

Dossiernummer: OMV/2020034861
 Inrichtingsnummer NID: 20200416-0023
 Inrichtingsnummer KZR1: 20200416-0022
 Inrichtingsnummer OWK: 20200416-0021
 Inrichtingsnummer STLO: 20200416-0020

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht voor de realisatie van de Oosterweelverbinding gelegen te Antwerpen en Beveren

INHOUDSOPGAVE:

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG	6
REGELGEVEND KADER	18
ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID	18
HISTORIEK	19
Referentietoestand	19
Infrastructuurwerken Linkeroever	20
Projectvergadering	20
BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG	21
Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever	22
Projectonderdeel Oosterweelknoop	25
Projectonderdeel Kanaalzone en R1	27
Projectonderdeel Noordelijk insteekdok	32
GEMEENTEWEGEN	32
WIJZIGING VAN DE AANVRAAG	34
VERENIGBAARHEID VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE HANDELINGEN EN INGEDEELDE INRICHTINGEN OF ACTIVITEITEN MET DE BESTEMMINGSPANNEN	34
VERENIGBAARHEID VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE HANDELINGEN MET DE VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN	156
Overeenstemming van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften uit de gewestelijke verordeningen	156
Overeenstemming van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften uit de gemeentelijke verordeningen:	160
ANDERE ZONERINGSGEGEVENS VOOR DE BETREFFENDE LOCATIE	171
Wegen	171
Waterlopen	171
Natuur	172
Onroerend Erfgoed	172

Seveso.....	173
Transportleidingen	174
Spoorinfrastructuur.....	174
BELEIDSCONTEXT	175
Masterplan 2020.....	175
Toekomstverbond.....	175
Leefbaarheidsprojecten	176
Omgevingsvergunning Oosterweelverbinding.....	177
VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING.....	178
Milieueffectrapportage.....	178
ARCHEOLOGIENOTA	186
OPENBAAR ONDERZOEK.....	187
ADVIEZEN	188
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Milieu en Ruimte) van het departement Omgeving.....	190
Agentschap Onroerend Erfgoed	196
Agentschap voor Natuur en Bos.....	197
Agentschap Wegen en Verkeer	197
Nv Infrabel	198
De Vlaamse Waterweg.....	204
Afdeling Operationeel Waterbeheer, team watertoets, van de VMM	209
Havenbedrijf Antwerpen.....	215
Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen.....	218
Afdeling GOP (Team Externe Veiligheid) van het departement Omgeving.....	219
ASTRID-veiligheidscommissie	220
OVAM.....	220
Afdeling Operationeel Waterbeheer, dienst Grondwater, van de VMM	221
Afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM	222
Afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving	226
College van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen.....	227
Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweer zone Antwerpen	243
College van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren	249
Maatschappij Linkerscheldeover	250
College van burgemeester en schepenen van de gemeente Zwijndrecht.....	250
Dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen.....	251
Air Liquide Industries Belgium	258
Aquafin	259
Petrochemical Pipeline Services	264
Defensie – Algemene Directie Material Resources	265
Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.....	265

Elia Asset.....	274
Fluxys Belgium	278
Nationale Maatschappij der Pijpleidingen.....	278
Total Olefins Antwerpen	279
Afdeling Energie, Klimaat en Groene economie (EKG), team Lucht, van het departement Omgeving	279
De Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie.....	285
HOORZITTING	286
BEOORDELING	287
Wijziging van de aanvraag	287
Natuurtoets	288
Watertoets.....	307
Machtiging waterlopen.....	311
Domeinvergunningsaanvraag	314
Beoordeling van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten	315
Activiteiten en proces.....	315
Afvalstoffen & materialen	317
Lucht	317
Energie.....	317
Bodem	318
Veiligheid	320
Geluid en trillingen	320
Licht en stralingen	321
Water.....	321
Grondwaterwinning	321
Watergebruik	323
Lozing van bedrijfsafvalwater en huishoudelijk afvalwater.....	324
Mobiliteit.....	329
Monitoring	329
Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM	331
Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1 van de VCRO)	343
Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2 van de VCRO)	344
Functionele inpasbaarheid.....	344
Mobiliteitsimpact.....	348
Schaal en ruimtegebruik.....	356
Visueel-vormelijke elementen en landschappelijke inpassing.....	362
Cultuurhistorische aspecten.....	367
Bodemreliëf.....	373
Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen	374
Conclusie goede ruimtelijke ordening.....	379

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO	380
Direct werkende normen (artikel 4.3.3 van de VCRO).	380
Doelstellingen of zorgplichten (artikel 4.3.4 van de VCRO).....	380
Toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen (artikel 4.3.7 van de VCRO)	380
Rooilijn (artikel 4.3.8 van de VCRO)	380
Conclusie.....	380
VERGUNNINGSTERMIJN	381
BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK	383
Inleiding	383
Bezwaarschrift 1	397
Bezwaarschrift 2	398
Bezwaarschrift 3.....	399
Bezwaarschrift 4.....	443
Bezwaarschrift 5.....	445
Bezwaarschrift 6.....	446
Bezwaarschrift 7.....	450
Bezwaarschrift 8.....	452
Bezwaarschrift 9.....	454
Bezwaarschrift 10	455
Bezwaarschrift 11	455
Bezwaarschrift 12	457
Bezwaarschrift 13	459
Bezwaarschrift 14	464
Bezwaarschrift 15	466
Bezwaarschrift 16	478
Bezwaarschrift 17.....	483
Bezwaarschrift 18	484
Bezwaarschrift 19	487
Bezwaarschrift 20.....	493
Bezwaarschrift 21	501
Bezwaarschrift 22.....	507
Bezwaarschrift 23.....	515
Bezwaarschrift 24.....	516
Bezwaarschrift 25.....	517
Bezwaarschrift 26.....	521
Bezwaarschrift 27	523
Bezwaarschrift 28.....	525
Bezwaarschrift 29	530
Bezwaarschrift 30.....	531
Bezwaarschrift 31	533

Bezwaarschrift 32.....	535
Bezwaarschrift 33.....	536
Bezwaarschrift 34.....	538
Bezwaarschrift 35.....	540
Bezwaarschrift 36.....	541
Bezwaarschrift 37.....	545
Bezwaarschrift 38.....	545
Bezwaarschrift 39.....	546
Conclusie bezwaren openbaar onderzoek.....	546
AANDACHTSPUNTEN	546
ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig	547
BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, ...	548
OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME,.....	548
Bijlage: relevante stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingsplannen.....	581

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De aanvraag gaat over de realisatie van een derde Scheldekruising op autowegniveau, namelijk de Oosterweelverbinding, als onderdeel van het Masterplan 2020 met betrekking tot de mobiliteit in de Antwerpse regio.

Gewenste toestand:

- rondgemaakte Antwerpse Ring (Oosterweelverbinding);
- nieuwe tunnel onder de Schelde (Scheldetunnel);
- vernieuwde snelwegen en heraangelegde knooppunten;
- verzonken Oosterweelknooppunt die de Scheldetunnel met de kanaaltunnels verbindt;
- kanaaltunnels die het Oosterweelknooppunt verbinden met de Ring;
- heraangelegde R1:
 - o overkapt van het Albertkanaal tot de Luchtbal (Bergen op Zoomlaan aan Kerk van Jezus Christus van de heiligen der laatste dagen);
 - o verdiept binnen een bermenlandschap van kerk tot Burgemeester Jozef Masurebrug;
- fietsbrug over het Albertkanaal;
- stedelijk plein aan het Sportpaleis boven overkapte Antwerpse Ring;
- heringerichte IJzerlaan;
- groen- en recreatiezones;
- fietspaden en wandelwegen langsheen autowegen en door groenzones.

De aanvraag heeft voor de stedenbouwkundige handelingen betrekking op het openbaar domein en op percelen, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Sloop	Slopen of verwijderen van infrastructuur	Het betreft het slopen of verwijderen van bestaande verhardingen en aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur (permanente handelingen).
Vellen hoogstammige bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het betreft het vellen van hoogstammige bomen in het kader van de infrastructuurwerken en terreinaanlegwerkzaamheden (permanente handeling).
Ontbossing	Ontbossen	Het betreft ontbossing in het kader van de infrastructuurwerken en terreinaanlegwerkzaamheden (permanente handeling).
Wegen	Nieuwbouw en aanleggen van infrastructuur	Het betreft de nieuwbouw van infrastructuur met zijn aanhorigheden en aanleg van verhardingen die plaatsvindt in het kader van de Oosterweelverbinding (zowel permanente als tijdelijke (niet-permanente) handelingen). De permanente handelingen betreffen: aanleg van autosnelwegen, onderliggend wegennet, wegen voor langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers), aanleg voor openbaar vervoer, verhardingen en parkeerplaatsen, tunnelinfrastructuur en aanleg verdiepte wegen (schouwen, luchthoppers, waterkelders, bluswaterreservoirs, groutankers, vluchtschachten, ...), dienstbouwwerken, aanleg van polderconstructies, watergerelateerde infrastructuur (riolering, uitstroomconstructies, aanpassingen aan waterlopen), aanpassingen aan spoorwegen en trambanen, reliëfaanpassingen (bermenlandschap, verdiepte ligging van wegen, overkapping,...), boscompensatie, en natuurgerelateerde infrastructuur (faunakering, faunapassage, vleermuizenbunker, oeverzwaluw-kasten). De tijdelijke handelingen die worden aangevraagd betreffen: tijdelijke deel van de polderconstructie op Linkeroever, tijdelijke Scheldedijk Linkeroever, tijdelijke reliëfwijziging (baggerwerken) in functie van een tijdelijke noordelijke

		vaargeul op de Schelde, tijdelijke reliëfwijziging (baggerwerken) voor een zinksleuf voor de Scheldetunnel, tijdelijk deel van de fuikwand op rechteroever van de Schelde, tijdelijke aanpassingen aan de Scheldelaan met tijdelijke parking TPA en dienstweg naar Kastelweg, tijdelijke R1 en tijdelijk lozingspunt 15, tijdelijke parking Manuchar, plaatsing van tijdelijke oeverwaluwkasten op Linkeroever.
Werkstroken	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Het betreft het afbakenen van werkstroken voor het plaatsen van werfuitrusting (werfinstallaties, personeels- en kantoorcontainers, sanitaire voorzieningen, enzovoort), opslag van materiaal en materieel, tijdelijke parkeermogelijkheden voor werfpersoneel, afscherming en dergelijke meer. De afbakening van de werkstroken wordt weergegeven op de inplantingsplannen en de grondplannen 'wegen'.

De aanvraag heeft voor de ingedeelde inrichting of activiteit "Noordelijk Insteekdok", verder iioa NID, betrekking op het openbaar domein, gelegen 9130 Beveren, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit "NID" betreft:

- de exploitatie van een tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie;
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM: artikel 5.63.2.2 (geijkte weegbrug met automatische registratie verplicht), artikel 5.63.2.3 (uren

voor aan- en afvoer baggerspecie), artikel 5.63.4.1, §1 (aanbrengen 2 meter hoge afsluiting + poort), artikel 5.63.4.1, §2 (aanbrengen 5 meter breed groenscherm), artikel 5.63.5.3 (vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem) en artikel 5.63.5.9 (ter beschikking houden van vergunningen en werkplan in de inrichting).

De aanvraag omvat de volgende nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid	Klasse
63.2°	Tussentijdse opslag van 2.300.000 m ³ baggerspecie (zand) in het Noordelijk Insteekdok	2.300.000 m ³	2

De aanvraag heeft voor de ingedeelde inrichting of activiteit “Kanaalzone en R1”, verder iioa KZR1, betrekking op het openbaar domein en de percelen, gelegen 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit "KZR1" betreft:

- de exploitatie van de technische installaties van de Kanaalzone en R1 (gasolietank, transformatoren, noodstroomgeneratoren, opslag blusgas,...), parkeerplaatsen voor niet-personenwagens, de te dempen zones (de grachten en bufferbekkens langs de R1 Noord en een deel van het Lobroekdok), de exploitatie van permanente polderconstructies en het lozen van de lekdebieten van de polderconstructies behorende bij de Kanaalzone en de R1;
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM: artikel 4.2.5.1.1, §1 (controle-inrichting en bemonsteringsapparatuur in kader van lozen bedrijfsafvalwater), artikel 5.53.2.2 (plaatsen van een peilbuis), artikel 5.60.2 (omschrijving van de milieuhygiënische kwaliteit van de gronden waarmee de groeve/graverij moet worden opgevuld), artikel 5.60.3, §3 (uren voor aanvoer van bodemmateriële), artikel 5.60.3, §4 (bijhouden van een werfregister) en artikel 5.60.5 ((stabiliteit-)technische voorwaarden);
- de vraag tot bijzondere lozingsvoorwaarden.

De aanvraag omvat de volgende nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+	Klasse
3.4.2°	a) Lozen van het lekwater met een maximaal debiet van 58,06 m ³ /uur; b) Lozen van potentieel verontreinigd hemelwater aan dienstbouwwerk Noorderlaan met een maximaal debiet van 1,46 m ³ /uur; c) Lozen van reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 0,1 m ³ /uur.	59,62 m ³ /uur		2
6.4.1°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Noorderlaan met een totale opslagcapaciteit van 27.000 liter.	27.000 liter		3
12.1.1.2°a)	Vier noodstroomgeneratoren (3.000 kVA per generator) in dienstbouwwerk Noorderlaan met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van 12.000 kVA. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	6.000 kVA		2
12.2.1°	Transformatoren in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 1.000 kVA), dienstbouwwerk Groenendaallaan (2x 1.000 kVA), dienstbouwwerk Lobroekpark (2x 1.000 kVA) en dienstbouwwerk Energie (1x 400 kVA) met individuele nominale vermogens van 1.000 kVA en 400 kVA.	8.400 kVA		3
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 3.150 kVA), dienstbouwwerk Groenendaallaan (2x 2.500 kVA), dienstbouwwerk Lobroekpark (2x 2.000 kVA en 2x 3.150 kVA) en dienstbouwwerk Schijnpoort (2x 2.000 kVA en 2x 2.500 kVA) met individuele nominale vermogens van 2.000, 2.500 en 3.150 kVA.	36.900 kVA		2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk	2.175.000 VAh		3

	Groenendaallaan (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk Lobroekpark (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk Schijnpoot (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) en dienstbouwwerk Energie (1x 25.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 2.175.000 VAh bedraagt.		
15.1.2°	32 parkeerplaatsen waarvan 8 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Noorderlaan, 8 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Groenendaallaan, 1 parkeerplaats ter hoogte van de Tjalkstraat, 9 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Lobroekpark en 6 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Schijnpoot.	32	2
16.3.2°b)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Noorderlaan (2 x 31,25 kW), dienstbouwwerk Groenendaallaan (45 kW), dienstbouwwerk Lobroekpark (45 kW), dienstbouwwerk Schijnpoot (45 kW) en dienstbouwwerk Energie (7,5 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 205 kW.	205 kW	2
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas in dienstbouwwerk Noorderlaan (1.500 liter), dienstbouwwerk Groenendaallaan (1.200 liter), dienstbouwwerk Lobroekpark (1.200 liter), dienstbouwwerk Schijnpoot (1.200 liter) en dienstbouwwerk Energie (500 liter) met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van 5.600 liter.	5.600 liter	2
17.3.2.1.1.2°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Noorderlaan (tank van 27.000 liter) met een opslagcapaciteit van 22,68 ton.	22,68 ton	2
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 303 hulpposten in de tunnels (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 10,41 ton. Het betreft 206 hulpposten in de Kanaalzonetunnels deel 2, 36 hulpposten in de OKA-tunnels, 43 hulpposten in de Luchtbaltunnel en 18 hulpposten in de Schijnpoottunnel.	10,41 ton	2
31.1.3°	Vier noodstroomgeneratoren (2.835 kW per generator) in dienstbouwwerk Noorderlaan met een totaal nominaal thermisch vermogen van 11.340 kW. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	5.670 kW	1
53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	614.660 m ³ / jaar	3
60.2°	Gedeeltelijk dempen van het Lobroekdok (151.000 m ³) en dempen van grachten R1 noord (10.000 m ³) met een totale capaciteit van 161.000 m ³	161.000 m ³	1

De aanvraag heeft voor de ingedeelde inrichting of activiteit “Oosterweelknoop”, verder iioa OWK, betrekking op het openbaar domein en de percelen, gelegen 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit “OWK” betreft:

- de exploitatie van de technische installaties van de Oosterweelknoop (transformatoren, opslag blusgas, ...), parkeerplaatsen voor niet-personenwagens, de te dempen delen van de vijvers van het Noordkasteel, de exploitatie van een polderconstructie en het lozen van de lekdebieten van de permanente polderconstructies behorende bij de Oosterweelknoop;
- de bijstelling van de volgende milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM: artikel 4.2.5.1.1, §1 (controle-inrichting en bemonsteringsapparatuur in kader van lozen bedrijfsafvalwater), artikel 5.53.2.2 (plaatsen van een peilbuis), artikel 5.60.2 (omschrijving van de milieuhygiënische kwaliteit van de gronden waarmee de groeve/graverij moet worden opgevuld), artikel 5.60.3, §3 (uren voor aanvoer van bodemmateriële), artikel 5.60.3, §4 (bijhouden van een werfregister) en artikel 5.60.5 ((stabiliteit-)technische voorwaarden);
- de vraag tot bijzondere lozingsvoorwaarden.

De aanvraag omvat de volgende nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+	Klasse
3.4.2°	Lozen van het lekwater + reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 23,96 m ³ /uur.	23,96 m ³ /uur		2
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (4x 2.500 kVA) met individuele nominaal vermogens van 2.500 kVA.	10.000 kVA		2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 610.000 VAh bedraagt.	610.000 VAh		3
15.1.1°	7 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Oosterweelknoop.	7		3

16.3.2°a)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (2x 22,5 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 45 kW.	45 kW	3
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (1.500 liter) met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van 1.500 liter.	1.500 liter	2
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 104 hulpposten in de Kanaalzonetunnels deel 1 (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 3,57 ton.	3,57 ton	2
53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	90.155 m ³ / jaar	3
60.1°	Gedeeltelijk dempen van de Noordkasteelvijver met een capaciteit van 5.000 m ³	5.000 m ³	2

De aanvraag heeft voor de ingedeelde inrichting of activiteit “Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever”, verder iioa STLO, betrekking op het openbaar domein en de percelen, gelegen 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit “STLO” betreft:

- de exploitatie van de technische installaties van de Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever (gasolietank, transformatoren, noodstroomgeneratoren, opslag blusgas, ...), parkeerplaatsen voor niet-personenwagens, de exploitatie van de permanente polderconstructies, het lozen van het lekdebiët van de polderconstructies behorende bij de Scheldetunnel (na beëindiging lozing van het lekdebiët door de aannemer) en de te dempen delen van de Tophatgracht;
- de bijstelling van de volgende milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM: artikel 4.2.5.1.1, §1 (controle-inrichting en bemonsteringsapparatuur in kader van lozen bedrijfsafvalwater), artikel 5.53.2.2 (plaatsen van een peilbuis), artikel 5.60.2

(omschrijving van de milieuhygiënische kwaliteit van de gronden waarmee de groeve/graverij moet worden opgevuld), artikel 5.60.3, §3 (uren voor aanvoer van bodemmateriële), artikel 5.60.3, §4 (bijhouden van een werfregister) en artikel 5.60.5 ((stabiliteit-)technische voorwaarden);

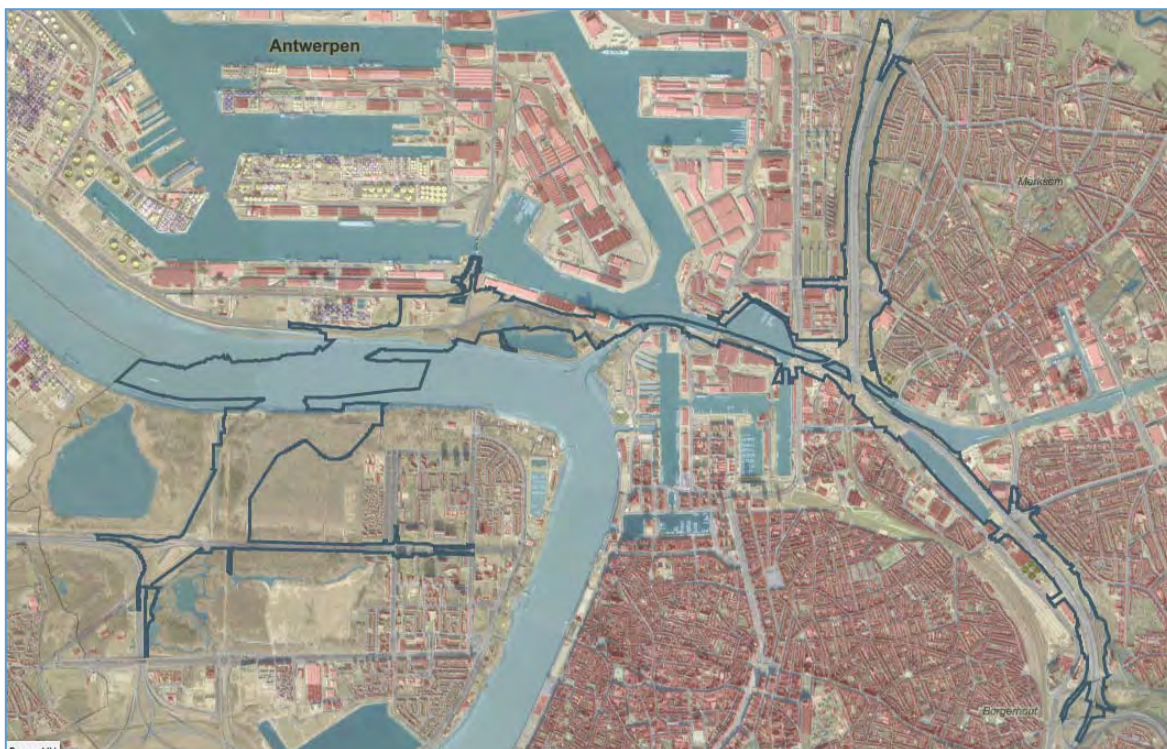
- de vraag tot bijzondere lozingsvoorwaarden.

De aanvraag omvat de volgende nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+	Klasse
3.4.2°	a) Lozen van het lekwater + reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 1,68 m ³ /uur; b) Lozen van potentieel verontreinigd hemelwater aan dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een maximaal debiet van 1,14 m ³ /uur.	2,82 m ³ /uur		2
6.4.1°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een totale opslagcapaciteit van 7.000 liter.	7.000 liter		3
12.1.1.2°b)	Twee noodstroomgeneratoren (2.000 kVA per generator) in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van 4.000 kVA. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	2.000 kVA		2
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (4x 2.500 kVA en 1x 2.000 kVA) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (2x 2.500 kVA) met individuele nominale vermogens van 2.000 kVA en 2.500 kVA.	17.000 kVA		2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 620.000 VAh bedraagt.	620.000 VAh		3
15.1.1°	21 parkeerplaatsen waarvan 10 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en 11 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever.	21		3
16.3.2°a)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (60 kW) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (45 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 105 kW.	105 kW		3
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (1.200 liter) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (1.200 liter) met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van 2.400 liter.	2.400 liter		2

17.3.2.1.1.1°b	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (tank van 7.000 liter) met een opslagcapaciteit van 5,88 ton.	5,88 ton	3
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 92 hulpposten in de Scheldetunnel (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 3,16 ton.	3,16 ton	2
31.1.2°b)	Twee noodstroomgeneratoren (1.800 kW per generator) in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een totaal nominaal thermisch vermogen van 3.600 kW. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	1.800 kW	2
53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	23.360 m ³ /jaar	3
60.2°	Gedeeltelijk dempen van de Tophatgracht met een capaciteit van 11.000 m ³	11.000 m ³	1

De aanvraag heeft voor de vegetatiewijzigingen betrekking op het openbaar domein en op percelen, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



De aanvraag omvat de volgende vegetatiewijzigingen:

Planaanduiding	Handeling	Beknorte beschrijving
Vegetatie – mechanisch vernietigen	Het mechanisch of chemisch beschadigen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> verboden te wijzigen vegetaties:

	of vernietigen van vegetatie - inname van waardevol grasland (hu en ha) in een groene bestemming - tijdelijke inname van slikken, schor- en rietvegetaties in de Schelde vergunningsplichtige vegetatiewijziging: - inname van soortenarm permanent cultuurgrasland (hp) ten noorden van de tunnelmond op Linkeroever binnen faunistisch belangrijk gebied - inname van soortenrijke glanshavergraslanden (hu) t.g.v. het verdwijnen en vervangen van de Scheldedijk t.h.v. het Sint-Annabos binnen een groene bestemming ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - inname populierenbos en jong loofbos t.h.v. de tunnelingang op Linkeroever (Sint-Annabos) - i.f.v. de aanleg van de verbindingsgracht tussen het broekbos en de Rotbeek/Donckersbeek dient een beperkte strook ontbost te worden binnen het natuurgebied Het Rot. Het betreft hier boomopslag van allerlei aard (berk, els, vlier). inname en wijziging van vegetaties gelegen binnen VEN en SBZ-H <u>Deelzone Oosterweelknoop:</u> verboden te wijzigen vegetaties: - permanente inname van rietmoeras (ca. 0,7ha) en open water (ca. 0,36ha) t.h.v. het Noordkasteel ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - kappen van twee kleine zones bos in natuurgebied ten westen van het Noordkasteel, welke zijn bezet jonge opslag van allerlei aard, vnl. wilg - kappen van een zone bos in natuurgebied bij de Oosterweelkerk; het betreft een vrij jong bos, vnl. gewone esdoorn <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> verboden te wijzigen vegetaties: - een tweetal langgerekte, gecompartmenteerde, deels met rietvegetatie (mr) begroeide waterpartijen langs de R1 Noord zullen verdwijnen vergunningsplichtige vegetatiewijziging:

		- inname van soortenrijk grasland (hp+) binnen de verkeerswisselaar Groenendaallaan binnen een groene bestemming ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - bermen R1 Noord: kappen van aanplantingen (diverse soorten) langs de R1, in groengebied en buffergebied - parkzone R1 Oost: kappen van diverse aanplantingen en spontane opslag van wilg en vlier, in parkgebied
Vegetatie reliëfwijziging	- Het wijzigen van het reliëf	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - de Scheldedijk ter hoogte van het Sint-Annabos wordt meer landinwaarts gelegd - tijdelijk onderbreken van de Scheldedijk op rechteroever voor de aanleg van de Scheldetunnel <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - wijziging/verplaatsing van een talud – aangeduid als dijk (kd) – van de bermen van de R1
Vegetatie waterhuishouding	- Het rechtstreeks of onrechtstreeks wijzigen van de waterhuishouding	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - verleggen Rotbeek/Donckersbeek en Tophatgracht - de vergunde ingebuisde koppeling tussen de Rotbeek/Donckersbeek en de Tophatgracht wordt vervangen door een nieuwe open loop, zonder inbuizing - het graven van een gracht voor de aansluiting van de Middenvijver met het broekbos ten noorden van de Charles de Costerlaan - dempen van de huidige Tophatgracht en een deel van de Palingbeek <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - het verplaatsen van langsgrachten langs de R1 Noord
KLE – verwijderen of beschadigen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - vellen van laanbeplanting (35 platanen) langs de Charles de Costerlaan - vellen van een bomenrij met platanen (15 bomen) in het oostelijk deel van het Sint-Annabos

		- tijdelijke inname van de Scheldedijk (rechteroever) - permanente inname Scheldedijk (linkeroever) <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - wijziging/verplaatsing van een talud – aangeduid als dijk (kd) – van de bermen van de R1
KLE - uitgraven	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - verleggen Rotbeek/Donckersbeek en Tophatgracht - het graven van een gracht voor de aansluiting van de Middenvijver met het broekbos ten noorden van de Charles de Costerlaan - dempen van de huidige Tophatgracht en een deel van de Palingbeek <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - het verplaatsen van langsgrachten langs de R1 Noord

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningendecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 30 april 2020 en vervolledigd op 27 mei 2020.

Sinds april 2019 hanteert de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nv van publiek recht de handelsnaam “Lantis”. Lantis staat voor Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken. Hierna wordt de aanvrager dan ook vaak benoemd als Lantis.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 29 mei 2020.

De aanvraag valt onder punten 1°, 2° b), 5° a) en 6° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:

“1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van :

a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen;

b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstenzones langs autosnelwegen;

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen:

b) tramlijnen, metrolijnen en andere geleide openbaarvervoerssystemen met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;

5° aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van:

a) waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en aanvragen met betrekking tot bruggen over en tunnels onder die waterwegen en waterlopen, met uitzondering van aanvragen die louter een lozing, overstort of watercaptatiepunt in die waterwegen en waterlopen voorzien;

6° aanvragen met betrekking tot de natte infrastructuur met openbaar karakter binnen de grenzen van de zeehavens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen, zoals afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan.”.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De aanvraag bevindt zich op het grondgebied van twee of meer provincies en valt onder artikel 15, §6 van het Omgevingsvergunningendecreet.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een project dat op het grondgebied van twee of meer provincies is gelegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

HISTORIEK

Referentietoestand

In de verantwoordingsnota B26 wordt onder hoofdstuk 5 een overzicht gegeven van projecten in of grenzend aan het projectgebied van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag waarvoor reeds vergunningen werden aangevraagd / afgegeven en die op het moment van de aanvraag in uitvoering zijn of nog moeten opgestart worden. Het betreft zowel werken door derden als voorbereidende werken in functie van het Oosterweelproject.

Het betreft vergunningen verleend voor:

- Infrastructuurwerken Linkeroever;
- Voorbereiding terrein TPA;
- Heraanleg fietspad Columbiastraat;

- Plaatsing Passerelle Schijnpoortweg;
- Verbouwen gedeelte Hogere Zeevaartschool;
- Realisatie aanvaarbescherming Amerikadok;
- Slopen van gebouwen en aanhorigheden op het terrein van Boortmalt-S.A.M.G.A.;
- Middenspanningscabine Palingbeek – Tophatgracht;
- GSM-mast Groenendaallaan;
- Renovatie Royerssluis;
- Aanleg van fietspaden Charles de Costerlaan;
- Verplaatsingen en aanpassingen van kabels en leidingen.

Infrastructuurwerken Linkeroever

Op 15 december 2017 heeft de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar van het departement Omgeving een stedenbouwkundige vergunning verleend aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) voor de Infrastructuurwerken Linkeroever, met kenmerk 8.00/10000/271.1.

De Infrastructuurwerken Linkeroever betreffen de werken aan en in de zone van de huidige E17, de E34, de nieuwe verbinding tussen E17 en E34, de nieuwe Scheldetunnel en de fiets- en wandelboulevard Charles De Costerlaan. De werken situeren zich op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht en de stad Antwerpen.

Meer bepaald gaat het om volgende werken:

- herinrichting van het knooppunt Antwerpen-West E17-E34 (knoop Zuid);
- herinrichting van het knooppunt E34-N49a (knoop Noord);
- compacter maken van de E17/E34 t.h.v. de Kennedytunnel en optimaliseren van de weefzones;
- aanleg van een parallelweg aan de E17/E34 tussen op- en afrittencomplex Zwijndrecht op de E17 en op- en afrittencomplex Waaslandhaven-Oost op de E34 (zgn. Parallelweg);
- herinrichting van de op- en afrittencomplexen Zwijndrecht en Waaslandhaven-Oost, onder meer in functie van de aansluiting van de nieuwe Parallelweg;
- plaatselijke herinrichting van de N70 (Blancefloerlaan) inclusief wegenis, traminfrastructuur en infrastructuur voor langzaam verkeer;
- bouw van een parkeergebouw (P&R) en een tramkeerlus t.h.v. het kruispunt van de Blancefloerlaan met de nieuwe Parallelweg;
- aanleg van een bermbrug (eco- en fietsverbinding over de R1);
- aanleg van een nieuw fietspad in het opgebroken gedeelte van de Dwarslaan, ter hoogte van de vernieuwde R1.

In het kader van de uitvoering van de infrastructuurwerken op Linkeroever werden nadien nog volgende omgevingsvergunningen verleend voor tijdelijke werken:

- omgevingsvergunning verleend bij ministerieel besluit van 22 februari 2019 aan de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en Rinkoniën voor tijdelijke werken ter uitvoering van infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding op Linkeroever, met kenmerk OMV/2018100299;
- omgevingsvergunning verleend bij ministerieel besluit van 10 januari 2020 aan de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en Rinkoniën voor het veranderen van de tijdelijke werken ter uitvoering van infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding op Linkeroever, met kenmerk OMV/2019077748.

Projectvergadering

Op 5 november 2019 werd een projectvergadering gehouden met betrekking tot het project Oosterweelverbinding, op basis van de projectstudie Oosterweelverbinding 2019.

Deze projectvergadering (conform artikel 8 van het Omgevingsvergunningendecreet) vond plaats op vraag van de aanvrager om de adviezen van de betrokken overheden te kennen en een zicht te krijgen op de eventueel nodig of nuttig geachte projectbijsturingen.

Op deze vergadering werden voornamelijk opmerkingen geformuleerd en verduidelijkingen gevraagd vanuit de adviserende waterinstanties, het Agentschap voor Natuur en Bos en de verschillende leiding- en infrastructuurbeheerders.

Door de stad Antwerpen en het departement Omgeving werd formeel akkoord gegaan met de in de projectstudie opgenomen afwijkingen van de stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingsplannen, behoudens voorbehoud bij de tijdelijke R1 Noord, in afwachting van de uitkomst van het lopende project-MER en de milderende maatregelen die hieruit voortvloeien met betrekking tot de leefkwaliteit in de woonwijken Lambrechtshoeken en Ten Eekhave.

Vanuit het departement Omgeving werden verder nog vragen geuit in verband met de ingedeelde inrichtingen en activiteiten, het aspect lucht (vanuit de afdeling EKG) en de watertoets.

In een inhoudelijke discussie werd op deze bezorgdheden en opmerkingen verder ingegaan.

Er werd tot slot geconcludeerd dat:

- geen enkele van de aanwezige instanties een fundamenteel bezwaar heeft geuit tegen het project;
- het project vergunbaar wordt geacht mits de aanvrager rekening houdt met de randvoorwaarden en bemerkingen zoals hoger geformuleerd;
- de beoordeling ten gronde alleen tijdens de vergunningsprocedure zal kunnen plaatsvinden, op het moment dat de vergunningverlenende overheid over alle gegevens beschikt en er een openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden.

Het definitieve verslag van deze projectvergadering werd op 28 januari 2020 per mail overgemaakt aan alle betrokken adviesinstanties.

BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

De aangevraagde werken bevinden zich voor het stedenbouwkundige luik op het grondgebied van de stad Antwerpen. Ze situeren zich ten noorden van de stadskern Antwerpen en ter hoogte van Deurne, Merksem, Luchtbal, het Eilandje, in de Schelde en op Linkeroever.

Bijkomend voorziet de aanvraag dat het Noordelijk Insteekdok te Beveren gebruikt zal worden als tijdelijke stockageplaats voor baggerspecie, specie die later hergebruikt zal worden.

De Oosterweelverbinding vervolledigt de Antwerpse Ring (R1) met tunnels. Het project omvat een nieuwe Scheldetunnel, een nieuw op- en afrittencomplex (aansluitingscomplex) op Rechteroever ter hoogte van het voormalige dorp Oosterweel en 2 tunnelverbindingen tussen dit nieuwe aansluitingscomplex en de R1. Deze tunnels sluiten aan op de R1 ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan en van de noordelijke kop van het Lobroekdok. Het project omvat tevens de vernieuwing van de R1 tussen de aansluiting met E34/E313 en de Burgemeester Jozef Masurebrug in Merksem. Het viaduct van Merksem wordt afgebroken en de autosnelweg zal er verdiept worden aangelegd. Ter hoogte van Hof Ter Lo, de Schijnpoort, de noordelijke kop van het Lobroekdok en de omgeving Groenendaallaan wordt de Ring overkapt. De kruising met het Albertkanaal is eveneens voorzien als een tunnel.

De heraanleg van de R1 en de realisatie van de Oosterweelverbinding gebeurt deels met tunnels en wordt deels verdiept en in open lucht uitgevoerd. De delen in open lucht zijn onder meer nodig om de veiligheid in de tunnels te garanderen.

Om negatieve effecten inzake geluid en luchtkwaliteit ten aanzien van de omgeving te voorkomen, worden de delen van de autosnelweg in open lucht afgeschermd met bermen, schermen of een combinatie van beide. De afscherpende maatregelen worden geïntegreerd in de landschapsaanleg.

Om de wegen onder het grondwaterniveau aan te kunnen leggen en droog te houden, worden polderconstructies gebouwd. Deze constructies bestaan uit waterdichte wanden die tot in een waterdichte grondlaag reiken. Zo wordt een waterdichte kuip gerealiseerd. Binnen die kuip wordt het grondwaterniveau onder het peil van de wegfundering gehouden. De wanden en de bodem van de polderconstructies zijn niet 100% waterdicht. Door het drukverschil aan weerszijden van de wanden en de bodem kan er in beperkte mate grondwater binnensijpelen. Ook de neerslag zou ervoor zorgen dat het grondwater binnen de polder aangevuld wordt. Om te voorkomen dat het grondwaterpeil binnen de polder stijgt, wordt elke polderconstructie van de nodige drainage voorzien. Op veel plaatsen zorgen de wanden naast de waterkering ook voor de grondkering. Daarom worden er groutankers aangebracht om de stabiliteit van de wanden te garanderen. De ankers vormen een tegengewicht voor de grond- en waterdruk van buitenuit.

De Oosterweelverbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid van de stad en omgeving maar is meer dan louter een infrastructuurproject. Zowel op Linker- als op Rechteroever worden ingrepen voorzien in het kader van landschaps- en natuurontwikkeling. Het project omvat de landschappelijke integratie van de autosnelweg in haar omgeving, aanleg van afscherpende maatregelen (zoals bermen en schermen) en realisatie van nieuwe publiek toegankelijke groene ruimten. Nieuwe landschappen met ruimte voor natuur en recreatie worden gecreëerd, afgestemd op het karakter van de omgeving, namelijk het open ruimtelandschap op Linkeroever, het havenlandschap en het stedelijk landschap op Rechteroever.

De bestaande fietsinfrastructuur wordt verbeterd en het netwerk van langzaam verkeerspaden wordt uitgebreid met onder meer een fietspad in de nieuwe tunnel onder de Schelde en een verlenging van het Ringfietspad van Schijnpoot tot de Burgemeester Jozef Masurebrug (Merksem) via de recent aangelegde fietsbrug IJzerlaan.

De omgevingsvergunningsaanvraag omvat tevens het tijdelijk gebruik van het Noordelijk Insteekdok op het grondgebied van de gemeente Beveren voor de tussentijdse opslag van baggerspecie.

De aangevraagde werken sluiten aan op de infrastructuurwerken Linkeroever, die in uitvoering zijn op het grondgebied van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht (op basis van de milieuvergunning van 2 februari 2017 en de stedenbouwkundige vergunning van 15 december 2017).

In de aanvraag wordt de Oosterweelverbinding ruimtelijk ingedeeld in 4 projectonderdelen:

- Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever;
- Oosterweelknoop;
- Kanaalzone en R1;
- Noordelijk Insteekdok (enkel relevant voor het milieulijk).

Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever

Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever omvat:

- de aanleg van de Scheldetunnel inclusief dienstbouwwerken en bijhorende polderconstructies en de verbinding van de tunnel met de knoop Sint-Anna Linkeroever;

- de aanleg van een broekbos rond de tunnelmond op Linkeroever;
- de verplaatsing en verhoging van de Scheldedijk op Linkeroever inclusief ontwikkeling buitendijks estuarien gebied;
- de verbinding van Sint-Annabos met Rot/Middenvijver door de opbraak van de Charles De Costerlaan tussen de knoop Sint-Anna Linkeroever en het kruispunt met Halewijnlaan / A. Vermeylenlaan;
- de realisatie van een functionele fietsverbinding tussen kruispunt Charles de Costerlaan x Halewijnlaan / A. Vermeylenlaan en het reeds vergunde fietspad over de R1 (de zogenaamde Bermbrug in kader van het project Infrastructuurwerken Linkeroever);
- de plaatselijke heraanleg van de Scheldelaan met aansluiting op het Aansluitingscomplex Oosterweelknoop.

Scheldetunnel en aansluiting op knoop Sint-Anna Linkeroever

De Oosterweelverbinding sluit aan op het project Infrastructuurwerken Linkeroever (werken in uitvoering) op het grondgebied van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht. Met de bouw van de nieuwe Scheldetunnel wordt een bijkomende verbinding gerealiseerd voor autoverkeer en fietsers tussen Linkeroever en Rechteroever.

In functie van de Scheldetunnel en de verdiept en in open lucht gelegen snelweg worden polderconstructies op Linkeroever en Rechteroever gerealiseerd.

De tunnelmond op Linkeroever is gepositioneerd op de grens tussen het natuurgebied Blokkesdijk en het Sint-Annabos, ongeveer halverwege tussen de Charles de Costerlaan en de Schelde. Op Rechteroever ligt de tunnelmond ter hoogte van het voormalig dorp Oosterweel. De tunnel wordt opgebouwd uit geprefabriceerde afgezonken elementen uitgezonderd de aansluitingen aan beide uiteinden. Deze aansluitingen worden ter plaatse gebouwd en nadien afgedekt (cut & cover). Voor de aanleg van de Scheldetunnel wordt in de Schelde een sleuf uitgebaggerd. Na het afzinken van de acht tunnelementen wordt deze sleuf opnieuw opgevuld. Tijdens de uitvoering van de Scheldetunnel wordt ter plaatse steeds voorzien in een tijdelijke vaargeul in de Schelde voor de doorgang van de scheepvaart tijdens de uitvoering. Het tijdelijk verdwijnen van het slikken- en schorregebied (zowel op linker- als rechteroever) tijdens de aanlegfase van de Scheldetunnel is reeds gecompenseerd door de herinrichting van Burchtse Weel (2008). Na de werken wordt het slikken- en schorregebied hersteld.

De dimensionering van de tunnel is afgestemd op de nodige ruimte voor het gemotoriseerd verkeer, vluchtwegen en interventie van hulpdiensten. Voor het gemotoriseerd verkeer wordt per rijrichting een koker met 3 rijstroken voorzien. Ook wordt een afzonderlijke fietskoker in de tunnel voorzien waardoor ook fietsers zich tussen linker- en rechteroever kunnen verplaatsen. De Scheldetunnel is voorzien van een automatisch blussysteem en twee soorten hulpposten.

Op Linkeroever wordt ter hoogte van de tunnelmond een dienstbouwwerk (DBWSL) voorzien. Het betreft een ingegraven constructie waarvan alleen de frontwand zichtbaar is. De overige wanden en het dak worden maximaal geïntegreerd in de landschapsaanleg (d.m.v. groene taluds en groen dak). Dit dienstbouwwerk huisvest primair de centrale apparatuur voor de tunneltechnische installaties, de aansluitende wegenis en de verkeerstechnische installaties die de dynamische verkeersmanagementsystemen en openbare verlichting op de hoofdwegen en in de tunnels faciliteren.

Het dienstbouwwerk bij de Scheldetunnelmond op Rechteroever (DBWSR) wordt grotendeels verdiept gebouwd en in de dijk ingewerkt. Hiervoor wordt de dijk ter hoogte van het dienstbouwwerk verbreed. Dit dienstbouwwerk huisvest primair de centrale apparatuur voor de tunneltechnische installaties, de aansluitende wegenis, de verkeerstechnische installaties die de dynamisch verkeersmanagementsystemen faciliteren en openbare verlichting op de hoofdwegen en in de tunnels. De toegang tot het dienstbouwwerk bevindt zich onder het

omliggend maaiveld en wordt deels in helling uitgevoerd. Bij de toegang tot het gebouw zijn enkele parkeerplaatsen voor onderhoudspersoneel gesitueerd. Deze bevinden zich ook lager dan het omliggend maaiveld.

Het uitwisselingscomplex tussen R1 en E34 wordt ten opzichte van de vergunde toestand (project Infrastructuurwerken Linkeroever in uitvoering) enerzijds uitgebreid met de aansluiting van de Oosterweelverbinding. Anderzijds verdwijnt de aansluiting met de Charles De Costerlaan (N49a). Langs de snelweg en rond de tunnelmond worden bermen aangelegd. De hoogte en het profiel van deze bermen is afgestemd op een deelmaatregel uit de leefbaarheidsprojecten.

Scheldedijken, groengebieden en ecologische verbindingen

De verbinding tussen de knoop Sint-Anna Linkeroever en Scheldetunnel wordt verzonken uitgevoerd. De landschappelijke integratie wordt voorzien door middel van groene taluds, die tevens functioneren als geluidswering.

Het deel van Sint-Annabos binnen de vergunningsgrens wordt deels heringericht als broekbos en deels als buitendijks estuarien gebied. De Scheldedijk wordt in overeenstemming met het Sigmaplan verhoogd en landinwaarts verplaatst.

Rond de tunnelmond wordt het maaiveld verlaagd ten opzichte van de huidige toestand (opgespoten grond) en wordt een broekbos met open water aangelegd. De verlaagde ligging ten opzichte van het te behouden deel van Sint-Annabos en de grondwaterstroming zorgt op natuurlijke wijze voor een waterrijke omgeving. Het broekbos wordt beperkt toegankelijk gemaakt voor recreanten door middel van vlonderpaden.

In functie van de realisatie van de Scheldetunnel en de polderconstructie op Linkeroever moet de Tophatgracht gedempt en verplaatst worden. Deze ingreep wordt aangegrepen om de ecologische en landschappelijke waarde te verhogen door een aangepast profiel en een minder rechtlijnig tracé.

Tussen de groengebieden Blokkersdijk, Sint-Annabos en Rot/Middenvijver worden nieuwe ecologische verbindingen gecreëerd waardoor de groengebieden worden versterkt, met name:

- het Rot en het Sint-Annabos worden met elkaar verbonden door de opbraak van de Charles de Costerlaan tussen knoop Sint-Anna Linkeroever en het kruispunt met Halewijnlaan / A. Vermeylenlaan (met uitzondering van de toegangsweg naar het recreatiegebied) en de groene herinrichting van de vrijgekomen ruimte;
- de aanleg van een talud met zachte helling aan de rand van Blokkersdijk;
- de aanleg van een natte ecologische verbinding door de verbinding van het open water in het broekbos met de plassen in het Rot/Middenvijver.

Met de aanleg van de Scheldetunnel wordt ook de Scheldedijk op Rechteroever heraangelegd conform het Sigmaplan. Om zo weinig mogelijk plaats te verliezen wordt er ter hoogte van de Scheldetunnel met een keermuur gewerkt. Hierdoor kan de oorspronkelijke ligging van de dijk behouden blijven en kan een getrappt profiel op gemiddeld hoogwaterniveau gecreëerd worden, wat schorontwikkeling toelaat. Stroomop- en afwaarts van de Scheldetunnel wordt aangesloten op de bestaande dijken.

Onderliggend wegennet

Tussen knoop Sint-Anna Linkeroever en de Halewijnlaan wordt de Charles de Costerlaan vervangen door een fiets- en wandelpad (tevens de interventieweg naar de nieuwe Scheldetunnel). Dit pad maakt onderdeel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en sluit aan op de Bermbrug over de R1 en wordt zo verbonden met de fietsinfrastructuur van de Parallelweg (werken in uitvoering). Vanwege het sterk verbindend karakter, het laanefect en intensief gebruik wordt het fietspad zoveel mogelijk in rechte lijn geplaatst.

Het recreatiegebied ten noorden van de Charles de Costerlaan blijft toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer via de bestaande ventweg.

De Charles De Costerlaan wordt tussen Gloriantlaan en A. Vermeulenlaan/Halewijnlaan aangepast tot een straat met plaats voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt van de Charles de Costerlaan met de Halewijnlaan/A. Vermeulenlaan wordt vereenvoudigd en als verkeerslichtengeregeld T-kruispunt ingericht. Het kruispunt wordt meer compact uitgevoerd. De voormalige tolhuisjes en de kenmerkende treurwilgrijen blijven behouden.

Vanaf het fietspad Charles de Costerlaan wordt een fietsverbinding naar en doorheen de nieuwe Scheldetunnel voorzien. Deze verbinding wordt ingericht als fietsostrade in beide richtingen en maakt deel uit van het Ringfietspad. De fietskoker in de Scheldetunnel is 6 meter breed (4 meter voor het fietspad en een schrikafstand van 1 meter aan weerszijden). Op Rechteroever sluit het fietspad aan op de route langs de Scheldedijk en de route naar de haven. De Scheldelaan wordt heraangelegd tussen de aansluiting op de Oosterweelsteenweg en de meest oostelijke toegang tot de terreinen van het bedrijf TPA. Tijdens de bouw van de Scheldetunnel wordt de Scheldelaan gedeeltelijk afgesloten zonder de toegang tot de terreinen van TPA te hypothekeren.

In het project worden tevens een aantal recreatieve en functionele fiets- en wandelpaden verbeterd en toegevoegd, onder meer een vlonderpad door het broekbos.

Projectonderdeel Oosterweelknoop

Oosterweelknoop en omgeving omvat:

- de aanleg van het aansluitingscomplex/uitwisselingscomplex Oosterweelknoop inclusief dienstbouwwerk en de bijhorende polderconstructies;
- de verplaatsing en/of aanpassingen van de Oosterweelsteenweg, Scheldelaan en lokale wegen;
- de aanleg van een rietmoeras aan de Sint-Jan-de-Doperkerk en een rietmoeras tussen de Oosterweelknoop, de Schelde en de vijvers van het Noordkasteel;
- de aanleg van een publiek toegankelijke groene ruimte op het tunneldak;
- de aanleg van een stedelijke ruimte tussen de S.A.M.G.A-gebouwen, de Hogere Zeevaartschool en de Royerssluis;
- de aanleg van comfortabele en veilige fietspaden tussen de Scheldetunnel, Scheldelaan, Oosterweelsteenweg omgeving Noordkasteelbruggen, Royerssluis en jaagpad.

Aansluitingscomplex / uitwisselingscomplex Oosterweelknoop

De Oosterweelknoop heeft een dubbele functie. De Oosterweelknoop faciliteert de uitwisseling van het verkeer tussen de Scheldetunnel en de kanaalzonetunnels en fungeert tevens als aansluitingscomplex. Dit aansluitingscomplex staat in voor de aansluiting van het onderliggend wegennet van zowel het zuidelijk havengebied op Rechteroever als het noordelijk deel van de stad op het hoofdwegennet.

De Oosterweelknoop ligt verdiept in open lucht. Hiervoor worden verschillende polderconstructies aangelegd. Enkel de aansluiting van en naar het onderliggend wegennet via de Scheldelaan bevindt zich op maaiveldniveau. De layout van de knoop is zo compact mogelijk geconcipeerd om zo min mogelijk ruimte in te nemen. Hierdoor kan aan de noordzijde de spoorwegbundel deels behouden blijven en kunnen aan de zuidzijde de restanten van het Noordkasteel nagenoeg volledig behouden blijven.

De Oosterweelknoop vormt de overgang van de Scheldetunnel (2 kokers met 3 rijvakken) naar de gestapelde Kanaalzonetunnels (4 kokers met 2 rijvakken). De tunnelmond aan de Scheldetunnel is eenvoudig van structuur omdat de rijrichtingen hier naast elkaar gelegen zijn. De tunnelmond aan de zijde van de Kanaalzonetunnels is complexer omdat hier moet aangesloten worden op twee tunnels boven elkaar.

Het dienstbouwwerk aan de tunnelmond van de Kanaalzonetunnels (DBWOWK) ondersteunt de veiligheid en werking van de tunnels. Er werd gekozen om het voormalig fort Noordkasteel ter hoogte van het dienstbouwwerk opnieuw zichtbaar te maken in het landschap. Dit gebeurt door met een architecturaal element de vorm van het talud van het Noordkasteel als een open structuur te verlengen en het dienstbouwwerk in te passen.

Verplaatsing en/of aanpassing van de Oosterweelsteenweg, Scheldelaan en lokale wegen

De Oosterweelsteenweg wordt tussen de Noordkasteelbruggen en de aansluiting op de Litouwenstraat noordwaarts verplaatst en komt ten noorden van de Oosterweelknoop te liggen. Ook de Scheldelaan wordt plaatselijk verlegd om aan te sluiten op het aansluitingscomplex Oosterweelknoop en vervolgens op de Oosterweelsteenweg. Deze aansluiting komt aan de noordzijde van de Sint-Jan-de-Doperkerk te liggen. Dit brengt ook wijzigingen aan de Kastelweg en Zwarteweg met zich mee.

De Boerinnestraat wordt ter hoogte van Westerlund Bulks Terminal NV gedeeltelijk gesupprimeerd. Het bedrijf blijft evenwel toegankelijk.

Spoorbundel Amerika-Zuid blijft behouden maar wordt beperkt in aantal sporen.

Terugslag op de snelweg ten gevolge van file op de N101 (Scheldelaan/Oosterweelsteenweg) wanneer de Noordkasteelbruggen voor autoverkeer gesloten zijn (m.a.w. wanneer de bruggen fysiek geopend zijn voor de scheepvaart) moet vermeden worden. Daarom wordt het verkeer richting Noordkasteelbruggen gescheiden van het verkeer richting Royerssluis. Het verkeer komende van de snelweg richting Noordkasteelbruggen wordt via de Scheldelaan in westelijke richting en vervolgens over de Kastelweg omgeleid om op die manier buffercapaciteit te creëren. Het verkeer naar de Royerssluis kan rechtstreeks via de Scheldelaan in oostelijke richting rijden. Om menging van beide verkeersstromen te vermijden, worden barriers voorzien vanaf de aansluiting van de Kastelweg tot voorbij de kerk.

Ook voor het openbaar vervoer wijzigt de situatie. Het openbaar vervoer zal ook in de toekomst via de Oosterweelsteenweg rijden. De inrichting van het kruispunt van de Oosterweelsteenweg met de Scheldelaan is vormgegeven in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer. Ter hoogte van de Scheldetunnelmond blijft de bushalte voor de TPA-site aan de Scheldelaan behouden. Het openbaar vervoer (bus) wordt via de Zwarteweg geleid om eventuele wachtrijen op de Kastelweg te vermijden. Een bussluis in de Zwarteweg ter hoogte van de aansluiting op de Scheldelaan moet sluipverkeer voorkomen. Lokaal verkeer moet de Zwarteweg aan de westelijke aansluiting in- en uitrijden. Het collectief vervoer dat door bedrijven of de haven wordt georganiseerd kan gebruik maken van dezelfde route als het openbaar vervoer of over de Scheldelaan rijden.

De aanleg van rietmoeras en een publiek toegankelijke groene ruimte op het tunneldak

Niettegenstaande er werd getracht de site Noordkasteel maximaal te vrijwaren, wordt het noordelijk deel van de twee vijvers gedempt voor de realisatie van de snelweginfrastructuur. De omgeving van de Oosterweelknoop wordt als landschapspark opgevat met verwijzingen naar de historiek van de plek en gebruik makend van het panorama op de stad en de Schelde. Drie verschillende zones worden onderscheiden, met name een publiek toegankelijke groene ruimte aan de S.A.M.G.A.-gebouwen/Hogere Zeevaartschool/Royerssluis, een groene landschappelijke zone aan het Noordkasteel en een natuurlijke, ecologische zone ten noorden en ten zuiden van het aansluitingscomplex Oosterweelknoop.

De stedelijke ruimte tussen de S.A.M.G.A.-gebouwen, de Hogere Zeevaartschool en de Royerssluis kan gebruikt worden als parking. Dit gebied is vlot bereikbaar met openbaar vervoer (bus), auto en fiets.

De site Noordkasteel wordt verder uitgebouwd als groene plek en voorzien van een bijkomende groene open ruimte aan de noordzijde van de restant van het voormalig fort.

De zone aan de zuidzijde van de parochiekerk Sint-Jan-de-Doper van het voormalig dorp Oosterweel, wordt afgegraven tot op het oorspronkelijk niveau en ingericht als rietmoeras. Visueel vormt het rietmoeras een aaneengesloten geheel met de kerktuin. De bestaande moeraszone tussen de Schelde en de Oosterweelknoop blijft behouden. Beide gebieden dragen bij aan de ecologische waarde van de omgeving.

De aanleg van comfortabele en veilige fietspaden

Voor het langzaam verkeer worden paden voorzien voor zowel functioneel als recreatief gebruik. De fietspaden worden zoveel mogelijk op maaiveldniveau gesitueerd en de oversteekplaatsen zoveel mogelijk ongelijkvloers.

Eén centrale fietsas staat in voor de verbinding tussen de Royerssluis en de Scheldetunnel. Dit fietspad verbindt lokaal de verschillende plekken rond de Oosterweelknoop en vervult tevens op bovenlokaal niveau een rol als schakel in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk. Vanop deze as zijn aansluitingen gemaakt naar de Noordkasteelbruggen, Kastelweg, Zwarteweg en het jaagpad op de Scheldedijk. Twee bijkomende fietsbruggen worden hiervoor gerealiseerd: de fietsbrug Oosterweelsteenweg en een fietsbrug door het rietmoeras aan de Sint-Jan-de-Doperkerk.

Er wordt bijkomend een netwerk van paden voor voetgangers aangelegd.

Projectonderdeel Kanaalzone en R1

Kanaalzone en R1 omvat:

- de aanleg van de kanaalzonetunnels, inclusief dienstbouwwerken en bijhorende polderconstructies: een tunnel tussen de Oosterweelknoop en de R1 ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan en een tunnel tussen de Oosterweelknoop en de R1 ter hoogte van de noordelijke kop van het Lobroekdok;
- de afbraak van het viaduct van Merksem en de heraanleg van de R1 verdiept ten opzichte van de omgeving tussen de aansluiting op de E34/E313 en de Burgemeester Jozef Masurebrug (Merksem) met tunnels ter hoogte van het Sportpaleis, de kruising met het Albertkanaal en het aansluitingscomplex Groenendaallaan, inclusief bijhorende polderconstructies en dienstbouwwerken;
- de verplaatsing en uitbreiding van het aansluitingscomplex Schijnpoot, inclusief de aanleg van een bijhorende verbindingsweg;
- de herinrichting van Schijnpootweg tussen de kruispunten Schijnpootweg x Noordersingel/Slachthuislaan en Schijnpootweg x Bisschoppenhoflaan, inclusief het kruispunt Schijnpootweg x Bisschoppenhoflaan;
- de heraanleg van het aansluitingscomplex Groenendaallaan, inclusief plaatselijke heraanleg Groenendaallaan;
- de aanleg van een tijdelijke R1;
- de aanleg van de kap Hof ter Lo;
- de aanleg van een stedelijke publieke ruimte aan het Sportpaleis (R. Gregoirplein en kap Sportpaleis);
- de aanleg van het Lobroekpark;
- de aanleg van het bermenlandschap R1 oost;
- de aanleg van het bermenlandschap R1 noord;
- de uitbreiding van het netwerk van fietspaden en wandelpaden.

Kanaalzonetunnels

De twee kanaalzonetunnels verbinden de Oosterweelknoop met de R1 ter hoogte van de noordelijke kop van Lobroekdok en het aansluitingscomplex Groenendaallaan. Om ruimte-

inname te beperken, werd gekozen voor een gestapelde tunnel waarbij vier tunnelkokers twee aan twee boven elkaar liggen. De stapeling, het alignement en de uitvoeringstechniek (cut & cover) van de tunnels maakt het mogelijk om tijdens de uitvoering de doorgang voor de scheepvaart te garanderen. De tunnel die de verbinding richting zuiden maakt, ligt bovenaan (Zuidelijke kanaalzonetunnel). De tunnel die de verbinding richting noorden maakt, ligt onderaan (Noordelijke kanaalzonetunnel). Elke tunnel bestaat uit twee kokers (één per rijrichting) met telkens 2 rijstroken + een vluchtstrook. In de noordelijke kanaalzonetunnel zal slechts 1 rijstrook opengesteld worden voor het regulier verkeer. De tweede rijstrook wordt enkel gebruikt als calamiteitenstrook (om bij calamiteiten op andere delen van het ringsysteem extra capaciteit te bieden).

De twee kanaalzonetunnels liggen geclusterd onder het Amerikadok, het Straatsburgdok en het Albertkanaal. Ter hoogte van Noorderlaan splitsen beide tunnels om aan te sluiten op de R1 ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan en ter hoogte van de noordelijke kop van het Lobroekdok.

Boven de kanaalzonetunnel net ten westen van de Noorderlaanbrug bevindt zich Dienstbouwwerk Noorderlaan (DBWN). Het dienstbouwwerk ondersteunt de veiligheid en werking van de kanaalzonetunnels en de ondergrondse kruising Albertkanaal (OKA).

Voor de aanleg van de kanaalzonetunnels worden de kaaimuren vervangen en herbouwd op de tunneldaken. De ondergrondse restanten van het voormalige droogdok 7, ter hoogte van het Pomphuis, worden verwijderd. Bovengronds wijzigt er weinig ten opzichte van de bestaande situatie. Het Pomphuis en de pompinstallatie blijven gevrijwaard en ook de Straatsburgbrug en de Noorderlaanbrug blijven behouden. Om verzakking van het Pomphuis tijdens de aanlegfase te voorkomen, wordt er onder het Pomphuis een specifieke techniek toegepast om de funderingen ter plaatse te houden. De nieuwe kademuurs van het Straatsburgdok en het Albertkanaal zullen op dezelfde locatie liggen als in de huidige toestand en de straten Straatsburgdok Zuidkaai en Bredastraat worden heraangelegd in overeenstemming met de bestaande toestand. De bermen langs de wegen en de kades worden ingezaaid en/of beplant.

Heraanleg R1 tussen de aansluiting E34/E313 en Masurebrug

De R1 wordt tussen de aansluiting van de E34/E313 op de R1 en de Burgemeester Jozef Masurebrug heraangelegd en komt verdiept (onder het maaiveld van de omgeving) te liggen. De locatie van de R1 blijft nagenoeg dezelfde als in de huidige situatie, uitgezonderd ter hoogte van het Lobroekdok, waar een deel van het Lobroekdok wordt gedempt en de Ring meer westwaarts komt te liggen. Delen van dit segment van de R1 liggen in open lucht en andere delen worden uitgevoerd als tunnels: ter hoogte van Hof ter Lo, Schijnpoortweg/Sportpaleis, de kruising van het Albertkanaal en ter hoogte van Groenendaallaan.

In dit segment van de R1 worden vier dienstbouwwerken gerealiseerd. Dienstbouwwerk Groenendaallaan (DBWG) bevindt zich tussen de R1 en de spoorlijn aan de noordzijde van de Groenendaallaan. Dit dienstbouwwerk ondersteunt de veiligheid en werking van de ondergrondse tunnelinfrastructuur ter hoogte van de Groenendaallaan. Dienstbouwwerk Lobroekpark, gesitueerd in de oksel tussen de spoorwegberm en het Albertkanaal ter hoogte van het Lobroekpark, ondersteunt de veiligheid en werking van de Kanaalzonetunnels en van de ondergrondse kruising Albertkanaal. Ter hoogte van Schijnpoortweg bevinden zich Dienstbouwwerk Schijnpoort (DBWS) en Dienstbouwwerk Energie (DBWE). Dienstbouwwerk Schijnpoort ondersteunt de veiligheid en werking van de ondergrondse tunnelinfrastructuur ter hoogte van Schijnpoort/Sportpaleis. Dienstbouwwerk Energie herbergt de installaties die de tunnels en hoofdwegen binnen het projectgebied op rechteroever van voeding zullen voorzien.

Voor de aanleg van de tunnel onder het Albertkanaal (OKA) worden de kaaimuren vervangen en herbouwd op de tunneldaken. Ter hoogte van de OKA wordt de nieuwe kademuur in lijn geplaatst met de reeds eerder aangepast kades in functie van de verbreding van het Albertkanaal. Verder wordt de Vaartkaai opnieuw ingericht tussen de fietsbrug IJzerlaan en de Noordelijke Kanaalzonetunnel en wordt de fietsinfrastructuur geoptimaliseerd.

Het uitzicht en het gebruik van de omgeving wordt momenteel sterk bepaald door de R1 en een aantal andere grootschalige infrastructuren en gebouwen met onder meer het Albertkanaal, een waterzuiveringsstation, het Sportpaleis en de Lotto Arena. Door de afbraak van het viaduct, de sanering van het Lobroekdok en de gedeeltelijke overkapping van de Ring ontstaan ruimte en mogelijkheden. Deze ruimte maakt de ontwikkeling van bijkomende groene publieke ruimte en nieuwe verbindingen tussen verschillende stadsdelen mogelijk. Deze ruimte zal fungeren als ruimtelijke buffer ten opzichte van de autosnelweg, ecologische corridor langs de R1 en zal ook drager zijn van fiets- en wandelpaden langs de Ring.

Verkeerswisselaar E34/E313

De organisatie van de verkeerswisselaar wordt geoptimaliseerd. Het verkeer vanuit het zuiden met bestemming Schijnpoot kan de afrit gebruiken zonder te verweven met het verkeer komende van de E34/E313. Het verkeer vanuit het noorden met bestemming E34/E313 wordt afgesplitst van het verkeer op de R1 alvorens het verkeer komende van het aansluitingscomplex Schijnpoot invoegt.

De reductie van het aantal weefbewegingen van het verkeer zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid.

Aansluitingscomplex Schijnpoot

Het aansluitingscomplex wordt uitgebreid tot een volwaardig aansluitingscomplex met op- en afritten zowel in noordelijke als zuidelijke richting en wordt zuidwaarts verplaatst. De loskoppeling van de Schijnpootweg heeft tot doel om de verkeersdruk ter plaatse te verminderen.

Het verkeer van en naar het aansluitingscomplex Schijnpoot wordt verspreid door het aansluitingscomplex meer zuidwaarts te situeren en een bijkomende verbindingsweg aan te leggen.

De verkeersstroom van en naar het stadscentrum wordt via de Noordersingel geleid en de verkeersstroom richting Burgemeester Gabriël Theunisbrug en Bisschoppenhoflaan wordt via de nieuwe Verbindingsweg geleid.

De Verbindingsweg takt aan op het kruispunt Schijnpootweg x Bisschoppenhoflaan en vormt een bijkomende verbinding voor gemotoriseerd verkeer met het nieuwe aansluitingscomplex Schijnpoot. De Verbindingsweg wordt deels overkapt.

Aansluitingscomplex Groenendaallaan

De Groenendaallaan wordt ter hoogte van het aansluitingscomplex verdiept heraangelegd. Alle op- en afritten worden op één compact kruispunt aangesloten. Door de verschillende aansluitingen te bundelen in één kruispunt, vermindert het aantal potentiële conflictsituaties en verbetert de doorstroming van het openbaar vervoer ter plaatse. De verdiept gelegen op- en afritten worden landschappelijk ingepast in het bermenlandschap.

Kap Hof ter Lo

In de omgeving van Hof ter Lo komt een overkapping over de R1. Omwille van technische redenen (de R1 kan namelijk niet lager worden aangelegd) ligt deze hoger dan het omliggend maaiveld. Deze zone is toegankelijk voor voetgangers en fietsers en wordt groen ingericht.

Omgeving Schijnpoort en Sportpaleis

Een belangrijke scharnierplek in de stad is Schijnpoort. De omgeving van de Schijnpoortweg wordt opnieuw een volwaardige poort tot de binnenstad. Door de afbraak van het viaduct van Merksem, de verdiepte heraanleg van de R1, de gedeeltelijke overkapping van de Ring ter plaatse en het in zuidelijke richting verplaatsen van het aansluitingscomplex Schijnpoort, ontstaat een meer open stedelijk landschap. In deze nieuwe stedelijke ruimte is plaats voor:

- de herinrichting van de Schijnpoortweg als een stedelijke boulevard met ruimte voor de verschillende vervoersmodi;
- de aanleg van een groen ingerichte stedelijke publieke ruimte gekoppeld aan het Sportpaleis en de Lotto Arena, die gericht is op de omliggende wijken maar tevens deel uitmaakt van een groter parklandschap langs de Ring met langzaam verkeersverbindingen naar het noorden en het zuiden;
- de realisatie van een ecologische verbinding op stadsniveau.

Het verkeer van en naar het aansluitingscomplex Schijnpoort wordt verspreid door het aansluitingscomplex meer zuidwaarts te situeren en een bijkomende verbindingsweg aan te leggen. Hierdoor wordt de verkeersdruk op de Schijnpoortweg gereduceerd.

Het wegprofiel van de Schijnpoortweg wordt opgebouwd rond een centrale trambaan. Ter hoogte van de kruising met de R1 wordt een nieuwe halte ingericht zodat alle op- en afstapbewegingen voor openbaar vervoer op één plaats gebundeld kunnen worden. Het hoogteverschil tussen de rijweg en de bebouwing aan het R. Gregoirplein wordt met een trappenpartij opgevangen. De bestaande bebouwing langs het plein blijft ook toegankelijk voor plaatselijk gemotoriseerd verkeer.

De huidige inrichting van het kruispunt Schijnpoortweg x Bisschoppenhoflaan is sterk autogericht. Het kruispunt krijgt een nieuwe inrichting, waarbij het kruispunt wordt beschouwd als multimodale knoop en er aandacht wordt besteed aan alle weggebruikers. Het openbaar vervoer en langzaam verkeer krijgen er een duidelijke plaats. De verharde oppervlakte wordt hierbij gereduceerd en de plek krijgt een meer stedelijk karakter.

Door het overkappen van de Ring ontstaat een stedelijke publieke ruimte langs de Schijnpoortweg. Deze ruimte wordt als verblijfsplek voor stedelijke activiteiten ingericht, al dan niet in combinatie met activiteiten in het Sportpaleis/Lotto Arena, maar zeker ook voor de aanliggende wijken. De overkapping biedt ruimte aan een landschappelijke verbinding langs de R1 en verbindt park 't Schijntje met het nieuwe Lobroekpark via het bermenlandschap.

Lobroekpark

Het Lobroekpark betreft de zone tussen het Albertkanaal, de zuidelijke tunnelmond van de tunnel onder het Albertkanaal (OKA), IJzerlaan/Slachthuislaan, Merksemsestraat/spoorwegberm.

Doordat de snelweg onder het maaiveld komt te liggen, ontstaat een nieuwe openbare ruimte. Deze ruimte wordt ingericht als park voor de wijk Dam en vervult, als onderdeel van een grotere structuur langs de Ring, tevens een rol op stadniveau. De zone tussen de overkapping aan Schijnpoort en de overkapping ten noorden van het Lobroekdok wordt immers door de aanleg van het zogenaamd bermenlandschap met elkaar verbonden. Hierbij worden aansluitingen voor langzaam verkeer voorzien in verschillende richtingen en naar de verschillende stadsdelen. Het Ringfietspad wordt geïntegreerd in het park en verbonden met de fietsbrug IJzerlaan.

Bermenlandschap R1 Oost

Het gebied Bermenlandschap R1 Oost strekt zich uit van de Turnhoutsebaan tot aan de Spoorwegbrug over het Albertkanaal en wordt begrensd door de bebouwing van Deurne-Noord, het Albertkanaal, het Lobroekdok en de wijk Dam. Het Bermenlandschap voorziet in een deels open en deels besloten landschap rond het Schijn en een verbinding met het Rivierenhof (Park Schijnvallei), de heraanleg van de oostelijke kade van het Lobroekdok als onderdeel van de parkstructuur en een groene verbinding tussen Lobroekpark en omgeving Sportpaleis langs het Albertkanaal, waarbij de connectie met het Albertkanaal wordt gemaakt door middel van terrassen.

Bermenlandschap R1 Noord

Het gebied Bermenlandschap R1 Noord strekt zich uit van de Vaartkaai langs het Albertkanaal tot aan de Masurebrug en ligt tussen de wijken Luchtbal en Merksem - Lambrechtshoeken. De zone wordt vandaag gekenmerkt door de infrastructuurbundel spoorweg/R1 die een barrière vormt tussen de wijken. De Groenendaallaan doorsnijdt het gebied in dwarse richting. Tussen de Burgemeester Jozef Masurebrug en de Groenendaallaan bevinden zich langs de R1 een aantal grachten en poelen. In functie van de geplande werken worden deze gedempt.

Het bermenlandschap maakt de verbinding tussen de Vaartkaai en de Masurebrug en tussen Luchtbal en Merksem. Door de Ring verlaagd en deels overkapt aan te leggen, ontstaat nieuwe publiek toegankelijke ruimte. Over de Groenendaallaan komt een brede brug met parkinrichting te liggen, die beide zijden met elkaar verbindt.

De vrijgekomen ruimte wordt uitgewerkt als een glooiend bermenlandschap dat op termijn ingevuld kan worden met verschillende zachte functies. De structuur wordt zo opgezet dat verschillende invullingen/programma's mogelijk zijn, zonder dat het landschapsontwerp moet aangepast worden.

Uitbreiding van het netwerk van fietspaden en wandelpaden

Het bestaand netwerk van fietspaden en wandelpaden wordt uitgebreid. Het betreft zowel functionele paden als recreatieve paden. De verlenging van het Ringfietspad zal zonder twijfel de grootste meerwaarde betekenen. Alle andere paden in het project, zijn gelinkt aan de verlenging van het Ringfietspad.

Het Ringfietspad (onderdeel van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) wordt verlengd van Schijnpoort tot aan de fietsbrug IJzerlaan en ten noorden van het Albertkanaal vanaf de fietsbrug IJzerlaan tot aan de Burgemeester Jozef Masurebrug.

Als gevolg van de aanpassingswerken aan de knoop dient het Ringfietspad ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising met de Turnhoutsebaan over een beperkte lengte heraangelegd te worden. Het Ringfietspad zal ook na de werken ongelijkvloers kruisen met de Turnhoutsebaan.

Ter hoogte van Schijnpoort verknopen het Ringfietspad, het Singelfietspad en het fietspad op de as Schijnpoort/Bisschoppenhoflaan. Aan het kruispunt Schijnpoort x Bisschoppenhoflaan wordt een bijkomende fietsbrug gebouwd als onderdeel van het Ringfietspad. De fietsbrug sluit aan op de passerelle die recent werd gerealiseerd. Deze omgevingsvergunningsaanvraag omvat fase 2 van de passerelle en de volledige fietsbrug. Zowel de fietsbrug als de passerelle zullen toegankelijk zijn voor zowel voetgangers als fietsers. De inrichting van de fietsbrug is in hoofdzaak gericht op fietsers en de inrichting van de passerelle is in hoofdzaak gericht op voetgangers. De passerelle maakt een verbinding tussen de stedelijke strip en de evenementenparking aan de Noordersingel. De breedte van de passerelle en van de trappen is afgestemd op de verwachte voetgangersstroom bij een evenement in het Sportpaleis / Lotto Arena. Voetgangers kunnen op die manier veilig de verbinding tussen de evenementenparking en het Sportpaleis/Lotto-Arena maken.

Door de aansluiting van de op- en afritten op de Groenendaallaan verdiept te realiseren kan ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan het bermenlandschap als een ononderbroken ruimtelijke entiteit worden aangelegd. Langzaam verkeer in noord- en zuidelijke richting en langs de Groenendaallaan (oost-westelijke richting) wordt volledig gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Om de Groenendaallaan conflictvrij te kruisen in noord-zuidelijke richting wordt gebruik gemaakt van een brug met parkinrichting die beide zijden verbindt. Ook een toegang tot het station wordt in het bermenlandschap geïntegreerd.

Tijdelijke R1

Tijdens de werkzaamheden wordt een tijdelijke R1 aan de oostzijde van de R1 voorzien. De tijdelijke R1 zal afgeschermd worden van de omgeving met tijdelijke maatregelen. Waar mogelijk blijven bestaande groenbuffers behouden.

Projectonderdeel Noordelijk insteeddok

Het projectonderdeel Noordelijk Insteekdok omvat het tijdelijk gebruik van het Noordelijk Insteekdok (op het grondgebied van de gemeente Beveren) voor de tussentijdse opslag van baggerspecie afkomstig van de baggerwerken voor de zinksleuf voor de aanleg van de Scheldetunnel en de tijdelijke vaargeulen.

Een deel van deze opgebaggerde gronden zullen hergebruikt worden voor de aanvulling van de zinksleuf. In afwachting van hergebruik dient het materiaal uit de zinksleuf van de Schelde tussentijds gestockeerd te worden. Voor deze tijdelijke opslag zal het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke stortlocatie gebruikt worden.

De opslag gebeurt volledig onder het waterpeil en wijzigt de aard en functie van het dok niet. De breedte van het Noordelijk Insteekdok varieert van circa 800 meter tot circa 620 meter (kade tot kade) en is bij benadering 550 meter lang. Het gemiddelde waterpeil bedraagt +3,5 m TAW en het bodempeil -14,5 m TAW. In de loop der jaren heeft zich op de bodem een laag slib afgezet. Om te vermijden dat deze laag vermengd geraakt met de gestockeerde specie, waardoor de baggerspecie niet meer geschikt zou zijn voor aanvulling bovenop de Scheldetunnel, zal de sliblaag eerst verplaatst worden naar een afgebakende zone in het dok achter een grondberm of weggehaald worden. De baggerspecie zal worden gestockeerd tot een niveau van maximaal -5,5 m TAW, zodat erboven een waterdiepte van minimaal 9 m (t.o.v. het gemiddelde waterpeil) behouden blijft om de bedrijven rond het dok bereikbaar te houden voor schepen. De bergingscapaciteit van het Noordelijk Insteekdok bedraagt onder deze voorwaarden circa 2.300.000 m³. Aan de voorzijde van het Noordelijk Insteekdok wordt een zandberm voorzien om verondieping buiten het Noordelijk Insteekdok tegen te gaan. Na afloop van de werken zal het dok ter plaatse van de stockage van de baggerspecie terug op haar oorspronkelijke diepte van -14,5 m TAW gebracht worden. Enkel de zandberm aan de voorzijde van het dok wordt verwijderd.

De exploitatie van het Noordelijk Insteekdok voor de tussentijdse opslag van baggerspecie is voorzien voor een periode van maximaal 5 jaar en bij de uitbating zal de aan- en afvoer naar en vanuit het Noordelijk Insteekdok nooit langer dan 3 jaar stilliggen.

GEMEENTEWEGEN

Artikel 31 van Omgevingsvergunningendecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningenbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

Een gemeenteweg wordt in artikel 2, 6° van het Gemeentewegendecreet gedefinieerd als *“een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond”*. Ook de begrippen aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg worden nader gedefinieerd in dit decreet. Sinds de inwerkingtreding van het Gemeentewegendecreet op 1 september 2019 vallen buurtwegen ook onder de gemeentewegen.

De voorliggende aanvraag omvat inderdaad de inrichting, wijziging, verplaatsing of opheffing van gemeentelijke openbare wegenis waarvoor de gemeenteraad van de stad Antwerpen beslissingsbevoegdheid heeft, meer bepaald:

Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever:

- Charles De Costerlaan inclusief aansluitingen op A. Vermeylenlaan, Halewijnlaan en Gloriantlaan te Antwerpen: gedeeltelijke opheffing, gedeeltelijke verplaatsing en wijziging;
- Noordscheldeweg te Antwerpen: gedeeltelijke opheffing;

Projectonderdeel Oosterweelknoop:

- Noordkasteel-Oost te Antwerpen: opheffing;
- Noordkasteel-Zuid te Antwerpen: opheffing;

Projectonderdeel Kanaalzone en R1:

- Bredastraat inclusief aansluiting op Asiadok-Oostkaai en Steenborgerweert te Antwerpen: wijziging;
- Denderstraat inclusief aansluiting Slachthuislaan (zijtak aan noordelijke kop Lobroekdok) te Antwerpen: opheffing;
- Slachthuislaan (zijtak zuidelijke kop Lobroekdok) te Antwerpen: gedeeltelijke opheffing;
- Vaartkaai te Antwerpen: wijziging.

Overeenkomstig artikel 47 van het Omgevingsvergunningenbesluit moet de gemeenteraad van de stad Antwerpen bijgevolg een beslissing nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg en deze beslissing ter beschikking stellen van de bevoegde omgevingsvergunningscommissie.

Op 28 september 2020 heeft de gemeenteraad van de stad Antwerpen een gunstige beslissing genomen over de aanleg / (gedeeltelijke) opheffing / wijziging / verplaatsing van de gemeentewegen in functie van de realisatie van de Oosterweelverbinding, zoals vervat in deze aanvraag.

In de goedkeuringsbeslissing van de gemeenteraad zijn volgende voorwaarden opgenomen:

- de bijgevoegde brandvoorzorgsmaatregelen zijn op het moment van 1e ingebruikname/exploitatie strikt na te leven;
- RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max. 800mm, moeten aangelegd worden als infiltratieleiding.

Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt;

- het fietspad in de Charles de Costerlaan (deelzone 1 en 2):
 - o in functie van het fietscomfort dienen de amfibieëntunnels in het fietspad zo te worden dat het bovenvlak van de tunnel op hetzelfde niveau zit als het asfalt;

- o de wildroosters in het fietspad dienen goed befietsbaar te zijn (uitvoering met platte openstaande latten die op maximum 5cm van mekaar staan);
- het meubilair dient conform de straatmeubilaris van de stad Antwerpen te zijn;
- voor de stadswegen zijn enkel bestratingsmaterialen uit het standaard materialenpalet van de stad Antwerpen toegestaan;
- het voetpad aansluitend op het fietspad langs de Vaartkaai (deelzone 11) moet aangelegd worden in betonstraatstenen 22x22;
- de haakse parkeervakken aan het appartementsgebouw aan de Charles de Costerlaan 15-21 (deelzone 1) dienen in kassei in plaats van betonstraatstenen uitgevoerd te worden;
- het basketbalveld langs het kruispunt Charles de Costerlaan – Halewijnlaan (deelzone 1) dient geschraapt te worden en groen ingezaaid te worden.

WIJZIGING VAN DE AANVRAAG

In uitvoering van artikel 30 van het Omgevingsvergunningendecreet heeft de aanvrager op 6 oktober 2020 een wijziging van de aanvraag gevraagd.

Voor de wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;
- de wijziging tegemoet komt aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend;
- de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt.

Het wijzigingsverzoek kan worden aanvaard en wordt meegenomen in de beoordeling van deze aanvraag.

VERENIGBAARHEID VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE HANDELINGEN EN INGEDEELDE INRICHTINGEN OF ACTIVITEITEN MET DE BESTEMMINGSPLANNEN

1. Algemeen

Hieronder volgt het overzicht van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) en plannen van aanleg (gewestplan of Bijzonder Plan van Aanleg (BPA)) waarbinnen de ingedeelde inrichtingen of activiteiten (iioa) en de stedenbouwkundige handelingen (SH) - geheel of deels – zijn gelegen:

In Antwerpen:

- Het gewestplan Antwerpen, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 3/10/1979 en waarbij volgende wijzigingen betrekking hebben op de ligging van de aanvraag:
 - o wijziging bij besluit van de Vlaamse Regering van 28/7/1995;
 - o wijziging bij besluit van de Vlaamse Regering van 23/5/1996;
 - o wijziging bij besluit van de Vlaamse Regering van 27/10/1998;
 - o wijziging bij besluit van de Vlaamse Regering van 28/10/1998;
 - o wijziging bij besluit van de Vlaamse Regering van 14/12/2019;
- De gewestelijke RUP's:
 - o Oosterweelverbinding (BVR 6/6/2006);
 - o Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (BRV 19/6/2009);
 - o Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving Sportpaleis (BRV 21/5/2010);
 - o Afbakening zeehavengebied Antwerpen (BRV 30/4/2013);

- o Oosterweelverbinding – wijziging (BVR 20/3/2015);
- Het provinciaal RUP Rivierenhof (MB 25/6/2009);
- De BPA's:
 - o Het Weelke (KB 14/2/1983);
 - o Nr. 43 Noordersingel (Borgerhout) 3/8/1998;
 - o Kwadevelden (MB 8/1/2007);
 - o Deurne Dorp (MB 26/6/2007);

In Beveren:

- Het gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 7/11/1978;
- Het gewestelijk RUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (BRV 16/12/2005).

Voor de toepassing van de geldende stedenbouwkundige voorschriften op elke plek gelden volgende regels:

- Artikel 7.4.4, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) bepaalt het volgende:
“De voorschriften van de plannen van aanleg behouden hun verordenende kracht tot zij worden vervangen. De grafische en tekstuele voorschriften van de plannen van aanleg hebben dezelfde waarde. Van deze voorschriften kan enkel worden afgeweken overeenkomstig de daartoe in deze codex vastgestelde afwijkmogelijkheden.”
- Artikel 7.4.5 van de VCRO bepaalt het volgende:
“De voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen vervangen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.”

Concreet betekent dit het volgende:

Indien een bepaalde plaats enkel gelegen is binnen de afbakening van plannen van aanleg, dan is het meest recente plan van toepassing. BPA's ouder dan het gewestplan komen niet voor binnen de afbakening van dit project.

Indien een bepaalde plaats gelegen is binnen de afbakening van plannen van aanleg en van een RUP:

- dan zal de dekkende bestemming van het RUP de bestemming van het plan van aanleg vervangen,
- dan moeten de overdrukken van het RUP samen worden gelezen met de dekkende bestemmingen en/of overdrukken van het plan van aanleg.

Indien een bepaalde plaats gelegen is binnen de afbakening van meerdere RUP's, dan verhouden de RUP's zich ten opzichte van elkaar zoals bij hun opmaak werd bepaald. Indien hierover geen uitspraak werd gedaan, moeten de bepalingen van de RUP's samen worden gelezen.

Bovenstaande regels en bepalingen werden toegepast op de onderstaande onderdelen van het project. In dit document worden enkel de plannen en hun bestemmingszones vermeld die op dit moment op die bepaalde plaats van toepassing zijn.

Hieraan wordt toegevoegd dat onderstaande bepalingen algemeen gelden binnen het betreffende RUP en niet telkens herhaald zullen worden bij de bespreking van de projectonderdelen:

- Het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding:
 - o artikel 10 van de voorschriften heft een aantal reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden van het gewestplan op;
 - o artikel 11 van de voorschriften heft de aanduiding van een aantal bestaande hoofdverkeerswegen en autosnelwegen van het gewestplan op;

- o artikel 12 van de voorschriften heft de aanduiding van een leidingstraat van het gewestplan op;
- Het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding – wijziging:
 - o artikel 18 van de voorschriften heft een aantal overdrukken van het gewestelijk RUP Oosterweelverbinding op.

Om dit deel leesbaar te houden werden alle voorschriften, horende bij de voor dit project geldende bestemmingen, opgenomen in een aparte bijlage ‘relevante stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingsplannen’.

Bij het onderzoek naar de verenigbaarheid van de stedenbouwkundige handelingen (SH) in de aanvraag, met de stedenbouwkundige voorschriften, wordt door de aanvrager beroep gedaan op artikel 4.4.7, §2, van de VCRO. Dit artikel bepaalt:

“§ 2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen”.

De handelingen van algemeen belang, die een ruimtelijke beperkte impact hebben of als dergelijke handelingen beschouwd kunnen worden, worden omschreven in het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de VCRO, hieronder kortweg ‘besluit handelingen van algemeen belang’ genoemd.

In de desbetreffende beoordeling van de afwijking zal steeds verwezen worden naar de toegepaste paragraaf en het nummer van het ‘besluit handelingen van algemeen belang’.

Bij het onderzoek naar de verenigbaarheid van ingedeelde inrichtingen of activiteiten (iioa) in de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften zal, indien nodig, verwezen worden naar de bepalingen van artikel 5.6.7, §1, van de VCRO. Dit artikel bepaalt:

“§ 1. Een omgevingsvergunningsaanvraag voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit of voor kleinhandelsactiviteiten kan gunstig geadviseerd worden en vergund worden, in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift, voor zover voldaan is aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1° de goede ruimtelijke ordening wordt niet geschaad, hetgeen in het bijzonder betekent dat de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort;

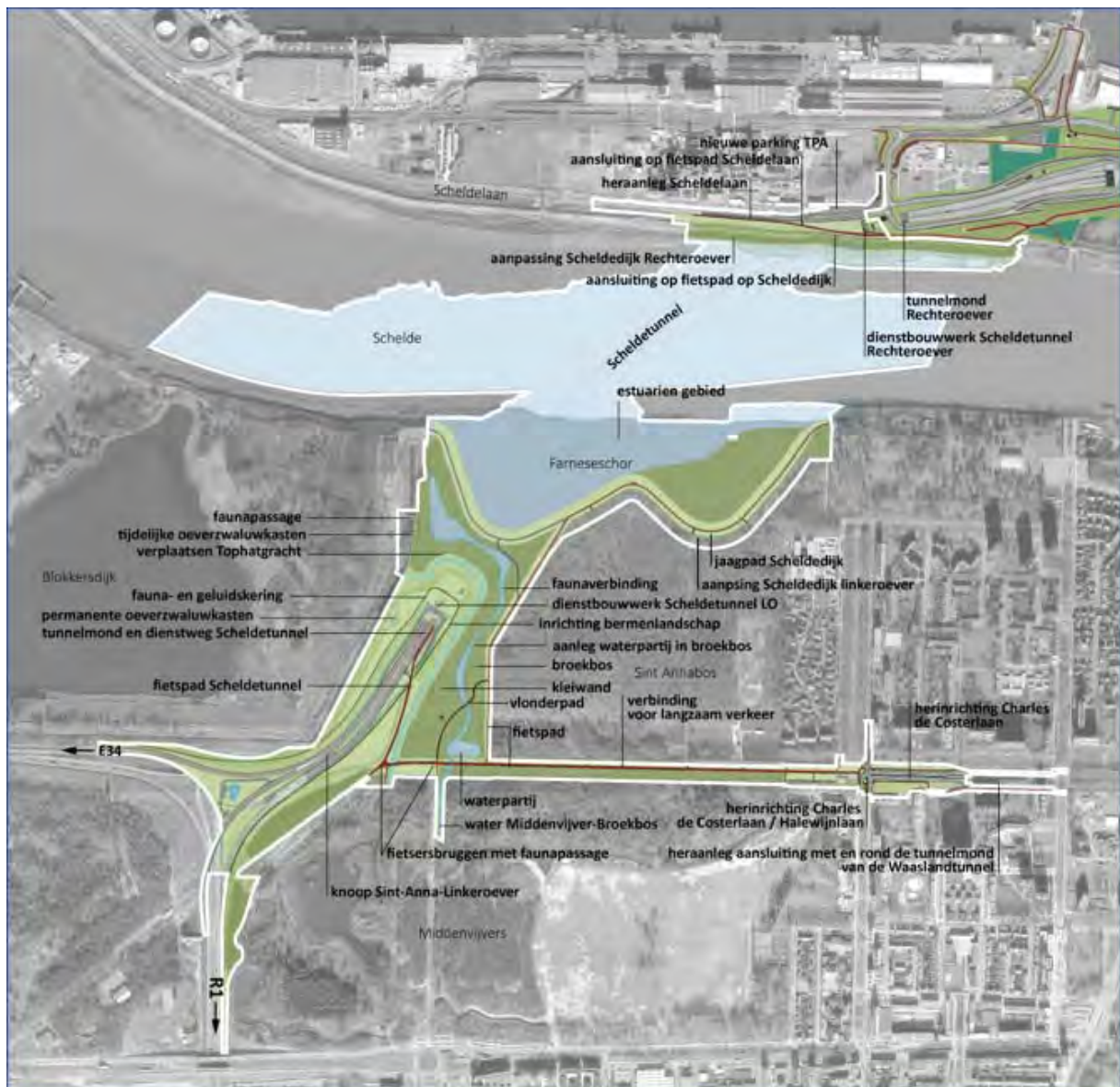
2° de inrichting of activiteit is stedenbouwkundig vergunbaar in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift of, als het gaat om een bestaande inrichting of activiteit, is hoofdzakelijk vergund.

Als de goede ruimtelijke ordening geschaad wordt, kan rekening worden gehouden met de termijn die nodig is om de inrichting of activiteit te herlokaliseren. Die termijn is ten hoogste gelijk aan zeven jaar.

De Vlaamse Regering kan de categorieën van bedrijven bepalen die door hun aard en omvang van het eerste lid zijn uitgesloten. Ze kan de gebieden aanwijzen waarin het eerste lid niet kan worden toegepast.”.

Het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de categorieën van bedrijven waarvoor en de gebieden waarbinnen artikel 5.6.7, §1, eerste lid, van de VCRO niet kan worden toegepast, wordt hieronder kortweg ‘besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa’ genoemd.

2. Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever



2.1 Nieuwe Schelgedijk Linkeroever



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk

- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 3: natuurgebied en Art. 3.3. GEN – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Scheldedijk (reliëfaanpassing)

Een deel van de te verplaatsen / heraan te leggen Scheldedijk wordt voorzien in art. 3 'natuurgebied' van GRUP 'Oosterweelverbinding'. Dit artikel staat alle werken, handelingen en wijzigingen toe in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. Bijkomende voorwaarde is dat de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt.

Een deel van de te verplaatsen / heraan te leggen Scheldedijk wordt voorzien in art. 4 'groengebied' van GRUP 'Oosterweelverbinding'. Dit artikel staat alle werken, handelingen en wijzigingen toe in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. Bij deze werken dienen technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd te worden, ook dient de ruimtelijke samenhang, de historische, horticulturele, landschappelijke en natuurlijke waarden van het gebied bewaard te blijven en mag de sociale functie niet geschaad worden.

De werken voldoen aan de bepalingen van art. 3 en 4. De bestaande dijk moet verhoogd worden i.f.v. het SIGMA-plan. Omwille van de beperkte draagkracht van de bestaande dijk en ondergrond, kan deze op de huidige locatie niet verhoogd worden. Het meer landinwaarts verplaatsen van de Scheldedijk is bouwtechnisch noodzakelijk om de dijk op Sigmahoogte te kunnen brengen. Het geheel optimaliseert de waterbeheersende functie, zonder dat de sociale (recreatieve en natuur) functie hierbij verloren gaat. Het project-MER concludeert dat er geen significante negatieve effecten zijn voor de discipline Biodiversiteit ter hoogte van de Scheldetunnel (Zie o.a. ook de passende beoordeling). De definitieve situatie (exploitatiefase) in de deelzone Scheldetunnel wordt voor de meeste effectgroepen neutraal of zelfs positief beoordeeld t.o.v. de referentiesituatie. Er is enkel een lichte verstoring van fauna door geluid en een effect inzake eutrofiëring, maar deze effecten zijn niet het gevolg van de heraanleg van de Scheldedijk op een gewijzigde locatie (Project-MER Oosterweelverbinding – deelrapport 17 d.d. december 2019, pt.17.10.9). De ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied wordt dus niet overschreden. De in het project-MER voorgestelde milderende maatregelen vinden doorwerking in de aanvraag, met name de creatie van een buitendijks estuarien milieu. Artikel 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' is van toepassing op de gehele zone waar de werken aan de te verplaatsen / heraan te leggen Scheldedijk zullen uitgevoerd worden. Binnen de contouren van dit artikel zijn werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. De aangevraagde werken beantwoorden hieraan.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften**Rubriek:**

60.2 – Te dempen zones – Tophatgracht

Om de aanleg van de polderconstructie en de nieuwe dijk mogelijk te maken dient de Tophatgracht gedeeltelijk gedempt te worden.

Artikel 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' voorziet dat werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. De aangevraagde iioa beantwoordt hieraan.

Conclusie:

De iioa onder 2.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.2 Tijdelijke Schelgedijk Linkeroever



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 3: natuurgebied en Art. 3.3. GEN – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften**Handeling:** Tijdelijke Schelgedijk (reliëfaanpassing)

In de werffase wordt er een tijdelijke Schelgedijk aangelegd om het grondwaterpeil in de bouwkuip voor de Scheldetunnel te verlagen, zodat de constructies in droge omstandigheden

kunnen worden gebouwd. Deze aanleg bevindt zich volledig binnen art. 5 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' (werfzone). Deze zones zijn tijdelijk - gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur - bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, alsook alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van het beheersen van de waterproblematiek en voorkomen van wateroverlast. Hieraan beantwoordt de aanleg van de tijdelijke dijk.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.2 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.3 Scheldetunnel



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk, combinatie met Art. 5.3. Werfzone Scheldetunnel – overdruk
- Gewestplan
 - o Bijzondere natuurgebieden (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Autosnelweg (tunnel), schouwen, waterkelders

De Scheldetunnel verbindt rechteroever met linkeroever. Tijdens de aanlegfase wordt op de oevers tijdelijk het maaiveld afgegraven, vervolgens worden de tunnelelementen afgezonken en de tunnel gevormd en tot slot het maaiveld afgewerkt. Aangezien dit een tijdelijke situatie is, beperkt tot de aanlegfase van de weginfrastructuur, is dit in overeenstemming met art. 5 'werfzone' GRUP Oosterweelverbinding en GRUP Oosterweelverbinding - wijziging. Na de realisatie van de tunnel wordt het tunneldek terug afgedekt. Voorwaarde vanwege het artikel 5.3 van het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging is dat de herstelwerken aan het

habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel, binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel, uitgevoerd dienen te worden.

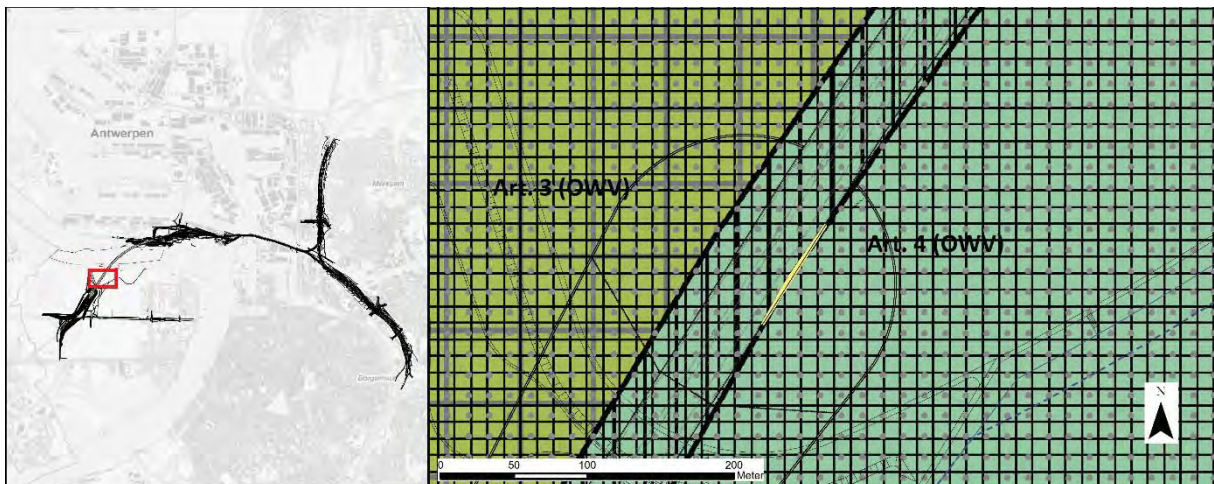
Deze voorwaarde zal worden opgenomen in deze vergunning.

De volledige tunnelconstructie (incl. waterkelders) bevindt zich binnen art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' en is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften, uitgezonderd een klein gedeelte waarvoor een afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften wordt gevraagd (zie verder).

Op enige afstand van de tunnelmonden - ter hoogte van het dienstbouwwerken op linker- en rechteroever (zie verder) - wordt een schouw voorzien (bovengronds). Deze schouwen hebben als functie de emissies die in onderliggende tunnelinfrastructuur vrijkomen te ventileren. De schouwen garanderen de vermindering van de emissieniveaus en dus een verbetering van de luchtkwaliteit t.o.v. de omgeving. De schouwen liggen geheel binnen art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' en zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. Art. 0 laat immers alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid toe. Aangezien de schouwen een maatregel zijn om negatieve effecten inzake lucht te voorkomen, zoals aanbevolen in het project-MER vanuit de discipline mens-gezondheid, betreffen ze een ingreep in functie van de verbetering van de gezondheid.

In de voorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel ("Extra_tabel MM en aanbevelingen MER") dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Afwijking: Scheldetunnel (gele aanduiding)



Een fractie van de Scheldetunnel valt buiten art. 2 'zone voor ongelijkvloerse weginfrastructuur' van GRUP Oosterweelverbinding. De overschrijding heeft een lengte van 89 m over een breedte van max. 2,34 m.

Het gedeelte in afwijking valt binnen:

- art. 4 'groengebied' GRUP Oosterweelverbinding. In dit groengebied zijn parkbeheer en -ontwikkeling, landschapsbeheer en -ontwikkeling, natuurbeschermt en -ontwikkeling, bosbeheer en -ontwikkeling, waterbeheer, zachte laag dynamische recreatie en socio-cultureel medegebruik als nevenschikte functies toegestaan.
- art. 5 'werfzone' GRUP Oosterweelverbinding. Werfzones zijn tijdelijk - gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur - bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, evenals de stockage van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.

- Art. 0: 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' GRUP Oosterweelverbinding – wijziging.

Aangezien de handelingen tijdens de aanlegfase in overeenstemming zijn met art. 5 'werfzone', betreft het dus enkel een afwijking van de wegeninfrastructuur (tunnel) zelf t.o.v. art. 4 'groengebied' van het GRUP Oosterweelverbinding.

Aanleiding voor de afwijking is een verbreding van het fietspad in de tunnel (6m i.p.v. 4m breed) op vraag van de partners van het Toekomstverbond, waardoor de tunnel breder is geworden t.o.v. het referentieontwerp dat voor het GRUP werd gehanteerd. Behoudens een beperkte afwijking t.o.v. de bestemmingszone, werd geopteerd voor een uitbreiding in oostelijke richting verder weg van het natuurgebied Blokkersdijk.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als :

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Overeenkomstig dit artikel motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"Het betreft een zuiver ondergrondse afwijking. Op maaiveldniveau wordt een nieuw estuarien milieu aangelegd in overeenstemming met art. 4 van het GRUP 'Oosterweelverbinding'. De afwijking (exploitatiefase) leidt op zich niet tot effecten op de biodiversiteit (geen ecotoopwijziging, geen verstoring door wijziging waterkwaliteit, geluid, licht, luchtkwaliteit of visueel, noch barrièrewerking).*
- *De afwijking is beperkt in breedte (max. 2m³⁴) en oppervlakte t.o.v. de volledige oppervlakte van de tunnel en t.o.v. de volledige oppervlakte van de bestemmingszone art. 4 groengebied. De afwijking houdt immers tegelijkertijd in dat aan de westzijde van de tunnel eenzelfde oppervlakte in art. 2 (ondergrondse infrastructuur) en art. 4 (groengebied) niet wordt ingenomen door infrastructuur.*
- *De afwijking situeert zich aan de zijde van het Sint-Annabos waar zich een veel ruimere werkstrook bevindt en herinrichting van een nieuw estuarien milieu wordt aangevraagd. De bovengrond zal dus hoe dan ook vergraven en heraangelegd worden. De afwijking bevindt zich voldoende diep onder het maaiveld zodat het nieuwe estuarien milieu ook effectief kan worden gerealiseerd. Door de tunnel zo oostelijk mogelijk te situeren blijft het natuurgebied Blokkersdijk (aan de westzijde) maximaal gevrijwaard, ook tijdens de werffase.*
- *De ligging interfereert niet met ondergrondse kabels of leidingen, of andere ondergrondse infrastructuur. Afhankelijk van het beschouwde punt bevindt het afwijkende constructiedeel zich 11,35 tot 14,26m onder het peil waarop het buitendijks gebied zal komen te liggen na voltooiing van de werken. Dit leidt tot een voldoende dik grondpakket i.f.v. realisatie van de groenaanleg overeenkomstig de bestemming en de aanvraag. Er is dus geen impact op het bedoelde ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden, zoals vastgesteld in de grondkleur art. 4 'groengebied' van het GRUP Oosterweelverbinding."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de afwijking is enkel ondergronds;
- de afwijking is beperkt in breedte (max. 2m³⁴) en oppervlakte t.o.v. de volledige oppervlakte van de tunnel en t.o.v. de volledige oppervlakte van de bestemmingszone (art. 4 groengebied).

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- het maaiveldniveau wordt afgewerkt overeenkomstig de stedenbouwkundige voorschriften (i.f.v. creatie van een estuarien habitat) waardoor dit niet leidt tot effecten op de biodiversiteit (geen ecotoopwijziging, geen verstoring door wijziging waterkwaliteit, geluid, licht, luchtkwaliteit of visueel, noch barrièrewerking);
- de afwijking houdt tegelijkertijd in dat aan de westzijde van de tunnel eenzelfde oppervlakte in art. 2 (ondergrondse infrastructuur) niet wordt ingenomen door infrastructuur.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. De andere stedenbouwkundige handelingen onder 2.3 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

17.3.6.2°.b Opslag blusadditief

De tunnelconstructie (incl. waterkelders) bevindt zich grotendeels binnen art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' waardoor de iioa in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften.

Een fractie van de Scheldetunnel valt buiten art. 2 'zone voor ongelijkvloerse weginfrastructuur' van GRUP Oosterweelverbinding. Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;
- door de opslag van blusadditief in de tunnel, de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals ook hoger aangegeven.

Het bovenvernoemd groengebied komt niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa'.

Conclusie:

De iioa onder 2.3 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.4 Tijdelijke en permanente bouwkuip Scheldetunnel



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk

- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 1: gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 3: natuurgebied en deels Art. 3.3. GEN – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 15 Leidingstrook – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Polderconstructie

Ter hoogte van de te bouwen inrit van de Scheldetunnel op linkeroever wordt een cement-betonietwand voorzien ter realisatie van de bouwkuip. Deze bouwkuip is nodig is om deze inrit te kunnen bouwen. Na realisatie worden de bovenste delen van de cement-betonietwanden opgebroken tot onder het definitieve maaiveld. Het merendeel van de cement-betonietwanden blijft dus wel ondergronds aanwezig, tussen 2 kleilagen, om alles waterdicht te houden. Enkel ter hoogte van de tunnel zelf wordt de wand volledig weggenomen in permanente fase. Dwars tussen de cement-betonietwanden worden enkele damwanden geplaatst. Deze worden na realisatie van de definitieve infrastructuur ook afgebrand tot onder het maaiveld. De terreininname van de bouwkuip in tijdelijke, als permanente toestand is dus gelijk, met dat verschil dat deze in tijdelijke toestand wel boven het maaiveld uitsteekt en in permanente toestand niet.

In werffase bevindt de tijdelijke bouwkuip zich volledig binnen art. 5 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' en is aldus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

In permanente fase bevindt het te behouden deel van bouwkuip zich volledig binnen art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Art. 0 stelt dat in het gebied, aangeduid met de overdruk, alle ondergrondse aanhorigheden toegelaten zijn o.a. ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur, alsook alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. Aldus is de bouwkuip, gezien ze zich in permanente toestand volledig ondergronds zal bevinden en een maatregel ter optimalisatie van de waterhuishouding betreft (polderconstructie), ook in haar permanente toestand in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel ("Extra_tabel MM en aanbevelingen MER") dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.4 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

60.2° Te dempen Zones

53.4.1° Polderconstructie

In werffase bevindt de tijdelijke bouwkuip zich volledig binnen art. 5 van het GRUP 'Oosterweelverbinding'.

Artikel 5 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' voorziet dat in dit gebied gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur alle werken, handelingen en wijzigingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de werfzones zijn toegelaten.

De aangevraagde iioa beantwoordt hieraan.

Conclusie:

De iioa onder 2.4 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.5 Wegen/aansluiting Scheldetunnel op R1 en E34



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 1: gebied voor wegeninfrastructuur
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Autosnelweg

Het snelweggedeelte van de tunnelmond van de Scheldetunnel tot en met de aansluiting op het uitwisselingscomplex valt volledig binnen art. 1 van het van GRUP 'Oosterweelverbinding'. In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze wegeninfrastructuur en aanhorigheden. De werken zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van art. 1.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.5 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.6 Bovenbouw ten westen van Scheldetunnel



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 3: Natuurgebied en deels Art. 3.3. GEN – overdruk
 - o Art. 5: Werfzone – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur
 - o Art. 15. Leidingstrook – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Groenzones (incl. permanente oeverwaluwkasten, faunakering en -passage), fiets- en wandelpaden, taluds (aanhoringen bij wegnis), werken aan waterlopen (verleggen gracht en uitstroomconstructies), aanhorigheden bij de wegnis.

Het betreft de aanleg van de bovenbouw (groenzone met fiets- en wandelpaden, faunakering, faunapassage en permanente oeverwaluwkasten, heraanleg van de Tophatgracht omheen de tunnelmond met nieuwe uitstroomconstructie LP1a op de Palingbeek en uitstroomconstructie LP1b op de verlegde Tophatgracht). Deze handelingen worden voorzien in art. 3 (natuurgebied) van GRUP 'Oosterweelverbinding'. Volgens dit artikel 3 zijn alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur (hetgeen onder meer de permanente oeverwaluwkasten afdekt), het natuurlijk milieu en landschapswaarden toegelaten. Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, is (o.a.) ook het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied, natuur- en milieueducatie of recreatief medegebruik toegelaten. Dit omvat het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer. Art. 3 laat ook alle werken, handelingen en wijzigingen toe in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

Lozingspunt LP1a, hetwelk oppervlaktewater loost in de Palingbeek, valt onder art. 0 van het GRUP Oosterweel - wijziging, er op gelet dat het de optimalisatie van de waterhuishouding beoogt en bovendien een ondergrondse aanhorigheid betreft. Lozingspunt LP2b, hetwelk water van waterkelders en het dienstbouwwerk Scheldetunnel LO loost in de

Tophatgracht/Palingbeek, valt onder art. 0, er op gelet dat het een ondergrondse aanhorigheid ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur betreft.

Het meest westelijke deel waar de faunapassage en een strook groeninkleding worden voorzien, bevindt zich niet in art. 3: 'natuurgebied' van het GRUP, maar wel in de 'natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten' volgens het gewestplan. Deze gebieden dienen in hun staat bewaard te worden wegens hun wetenschappelijke of pedagogische waarde. In deze gebieden zijn enkel de handelingen en werken toegestaan, welke nodig zijn voor de actieve of passieve bescherming van het gebied. De te realiseren handelingen vallen onder de actieve bescherming van de biodiversiteit van het gebied.

De handelingen zijn ook gelegen in art. 0 (zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op:

- *behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen;*
- *de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;*
- *ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering;*
- *realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.*

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.6 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

- 60.2° Te dempen zones
- 3.4.2 Lozen bedrijfsafvalwater

De iioa is gelegen in art. 0 (zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Dit artikel bepaalt dat alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn met het oog op:

- *de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;*

Conclusie:

De iioa onder 2.6 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.7 Bovenbouw ten oosten van Scheldetunnel en boven de tunnelmond



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2 Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 15. Leidingstrook – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handelingen: groenzones (incl. faunakering), fiets- en wandelpaden, taluds (aanhoringen bij wegenis), werken aan waterlopen (uitstroomconstructies), aanhorigheden bij de wegenis

De werken betreffen de aanleg van de groenzone, met fiets- en wandelpaden, een faunakering en de heraanleg van de Tophatgracht. De werken omvatten nieuwe uitstroomconstructies van de overstort van de Aquafinleiding (LP1c) en de leiding die komt vanuit de Dwarslaan (LP1d). Deze werken worden uitgevoerd overeenkomstig de principes van de natuurtechnische milieubouw en situeren zich in groengebied van het GRUP 'Oosterweelverbinding'. Volgens dit artikel 4 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' zijn parkbeheer en -ontwikkeling toegelaten, evenals landschapsbeheer en -ontwikkeling, natuurbeheer en -ontwikkeling, bosbeheer en -ontwikkeling, waterbeheer, zachte laag dynamische recreatie en nevenschikte functies van socio-cultureel medegebruik. Los van het verbod op alle vormen van bebouwing en constructies zijn binnen dit art. 4 het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor natuur- en milieueducatie, recreatie en socio-cultureel medegebruik toegelaten, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en sanitaire gebouwen of schuilplaatsen.

De handelingen zijn ook in art. 0 (zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' gelegen. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op:

- *behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen;*

- de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;
- ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering
- realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

Lozingspunten LP1c en LP1d, dewelke o.m. overstortwater lozen in de Palingbeek, vallen onder art. 0, er op gelet dat het de optimalisatie van de waterhuishouding beoogt en bovendien ondergrondse aanhorigheden betreft.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.7 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

60.2 Te dempen zones

De iioa is gelegen in art. 0 (zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Dit artikel bepaalt dat alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn met het oog op:

- de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;

Conclusie:

De iioa onder 2.7 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.8 Tijdelijke oeverwaluwkasten



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 5: werfzone – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

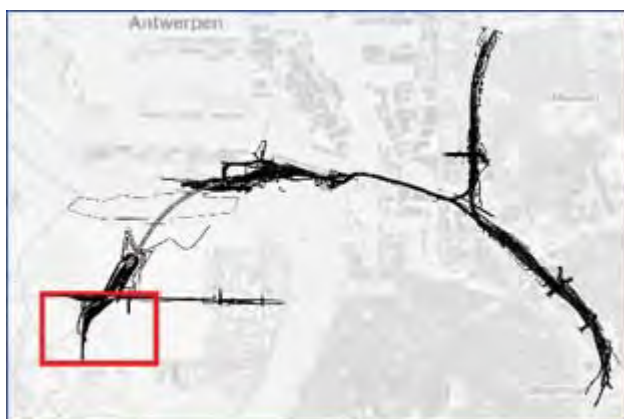
Handeling: Tijdelijke oeverwaluwkasten

De tijdelijke oeverwaluwkasten bevinden zich in de natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten. Dit zijn de gebieden die in hun staat bewaard moeten worden wegens hun wetenschappelijke of pedagogische waarde. In deze gebieden zijn enkel de handelingen en werken toegestaan, welke nodig zijn voor de actieve of passieve bescherming van het gebied. Het tijdelijk plaatsen van oeverwaluwkasten betreft een handeling die valt onder de actieve bescherming van de biodiversiteit van het gebied.

Conclusie:

De tijdelijke handeling onder 2.8 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.9 Bovenbouw ten oosten van E34



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 1: gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 3: natuurgebied, combinatie met Art. 3.2 Middenvijver
 - o Art. 5: werfzone – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Natuurgebieden

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Groenzones (incl. faunakering), fiets- en wandelpaden, taluds (aanhoringen bij wegenis)

De aanleg van de bovenbouw (groenberm) wordt voorzien in natuurgebied van GRUP 'Oosterweelverbinding'. Volgens dit art. 3 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' zijn alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu en landschapswaarden toegelaten. Binnen art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' zijn o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur en ecologische verbindingen toegelaten. De natuurgebieden, zoals gedefinieerd in het gewestplan, omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen,

stranden en andere dergelijke gebieden. Ook binnen deze bestemmingszones is de aangevraagde bovenbouw dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. De zone omvat een vluchtrap die deels in art. 1 en 3 van het GRUP 'Oosterweelverbinding' is gelegen en volledig in art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Art. 0 stelt dat de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten toegelaten is, alsook dus de constructie van een vluchtrap.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.9 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.10 Werken t.h.v de huidige – her aan te leggen – westelijke tak van de Charles de Costerlaan



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 3: natuurgebied, combinatie met Art. 3.2 Middenvijver
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art. 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
 - o Art. 7: Enkelvoudige leiding – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 15. Leidingstrook – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden
 - o Gebieden voor dagrecreatie
 - o Natuurgebieden

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: Groenzones, waterpartij, wandelpaden, fietspaden, wegenis, vlonderpaden

Een gedeelte van de op te breken, huidige westelijke tak van de Charles de Costerlaan en de heraanleg ervan (in deze bestemmingszone aanleg als een groenzone) wordt voorzien in 'natuurgebied' (art. 3) van GRUP Oosterweelverbinding. Dit gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de landschapswaarden, evenals (voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt) het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied, natuur- en milieueducatie of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of

uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid. De aanleg is conform deze stedenbouwkundige voorschriften.

Een deel van de aanleg en een gedeelte van de op te breken, huidige westelijke tak van de Charles de Costerlaan en de heraanleg ervan (in deze bestemmingszone aanleg van de groenzone, wandelpaden en fietspaden) wordt voorzien in art. 4 'groengebied' van GRUP 'Oosterweelverbinding' (meest westelijke deel van het beschouwde gebied). Volgens dit artikel is het gebied bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden. Verder zijn (o.a.) ook toegelaten (voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt): het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied, natuur- en milieueducatie of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast voor zover de technieken van de natuur technische milieubouw gehanteerd worden. De aanleg voldoet aan deze stedenbouwkundige voorschriften.

Enkele kleinere gedeeltes van de heraan te leggen Charles de Costerlaan liggen nog in volgende drie bestemmingszones:

- Een deel van de westelijke tak van de Charles de Costerlaan en de heraanleg ervan (in deze bestemmingszone aanleg van een groenzone met fietspad en heraanleg van een ontsluitingsweg voor enkele sportvelden) wordt voorzien in de gewestplanzone 'gebieden voor dagrecreatiegebieden'. Dit is bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van de verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen de handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren. Gelet op het tevens recreatieve karakter van de verbinding voor zacht verkeer en het feit dat het te behouden deel van de parallelweg als ontsluitingsweg voor de sportvelden zal dienen, zijn de werken in overeenstemming met dit stedenbouwkundig voorschrift.
- Een fractie van de op te breken, huidige westelijke tak van de Charles de Costerlaan en de heraanleg ervan (in deze bestemmingszone aanleg van een groenzone met voetpad) wordt voorzien in 'natuurgebied' volgens het gewestplan. In deze zone wordt de bestaande infrastructuur afgebroken, worden de bestaande bomen behouden en wordt groenaanleg aangelegd. Deze werken voldoen aldus aan de stedenbouwkundige voorschriften.
- Een volgend gedeelte van de op te breken, huidige westelijke tak van de Charles de Costerlaan en de heraanleg ervan (in deze bestemmingszone aanleg als groenzone met fietspad en heraanleg van een ontsluitingsweg voor enkele sportvelden) wordt voorzien in woongebied volgens het gewestplan. Deze zone is, naast wonen, onder andere ook bestemd voor groene ruimten en openbare nutsvoorzieningen. De aangevraagde handeling is dus ook hier in overeenstemming met deze stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.10 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.11 Werken ten zuiden van de huidige westelijke tak van de Charles de Costerlaan



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 3: Natuurgebied, combinatie met Art. 3.2 Middenvijver
 - o Art. 5: werfzone – overdruk
 - o Art. 7: Enkelvoudige leiding – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, werken aan waterlopen, wandelpad

De werken aan de waterlopen (gedeeltelijk terug openleggen ingebuisde waterloop en aanleg nieuwe open waterloopverbinding) worden voorzien in natuurgebied van GRUP Oosterweelverbinding. Volgens artikel 3 van het GRUP Oosterweelverbinding is het gebied bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden. O.a. worden hier alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten (voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden). De werken zijn conform de stedenbouwkundige voorschriften. Er wordt bovendien rekening gehouden met de voorwaarden van art. 7 van GRUP Oosterweelverbinding. Met name worden de werken zo voorzien dat de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.11 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.12 Heraanleg van de Charles de Costerlaan richting Waaslandtunnel: noordelijke, zuidelijke en oostelijke tak



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - Woongebieden, deels met bruine omranding Romeins cijfer III (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, wegenis

De heraanleg van de oostelijke tak van de Charles de Costerlaan tussen de August Vermeylenlaan en Gloriantlaan; de heraanleg van het kruispunt met de August Vermeylenlaan en de Halewijnlaan; de gedeeltelijke heraanleg van de noordelijke kruispunttak van de August Vermeylenlaan; aanleg van nieuwe bushaltes op August Vermeylenlaan; de aanleg van een bijpassende groeninkleding (incl. aanplant van bomen langsheen de toegang tot de Waaslandtunnel) en de aanleg van fietspaden wordt in zijn geheel voorzien in woongebied volgens het gewestplan. Deze zone is, naast wonen, onder andere ook bestemd voor groene ruimten en openbare nutsvoorzieningen. Hierop gelet zijn de aangevraagde omgevingsaanleg en inrichtingswerken verenigbaar met de stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.12 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.13 Dienstbouwwerk Scheldetunnel linkeroever (DBWSL)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'

- o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP ‘Oosterweelverbinding’
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.2 Werfzone t.h.v. Sint-Annabos – overdruk
- GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk, schouw

Het dienstbouwwerk en nabijgelegen schouw voor de Scheldtunnel aan de zuidelijke tunnelmond worden voorzien binnen art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding. Dit artikel stelt onder meer dat de bouw van een bovengronds dienstbouwwerk aan beide tunnelmonden is toegelaten, evenals de bij de tunnel behorende kunstwerken (waaronder de schouw valt). Het artikel vermeldt verder dat de herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel dienen uitgevoerd te worden. Het herstel dient te gebeuren door de heraanleg van het estuarien gebied (Weel van Farnese).

De aanvraag bevat een toelichtingsnota Natuuraspecten waar een uitgebreid overzicht wordt gegeven van de inrichtingsaspecten. Het Agentschap voor Natuur en Bos oordeelt dat na de werken een natuurwinst zal ontstaan o.a. door het omzetten van minder waardevolle natuur naar zeer waardevolle natuur (omgeving Farnese).

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel (“Extra_tabel MM en aanbevelingen MER”) dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.13 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

6.4.1°	Stookolie
12.1.1.2°b)	Noodstroomgeneratoren 2x2000kVA (elektrisch vermogen)
12.2.2°	Transfo's 4x2500kVA + 1x2000kVA
12.3.1°	UPS 2x150.000VAh + 1x10.000 Vah
15.1.1°	9 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens
16.3.2°a)	Koelinstallatie 60kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas
17.3.2.1.1.1°b)	Opslag gasolie
31.1.2°b)	Noodstroomgenerator 2x 1.800 kW (thermisch vermogen)

Het dienstbouwwerk en nabijgelegen schouw voor de Scheldetunnel aan de zuidelijke tunnelmond worden voorzien binnen art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding waarin de

werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel.

Conclusie:

De iioa onder 2.13 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.14 Dienstbouwwerk Scheldetunnel rechteroever (DBWSR)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk, combinatie met Art. 5.3. Werfzone Scheldetunnel – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bijzondere natuurgebieden (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk, schouw

Het dienstbouwwerk en vlakbij gelegen schouw voor de Scheldetunnel aan de noordelijke tunnelmond worden voorzien in art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding. Dit artikel stelt onder meer dat de bouw van een bovengronds dienstbouwwerk aan beide tunnelmonden is toegelaten, evenals de bij de tunnel behorende kunstwerken (waaronder de schouw valt). Het artikel vermeldt verder dat de herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel dienen uitgevoerd te worden.

Deze voorwaarde zal worden opgenomen in deze vergunning.

Het herstel dient te gebeuren door de heraanleg van het schor (Weel van Farnese).

De aanvrager geeft volgende informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen: het dienstbouwwerk maakt integraal deel uit van de constructie van de tunnel en wordt dus tegelijkertijd uitgevoerd. Niet enkel de aanleg van het Farneseschor, maar vooral de (reeds uitgevoerde) heraanleg van het schor Burchtse Weel geldt als milderende maatregel voor de tijdelijke inname van schor en slik tijdens de werffase. Het dienstbouwwerk wordt op één

enkele gevel na volledig opgenomen in het omliggende landschap. Op het dak zijn enkele luchtroosters/luchthappers voorzien om voldoende lucht/zuurstof in de ondergrondse technische gangen te krijgen. De rest van het dak wordt opgenomen in de aangelegde omgeving. Op deze manier heeft het bouwwerk een zeer beperkte impact op maaiveld.

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel ("Extra_tabel MM en aanbevelingen MER") dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 2.14 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.2°	Transfo's 2x2500 kVA
12.3.1°	UPS 2x150.000VAh + 1x10.000VAh
15.1.1°	11 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens
16.3.2°a)	Koelinstallatie 45 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas 1.200 L

Het dienstbouwwerk, de nabijgelegen schouw en de parkeerplaatsen voor de Scheldtunnel aan de zuidelijke tunnelmond worden voorzien binnen art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding waarin de werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel.

Conclusie:

De iioa onder 2.14 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.15 Fuikwand



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk

- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP ‘Afbakening zeehavengebied Antwerpen’
 - o Art. 1 Afbakeningslijn Zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1 Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bijzondere natuurgebieden (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: fuikwand, ankers

Voor de aanleg van de Scheldetunnel wordt de Scheldedijk op rechteroever tijdelijk onderbroken. De waterdichte functie van de dijk wordt in deze periode gerealiseerd door een tijdelijk te plaatsen fuikwand d.m.v. damwanden en ankers. Deze fuikwand wordt meer noordelijk geplaatst dan de huidige Scheldedijk. Na de werken wordt deze wand deels afgebroken, enkel onder het maaiveld blijven onderdelen van de wand achter. De plaatsing van de fuikwand heeft dus betrekking op het mogelijk maken van de aanleg van de wegeninfrastructuur en haar aanhorigheden zoals toegelaten cfr. art. 1 van het GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’ en art. 2 van het GRUP ‘Oosterweelverbinding’.

In werffase bevindt de tijdelijke fuikwand zich zo goed als volledig binnen art. 1 of art. 5 van het GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’ en is aldus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. Enkel delen van de ankers vallen buiten art. 1 en 5.

In permanente fase bevindt het te behouden deel van de fuikwand zich bijna volledig binnen art. 0 van het GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’. Enkel delen van de ankers vallen buiten art. 0. Dit artikel stelt dat in het gebied, aangeduid met de overdruk, alle ondergrondse aanhorigheden toegelaten zijn ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering. Aldus is het binnen art. 0 gelegen en te behouden deel van de fuikwand, gezien ze zich in permanente toestand volledig ondergronds zal bevinden, ook in haar permanente toestand in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel (“Extra_tabel MM en aanbevelingen MER”) dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Afwijking: ankers

Zowel in tijdelijke als permanente toestand geldt dat de uiteinden van de benodigde ankers deels buiten art. 0 of art. 1 van het GRUP vallen. Deze bevinden zich binnen art. R1: ‘gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven’ van het GRUP ‘Afbakening zeehavengebied Antwerpen’. Dit gebied is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur, evenals de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde en het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie. Hieronder vallen de fuikwand en haar onderdelen niet, aangezien de fuikwand een handeling betreft rechtstreeks gerelateerd aan de te realiseren hoofdweg. Het gedeelte van de ankers dat buiten art. 0 of art. 1 vallen, zijn dus een afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art.3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *De ankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden door de fuikwand heen geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt.*
- *Ter hoogte van de private terreinen (TPA) zitten de ankers op aanzienlijk diepte, zowel ter hoogte van de perceelgrens (meer dan 10 m) en nog dieper ter hoogte van het bestaande gebouw (meer dan 17 m). Er kan in alle redelijkheid geoordeeld worden dat de ankers geen impact hebben op de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen (gebouwen, verhardingen).*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door de aanzienlijke diepte (zowel ter hoogte van de perceelgrens (meer dan 10 m) en nog dieper ter hoogte van het bestaande gebouw (meer dan 17 m) worden de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen (gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven) niet beïnvloed.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 2.15 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.16 Tijdelijke vaargeul Schelde



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2 gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk

- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. werfzone – overdruk, combinatie met Art 5.3. Werfzone Scheldetunnel
- Gewestplan Antwerpen:
 - o Bestaande waterwegen
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: baggerwerkzaamheden

De grondkleur waarbinnen de werken gebeuren (bestemming 'bestaande waterwegen' van het gewestplan) omvat geen specifieke voorwaarden, maar enkel een bestemmingsaanduiding. Evenwel brengen de werken de uitvoerbaarheid van de bestemmingsaanduiding van dit artikel niet in het gedrang: ze gebeuren net met het oog op het vrijwaren van een continu gebruik van de Schelde als vaarweg tijdens de werken. Verder betekenen de werken geen hindernis tot realisatie van de bestemming van de verschillende aanwezige overdrukken. De werken zijn aldus in overeenstemming met de voorschriften.

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel ("Extra_tabel MM en aanbevelingen MER") dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.16 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.17 Tijdelijke zinksleuf Scheldetunnel



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk, combinatie met Art. 2.2. Oosterweeltunnel – overdruk
 - o Art. 3: natuurgebied en Art. 3.3. GEN – overdruk
 - o Art. 4: groengebied
 - o Art. 5: werfzone – overdruk, combinatie met Art. 5.2. werfzone t.h.v. Sint-Annabos
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'

- o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- o Art. 5. Werfzone – overdruk, combinatie met Art. 5.3. Werfzone Scheldetunnel
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bestaande waterwegen
 - o Bijzondere natuurgebieden (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: baggerwerkzaamheden

Ten behoeve van de aanleg van de zinktunnel onder de Schelde wordt een sleuf uitgebaggerd in de Scheldebodem. Deze bevindt zich nagenoeg volledig binnen art. 5 van GRUP 'Oosterweelverbinding' en GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Binnen art. 5 zijn deze werken in overeenstemming omdat het werfwerkzaamheden betreffen. Het westelijke deel van de baggerwerken bevindt zich buiten art. 5, maar binnen de 'bestaande waterwegen', cfr. het gewestplan. Deze werken raken niet aan het bestemmingsvoorschrift, bovendien wordt na de werken de sleuf terug gedicht met bodemeigen materiaal. De sleuf wordt uitgebaggerd in 2 fases waarbij telkens een alternatieve vaargeul blijft gegarandeerd zodat het gebruik van de waterweg blijft gegarandeerd. Verder betekenen de werken geen hindernis tot realisatie van de bestemming van de verschillende aanwezige overdrukken.

In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de milderende maatregelen zoals voorzien in de overkoepelende tabel ("Extra_tabel MM en aanbevelingen MER") dienen uitgevoerd te worden. Daardoor wordt ook voldaan aan art. 5.3 (werfzone Scheldetunnel, zoals gewijzigd door GRUP Oosterweel - wijziging).

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 2.17 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

2.18 Tijdelijke aanpassing Scheldelaan met tijdelijke parking TPA en tijdelijke dienstweg naar Kastelweg



- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'

- o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
- o Art. R8. Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis, verhardingen, fietspad

De Scheldelaan wordt tijdens de bouw van de Scheldetunnel gedeeltelijk afgesloten en heraangelegd vanaf de aansluiting met de Oosterweelknoop tot net voorbij de (oostelijke) toegang tot de TPA terreinen. Ter hoogte van de Scheldetunnelmond op Rechteroever wordt aan de Scheldelaan een tijdelijke parking voor de TPA-site met een tijdelijk fietspad voorzien. Het tijdelijk fietspad sluit aan op een dienstweg naar Kastelweg.

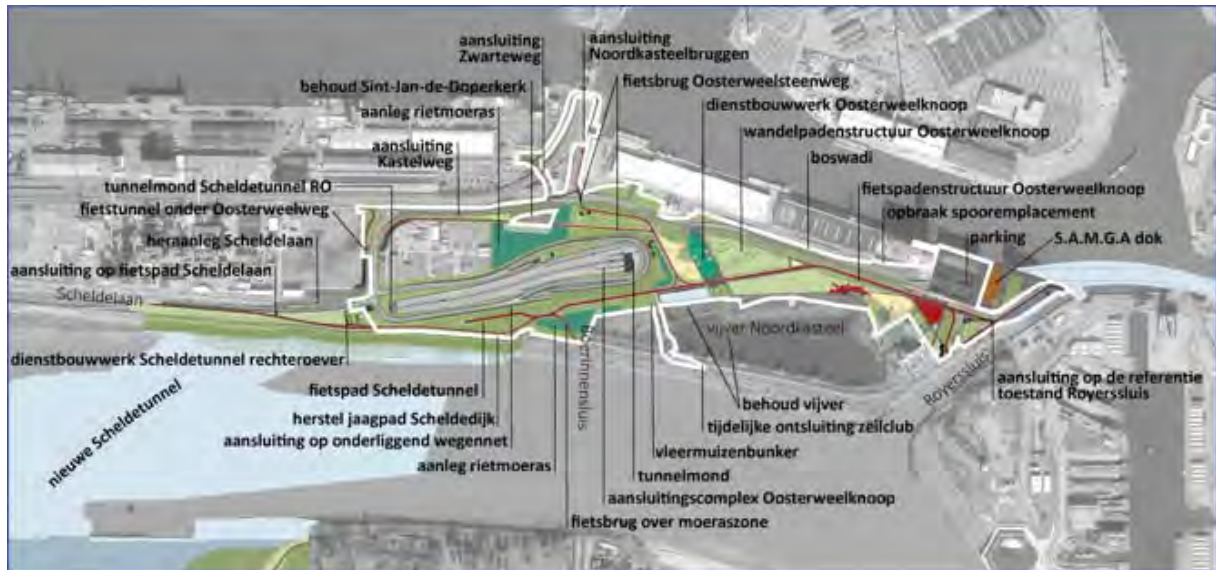
De werken liggen deels in de twee van toepassing zijnde artikels in grondkleur: art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' en art R8 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' (wegenisinfrastructuur), en deels in de overdruk art. 5 (werfzone).

Het betreft hier handelingen van bepaalde duur (tijdelijke handelingen) i.f.v. de werfsituatie. Een deel van de bestaande parking van TPA en een deel van de Scheldelaan moeten opgebroken worden i.f.v. de aanleg van de geplande weginfrastructuur. Het tijdelijk verlies aan parking van TPA moet opgevangen worden en de ontsluiting naar Kastelweg moet verzekerd worden om een blijvende fietsverbinding naar de Scheldelaan te hebben en de goede werking van het bedrijf gedurende de realisatie van het Oosterweelproject niet te hypothekeren. Het betreft tijdelijke handelingen, die noodzakelijk zijn om de aanleg van het Oosterweelproject mogelijk te maken. Dit kadert in art. 5 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' dat tijdelijk – gedurende de aanleg van de weginfrastructuur – is bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de weginfrastructuur.

Conclusie:

De tijdelijke stedenbouwkundige handelingen onder 2.18 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3. Projectonderdeel Oosterweelknoop



3.1 Oosterweelknoop: hoofdwegen en aanhorigheden



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 3. Natuurgebied, combinatie met Art. 3.3. Omgeving aansluitingscomplex Oosterweelknoop
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 6. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (deels tunnelankers), schouwen, waterkelders

Het betreft de aanleg van het aansluitingscomplex 'Oosterweelknoop'. De weginfrastructuur van het aansluitingscomplex Oosterweelknoop valt nagenoeg volledig binnen de contouren

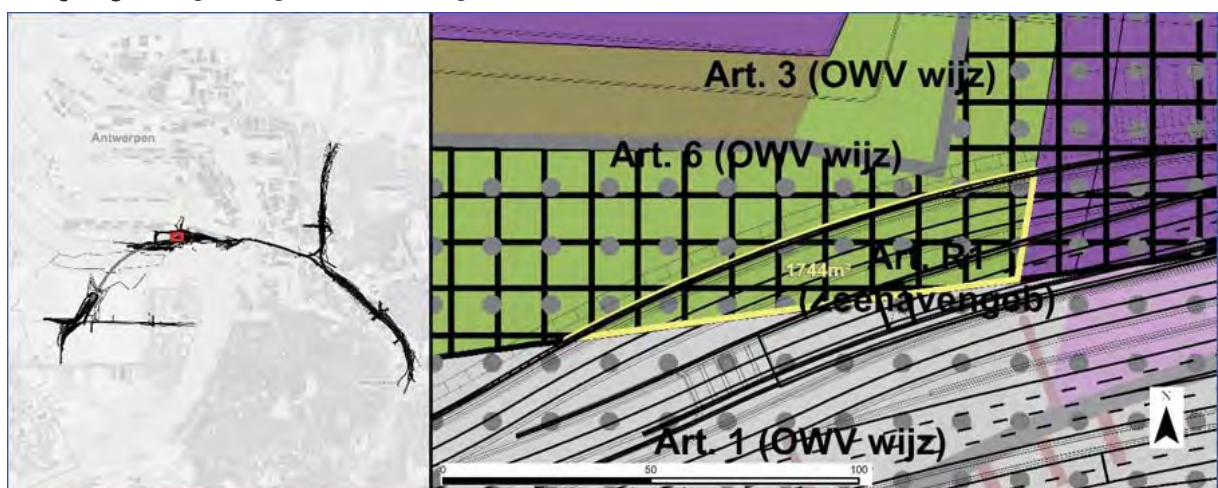
van art. 1 'wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. De werken gelegen binnen art. 1 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Beperkte delen van het aansluitingscomplex vallen binnen art. 6 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging en art. R1 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' van het GRUP Zeehavengebied. In beide voorschriften worden alle handelingen toegelaten die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven. Daartoe wordt onder andere ook de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde gerekend. Het gedeelte van het aansluitingscomplex gelegen binnen deze bestemmingsaanduidingen betreffen op-/afritten ter bediening van de haven en zijn conform de stedenbouwkundige voorschriften, aangezien het aansluitingscomplex Oosterweelknoop in hoofdzaak dienst zal doen om de aansluiting van de haven op het hoofdwegennet te verzekeren en te verbeteren.

Een gedeelte van het aansluitingscomplex, met name een deel van de rijstrook inclusief pechstrook en bijhorende berm (met uitrusting zoals verlichtingsarmaturen) en het aanliggende deel van de omhullende polderconstructie, valt buiten de geëigende bestemmingszones (zie verder: afwijking 1). Dit deel van het aansluitingscomplex zal dienst doen als afrit voor het verkeer komende van de Oosterweelverbinding. Dit deel valt binnen art. 3 'natuurgebied' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' (gebied bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden) en overdrukt art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing infrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.

Ter hoogte van de Oosterweelknoop worden 3 schouwen voorzien. De schouwen hebben als functie de emissies van de onderliggende tunnelinfrastructuur te ventileren. Twee liggen hiervan geheel binnen art. 1 en zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. De schouw ter hoogte van de Sint-Jan-de-Doperkerk ligt deels buiten art. 1, maar nog steeds volledig binnen art. 0. Art. 0 laat alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid toe. Aangezien de schouwen een maatregel zijn om negatieve effecten inzake lucht te voorkomen, zoals aanbevolen in het project-MER vanuit de discipline mens-gezondheid, betreffen ze een ingreep in functie van de verbetering van de gezondheid, en zijn ze (ook binnen art. 0), in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Afwijking 1: wegenis (gele aanduiding)



Het betreft dus enkel een afwijking t.o.v. art. 3 'natuurgebied' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Het afwijkende gedeelte neemt de zuidoostelijke hoek van de als natuurgebied bestemde zone ter hoogte van de Sint-Jan-de-Doperkerk in.

Bij de opmaak van het GRUP werd uitgegaan van een inname van vegetaties met verbod op wijziging aan het Noordkasteel en de Scheldeoever. Daarom werden er herbestemmingen naar natuur opgenomen als doorwerking van een milderende maatregel uit het plan-MER Oosterweelverbinding (art. 3 GRUP Oosterweelverbinding - wijziging). Deze betreft de herbestemming van twee zones naar natuurgebied (art. 3): een zone ten noorden van de Oosterweelverbinding (1,26 ha) en een zone ten zuiden van de Oosterweelverbinding (1,84 ha). Deze werden opgenomen om de in het RUP voorziene inname van biologisch waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen en pleistergebied voor avifauna t.h.v. het Noordkasteel aan de zuidzijde van het aansluitingscomplex (binnen art. 1 van het GRUP) te milderen. Deze milderende maatregel stelt ook dat dit natuurgebied ten noorden van de Oosterweelknoop is in te richten als rietmoeras.

Het is binnen dit noordelijke, als natuur bestemde, gebied dat de afwijking zich bevindt. Het gedeelte van de weginfrastructuur in de bestemmingszone natuurgebied heeft een oppervlakte van 1744m².

Aanleiding van deze inname van natuurgebied is de verschuiving en herconfiguratie van het aansluitingscomplex (de compactere, zgn. 'paperclip') t.o.v. het referentieontwerp dat aan de basis lag van de knoop en het tracé dat in het GRUP is vastgesteld. Deze verschuiving volgt uit het overleg met de partners van het Toekomstverbond. Dit om volgende doelstellingen te kunnen realiseren: het maximaal vrijwaren van de omgeving van het Noordkasteel, vrijwaren en integreren van het westelijk S.A.M.G.A.-gebouw en landschappelijk integreren van de Sint-Jan-de-Doperkerk. Dit kan enkel gerealiseerd worden door de knoop maximaal te overkappen en zo compact mogelijk te ontwerpen. Een gevolg hiervan is dat een beperkt deel van de door het GRUP aangeduide bestemmingszone 'natuurgebied', ten zuiden van de Sint-Jan-de-Doperkerk, dient ingenomen te worden om het geheel van de wegenis conform de geldende eisen omtrent verkeersveiligheid te kunnen vormgeven. Tegelijkertijd moet geanticipeerd worden op de openstaande Noordkasteelbruggen. De herconfiguratie van het aansluitingscomplex heeft tot gevolg dat de opstelruimte op het onderliggend wegnnet (zoals voorzien in het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging) te beperkt is in lengte tussen de afrit van het aansluitingscomplex en de Noordkasteelbruggen. De verbinding tussen de afrit en de Oosterweelsteenweg wordt daarom verlegd via de Scheldelaan/Kastelweg. De ruimte die in feite was voorzien voor de verbinding tussen het aansluitingscomplex en de Noordkasteelbruggen in het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' (zone art. 1 ten westen van de Sint-Jan-de-Doperkerk), is in deze aanvraag voorzien om te worden ingericht als natuurgebied, voor wat betreft het gedeelte binnen de vergunningengrens.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art.3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“Deze noordelijke bestemmingszone (waar de afwijking zich bevindt) betreft feitelijk een braakliggend opgespoten terrein met een ruigte. Deze zone is bestemd als werfzone en ook voorzien om gebruikt te worden als werkstrook. De afwijking heeft op zich dus geen bijkomende impact op de bestaande natuurwaarden in het gebied, aangezien deze hoe dan ook door het gebruik als werkstrook zullen verdwijnen.*
- *Door de keuze voor het compacter ontwerp en herpositionering van het aansluitingscomplex (de zgn. 'paperclip'), wordt aan de zuidzijde van de Oosterweelknoop aanzienlijk minder oppervlakte*

aan biologisch waardevol gebied ingenomen dan de zone art. 1 'gebied voor weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' toelaat. Concreet blijft er meer van de vijver, van de betreedbare groene ruimte en van de caponnière van het voormalig fort Noordkasteel over. Het betreft daar ook feitelijk een waardevollere vegetatie dan de bestaande en (na het gebruik als werfzone) nog te ontwikkelen vegetatie aan de noordzijde van het aansluitingscomplex. Hierdoor is de noodzakelijke oppervlakte voor mildering aan de noordzijde logischerwijze minder groot. Dit wordt bevestigd in het project-MER waarin wordt gesteld dat de vrijwaring van de waardevolle rietzone ten zuiden van de Oosterweelknoop (t.g.v. de verschuiving van de infrastructuur in noordelijke richting) evenwaardig is, aangezien de uiteindelijke ruimtebalans voor riet klopt en dit het behoud betekent van de zuidelijke bestaande waardevolle rietzone t.o.v. de in het GRUP vooropgestelde oppervlakte nog te ontwikkelen rietvegetatie ten noorden van de knoop. Bovendien is de te ontwikkelen zone voor rietvegetatie ten noorden van de knoop ingesloten door infrastructuur, waardoor fragmentering en versnippering leiden tot een lagere ecologische waarde (Project-MER Oosterweelverbinding – deelrapport 17 d.d. december 2019, pt. 17.10.1.2). Behoud van meer rietvegetatie aan de zuidzijde is dus waardevoller, zelfs bij gelijke ruimtebalans.

- De inname van de noordelijk gelegen bestemmingszone natuurgebied door infrastructuur bedraagt ca. 13 à 14% van de totale in het GRUP voorziene oppervlakte van dit deel van deze bestemmingszone. Het betreft dus een beperkt deel.
- De effectief als rietmoeras aangelegde zone ten noorden van de Oosterweelknoop wordt bovendien 18 à 19% groter dan de oppervlakte natuurgebied dat in het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging ten noorden van de Oosterweelknoop is vastgesteld. Het noordzuidgerichte deel van de zone art. 1 – tussen de Oosterweelknoop en de Noordkasteelbruggen – wordt immers niet ingenomen door wegenis, maar (deels) aangelegd als rietveld. Dit overeenkomstig art. 1 van het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging dat bepaalt dat gronden, die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, op een kwaliteitsvolle manier moeten geïntegreerd worden in de omgeving. De bijkomend te ontwikkelen oppervlakte natuur zal minstens zo groot zijn als de oppervlakte ingenomen door de afwijking.
- Kortom er zullen aanzienlijke bijkomende oppervlaktes aan natuur behouden blijven en ontwikkeld worden omheen de Oosterweelknoop (zowel zuidelijk als noordelijk) binnen art. 1 'zone voor weginfrastructuur' van het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging. Er op gelet dat enkel de afwijking aan de Sint-Jan-de-Doperkerk de enige voorziene inname van art. 3 'natuurgebied' met niet-natuur is (dewelke al onmiddellijk aansluitend met surplus (+ ca. 18 à 19%) wordt gecompenseerd) en dat er bijkomend nog meerder 'winstgebieden' binnen art. 1 rond de Oosterweelknoop zijn die niet met wegenis maar met natuur zullen ingevuld worden, betekent dit dat de effectieve voorziene natuurinvulling een veelvoud is van de oppervlakte van art. 3 'natuurgebied', zoals in het RUP voorzien. De aanleg van deze oppervlakte aan natuur binnen art. 1 'zone voor infrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging', kadert in art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging', dat bepaalt dat de voorschriften van de naastliggende bestemming worden toegepast voor het gedeelte van het gebied voor weginfrastructuur dat niet werd benut.
- De wegenis van de snelweg blijft op ruime afstand van de als monument beschermde Sint-Jan-de-Doperkerk (min. 70m). Ook blijft het oorspronkelijke maaiveld rond de kerk behouden. Hierdoor heeft de afwijking geen impact op de erfgoedwaarden.
- Het projectontwerp voorziet dat de omgeving van de kerk beter toegankelijk wordt gemaakt dan in de huidige toestand door de incorporatie in een publiek groengebied overheen de overkapping, aansluitend op de omgeving van het Noordkasteel. Dit betreft de vertaling van een belangrijk uitgangspunt van het Toekomstverbond, nl. het behoud/versterken van de ruimtelijke link tussen de site van de Sint-Jan-de-Doperkerk en het Noordkasteel."

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de inname van het noordelijk gelegen bestemmingszone natuurgebied door infrastructuur bedraagt ca. 13 à 14% van de totale in het GRUP voorziene oppervlakte van dit deel van deze bestemmingszone. Het betreft dus een beperkt deel.

- het betreft een braakliggend opgespoten terrein met een ruigte, er is dus geen bijkomende impact op de bestaande natuurwaarden in het gebied.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door de keuze voor het compacter ontwerp en herpositionering van het aansluitingscomplex (de zgn. 'paperclip'), wordt aan de zuidzijde van de Oosterweelknoop aanzienlijk minder oppervlakte aan biologisch waardevol gebied ingenomen dan de zone art. 1 'gebied voor weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' toelaat. Concreet blijft er meer van de vijver, van de betreedbare groene ruimte en van de caponnière van het voormalig fort Noordkasteel over. Het betreft daar ook feitelijk een waardevollere vegetatie dan de bestaande en (na het gebruik als werfzone) nog te ontwikkelen vegetatie aan de noordzijde van het aansluitingscomplex.
- door deze inrichting wordt de omgeving van het Noordkasteel maximaal gevrijwaard, en het S.A.M.G.A.-gebouw en de Sint-Jan-de-Doperkerk maximaal geïntegreerd.

Afwijking 2: groutankers

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone quasi volledig (voor de gehele lengte) binnen art. 0. 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur en geluids- en luchtbuffering toe.

Op twee plaatsen bevinden de uiteinden van enkele ankers zich echter buiten art. 0. Met name ter hoogte van de terreinen van TPA en ter hoogte van de Sint-Jan-de-Doperkerk. Op beide plekken vormt dit een afwijking op de voorschriften.

De ankers bevinden zich op aanzienlijke diepte en worden vanuit de tunnel/sleuf in de grond geboord. Het maaiveld wordt dus niet verstoord, noch tijdens de aanlegfase, noch na realisatie van het project. De enige mogelijke impact van de groutankers is dus redelijkerwijze een ruimtelijk beperkte impact op het huidige gebruik en de realisatiemogelijkheid van (bovenliggende) bestemmingen.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art.3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t.. de handelingen van algemeen belang:

"de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren"

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

"de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Overeenkomstig dit artikel 3, §2 motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"De Oosterweelverbinding betreft een geplande verkeersweg, gelet op GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.*
- *De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden vanuit de tunnel of sleuf geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt door het aanbrengen van de groutankers.*
- *Ter hoogte van het ruimtelijk kwetsbaar gebied wordt het bovenliggende rietveld gerealiseerd als onderdeel van het Oosterweelproject. De aanwezigheid van de ankers heeft dus geen impact op het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden.*

- *Ter hoogte van de TPA-terreinen zitten de groutankers op aanzienlijk diepte. Het gedeelte van de ankers die buiten art. 0 vallen bevinden zich op 16m diepte of meer. Er kan in alle redelijkheid geoordeeld worden dat de ankers geen impact hebben op de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen (gebouwen, verhardingen)."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door hun ondergrondse ligging worden de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen (natuurgebied en gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur) niet beïnvloed, mits een gunstig advies van TPA bekomen wordt.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de beide afwijkingen is zeer beperkt en deze afwijkingen hebben geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 3.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater
17.3.6.2°b	Opslag blusadditief
53.4.1°	Polderconstructie
60.1°	Te dempen zones

Om de aanleg van het hoofdwegennet (en de aanleg van de bovenbouw) mogelijk te maken dienen enkele vijvers (gedeeltelijk) gedempt te worden. Deze handeling maakt integraal deel uit van de wegeniswerken. De lozing van bedrijfsafvalwater (lekdebieten) en bronbemaling zijn onlosmakelijk verbonden aan de polderconstructie waarin de Oosterweelknoop zich bevindt. Ook het bedrijfsafvalwater van de dienstbouwwerken is begrepen in deze ingedeelde activiteit.

De wegeniswerken vallen nagenoeg volledig binnen de contouren van art. 1 'wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Beperkte delen vallen binnen art. 6 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging en art. R1 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' van het GRUP Zeehavengebied. De werken binnen deze zones zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

De andere delen wijken af t.o.v. art. 3 'natuurgebied' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;
- door de voorziene iioa's, de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals ook hoger aangegeven.

Het bovenvernoemd gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven komt niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa'.

Conclusie:

De iioa onder 3.1 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.2 Oosterweelknoop: onderliggend wegennet (Scheldelaan, Oosterweelsteenweg en Zwarteweg)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 6. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
 - o Art. 16. Enkelvoudige leiding – overdruk
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
 - o Art. R7. Gebied voor spoorinfrastructuur
 - o Art. R17. Leidingstraat – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis, waterkelder

Het aan te leggen deel van de Scheldelaan en de Oosterweelsteenweg maakt deel uit van het onderliggend wegennet. De weg vormt de aansluiting tussen de haven, Antwerpen Noord ('t Eilandje) en het hoofdwegennet.

Het meest oostelijk deel en het centrale deel van het nieuwe deel van de Oosterweelsteenweg zijn gelegen binnen art. 1 'gebied voor wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Dit gedeelte van de werken is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Het westelijke stuk en een sectie van het oostelijke stuk van de nieuwe Oosterweelsteenweg/Scheldelaan (incl. waterkelder t.h.v. de voorziene fietstunnel onder de Scheldelaan als aanhorigheid bij de wegenis) zijn gelegen in art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'. Een kort stuk van het centrale deel is gelegen binnen art. 6 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Binnen beide artikels wordt de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde toegestaan,

evenals alle handelingen die nodig of nuttig kunnen zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven. De werken hebben betrekking op de heraanleg van infrastructuur die de toegankelijkheid van het zeehavengebied en haar aansluiting op het hoofdwegennet verbeteren, deze steenweg realiseert immers een geoptimaliseerde aansluiting van de haven op het hoofdwegennet. Ook de heraanleg van het meest oostelijke deel van de Zwarteweg valt grotendeels onder art. R1, hiervoor geldt dezelfde motivatie (infrastructuur die de toegankelijkheid van het zeehavengebied en haar aansluiting op het hoofdwegennet verbetert). Een deel van de heraan te leggen Zwarteweg is gelegen in art. R7. 'gebied voor spoorinfrastructuur'. Dit artikel laat ook kruisende infrastructuur toe.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 3.2 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.3 Oosterweelknoop: bovenbouw gelegen binnen art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding'
 - o Art. 2: gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 3. Natuurgebied, combinatie met Art. 3.3. Omgeving aansluitingscomplex Oosterweelknoop
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 6. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
- Gewestplan Antwerpen
 - o Industriegebieden
 - o Parkgebieden
 - o Bijzondere natuurgebieden (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)
 - o Bestaande waterwegen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, fietspaden, wandelpaden, wegenis, verhardingen, werken aan waterlopen (uitstroomconstructies), taluds, kadeconstructies, aanhorigheden bij de wegenis

Als onderdeel van de aanleg van de Oosterweelknoop en de vernieuwde Oosterweelsteenweg wordt er een bovenbouw voorzien die de aansluiting van deze infrastructuurwerken op de bestaande omgeving verzorgt. Functioneel omvat deze bovenbouw groenaanleg, fietspaden, verhardingen (o.a. een parkeerterrein aan het S.A.M.G.A.-gebouw), uitstroomconstructies (LP2a, LP2b en LP3a), ...

De delen van de bovenbouw (groenaanleg, verhardingen, (fiets)paden, uitstroomconstructies (die allen in functie van de afvoer van hemel- en/of afvalwater van de wegenis en/of haar aanhorigheden staan),...) die worden voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' zijn, ongeacht de onderliggende grondkleur, in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. Het artikel bepaalt immers dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen; de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast; ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 3.3 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2° Lozen bedrijfsafvalwater

De lozing van bedrijfsafvalwater (lekdebieten) is onlosmakelijk verbonden aan de polderconstructie waarin de Oosterweelknoop zich bevindt. De bijbehorende uitstroomconstructies worden in de bovenbouw geïntegreerd. Ook het bedrijfsafvalwater van de dienstbouwwerken is begrepen in deze ingedeelde activiteit.

Deze constructies worden voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.

Artikel 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' voorziet dat werken, handelingen en wijzigingen zijn toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. De aangevraagde iioa beantwoordt hieraan.

Conclusie:

De iioa onder 3.3 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.4 Oosterweelknoop: bovenbouw gelegen buiten art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 3. Natuurgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
 - o Art. R7. Gebied voor spoorinfrastructuur
 - o Art. R8. Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur
 - o Art. R17. Leidingstraat – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, taluds

Als onderdeel van de aanleg van de Oosterweelknoop en de vernieuwde Oosterweelsteenweg wordt er een bovenbouw voorzien die de aansluiting van deze infrastructuurwerken op de bestaande omgeving verzorgt. Functioneel omvat deze bovenbouw groenaanleg, fietspaden, verhardingen, ...

De bovenbouw buiten art. 0 omvat twee onderdelen:

- de wegbermen en fietspaden langs het westelijke deel van de vernieuwde Oosterweelsteenweg en t.h.v. de Noordkasteelbruggen
- de groenaanleg met fietspad rond de Sint-Jan-de-Doperkerk.

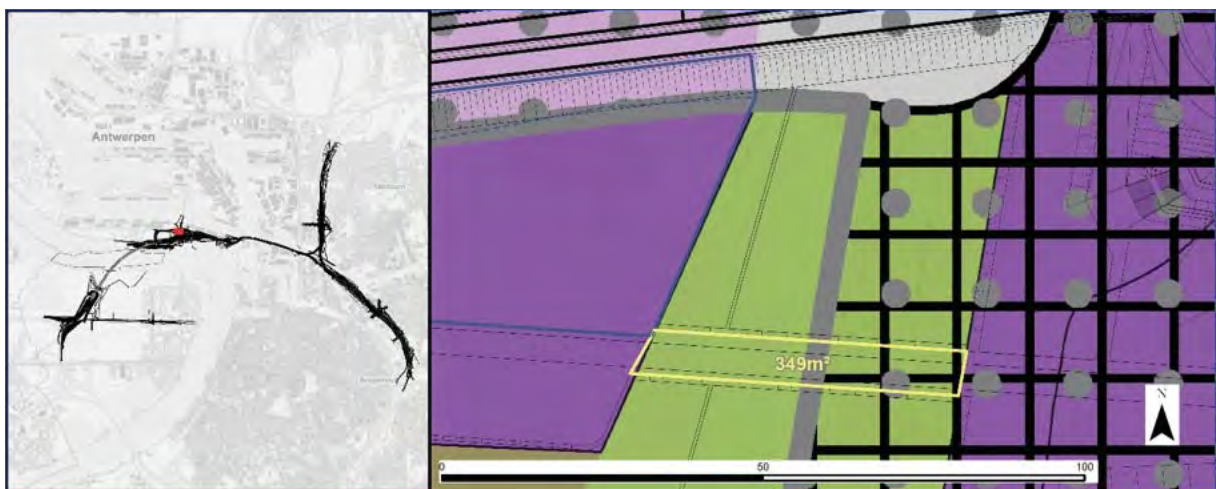
De wegbermen en fietspaden langs het westelijke deel van de vernieuwde Oosterweelsteenweg en t.h.v. de Noordkasteelbruggen maken integraal deel uit van de wegaanleg van dit deel van de Oosterweelsteenweg. Deze bovenbouw is gelegen in art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'. Binnen dit artikel wordt de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde toegestaan. De werken hebben betrekking op de aanleg van infrastructuur die de toegankelijkheid van het zeehavengebied verbeteren en een geoptimaliseerde aansluiting van de haven op het hoofdwegennet realiseren. Dit gedeelte van de werken is bijgevolg in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

De groenaanleg met fietspad rond de Sint-Jan-de-Doperkerk bevindt zich deels binnen art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' en deels binnen art. 3 natuurgebied van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. De groenaanleg binnen art. 3 natuurgebied van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' betreft de aanleg van rietzones. Deze rietzones

zijn conform dit artikel. De groenaanleg binnen art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' is niet conform art. R1. Dit artikel stelt immers dat alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende werken, handelingen, voorzieningen, en wijzigingen gerekend: de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde; het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie en de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur. Gezien het hier een aanleg van een permanente ecologische infrastructuur betreft is de aanleg niet conform de stedenbouwkundige voorschriften.

Het aan te leggen fietspad valt voor een klein deeltje (349m²) binnen art. 3 (natuurgebied), maar buiten art. 0, van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Ook dit is een afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften.

Afwijking: fietspad (gele aanduiding) en groenaanleg



De handeling in afwijking betreft groenaanleg binnen art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' en een deel van een fietspad gelegen in natuurgebied. De handelingen zijn nodig voor een optimale (kwaliteitsvolle, veilige en zo direct mogelijke) ontsluiting van het havengebied per fiets en om de Sint-Jan-de-Doperkerk maximaal te integreren in de ruimere omgevingsaanleg van de Oosterweelknoop.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 1° en 10° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"(1°) de aanleg van een openbaar fietspad en (10°) een voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een geplande infrastructuur (groenvoorziening) en werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw."

Deze handelingen zijn voorzien in art. 3 §1 en houden per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Conclusie:

De afwijking heeft een ruimtelijk beperkte impact. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 3.4 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.5 Dienstbouwwerk Oosterweelknoop (DBWOWK)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor weginfrastructuur
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk voor de Oosterweelknoop heeft betrekking op de aanleg en het functioneren van de weginfrastructuur en haar aanhorigheden zoals toegelaten volgens art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Het bovengrondse gedeelte is quasi volledig binnen art. 1 gelegen, het ondergrondse gedeelte is er volledig in gelegen. De delen binnen art. 1 van GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' zijn sowieso in overeenstemming.

Een klein deeltje, nl. het noordelijke uiteinde van de transversale verbinding (opp. 14m²), is binnen art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' gelegen. In dit voorschrift worden alle handelingen toegelaten die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven. Daartoe wordt onder andere ook de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde gerekend. Het gedeelte van het dienstbouwwerk gelegen binnen deze bestemmingsaanduiding is gelegen bovenop op-/afritten en is conform de stedenbouwkundige voorschriften, aangezien het aansluitingscomplex Oosterweelknoop (en het er bovenop gelegen dienstbouwwerk dat er een aanhorigheid van vormt) in hoofdzaak dienst zal doen om de aansluiting van de haven op het hoofdwegennet te verzekeren en te verbeteren.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 3.5 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.2° Transfo's 4x2500kVA

- 12.3.1° UPS 4x150.000VAh + 1x10.000VAh
- 15.1.1° 7 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens
- 16.3.2°a) Koelinstallatie 45 kW
- 17.1.2.1.2° Opslag van blusgas 1.500 L

De vermelde ingedeelde activiteiten zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk. Het dienstbouwwerk voor de Oosterweelknoop heeft betrekking op de aanleg en het functioneren van de wegeninfrastructuur en haar aanhorigheden zoals toegelaten in art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' en art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'.

Conclusie:

De iioa onder 3.5 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.6 Vleermuisbunker



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 3. Natuurgebied, combinatie met Art. 3.3. Omgeving aansluitingscomplex Oosterweelknoop
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: vleermuisbunker

De vleermuisbunker is gelegen binnen art. 3 en 4 van het GRUP. Art. 3 laat alle handelingen toe die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu. Art. 4 laat onder andere natuurbehoud en landschapszorg als nevenschikte functies toe, alsook alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies. De beperkte oppervlakte van de bunker (ca. 50m², slechts deels in parkgebied), houdt tevens in dat de hoofdfunctie van art. 4 (m.n. de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park) niet in het gedrang komt door inplanting van de bunker.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 3.4 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

3.7 Werfzone S.A.M.G.A.



- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Aan het Amerikadok wordt een werfzone voorzien t.b.v. de aannemer. De delen van de werfzone binnen art. 1 en art. 5 zijn in overeenstemming met de voorschriften. Een deel van de afgebakende werfzone valt buiten art. 1 en art. 5 van het GRUP (zie verder afwijking).

Afwijking: (gele aanduiding)



Een deel van de werfzone aan Amerikadok-Zuidkaai valt binnen art. R1 van het GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'. De werfzone behelst strikt genomen géén zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. De werfzone is weliswaar voorzien voor tijdelijke opslag- en overslagactiviteiten vanuit de zeehaveninfrastructuur, maar louter voor de werfsituatie van het Oosterweelproject.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14°, van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“de handelingen vinden plaats ter hoogte van een leegstaand op- en overslagcomplex (S.A.M.G.A.) dat niet tijdens de werken in gebruik zal zijn (het gebouwencomplex is in beheer van Lantis).*
- *het zonevreemde deel van de tijdelijke werkstrook is beperkt in omvang (482m²)*
- *dit deel van de werkstrook zorgt voor bijkomende ruimte voor het aanmeren van schepen voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject. Een afdoende aanmeercapaciteit is nodig om de mobiliteitsimpact van werfverkeer op een ruimer schaalniveau te beperken (via waterwegen i.p.v. wegen)*
- *de kade vervult op deze plaats geen rol voor andere bestaande havenbedrijven.”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de tijdelijke werkstrook buiten de geëigende zone is beperkt in omvang (482m²)

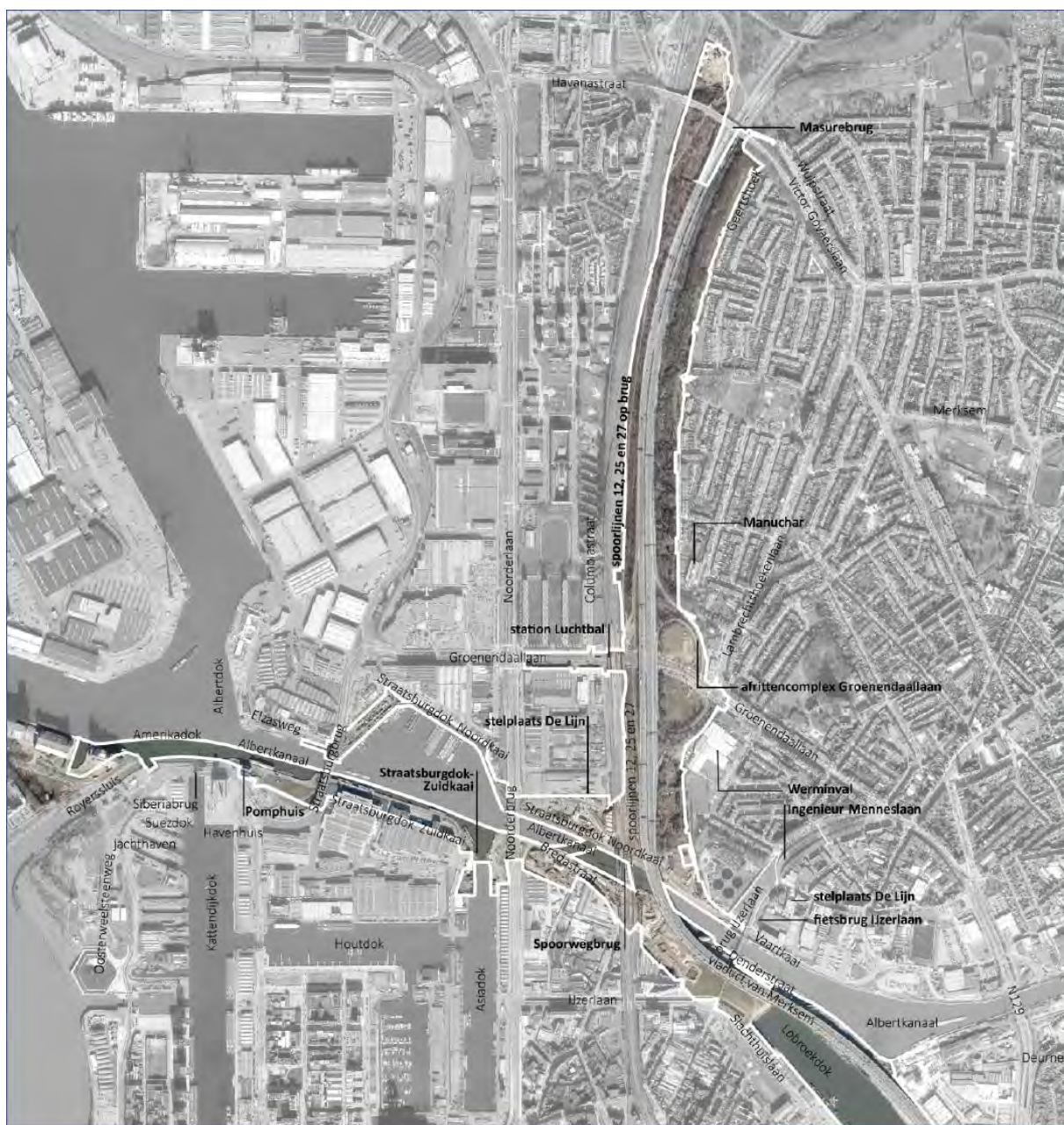
Ruimtelijk bereik van de effecten:

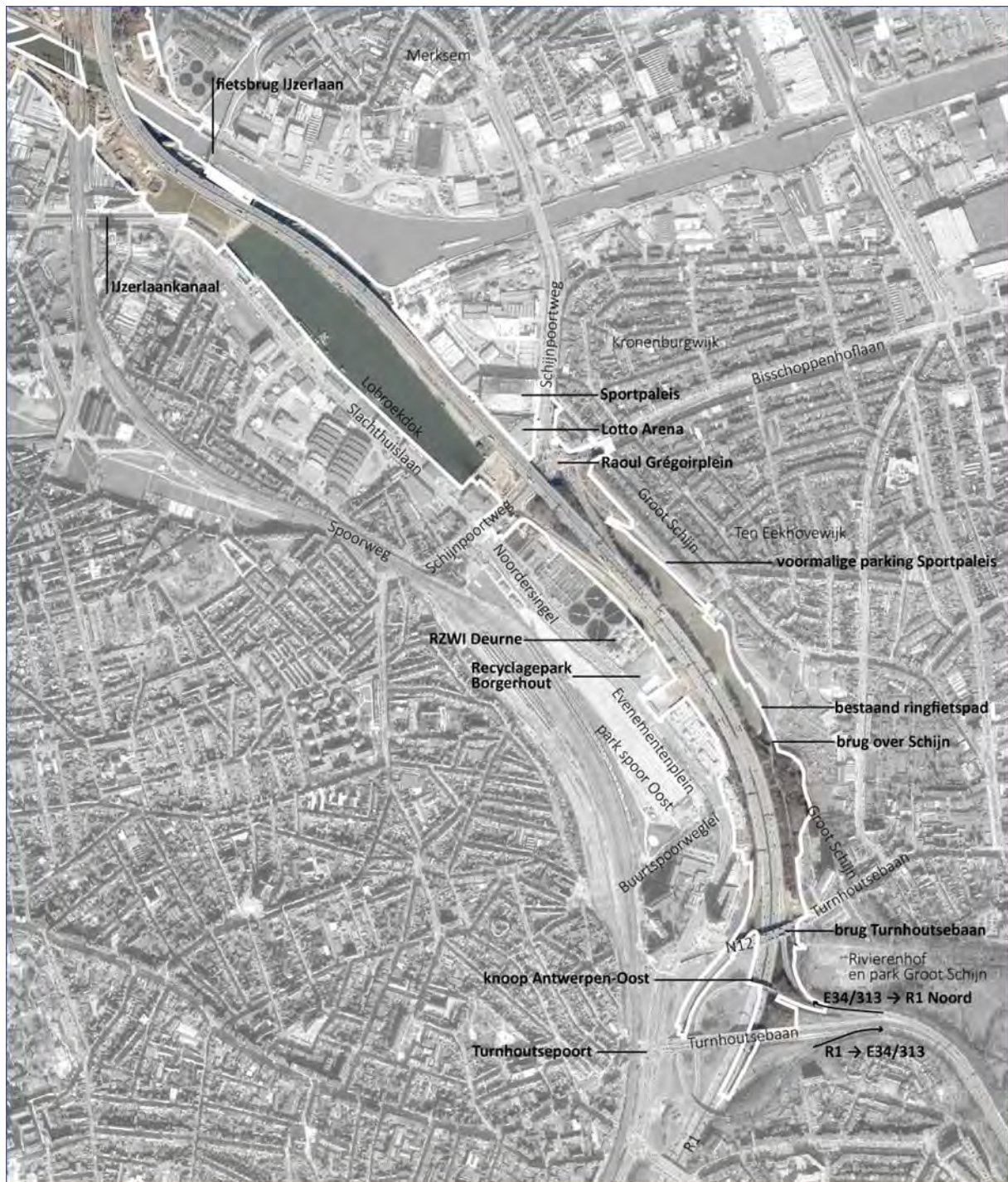
- de handelingen plaats vinden ter hoogte van een leegstaand op- en overslagcomplex (S.A.M.G.A.) dat niet tijdens de werken in gebruik zal zijn (het gebouwencomplex is in beheer van Lantis)
- dit deel van de werkstrook zorgt voor bijkomende ruimte voor het aanmeren van schepen voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject. Een afdoende aanmeercapaciteit is nodig om de mobiliteitsimpact van werfverkeer op een ruimer schaalniveau te beperken (via waterwegen i.p.v. wegen)
- de kade vervult op deze plaats geen rol voor andere bestaande havenbedrijven.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handeling onder 3.7 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4. Projectonderdeel Kanaalzone en R1





4.1 Kanaalzonetunnels, aansluiting Oosterweelknoop tot aan Lobroekdok: wegenis



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 9. Bufferzone
- GRUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. 2. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
 - o Art. 5. Gebied voor waterweginfrastructuur
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bestaande waterwegen
 - o Aan te leggen hoofdverkeerswegen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn
 - o Bestaande spoorlijn
 - o Reservatiegebieden – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (tunnel en verdiepte ligging), groutankers, waterkelders, werken aan waterlopen (uitstroomconstructies)

Het betreft de kanaalzonetunnels die vanaf de Oosterweelknoop, richting oosten, tot aan het Lobroekdok reiken, waar de R1 terug in open sleuf (verdiept) zal aangelegd worden. Het geheel van de Kanaalzonetunnels omvat ook tunneldelen die het Albertkanaal kruisen.

De tunnel valt volledig binnen de zone 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' (art.2) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur in de vorm van één of meerdere tunnels en aanhorigheden. Daarnaast zijn werken, handelingen en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur en leidingen toegelaten.

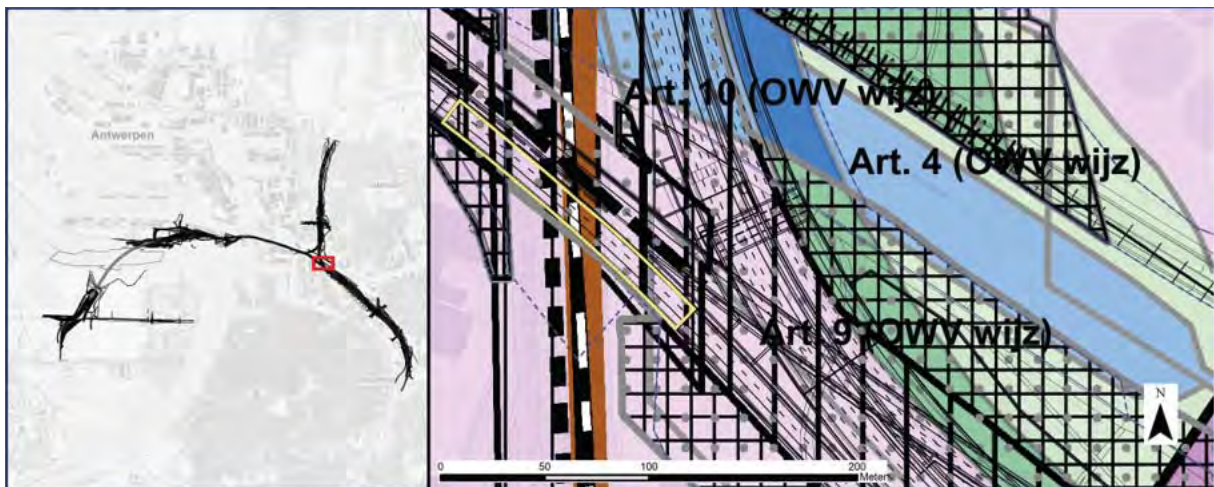
Tijdens de aanlegfase is er een tijdelijke impact t.o.v. de in grondkleur aangegeven bestemmingen. De bestemming aangegeven in grondkleur – zijnde art. R1 van het GRUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen, of KMO-gebied of waterweg van het gewestplan – is

slechts van toepassing indien de realiseerbaarheid en bruikbaarheid van de te realiseren weginfrastructuur gegarandeerd is. Art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' stelt immers dat de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing is voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht. De werken worden echter als dusdanig voorzien dat, na realisatie, de benutting van het gebied conform de in grondkleur aangegeven bestemming niet in het gedrang komt. De werken zijn dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien wordt het blijvend gebruik van de vaarwegen voor scheepvaart ook tijdens de aanlegfase van de tunnel gegarandeerd.

Ter hoogte van de spoorwegbruggen wordt evenwel de zuidelijke Kanaalzonetunnel onderbroken. Een deel van het traject wordt als open sleuf uitgevoerd. De open sleuf valt binnen de grondkleur 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's' van het gewestplan met overdruk art. 2 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' en art. 0 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging. Het betreft geen volledig ondergrondse infrastructuur en betreft dus een afwijking van de bestemming (zie verder).

De aan te leggen vergunningsplichtige uitstroomconstructies van lozingspunten LP4b en LP4c (uitstroom van regenwater wegenis, waterkelders en aanhorigheden bij de wegenis en verharding Bredastraat naar het Albertkanaal; geen ingedeelde activiteit) situeren zich in het gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (grondkleur gewestplan), maar ook binnen de overdruk art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Art. 0 laat alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. De uitstroomconstructies passen dan ook binnen dit voorschrift.

Afwijking 1: gedeelte uitgevoerd als open sleuf (gele aanduiding)



De kanaalzonetunnel wordt onderbroken d.m.v. een gedeelte in open sleuf. Dit ter uitvoering van een milderende maatregel die in het project-MER werd vooropgesteld om significante immissies ter hoogte van de tunnelmonden aan verder gelegen woongebieden te voorkomen. De open sleuf valt binnen de grondkleur 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's' van het gewestplan.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De sleuf bevindt zich nagenoeg volledig in de onderdoorgang onder de sporenbundel. Deze onderdoorgang werd i.f.v. de constructie van de Kanaalzonetunnel gecreëerd en was voordien ingenomen door het spoorwegtalud. Er is nooit een effectieve bedrijfsontwikkeling mogelijk geweest. De onderdoorgang zal na de werken worden afgesloten met een hekken en is enkel toegankelijk voor dienstpersoneel. De verbinding tussen het Lobroekpark en de Bredastraat wordt bestendigd via het jaagpad langs het kanaal, zoals in de oorspronkelijke toestand.*
- *De uiteinden van de sleuf bevinden zich in een uiterste hoek van het aan te leggen Lobroekpark (oostelijk van de spoorwegen) en het bermenlandschap langs tussen spoorweg, kanaal en Bredastraat (westelijk van de spoorwegen). Het betreft een telkens een kleine oppervlakte. In deze delen is hoe dan ook geen bedrijfsontwikkeling mogelijk aangezien de directe omgeving wordt aangelegd als stedelijke groenzones (Lobroekpark, bermenlandschap tussen spoorweg, kanaal en Bredastraat). Dit als onderdeel van de landschappelijke inpassing van de Oosterweelverbinding in het stedelijke landschap en daarmee samenhangende gewenste ruimtelijke verbindingen tussen bestaande en nieuwe wijken aan beide kanten van de Ring. Deze ‘bovenbouw’ kadert in art. 0 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging en betreft geen afwijking. Dit is nader toegelicht in pt. 8.1.4.2 (bovenbouw van Oosterweelknoop tot spoorweg) en pt. 8.1.4.22 (OKA - bovenbouw ten zuiden van het kanaal).*
- *De uiteinden van de sleuf aan beide zijden van de spoorweg worden ingebed in een robuuste groenaanleg zodat ze afgeschermd zijn van de meer toegankelijke delen van het Lobroekpark en het bermenlandschap tussen spoorweg, kanaal en Bredastraat. De kleine delen van de sleuf hebben geen impact op de landschappelijke kwaliteiten en het gebruiksgenot van deze stedelijke groenzones.*
- *De open sleuf wordt voorzien om significante uitstoot ter hoogte van de tunnelmond aan de verder zuidelijk gelegen woongebieden (omgeving Slachthuislaan) te voorkomen, en geeft daarmee invulling aan een milderende maatregel die vanuit de MER-discipline Mens-gezondheid is gevraagd. Hierdoor ontstaan wel geluids- en luchtemissies ter hoogte van de open sleuf aan de spoorwegbrug. In het project-MER wordt geconcludeerd dat dit effect aanvaardbaar is omdat het geen bewoonde gebieden zijn en geen impact heeft op kwetsbare locaties, en bovendien in de modelering geen rekening is gehouden met een schoner wagenpark tegen dat de Oosterweelverbinding in gebruik zal worden genomen (Project-MER Oosterweelverbinding – deelrapport 17 d.d. december 2019, pt 17.14.5).*
- *Bovendien zijn in het projectontwerp schouwen geïntegreerd. Deze werden niet doorgerekend in de luchtmodelering waarop voornoemde conclusies van het project-MER zijn gebaseerd. In het project-MER is dit wel nader gesimuleerd, waaruit blijkt dat het horizontale ruimtelijk bereik van de emissies daardoor sterk wordt beperkt en er geen meetbaar effect op de luchtkwaliteit op grondniveau meer zal zijn doordat de emissies met hoge snelheid de lucht in worden geblazen (Project-MER Oosterweelverbinding – deelrapport 17 d.d. december 2019, pt. 17.4.8.2).*
- *De ruimtelijke impact in de directe omgeving van de sleuf is daarom beperkt, maar de ingreep heeft wel een sterk positief effect ter hoogte van de woongebieden.”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de sleuf bevindt zich nagenoeg volledig in de onderdoorgang onder de sporenbundel. Deze onderdoorgang werd i.f.v. de constructie van de Kanaalzonetunnel gecreëerd en was voordien ingenomen door het spoorwegtalud.
- er is op die plek nooit een effectieve bedrijfsontwikkeling mogelijk geweest.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de open sleuf wordt voorzien om significante uitstoot ter hoogte van de tunnelmond aan de verder zuidelijk gelegen woongebieden (omgeving Slachthuislaan) te voorkomen, en geeft daarmee invulling aan een milderende maatregel. Hierdoor ontstaan wel geluids- en luchtemissies ter hoogte van de open sleuf aan de spoorwegbrug. In het project-MER wordt geconcludeerd dat dit effect aanvaardbaar is omdat het geen bewoonde gebieden zijn en geen impact heeft op kwetsbare locaties.
- de uiteinden van de sleuf aan beide zijden van de spoorweg worden ingebed in een robuuste groenaanleg zodat ze afgeschermd zijn van de meer toegankelijke delen van het Lobroekpark en het bermenlandschap tussen spoorweg, kanaal en Bredastraat. De kleine delen van de sleuf hebben geen impact op de landschappelijke kwaliteiten en het gebruiksgenot van deze stedelijke groenzones.
- de verbinding tussen het Lobroekpark en de Bredastraat wordt bestendig via het jaagpad langs het kanaal, zoals in de oorspronkelijke toestand.

Afwijking 2: groutankers

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone deels binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur toe.

De ankers bevinden zich op aanzienlijke diepte en worden vanuit de tunnel/sleuf in de grond geboord. Het maaiveld wordt dus niet verstoord, noch tijdens de aanlegfase, noch na realisatie van het project.

Op meerdere plaatsen bevinden de uiteinden van enkele ankers of de ankers als geheel zich echter buiten art. 0 (gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's volgens het gewestplan). Met name ter hoogte van Straatsbrugdok-Zuidkaai en de Siberiastraat. Op deze plekken vormt dit een afwijking op de voorschriften.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren"

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

"de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Overeenkomstig dit artikel 3, §2, 3° c), motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"De Oosterweelverbinding betreft een geplande verkeersweg, gelet op GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.*
- *De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden vanuit de tunnel of sleuf geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt.*
- *De ankers bevinden zich volledig onder openbaar domein (kade en weg) t.h.v. de Merantistraat en de Siberiastraat.*
- *Ter hoogte van de private percelen (Straatsbrugdok-Zuidkaai) zitten de groutankers reeds op aanzienlijke diepte, zowel ter hoogte van de grens met art. 0 (meer dan 4 m) en nog dieper ter hoogte van de bestaande gebouwen (meer dan 10 m). Er kan in alle redelijkheid geoordeeld worden*

dat de ankers geen impact hebben op de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen (gebouwen, verhardingen). “

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door hun ondergrondse ligging worden de realisatiemogelijkheden van de bovenliggende bestemmingen (gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's) niet beïnvloed.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van deze afwijkingen is zeer beperkt en de afwijkingen hebben geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2°	Lozen bedrijfsafvalwater
17.3.6.2°b	Opslag blusadditief
53.4.1°	Polderconstructie

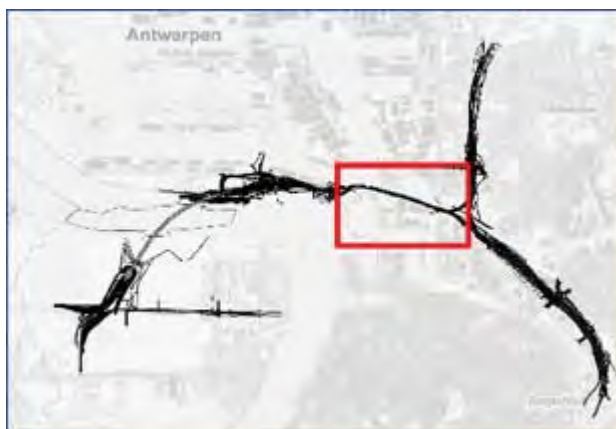
De tunnel valt volledig binnen de zone 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' (art.2) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' waarin werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn:

- voor de realisatie van de tunnel en de daarbij horende kunstwerken,
- voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel,
- in functie van de waterkering,

Conclusie:

De iioa onder 4.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.2 Kanaalzonetunnel: bovenbouw (Oosterweelknoop tot aan de bestaande spoorwegbrug)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk

- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. 2. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
 - o Art. 5. Gebied voor waterweginfrastructuur
 - o Art. R17. Leidingstraat – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bestaande waterwegen
 - o Aan te leggen hoofdverkeerswegen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn
 - o Bestaande spoorlijn
 - o Reservatiegebieden – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis, verharding, groenzones, kadeconstructies, schouw

In de zone wordt, na aanleg van de Kanaalzonetunnels, de bestaande situatie (kades, wegenis) heraangelegd. In grondkleur is deels de bestemming gebied voor ambachtelijke bedrijven of kmo's, of deels de bestemming bestaande waterweg van het gewestplan van toepassing. Tevens is de overdruk art. 0 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging van toepassing.

Voorliggend project omvat de (her)aanleg van het openbaar domein (kade, weg, bermen) dat instaat voor de ontsluiting van KMO-gebied, zowel langs weg- als waterzijde, zoals dit ook in de bestaande toestand het geval is. Dit is in overeenstemming met de bestemming als KMO-gebied. De groenaanleg omheen de infrastructuur past binnen art. 0 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging dat alle werken, handelingen en wijzigingen voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid toelaat. Uitzondering betreft het gedeelte in open sleuf onder de spoorwegbruggen dat al in voorgaand punt 'Kanaalzonetunnels, aansluiting Oosterweelknoop tot aan Lobroekdok: wegenis' werd afgetoetst.

Onmiddellijk ten westen van het gedeelte in open sleuf bevindt zich een schouw. Deze is gelegen binnen art. 2 en dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften, aangezien constructies noodzakelijk voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur toegestaan zijn binnen het artikel.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.2 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.3 Kanaalzonetunnel noord: wegenis



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone
 - o Art. 17. Hoogspanningsleiding – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bufferzones
 - o Bestaande waterwegen
 - o Bestaande spoorwegen
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (tunnel en deel in open sleuf), groutankers, werken aan waterlopen (uitstroomconstructie)

De ondergrondse wegen vallen volledig binnen art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging en zijn dus conform de voorschriften. Art. 2 stelt dat de in grondkleur aangegeven bestemming blijft gelden voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht. De voorziene werken worden als dusdanig opgevat dat (na voltooiing) de in grondkleur aangegeven bestemmingen gehandhaafd kan worden en realiseerbaar blijft.

Een deel van autosnelweg wordt verdiept maar in open sleuf aangelegd. De open sleuf betreft de realisatie van een milderende maatregel die in het project-MER werd vooropgesteld om significante immissies ter hoogte van de tunnelmonden aan verder gelegen woongebieden te voorkomen. De open sleuf valt binnen art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' waarin o.a. ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid zijn toegelaten, hetgeen voor dit projectonderdeel precies de intentie is door toepassing van de open sleuf.

De uitstroomconstructie van lozingspunt LP4a ligt in woonzone (gewestplan) maar ook binnen art. 0 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Dit artikel laat alle werken, handelingen

en wijzigingen toe met het oog op de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. Aldus is de uitstroomconstructie in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone deels binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat o.a. de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur toe.

Afwijking: groutankers

Zowel aan noord- als zuidzijde bevinden de uiteinden van enkele ankers of de ankers als geheel zich echter buiten art. 0 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP.

De ankers bevinden zich op aanzienlijke diepte. Hier worden de ankers boven maaiveld onder de spoorbruggen door de spoordijk heen geplaatst. De enige mogelijke impact van de groutankers is dus redelijkerwijze een ruimtelijk beperkte impact op het huidige gebruik en op de realisatiemogelijkheid van (bovenliggende) bestemmingen.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren"

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

"de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Overeenkomstig dit artikel 3, §2, 3° c), motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"De Oosterweelverbinding betreft een geplande verkeersweg, gelet op GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.*
- *De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden vanuit de tunnel geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt.*
- *De ankers bevinden zich nagenoeg volledig onder openbaar domein (weg, spoorwegtalud, bufferzone autosnelweg), men name slechts over een lengte van ca. 1m60 op een diepte van ca. 19m. Door de grote diepte hebben ze geen impact op het behoud en goed functioneren van de bovengrondse functies en bestemmingen."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door hun ondergrondse ligging worden de realisatiemogelijkheden van bovenliggende bestemmingen niet beïnvloed.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.3 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2° Lozen bedrijfsafvalwater

17.3.6.2°b) Opslag blusadditief

53.4.1° Polderconstructie

De tunnel valt volledig binnen de zone 'gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' (art.2) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' waarin werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn:

- voor de realisatie van de tunnel en de daarbij horende kunstwerken,
- voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel,
- in functie van de waterkering,

Conclusie:

De iioa onder 4.3 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.4 Kanaalzonetunnel noord: bovenbouw ten noorden van het Albertkanaal



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding "stedelijke agglomeratie" (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones
 - o Bestaande waterwegen
 - o Bestaande spoorwegen
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen – overdruk
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: verharding, groenzones, schouw, luchthapper, kadeconstructies

Het deel ten westen van de spoorweg is beperkt tot een heraanleg van de busstelplaats, de openbare weg en bijhorende berm met een dienstweg, en heraanleg van de kadeconstructie. Dit deel ligt in woonzone volgens het gewestplan. De aangevraagde bovenbouw betreft heraanleg van een openbare nutsvoorziening (busstelplaats) en ontsluitende infrastructuur (kade, Vaartkaai). De heraanleg houdt het herstel van de bestaande toestand in, en sluit aan op bestaande infrastructuur. Dit is dus verenigbaar met de onmiddellijke omgeving en in overeenstemming met het bestemmingsvoorschrift voor de gewestplanbestemming woongebied.

Ter hoogte van dit projectonderdeel wordt een schouw voorzien. De schouw heeft als functie de emissies van de onderliggende tunnelinfrastructuur te ventileren. De schouw ligt in woongebied volgens het gewestplan, maar tevens binnen art. 0 van het GRUP. Art. 0 laat alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid toe. Aangezien de schouwen een maatregel zijn om negatieve effecten inzake lucht te voorkomen, zoals aanbevolen in het project-MER, betreffen ze een ingreep in functie van de verbetering van de gezondheid, en zijn ze (ook binnen art. 0), in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Onder de spoorwegpassage wordt een eenvoudige verharding en een luchthapper aangelegd. De grondkleur is bufferzone volgens het gewestplan, met overdruk art. 0 en overdruk art. 2 volgens het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging. De verharding betreft een pad dat afgesloten wordt en louter toegankelijk is voor dienstverkeer en hulpdiensten. Dit valt onder de toegelaten handelingen van art. 0.2 van het GRUP. De luchthapper betreft een aanhorigheid van de onderliggende tunnel en is nodig voor het goed functioneren van onderliggende tunnel. Overeenkomstig art. 2 van het GRUP is de grondkleur maar van toepassing voor zover het functioneren van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.4 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.5 Dienstbouwwerk Noorderlaan (DBWN)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk

- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Reservatiegebieden – overdruk
 - o Aan te leggen hoofdverkeerswegen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

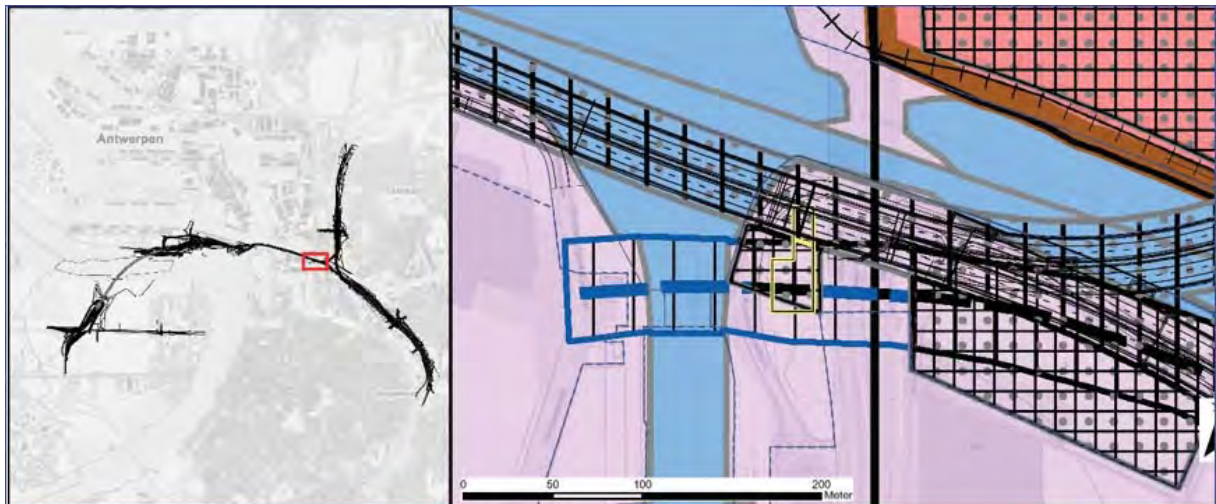
Handeling: dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk ligt in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan), deels met overdruk art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging.

Het gedeelte dat binnen de overdruk art. 2 van het GRUP ligt (215m²), is conform de stedenbouwkundige voorschriften. Volgens dit artikel geldt een verbod om gebouwen en constructies op te richten andere dan deze noodzakelijk voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur. Het dienstbouwwerk geldt als een constructie noodzakelijk voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur.

Het gedeelte dat niet binnen art. 2 van het GRUP ligt (768m²), maar enkel in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan) ligt zonevreed.

Afwijking: (gele aanduiding)



Dit bouwwerk dient om de veiligheid en werking van de ondergrondse kruising Albertkanaal en de Kanaalzonetunnels van Oosterweel te ondersteunen. Het dienstbouwwerk zit grotendeels ondergronds, in de structuur van de onderliggende tunnel. Enkel het gelijkvloerse deel blijft zichtbaar en wordt tot een minimum beperkt qua volume. Er is gekozen om de vormgeving van de bovengrondse constructies van het gebouw een industriële uitstraling te geven. Het dienstbouwwerk en bijhorende verhardingen liggen tussen bestaande wegenis en het talud van de Noorderlaanbruggen.

De gevraagde afwijking heeft een beperkte ruimtelijke impact om volgende redenen:

- *dit dienstbouwwerk kan niet volledig voorzien worden bovenop de tunnelconstructie, aangezien dan de openbare wegenis en kadeinfrastructuur op maaiveldniveau permanent onderbroken zou worden.*
- *het dienstbouwwerk wordt ingeplant op restgronden tussen het talud van de Noorderlaan en de openbare wegenis. Het betreft gronden die omwille van de beperkte oppervlakte en configuratie nauwelijks tot niet geschikt zijn voor bedrijfsontwikkelingen.*
- *het dienstbouwwerk heeft qua vormgeving en materiaalgebruik een industriële uitstraling die past binnen de context van een bedrijventerrein*

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“4° de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren”

Doordat deze handelingen voorzien zijn in art. 3 §1 houden ze per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Conclusie:

De afwijking heeft een ruimtelijk beperkte impact. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.5 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

6.4.1°	Opslag gasolie
12.1.1.2°a)	Noodstroomgenerator 4x 3.000kVA (elektrisch vermogen)
12.2.1°	Transformatoren 4x 1.000 kVA
12.2.2°	Transformatoren 4x 3.150 kVA
12.3.1°	UPS 4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh
15.1.2°	7 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens (samen met andere dienstbouwwerken meer dan 25 parkeerplaatsen)
16.3.2°b)	Koelinstallatie 62,5 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas
17.3.2.1.1.2°	Opslag gasolie
31.1.3°	Noodstroomgenerator 4x 2.835 kW (thermisch vermogen)

De vermelde ingedeelde activiteiten maken deel uit van de buitenaanleg van het dienstbouwwerk (de parkeerplaatsen) of zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk (de overige Ingedeelde activiteiten).

Het dienstbouwwerk ligt deels in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan), met overdruk art. 2 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging waarin art. 2 bepaalt dat de werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel.

Een gedeelte van het dienstbouwwerk ligt in een gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO en de iioa is strijdig met het stedenbouwkundig voorschrift (zie hoger). Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- *zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;*
- *doordat dergelijke iioa's ook kunnen voorkomen binnen de bedrijven gelegen in een gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, zal de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet worden overschreden*
- *de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals ook hoger aangegeven.*

Het bovenvernoemd gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO komt niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa'.

Conclusie:

De iioa onder 4.5 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.6 Werfzones aan het kanaal (buiten art. 1, 2 of 5 GRUP Oosterweelverbinding - wijziging)



Ten westen van de Noorderlaanbrug

- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen
 - o Art. 1. Afbakeningslijn zeehavengebied – overdruk
 - o Art. R1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden infrastructuur
 - o Art. R17. Leidingstraat – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's;
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen – overdruk
 - o Bestaande hoogspanningsleidingen – overdruk

Ten oosten van de Noorderlaanbrug

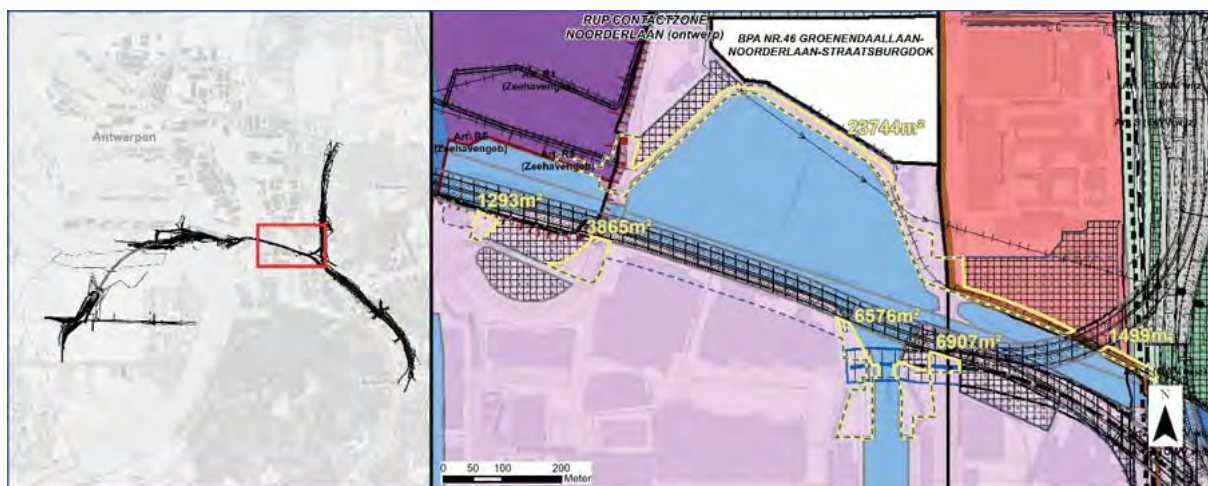
- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bestaande spoorlijnen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Het overgrote deel van de werfzone valt binnen de overdruk art. 5 (werfzone) van het GRUP en is dus in overeenstemming.

Afwijking: (gele aanduiding)



Delen van de afgebakende werkstrook vallen buiten de eigenlijke zone van de aanlegwerken en buiten zone art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.

Ter hoogte van Straatsburgdok-Zuidkaai / Merantistraat (westelijk van de Straatsburgbrug) ligt de werkstrook in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (gewestplan). Het betreft delen van openbaar domein onder de Straatsburgbrug en tussen de kade en de Merantistraat, ten oosten en westen aansluitend op de in het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' bestemde werfzone. De in dit GRUP bestemde werfzone ten zuiden van de Merantistraat wordt niet opgenomen in de werkstrook: daar is ondertussen een tramlus gerealiseerd, zodat deze ruimte niet kan gebruikt worden zonder het tramverkeer te verstoren.

Ter hoogte van Straatsburgdok-Zuidkaai (oostelijk van de Straatsburgbrug tot Noorderlaanbrug) ligt de afgebakende werkstrook in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (gewestplan). Delen ervan hebben een overdruk art. 2 (ongelijkvloerse weginfrastructuur) van GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Deze werkstroken liggen op openbaar domein (kade/wegen) of restgronden tussen de kades en wegenis en onder de Noorderlaanbrug.

Aan Straatsburgdok-Noordkaai vallen delen van de werkstrook in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (gewestplan) en kleine delen in gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen') of in woongebied (gewestplan). Ook hier liggen deze delen op openbaar domein en betreft het veelal restgronden tussen de kades en wegenis en onder bruggen. Ook delen van de openbare weg zelf vallen in de werkstrook (Straatsburgdok Noordkaai aan de westelijke en oostelijke zijde van het dok).

Ten oosten van de Noorderlaanbrug wordt het deel van de werfzone voorzien op de Straatsburgdok Noordkaai, op het jaagpad en de kaaien van het Albertkanaal. Dit betreft woon- of buffergebied, de zone sluit aan bij de werfzone die wordt voorzien op de bestaande stelplaats van De Lijn aan de Tsjalkstraat die wel binnen art. 5 van het GRUP valt.

Deze afwijkingen van de stedenbouwkundige voorschriften worden gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"14° werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°".

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"de handelingen vinden voor het overgrote deel plaats op openbaar domein en op restgronden die op vandaag niet in gebruik zijn.*
- *dit deel van de werkstrook zorgt voor bijkomende ruimte voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject via de waterweg. Een afdoende*

aanmeercapaciteit is nodig om de mobiliteitsimpact van werfverkeer op een ruimer schaalniveau te beperken (via waterwegen i.p.v. wegen). Bovendien kunnen op deze manier grotere aaneengesloten werfzones worden gecreëerd zodat menging van werfverkeer en regulier verkeer in deze omgeving zo veel mogelijk wordt voorkomen.

- *de openbare wegen die in de werkstrook vallen zullen hoe dan ook (tijdelijk) onderbroken worden omdat ze in de zone van de eigenlijke werken vallen (aanleg Kanaalzonetunnel t.h.v. Straatsburgdok Zuidkaai) of omdat ze aan kade-infrastructuur liggen die nodig is voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject (westelijk en oostelijk deel van Straatbrugdok Noordkaai). Dit heeft evenwel geen impact op de ontsluiting van aanpalende functies, omdat deze via andere straten (omleidingsroutes) en ruimte op eigen terrein ontsloten kunnen blijven.*
- *de kades vervullen op deze plaatsen op vandaag geen rol voor bestaande aanpalende bedrijven.*
- *de werfzone ten oosten van de Noorderlaanbrug bevindt zich in woon- en buffergebieden die een actuele invulling kennen als jaagpad of kaai en dus niet met kwetsbare functies. De ernaast liggende gebieden binnen dezelfde bestemmingszones zijn eveneens niet ingevuld met kwetsbare functies, maar met infrastructuur of een stelplaats van De Lijn. De delen binnen deze bestemmingszones die wel effectief als buffergebied of woongebied in gebruik zijn, zijn een stuk verderop gelegen. Hun gebruik als dusdanig wordt niet in het gedrag gebracht door deze tijdelijke invulling als werfzone.”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de handelingen vinden voor het overgrote deel plaats op openbaar domein en op restgronden die op vandaag niet in gebruik zijn
- de werfzone is een tijdelijke functie

Ruimtelijk bereik van de effecten:

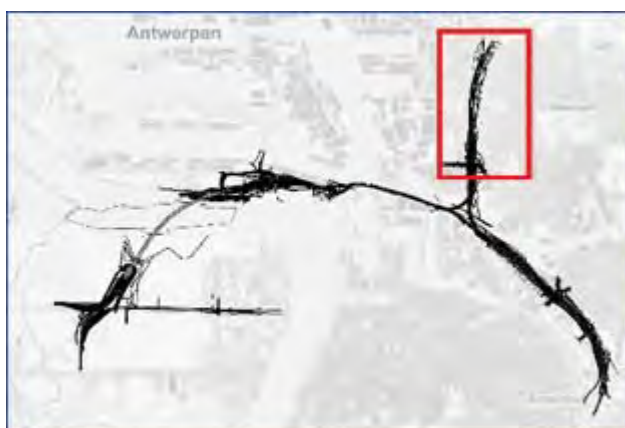
- er wordt bijkomende ruimte voorzien voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject via de waterweg. Een afdoende aanmeercapaciteit is nodig om de mobiliteitsimpact van werfverkeer op een ruimer schaalniveau te beperken (via waterwegen i.p.v. wegen).
- de kades vervullen op deze plaatsen op vandaag geen rol voor bestaande aanpalende bedrijven.
- er worden grotere aaneengesloten werfzones gecreëerd zodat menging van werfverkeer en regulier verkeer in deze omgeving zo veel mogelijk wordt voorkomen.
- de openbare wegen die in de werkstrook vallen zullen hoe dan ook (tijdelijk) onderbroken worden omdat ze in de zone van de eigenlijke werken vallen (aanleg Kanaalzonetunnel t.h.v. Straatsburgdok Zuidkaai) of omdat ze aan kade-infrastructuur liggen die nodig is voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel voor de bouw van het Oosterweelproject (westelijk en oostelijk deel van Straatbrugdok Noordkaai). Dit heeft evenwel geen impact op de ontsluiting van aanpalende functies, omdat deze via andere straten (omleidingsroutes) en ruimte op eigen terrein ontsloten kunnen blijven.
- de werfzone ten oosten van de Noorderlaanbrug wordt momenteel gebruikt als jaagpad of kaai en de ernaast liggende gebieden zijn ingevuld met infrastructuur of een stelplaats van De Lijn.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.6 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.7 R1 vanaf Groenendaallaan tot Measurebrug: wegenis



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone
 - o Art. 9. Bufferzone
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzone
 - o Bestaande autosnelwegen
- BPA 50 'Het Weelke'
 - o Art. 4: Plaatsen bestemd voor groene ruimten

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (tunnel en verdiepte ligging), groutankers, waterkelders

Het betreft de definitieve wegenis voor de R1 tussen de Burgemeester Jozef Measurebrug en Groenendaallaan. Hier wordt de bestaande R1 opgebroken en in verdiepte ligging herbouwd. De herbouwde R1 valt nagenoeg volledig binnen art. 1 'gebied voor wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Binnen art. 1 is de verdiepte R1 in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Op vier locaties zijn er kleine afwijkingen, waar delen van de nieuwe R1 niet in art. 1 kunnen voorzien worden:

- gebied 1 (noordoostzijde)
- gebied 2 (oostzijde t.h.v. kruising met Groenendaallaan)
- gebied 3 (t.h.v. de uitwijking van de geleidingsrail om aansluiting op de dienstweg mogelijk te maken (noordwestzijde))
- gebied 4 (een vluchtrappenhuisje, net ten zuiden van gebied 1).

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone grotendeels binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering toe. Op verschillende plekken reiken de uiteinden van de ankers echter tot buiten art. 0. Men name ter hoogte van

de verbreding van het wegenisgeheel ten behoeve van de op-/afritten, net ten noorden van de Groenendaallaan, neemt de afwijking verder toe.

Afwijking 1: wegenis (noordoostelijk en oostelijk deel) – (gele aanduiding)

Gebied 1:

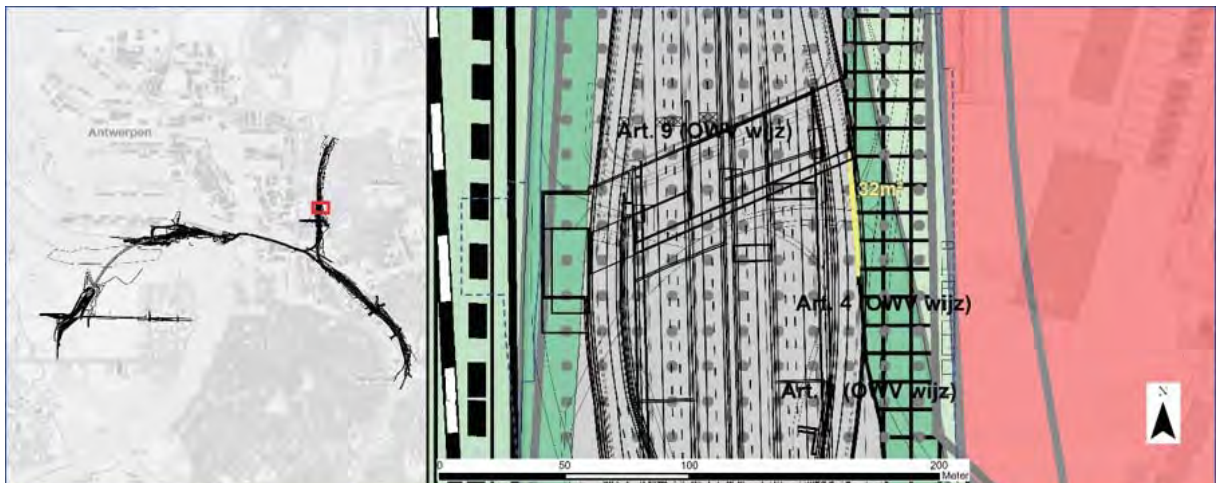


Het noordoostelijke afwijkende gedeelte (1) bevindt zich bovengronds ten westen van Geertshoek. Dit is gelegen binnen:

- 'bufferzone' volgens het gewestplan
- zone 'plaatsen bestemd voor groene ruimte' van BPA Het Weelke

De totale lengte in afwijking is ca. 255m en op het breedste punt ca. 3m50 t.o.v. een volledige breedte van de bufferstrook in BPA Het Weelke van ca. 65m. De totale oppervlakte in afwijking is ca. 538m².

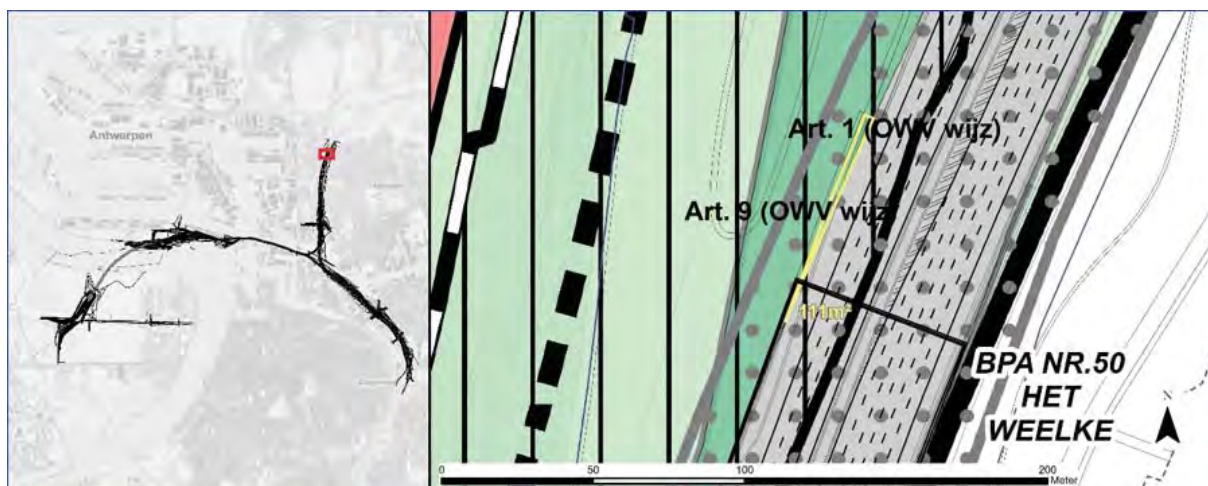
Gebied 2:



Het zuidelijke afwijkende gedeelte (2) bevindt zich ondergronds ter hoogte van de zuidelijke pijpenkop op het einde van de Bergen op Zoomlaan. Dit is gelegen binnen art. 4 'parkgebied' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'.

De totale lengte in afwijking is er ca. 48m en op het breedste punt is ze max. 1m. De totale oppervlakte is ca. 32m².

Gebied 3:

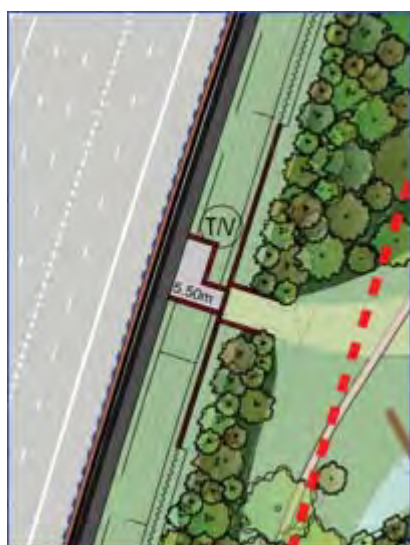


Het noordwestelijke afwijkende gedeelte (3) bevindt zich bovengronds ter hoogte van de uitwijking van de geleidingsrail die aansluiting op een dienstweg mogelijk maakt. Dit is gelegen binnen art. 9 'bufferzone' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. De totale lengte in afwijking is er ca. 72m en op het breedste punt is ze ca. 3m. De totale oppervlakte is ca. 111m².

Eveneens bevinden zich hier enkele polderwanden buiten art. 1, maar binnen art. 0 en art. 9 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging. Deze zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften aangezien deze artikelen aanhorigheden ten behoeve van de wegeninfrastructuur (art. 9) en ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur (art. 0) toelaten.

Omwille van de verkeersveiligheid wordt ervoor geopteerd om één enkele bochtstraal aan te houden vanaf het einde van ondergrondse kruising van het Albertkanaal (ten noorden van het kanaal) tot en met de aansluiting op de A12 (knooppunt Antwerpen-Noord). Lokale aanpassingen van de bochtstraal om afwijkingen te vermijden (opdat deze wel binnen art. 1 zou passen), zouden de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden doordat de continuïteit van de (ontwerp)snelheid doorbroken zou worden. Ter hoogte van de zuidelijke afwijking is er een versmalling van bestemmingszone art. 1 'gebied voor wegeninfrastructuur'.

Gebied 4:



Afwijking (4) betreft een vluchttrappenhuisje dat zich in dezelfde zonering bevindt als afwijking (1). Het vluchttrappenhuisje steekt een 7-tal m uit t.o.v. de R1, die zich hier quasi net op de grens

van art. 1 bevindt, zodoende steekt het vluchtrappenhuisje net buiten art. 1 uit, voor een oppervlakte van ca. 42m².

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De oppervlakte van de afwijkende delen is gering (respectievelijk ca. 538m² (1), ca. 32m² (2), ca. 111m² (3) en ca. 42m² (4)) t.o.v. de totale oppervlakte van de betreffende bufferzone respectievelijk de combinatie bufferzone (gewestplan) en parkgebied (GRUP), met een uiterst beperkte maximale breedte (max. ca. 3m50, meer veelal aanzienlijk smaller (vaak slechts ca. 1 à 2m of smaller), in geval van het vluchtrappenhuisje uitzonderlijk 6m90 (weliswaar in langsrichting beperkt tot 8m10)) t.o.v. de breedte van deze bufferzones. De afwijkingen bevinden zich op ruime afstand van elkaar. De impact van elk op zich is lokaal. Er is geen cumulatieve impact op de omgeving.*
- *De bufferzones en groene ruimte aangeduid op het gewestplan en het BPA hebben als doel een overgangsgebied te vormen tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden. De afwijkende delen (1 en 4) nemen slechts een strook van beperkte breedte in van deze buffer- of parkzones. Het resterende deel van de bufferstrook en de aanleg van bermen en schermen, zorgen er voor dat het bermenlandschap in de resterende bufferzone een afdoende bufferende werking blijft behouden.*
- *De zonering parkgebied ter hoogte van de zuidelijke afwijking (2) is in het GRUP ‘Oosterweelverbinding – wijziging’ vastgesteld i.f.v. de ontwikkeling van een nieuwe parkruimte. De weginfrastructuur bevindt er zich ondergronds. Het betreft een zuiver ondergrondse afwijking die de realisatie van het bovenliggende park overeenkomstig de bestemming en de aanvraag niet hypothekeert.*
- *Voor de noordwestelijk gelegen afwijking (3) geldt dat de strook waarbinnen ze is gelegen een ruimtelijke kwaliteit kent die wordt bepaald door de grootschalige infrastructuur waartussen ze is gelegen (heraan te leggen R1 en spoorweg). Hierdoor is het bufferend karakter van dit tussenliggend gebied niet prioritair. Het spoorwegtalud vormt hier de voornaamste bufferende werking tussen de R1 en Luchtbal. Deze wordt niet beïnvloed naar aanleiding van de afwijking. Verder betreft het een noodzakelijk op te nemen (van de voorschriften afwijkend) werk, er op gelet dat de interventieweg en haar aansluiting op de R1 worden voorzien op vraag van de brandweer.”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de oppervlakte van de afwijkende delen is gering (respectievelijk ca. 538m² (deel 1), ca. 32m² (deel 2), ca. 111m² (deel 3) en ca. 42m² (deel 4)) t.o.v. de totale oppervlakte van de betreffende bufferzone respectievelijk de combinatie bufferzone (gewestplan) en parkgebied

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de bufferzones en groene ruimten aangeduid op het gewestplan en het BPA hebben als doel een overgangsgebied te vormen tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden. De afwijkende delen (1 en 4) nemen slechts een strook van beperkte breedte in van deze buffer- of parkzones. Het resterende deel van

de bufferstrook en de aanleg van bermen en schermen, zorgen er voor dat het bermenlandschap in de resterende bufferzone een afdoende bufferende werking blijft behouden.

- de afwijkende delen zijn gelegen aan de zijde van de infrastructuur

Afwijking 2: groutankers

De ankers bevinden zich op aanzienlijke diepte en worden vanuit de tunnel/sleuf in de grond geboord. Het maaiveld wordt dus niet verstoord, noch tijdens de aanlegfase, noch na realisatie van het project. De enige mogelijke impact van de groutankers is dus redelijkerwijze een ruimtelijk beperkte impact op het huidige gebruik en de realisatiemogelijkheid van (bovenliggende) bestemmingen.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren”

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel 3, §2, 3° c), motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden vanuit de tunnel of sleuf geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt.*
- *De ankers vallen aan oostzijde nagenoeg volledig binnen art. 0. De uiteinden die er buiten vallen (over een lengte van 3-5m) zitten op aanzienlijke diepte (11-14m) en verhinderen daar de realisatie van de beoogde bestemming en inrichting (bermenlandschap) niet.*
- *De ankers vallen aan westzijde grotendeels binnen openbaar domein en voor het overige binnen percelen behorende tot de spoorwegbedding. Ze verhinderen hier de blijvende uitbating van de spoorweg en het behoud en verdere bestendiging van de bestemming niet.*
- *Ter hoogte van het ruimtelijk kwetsbaar gebied wordt de bovenliggende natuurbestemming gerealiseerd. De aanwezigheid van de ankers heeft geen impact op het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden.*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- door hun ondergrondse ligging worden de realisatiemogelijkheden van de bovenliggende bestemmingen (bufferzone, woongebied, plaatsen bestemd voor groene ruimte) niet beïnvloed.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van deze afwijkingen is zeer beperkt en deze afwijkingen hebben geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.7 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

- 3.4.2° Lozen bedrijfsafvalwater
- 17.3.6.2° b Opslag blusadditief
- 60.2° Te dempen zones

Om de aanleg van het hoofdwegennet (en de aanleg van de bovenbouw) mogelijk te maken dienen enkele grachten gedempt te worden onmiddellijk ten oosten en westen van de bestaande R1. Het lozen van bedrijfsafvalwater houdt verband met lekdebieten van polderconstructies en bedrijfsafvalwater van de dienstbouwwerken. In de Luchtbaltunnels wordt schuimblusmiddel opgeslagen.

De herbouwde R1 valt nagenoeg volledig binnen art. 1 'gebied voor wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Artikel 1 bepaalt dat alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast zijn toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

Op vier locaties zijn er kleine afwijkingen, waar delen van de nieuwe R1 niet in art. 1 kunnen voorzien worden. Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- *zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;*
- *door deze iioa's, de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals hoger aangegeven.*

De bovenvernoemde gebieden ('bufferzone' (volgens het gewestplan, als volgens het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'), 'plaatsen bestemd voor groene ruimte' en parkgebied) komen niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa'.

Conclusie:

De iioa onder 4.7 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.8 Noordelijke werfzone



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzones
 - o Reservatiegebieden – overdruk

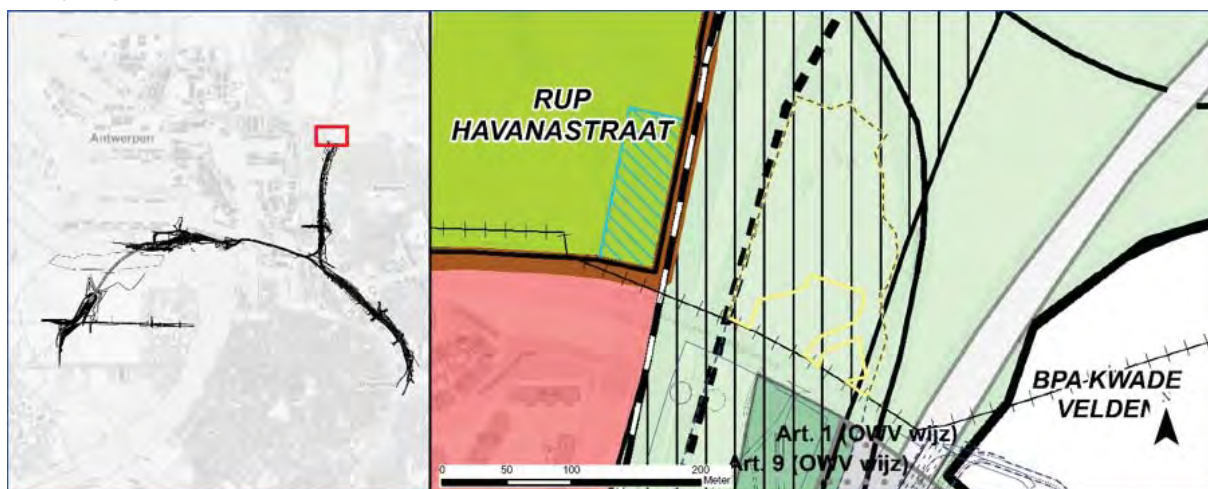
- o Aan te leggen hogesnelheidslijn
- o Bestaande afzonderlijke leidingen – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Ten noorden van de Masurebrug bevindt zich een bestaande werfzone en tijdelijke (grond)stockage van 15.372m². Deze werd ingericht met het oog op werken aan openbare verkeerswegen in de omgeving. Deze is vergund voor tijdelijke duur, in afwachting van gebruik van deze zone i.f.v. de aanleg van het Oosterweelproject. Bij aanvang van de werf voor de Oosterweelverbinding zal de aannemer die deze werken zal uitvoeren deze werfzone overnemen en tijdelijk benutten voor de duur van de werkzaamheden aan het Oosterweelproject.

Afwijking: (gele aanduiding)



De werfzone bevindt zich volledig in bufferzone volgens het gewestplan en is dus in afwijking van de voorschriften.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“deze zone is reeds in gebruik als werfzone (terrein voor een betoncentrale inclusief opslag van grondstoffen) in opdracht van AWW, overeenkomstig een eerste vergunning in 2014 en recent (24 mei 2019) ook opnieuw vergund voor bepaalde duur (vergunning voor het verbouwen of wijzigen van infrastructuur, de nieuwbouw of aanleggen van een betoncentrale, mobiele breker, weegbrug, materiaalcontainer en burelen en nieuwbouw van een bijgebouw). De aanvraag voor bepaalde duur gebeurde met het oog op een latere vergunning voor BAM (Lantis) voor deze werfzone i.f.v. het Oosterweelproject.*
- *het terrein is vrij geïsoleerd gelegen tussen het oprittencomplex A12 en de spoorlijn die als grootschalige infrastructuur in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied bepalen.*
- *het bufferende karakter van dit tussenliggend gebied (cfr. de bestemming) is niet prioritair, aangezien beide infrastructuur geen onderlinge buffering behoeven.*
- *de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie en wordt ook als handeling van bepaalde duur aangevraagd.*
- *de aanvraag als werkstrook houdt op zich geen aanvraag of melding van ingedeelde activiteiten in. Voor ingedeelde activiteiten zullen, indien van toepassing, afzonderlijke omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd door de aannemer(s) die instaat voor de uitvoeringswerken van het*

Oosterweelproject. De eventuele hinderlijkheid van die activiteiten kan dan op zich en op basis van concrete gegevens m.b.t. de ingedeelde activiteiten beoordeeld worden en desgevallend aan gepaste voorwaarden worden onderworpen."

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- deze zone van 15.372m² is reeds in gebruik als werfzone (terrein voor een betoncentrale inclusief opslag van grondstoffen)
- een werfzone heeft een tijdelijk karakter

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- het terrein is vrij geïsoleerd gelegen tussen het oprittencomplex A12 en de spoorlijn die als grootschalige infrastructuur in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied bepalen.
- het bufferende karakter van dit tussenliggend gebied (cfr. de bestemming) is niet prioritair, aangezien beide infrastructuren geen onderlinge buffering behoeven.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.8 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.9 Werfzone tussen R1 en spoorweg (delen buiten art. 1 en 5 GRUP Oosterweelverbinding - wijziging)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 9. Bufferzone
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzones
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen
 - o Reservatiegebieden – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Tussen de spoorweg en de heraan te leggen R1, ten noorden van de Groenendaallaan, wordt een werfzone voorzien, deels buiten art. 1 van het GRUP (het GRUP voorziet geen art. 5 ten westen van de R1 in dit gedeelte).

Afwijking:



De werfzone in afwijking bevindt zich tussen de spoorweg en de R1, ten noorden van de Groenendaallaan, in bufferzone volgens het gewestplan en het GRUP. Het omvat een noordelijk gebied van ca. 44.468m², met een lengte van ca. 720 à 750m en een max. breedte van ca. 122m en een zuidelijk gebied van ca. 10.994m², met een lengte van ca. 750m en een max. breedte van ca. 20m.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- de strook is gelegen tussen het talud van de spoorweg en de (heraan te leggen) R1, die als grootschalige infrastructuur in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied bepalen
- het bufferend karakter van dit tussenliggend gebied is niet prioritair. Het spoorwegtalud vormt een buffer t.o.v. de woonwijk aan de westzijde. Aan de oostzijde zal zich hoe dan ook een werfactiviteit en doorgaande verbinding voor autosnelwegverkeer bevinden, die geen hinder ondervinden van een werfzone.
- de werfzone valt binnen een zone waar ook aanlegwerkzaamheden zullen plaatsvinden voor de aanleg van het bermenlandschap. De ruimtelijke impact als werfzone is beperkter dan de feitelijke werkzaamheden in dit gebied.
- de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie en wordt ook als handeling van bepaalde duur aangevraagd.
- de aanvraag als werkstrook houdt op zich geen aanvraag of melding van ingedeelde activiteiten in. Voor ingedeelde activiteiten zullen, indien van toepassing, afzonderlijke omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd door de aannemer(s) die instaat voor de uitvoeringswerken van het Oosterweelproject. De eventuele hinderlijkheid van die activiteiten kan dan op zich en op basis van concrete gegevens m.b.t. de ingedeelde activiteiten beoordeeld worden en desgevallend aan gepaste voorwaarden worden onderworpen.

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de werfzone in afwijking bevindt zich tussen de spoorweg en de R1 en omvat een noordelijk gebied van ca. 44.468m², met een lengte van ca. 720 à 750m en een max. breedte van ca. 122m en een zuidelijk gebied van ca. 10.994m², met een lengte van ca. 750m en een max. breedte van ca. 20m.
- de werfzone is een tijdelijke functie

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de strook is gelegen tussen het talud van de spoorweg en de (her aan te leggen) R1, die als grootschalige infrastructuur in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied bepalen
- het spoorwegtalud vormt een buffer t.o.v. de woonwijk aan de westzijde
- de werfzone valt binnen een zone waar ook aanlegwerkzaamheden zullen plaatsvinden voor de aanleg van het bermenlandschap. Het gebruik als werfzone (opslaan materiaal en materieel) is beperkter dan de feitelijke werkzaamheden later in dit gebied.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.9 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.10 Werfzone ten oosten van R1 (delen buiten art. 1 en 5 GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging')



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding-wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 4 Parkgebied
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden
 - o Bufferzones
 - o Bestaande autosnelwegen
- BPA Kwadevelden
 - o Art. 4.1: Zone voor openbare wegenis
 - o Art. 7.3: Zone voor buffer
- BPA 50 'Het Weelke'

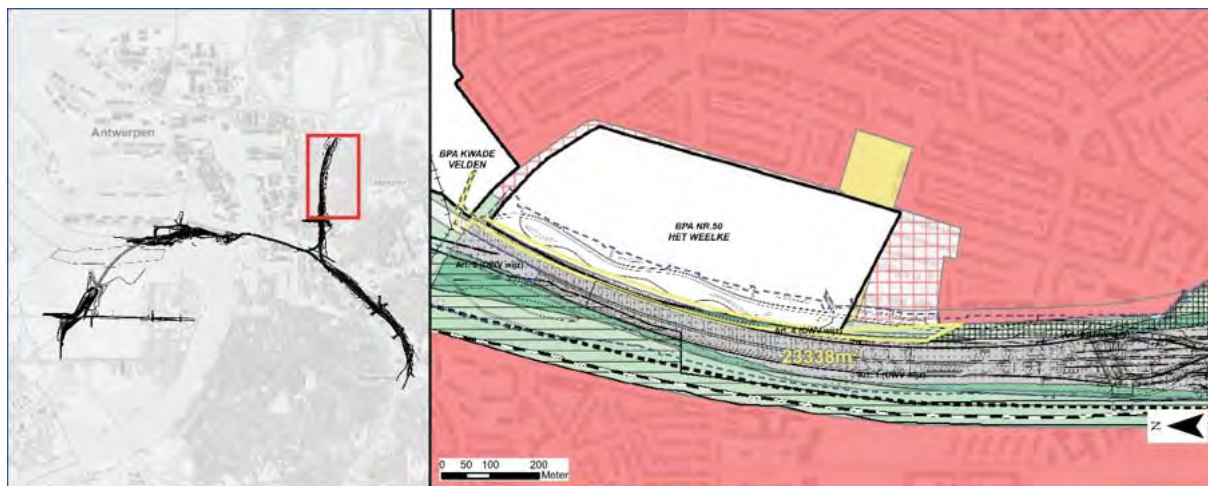
- o Art. 4: Plaatsen bestemd voor groene ruimten

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Ten oosten van de R1 en ten noorden van de Groenendaallaan, wordt een werfzone voorzien, deels buiten art. 1 en 5 van het GRUP. Dit betreft een zone in afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften, er op gelet dat dit bestemd is als bufferzone volgens het gewestplan en BPA “Het Weelke” en een klein deel als parkgebied volgens het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging.

Afwijking: (gele aanduiding)



De werfzone in afwijking bevindt zich ten oosten van de R1, ten noorden van de Groenendaallaan. De oppervlakte in afwijking bedraagt ca. 23.338m², met een lengte van ca. 1025m en een max. breedte (plaatselijk) van ca. 30m.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *de werfzone is in eerste fase bedoeld i.f.v. de heraanleg van de Schijnkoker. De werfzone situeert zich dan tussen de werken aan de Schijnkoker en de bestaande R1. De bestaande R1 blijft gebufferd doordat de bermen ter hoogte van de werken aan de Schijnkoker tijdelijk worden verplaatst richting R1, tussen de werfzone en de aanpalende woonwijk.*
- *in de volgende fase zal de tijdelijke R1 aangelegd worden in de werfzone (zie 4.12: afwijking tijdelijke R1). In de periode dat de tijdelijke R1 in gebruik is, is er geen sprake van een werfzone (opslag materieel en materiaal) in de beschouwde werkstrook.*
- *nadat de verdiepte R1 is gerealiseerd, wordt de tijdelijke R1 afgebroken en wordt in deze zone het definitieve bermenlandschap gerealiseerd. Hierbij kan plaatselijk nog opslag van materieel en materiaal gebeuren. Dit om te voorkomen dat voortdurend materiaal en materieel via omliggende woonstraten moet aangevoerd worden vanuit andere werfzones naar de werken aan het bermenlandschap aan de oostzijde van de verdiepte R1. Het tijdelijk gebruik voor opslag van materieel en materiaal zal geen bijkomende ruimtelijke impact inhouden t.o.v. de eigenlijke werken voor de aanleg van het definitieve bermenlandschap. Het gedeelte van het bermenlandschap dat dan reeds gerealiseerd is boven de verlegde Schijnkoker buffert bovendien zowel de werfzone als de eigenlijke aanlegwerkzaamheden t.o.v. de aanpalende woonwijk.*
- *de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie en wordt ook als handeling van bepaalde duur aangevraagd.*

- *de aanvraag als werkstrook houdt op zich geen aanvraag of melding van ingedeelde activiteiten in. Voor ingedeelde activiteiten zullen, indien van toepassing, afzonderlijke omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd door de aannemer(s) die instaat voor de uitvoeringswerken van het Oosterweelproject. De eventuele hinderlijkheid van die activiteiten kan dan op zich en op basis van concrete gegevens m.b.t. de ingedeelde activiteiten beoordeeld worden en desgevallend aan gepaste voorwaarden worden onderworpen."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- De oppervlakte van de werfzone in afwijking bedraagt ca. 23.338m², met een lengte van ca. 1025m en een max. breedte (plaatselijk) van ca. 30m.
- de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de werfzone is in eerste fase bedoeld i.f.v. de heraanleg van de Schijnkoker. De werfzone situeert zich dan tussen de werken aan de Schijnkoker en de bestaande R1. De bestaande R1 blijft gebufferd doordat de bermen ter hoogte van de werken aan de Schijnkoker tijdelijk worden verplaatst richting R1, tussen de werfzone en de aanpalende woonwijk.
- In de volgende fase zal de tijdelijke R1 aangelegd worden in de werfzone .
- nadat de verdiepte R1 is gerealiseerd, wordt de tijdelijke R1 afgebroken en wordt in deze zone het definitieve bermenlandschap gerealiseerd. Hierbij kan plaatselijk nog opslag van materieel en materiaal gebeuren. Dit om te voorkomen dat voortdurend materiaal en materieel via omliggende woonstraten moet aangevoerd worden vanuit andere werfzones naar de werken aan het bermenlandschap aan de oostzijde van de verdiepte R1. Het tijdelijk gebruik voor opslag van materieel en materiaal zal geen bijkomende ruimtelijke impact inhouden t.o.v. de eigenlijke werken voor de aanleg van het definitieve bermenlandschap. Het gedeelte van het bermenlandschap dat dan reeds gerealiseerd is boven de verlegde Schijnkoker buffert bovendien zowel de werfzone als de eigenlijke aanlegwerkzaamheden t.o.v. de aanpalende woonwijk.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.10 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.11 Werfzone ten noorden van Albertkanaal (delen buiten art. 1 en art. 5 GRUP Oosterweelverbinding - wijziging)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'

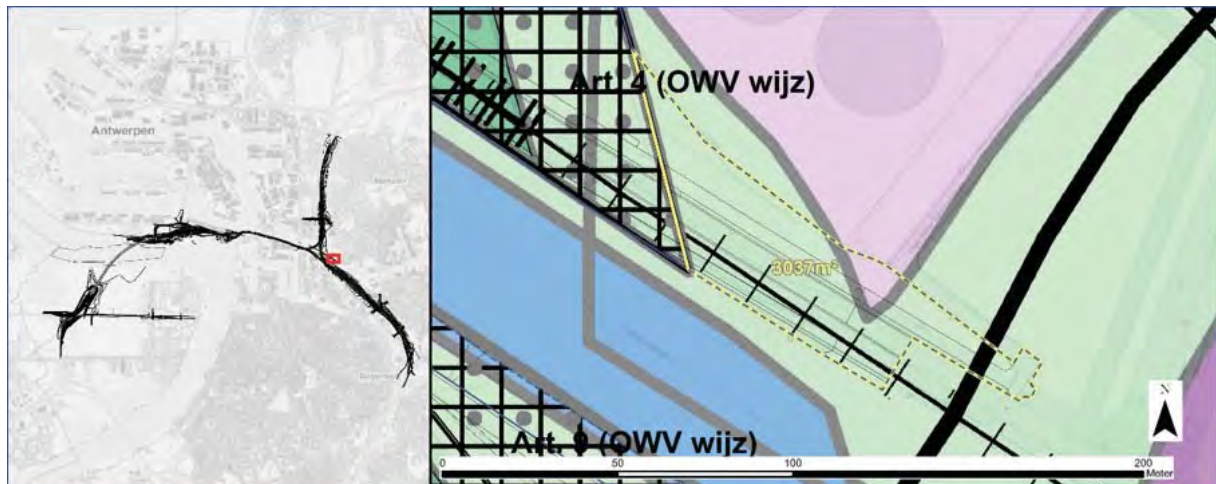
- o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bufferzones
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werfzone

Ten noorden van het Albertkanaal en ten westen van de Bredabaan wordt een werfzone voorzien, deels buiten art. 1 en 5 van het GRUP.

Afwijking: (gele aanduiding)



De werfzone in afwijking bevindt zich ten noorden van het Albertkanaal, in bufferzone en een klein deel in gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen volgens het gewestplan. De zone in afwijking heeft een oppervlakte van ca. 3.037m², met een lengte van ca. 150m en een max. breedte van ca. 33m (evenwel zijn meerdere delen aanzienlijk smaller).

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 14° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- de werfzone is optimaal gepositioneerd i.f.v. vervoer van materieel en materiaal via het kanaal zodat minder werfgerelateerd verkeer via de weg moet verlopen, wat voor de (ruimere) omgeving positief is.
- de voorziene functie en bestemming van deze zone - nl. het voorzien van buffering tussen de Vaartkaai en de KMO-zone (ingevuld met een waterzuiveringsstation) - is niet nodig tijdens de werken. De Vaartkaai zal immers plaatselijk afgesloten zijn voor de werken, er is dus geen feitelijk gebruik en buffering t.o.v. de aanpalende RWZI is dan niet nodig. De bufferstrook heeft m.a.w. tijdens de aanlegwerken van het Oosterweelproject geen bufferende functie te vervullen.
- de aanpalende RWZI noch aanpalend kanaal zijn hindergevoelig voor een werfzone
- de KMO-zone is ingevuld met een RWZI. Het kleine gedeelte van de bestemmingszone dat ingenomen wordt door de werfzone is niet in gebruik door het RWZI. De (tijdelijke) inname hindert de goede werking van het RWZI niet.

- *de werfzone valt samen met de eigenlijke zone van de aanleg- en bouwwerkzaamheden van het project en houdt geen bijkomende (leerder minder) ruimtelijke impact in t.o.v. die feitelijke werkzaamheden.*
- *de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie en wordt ook als handeling van bepaalde duur aangevraagd.*
- *de aanvraag als werkstrook houdt op zich geen aanvraag of melding van ingedeelde activiteiten in. Voor ingedeelde activiteiten zullen, indien van toepassing, afzonderlijke omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd door de aannemer(s) die instaat voor de uitvoeringswerken van het Oosterweelproject. De eventuele hinderlijkheid van die activiteiten kan dan op zich en op basis van concrete gegevens m.b.t. de ingedeelde activiteiten beoordeeld worden en desgevallend aan gepaste voorwaarden worden onderworpen.*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- De werfzone heeft in afwijking een oppervlakte van ca. 3.037m², met een lengte van ca. 150m en een max. breedte van ca. 33m (evenwel zijn meerdere delen aanzienlijk smaller).
- de werfzone is hoe dan ook een tijdelijke functie.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de werfzone is optimaal gepositioneerd i.f.v. vervoer van materieel en materiaal via het kanaal zodat minder werfgerelateerd verkeer via de weg moet verlopen, wat voor de (ruimere) omgeving positief is.
- de voorziene functie en bestemming van deze zone - nl. het voorzien van buffering tussen de Vaartkaai en de KMO-zone (ingevuld met een waterzuiveringsstation - is niet nodig tijdens de werken: de Vaartkaai zal immers plaatselijk afgesloten zijn voor de werken, er is dus geen feitelijk gebruik en buffering t.o.v. de aanpalende RWZI is dan niet nodig. De bufferstrook heeft m.a.w. tijdens de aanlegwerken van het Oosterweelproject geen bufferende functie te vervullen.
- de aanpalende RWZI noch aanpalend kanaal zijn hindergevoelig voor een werfzone
- de KMO-zone is ingevuld met een RWZI. Het kleine gedeelte van de bestemmingszone dat ingenomen wordt door de werfzone is niet in gebruik door het RWZI. De (tijdelijke) inname hindert de goede werking van het RWZI niet.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handeling onder 4.11 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.12 Tijdelijke R1

Tijdelijke R1 Oost



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg, aanhorigheden bij de wegenis

De werken omvatten de aanleg van wegenis van bepaalde duur (tijdens de afbraak van de huidige R1 en realisatie van de nieuwe R1. Om de doorstroming te garanderen tijdens de werffase voor de hoofdwerken zal tijdelijke wegenis nodig zijn.

Deze tijdelijke wegenis oost ligt grotendeels in zone art. 1 'gebied voor 'wegeninfrastructuur' en/of zone art. 5 'werfzone' liggen. De handeling is voor deze delen in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Tijdelijke R1 Noord



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding-wijziging'

- o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 4 Parkgebied
- o Art. 5. Werfzone – overdruk
- o Art. 16. Enkelvoudige leiding – overdruk
- o Art. 17. Hoogspanningsleiding – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzones
 - o Bestaande autosnelwegen
- BPA 50 'Het Weelke'
 - o Art. 4: Plaatsen bestemd voor groene ruimten

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg, aanhorigheden bij de wegenis

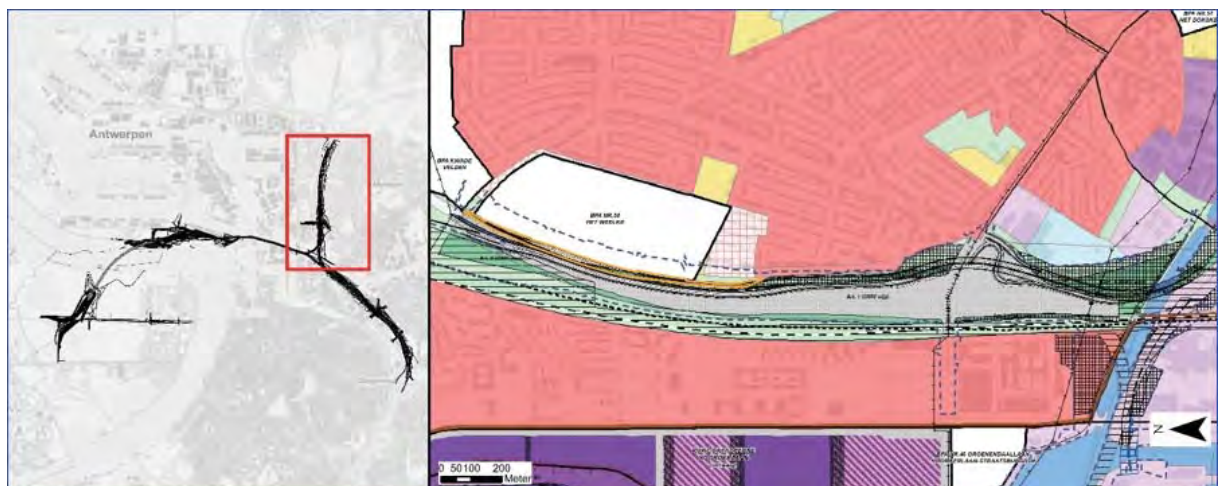
De werken omvatten de aanleg van wegenis van bepaalde duur (tijdens de afbraak van de huidige R1 en realisatie van de nieuwe R1 inclusief de afbraak van het viaduct van Merksem). Om de doorstroming te garanderen tijdens de werffase voor de hoofdwerken zal tijdelijke wegenis nodig zijn.

Langs het noordelijke deel van de R1 situeert de tijdelijke wegenis zich (deels) in: art. 9 'bufferzone' van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging, 'bufferzone' volgens het gewestplan en art. 4 'Plaatsen bestemd voor groene ruimte' volgens BPA Het Weelke.

Volgens de toepassing van de gewestplannen en art. 9 van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' dienen bufferzones in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden. Volgens de stedenbouwkundige voorschriften van art. 4 van het BPA Het Weelke is de bestemming 'plaatsen bestemd voor groene ruimte' voor de strook langs de autosnelweg E10 te beschouwen als een bufferzone. De strook moet aangeplant worden in functie van de bestemming.

De aanleg van de tijdelijke R1 Noord wijkt in deze zones bijgevolg af van de stedenbouwkundige voorschriften. Het gedeelte in afwijking heeft een oppervlakte van ca. 17.841m², een lengte van ca. 985m (langs de kromming gemeten) en een max. breedte van ca. 25m.

Afwijking: (oranje aanduiding)



Aanleiding voor deze afwijking is het gebrek aan ruimte om in de bestemmingszone art. 1 'gebied voor wegeninfrastructuur' tegelijkertijd de nodige werken uit te voeren in functie van de realisatie van de aangepaste R1 en verkeersdoorstroming tijdens die werken te kunnen garanderen. Daarom is de aanleg van een tijdelijke omleidingsweg noodzakelijk. Ook tijdens de werken moeten er immers steeds voldoende rijstroken beschikbaar zijn voor het verkeer, om afdoende doorstroming te garanderen en te voorkomen dat het onderliggend wegennet wordt gebruikt als alternatief voor de hoofdweg. Omwille van plaatsgebrek tussen de bestaande spoorweginfrastructuur en bestaande R1, ook rekening houdend met de benodigde werkruimte i.f.v. de omvang en diepte van de bouwput ter hoogte van de Groenendaallaan, moet de omleidingsweg ter hoogte van de R1 Noord aan de oostzijde worden voorzien.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) en art. 3, §2, 14° van het uitvoeringsbesluit m.b.t.. de handelingen van algemeen belang:

“3° c): de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen en 14°: werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13°”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“Het betreft een (tijdelijke) gedeeltelijke autosnelweg (werfsituatie) met het oog op de uitvoering van de handelingen, vermeld in punt 1° tot en met 13° van het besluit. De nieuwe (definitieve) infrastructuur kan immers maar gerealiseerd worden door de aanleg van een (tijdelijke) weg langsheen de bestaande infrastructuur. Dit kan enkel aan de oostzijde, omdat er niet voldoende ruimte is tussen het bestaande spoorwegtalud aan de westzijde en de te vergraven zone voor de definitieve, verdiept gelegen R1. De doorstroming moet immers verzekerd blijven, ook tijdens de aanlegfase. Het voorzien van voldoende doorstroming is ook als milderende maatregel vooropgesteld in het project-MER. Indien niet, zou dit leiden tot onderbreking of sterk gereduceerde doorstroming op het hoofdwegennet en (bijkomend) sluipverkeer door de woonwijken, wat tot negatieve effecten inzake verkeersleefbaarheid, lucht en geluid in een ruime omgeving zou leiden.*
- *Voor een tijdelijke R1 zijn er geen realistische locatie-alternatieven beschikbaar. Vooreerst aangezien deze dient gelegen te zijn in de onmiddellijke nabijheid van de huidige R1 gezien de noodzakelijke aan- en aftakkingen op de R1 en Groenendaallaan. Bovendien is er nergens in de omgeving de vereiste ruimte beschikbaar voor een dergelijke lijninfrastructuur.*
- *De afwijking heeft een ruimtelijke beperkte impact:*
 - *De tijdelijke R1 wordt zo dicht mogelijk gebundeld met de bestaande R1, zodat het ruimtelijk bereik van de afwijking zo klein mogelijk wordt gehouden. Er wordt enkel bufferzone ingenomen. Er is geen direct ruimtebeslag op andere functies, behoudens op natuurwaarden. Deze natuurwaarden zouden hoe dan ook verdwijnen door heraanleg i.f.v. het bermenlandschap waarin nieuwe natuurwaarden worden gecreëerd (zie afzonderlijke bijlage 'Toelichtingsnota natuuraspecten').*
 - *De aanvraag omvat ook de nodige afscherming t.o.v. het woongebied d.m.v. bermen en schermen, in uitvoering van de milderende maatregelen die in het project-MER vooropgesteld zijn. De bestaande bermen worden tijdelijk dicht naar de R1 heraangelegd, voorafgaand aan de werken aan de Schijnkoker en de aanleg van de tijdelijke R1. Vlak naast de tijdelijke R1 worden bovendien geluidsschermen geplaatst. De schermen zijn 4m hoog, zoals in het project-MER als milderende maatregel wordt vooropgesteld. Lokaal, op het minst brede deel, heeft de groenbuffer (van geluidsscherm tot rooilijn Bergen op Zoomlaan) nog steeds een breedte van ongeveer 20m. De tijdelijke R1 zal dus zowel visueel als qua geluid afgeschermd zijn t.o.v. aanpalende woonwijk.*

- *De omleidingsweg is tijdelijk. Na realisatie van de verdiept gelegen R1 Noord zal de omgevingskwaliteit voor de omwonenden aanzienlijk beter zijn dan in de huidige situatie (verdiept gelegen R1, recreatief bermenlandschap, doortrekking Ringfietspad)."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- De aanleg van de tijdelijke R1 Noord wijkt bijgevolg af van de stedenbouwkundige voorschriften. Het gedeelte in afwijking heeft een oppervlakte van ca. 17.841m², een lengte van ca. 985m (langs de kromming gemeten) en een max. breedte van ca. 25m.
- Omwille van plaatsgebrek tussen de bestaande spoorweginfrastructuur en bestaande R1, ook rekening houdend met de benodigde werkruimte i.f.v. de omvang en diepte van de bouwput ter hoogte van de Groenendaallaan, moet de omleidingsweg ter hoogte van de R1 Noord aan de oostzijde worden voorzien.
- De omleidingsweg is tijdelijk.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- De tijdelijke R1 wordt zo dicht mogelijk gebundeld met de bestaande R1, zodat het ruimtelijk bereik van de afwijking zo klein mogelijk wordt gehouden. Er wordt enkel bufferzone ingenomen. Er is geen direct ruimtebeslag op andere functies, behoudens op natuurwaarden. Deze natuurwaarden zouden hoe dan ook verdwijnen door heraanleg i.f.v. het bermenlandschap waarin nieuwe natuurwaarden worden gecreëerd (zie afzonderlijke bijlage 'Toelichtingsnota natuuraspecten').
- De aanvraag omvat ook de nodige afscherming t.o.v. het woongebied d.m.v. bermen en schermen, in uitvoering van de milderende maatregelen die in het project-MER vooropgesteld zijn. De bestaande bermen worden tijdelijk dichter naar de R1 heraangelegd, voorafgaand aan de werken aan de Schijnkoker en de aanleg van de tijdelijke R1. Vlak naast de tijdelijke R1 worden bovendien geluidsschermen geplaatst. De schermen zijn 4m hoog, zoals in het project-MER als milderende maatregel wordt vooropgesteld. Lokaal, op het minst brede deel, heeft de groenbuffer (van geluidsscherm tot rooilijn Bergen op Zoomlaan) nog steeds een breedte van ongeveer 20m. De tijdelijke R1 zal dus zowel visueel als qua geluid afgeschermd zijn t.o.v. aanpalende woonwijk.
- Voor een tijdelijke R1 zijn er geen realistische locatie-alternatieven beschikbaar. Vooreerst aangezien deze dient gelegen te zijn in de onmiddellijke nabijheid van de huidige R1 gezien de noodzakelijke aan- en aftakkingen op de R1 en Groenendaallaan. Bovendien is er nergens in de omgeving de vereiste ruimte beschikbaar voor een dergelijke lijninfrastructuur.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft een beperkte impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften

4.13 R1 vanaf Groenendaallaan tot Masurebrug: bovenbouw (ten oosten van de R1)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor weginfrastructuur
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Woonuitbreidingsgebieden
 - o Gebied voor dagrecreatie
 - o Bufferzone
- BPA 'Het Weelke'
 - o Art. 4: Plaatsen bestemd voor groene ruimte

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: bermenlandschap, wandelpaden, fietspaden, waterpartijen, aanhorigheden bij de wegenis

De bovenbouw, ten noorden van de Groenendaallaan bestaat uit een groenzone met bermen en geluidwerende middelen, wandelpaden, waterpartij en fietspaden langsheen de nieuwe, verdiepte R1. Ook omvat het een gedeelte overkapping van de nieuwe R1, onmiddellijk ten noorden van de Groenendaallaan.

Delen van het bermenlandschap (met parkaanleg, bermen, wandelpaden, waterpartijen en een fietspad) vallen:

- *binnen art. 4 van BPA 'Het Weelke'. Deze zone is bestemd voor groene ruimte. Volgende bestemmingen zijn toegelaten: een bufferzone langsheen de autosnelweg; groene ruimte voor passieve recreatie als wandelpark. Constructies zijn verboden (behoudens rustbanken e.d.). Door zijn groene karakter voldoen de werken aan de stedenbouwkundige voorschriften van het BPA.*
- *binnen de woongebieden of woonuitbreidingsgebieden van het gewestplan. De voorziene aanleg voldoet hier aan de voorschriften, er op gelet dat deze gebieden bedoeld zijn voor (o.a.) groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen of voor openbare nutsvoorzieningen. De aanleg is ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de woongebieden. De fietspaden sluiten aan op de bestaande wegen en vervolledigen zo het bestaand padennetwerk voor zacht verkeer.*

- *binnen de bufferzone van het gewestplan (met overdruk vanwege het gewestplan) of binnen de bufferzone (art.9) GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. In zowel het gewestplan als het GRUP wordt de bufferzone beschreven als te bewaren in zijn staat of als in te richten als groene ruimte, om zo te dienen als overgangsgebied. De voorziene aanleg voldoet hieraan.*
- *binnen de zone dagrecreatie van het gewestplan. De gebieden voor dagrecreatie bevatten enkel de recreatieve en de toeristische accommodaties, met uitsluiting van alle verblijfsaccommodatie. Gelet op het tevens recreatieve karakter van de aangevraagde inrichting (de paden en het groen zijn ook bedoeld voor recreatief gebruik) voldoet de aanvraag ook aan deze voorschriften vanwege het gewestplan.*
- *binnen parkgebied (art. 4) volgens het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. De aanleg van de voorziene bovenbouw voldoet aan deze bestemmingsaanduiding en aan de voorschriften van het artikel.*

De overkapping van de nieuwe R1 ter hoogte van de Groenendaallaan (die zelf een bovenbouw met groenzone, wandelpaden, dienstwegen en fietspaden omvat) valt binnen de zone voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' (art. 1) en voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften, aangezien dit artikel alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toelaat.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.13 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.14 R1 vanaf Groenendaallaan tot Masurebrug: bovenbouw (ten westen van de R1)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 9. Bufferzone
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzones
 - o Reservatiegebieden
 - o Bestaande spoorwegen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, bermen, wandelpaden, dienstwegen, aanhorigheden bij de wegenis

Het betreft de aanleg van het westelijk deel van de bovenbouw naast de vernieuwde R1. Het zuidelijke gedeelte van deze strook betreft het smalle deel tussen de nieuwe snelweg en de spoorwegberm. Het noorden betreft nieuwe parkaanleg met een uitkijkheuvel. Deze wordt met groen ingekleed en omvat recreatieve wandelpaden zonder verbindende functie (voor publiek gebruik) en dienstwegen (niet bestemd voor publiek gebruik) die een aansluiting voorzien tussen de Burgemeester Jozef Masurebrug en de R1 en de spoorweg. Deze dienstwegen worden voorzien op vraag van de Brandweer (interventieroute).

Delen van de bovenbouw (met name groenzones, wandelpaden, dienstwegen en bermen/taluds) vallen binnen de bufferzone van het gewestplan of van het GRUP (met beide een quasi gelijkaardige artikelomschrijving). De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden. Aan deze stedenbouwkundige voorschriften wordt voldaan.

De andere delen van de bovenbouw vallen binnen art. 1 'zone voor wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Het bestemmingsvoorschrift laat tevens alle werken, handelingen, en wijzigingen toe in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.14 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.15 Fietspad ten noorden van de Masurebrug en verlenging van de inbuizing van de Brandbeek



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Bufferzones
- BPA Kwadevelden
 - o Art. 4.1 Zone voor openbare wegenis
 - o Art. 7.3 Zone voor buffer

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

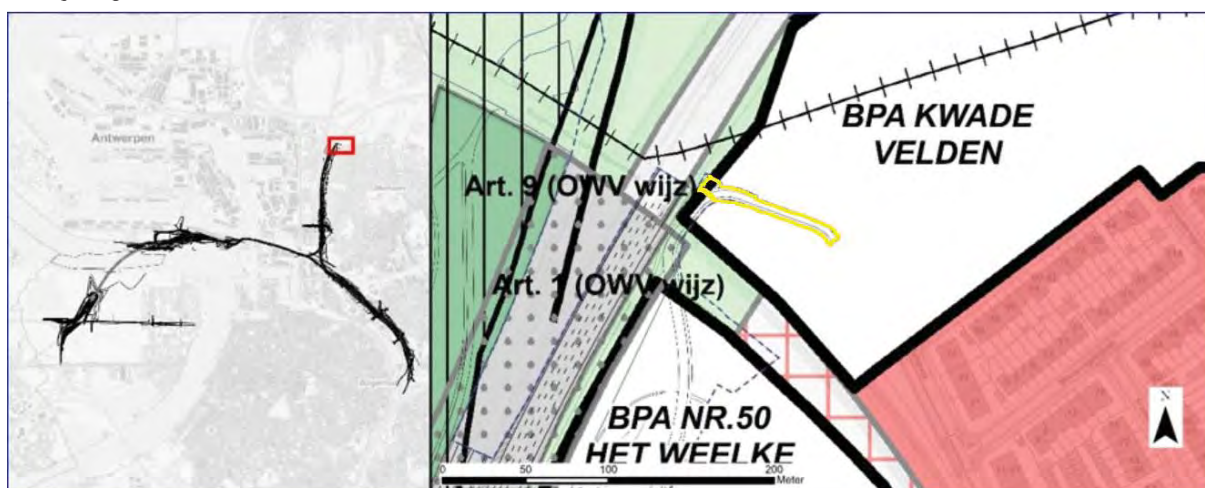
Handeling: fietspad, wandelpad, werken aan waterlopen (verlengen overwelling)

Het betreft de aansluiting tussen het nieuwe fietspad ten oosten van de R1 en de Wulpstraat. Om de aanleg van het fietspad mogelijk te kunnen maken, moet een bestaande gracht voor ca. 7m bijkomend dichtgelegd/ingebuisd worden. Hiertoe wordt de bestaande kopmuur even ver mee opgeschoven.

Binnen de zone voor openbare wegenis van het BPA (art. 4.1) mag alles worden aangebracht wat de hedendaagse verkeerstechniek vereist, zoals parkeerruimten, beplantingen, voorzieningen voor openbaar vervoer. Het voorziene fietspad is binnen deze zone conform.

De zone voor buffer van het BPA (art. 7.3) dient aaneengesloten beplant te worden met streekeigen laag- en hoogstammig groen. Binnen de zone zijn constructies aanhorig bij de uitrusting van de aangrenzende autosnelweg (afwatering, bekabeling, leidingen, geluidsschermen, verlichting, nutsgebouwen,...) toegelaten. De nodige onderhoudswegen kunnen aangelegd worden, enkel in natuurlijke, zachte of halfverharde materialen welke in het landschap geïntegreerd moeten zijn. Gezien de aanleg van het fietspad geen inrichting aanhorig bij de uitrusting van de aangrenzende autosnelweg betreft en het fietspad bovendien geen onderhoudsweg is en niet aangelegd wordt in natuurlijke, zachte of halfverharde materialen, betreft de aanleg van het fietspad en het verlengen van de inbuizing van de Brandbeek (incl. bouw van een nieuwe kopmuur) in deze zone een afwijking op de voorschriften.

Afwijking: (gele aanduiding)



Het fietspad vormt de aansluiting van het lokale wegennet op het nieuwe gedeelte van het Ringfietspad dat langs de R1 wordt gerealiseerd. Het fietspad moet ingepast worden onder de Burgemeester Jozef Masurebrug, tussen de R1 en het grondlichaam van de brug. Vanaf die onderdoorgang is een bochtstraal toegepast i.f.v. vlot fietsverkeer en een veilige aansluiting op het lokale wegennet. Het aanvankelijk ontworpen traject werd na de projectvergadering aangepast zodat de strook voor hermeandering van de Brandbeek (art. 8.2) in het BPA wordt ontweken. Om dit traject aan te kunnen leggen moet de bestaande inbuizing van de Brandbeek echter beperkt verlengd worden en moet er een nieuwe kopmuur gebouwd worden. Deze werken bevinden zich in art. 7.3 'zone voor buffer' van het BPA en buffergebied van het gewestplan.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 1° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker"

Doordat deze handelingen voorzien zijn in art. 3 §1 houden ze per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Voor de verlenging van de inbuizing van de Brandbeek wordt de afwijking gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, d) van het uitvoeringsbesluit m.b.t.. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen”.

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *Het bijkomend dicht te leggen/in te buizen deel van de gracht (ter realisatie van het fietspad) is beperkt in lengte (ca. 7m) en heeft geen negatieve impact op de afwateringsmogelijkheden van de waterloop;*
- *De bedoelde functie van de bestemmingszone waarbinnen de afwijking zich bevindt (buffergebied), wordt niet geïmpacteerd door de afwijking.*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- De bijkomende lengte van de ingebuisde gracht is beperkt: 7 m.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- Het bijkomend dichtmaken heeft geen negatieve impact op de afwateringsmogelijkheden van de waterloop.
- Het bijkomend dichtmaken legt geen hypotheek op de inrichting van de bufferzone.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijkingen is zeer beperkt en de afwijkingen hebben geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.15 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.16 Dienstbouwwerk Groenendaallaan (DBWG)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 9. Bufferzone

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk

Een deel van het dienstbouwwerk wordt voorzien in gebied voor weginfrastructuur van het GRUP (art. 1). Volgens dit artikel zijn in dit gebied alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze weginfrastructuur en aanhorigheden. Het dienstbouwwerk hoort bij de aanhorigheden, waardoor de inplanting van het gebouw voldoet aan de voorschriften.

Een deel van het dienstbouwwerk wordt voorzien in de bufferzone van GRUP. Volgens art. 9 zijn in dit gebied o.a. de aanleg van aanhorigheden bij weginfrastructuur en van dienstwegen toegestaan. Het dienstbouwwerk en haar toegangsweg zijn dus conform de stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.16 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.1°	Transformatoren 2x 1.000 kVA
12.2.2°	Transformatoren 2x 2.500 kVA
12.3.1°	UPS 4x150.000VAh + 1x10.000VAh
15.1.2°	8 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens (samen met andere dienstbouwwerken meer dan 25 parkeerplaatsen)
16.3.2°b)	Koelinstallatie 45 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas

De vermelde activiteiten maken deel uit van de buitenaanleg van het dienstbouwwerk (de parkeerplaatsen) of zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk (de overige activiteiten).

Een deel van het dienstbouwwerk wordt voorzien in gebied voor weginfrastructuur van het GRUP (art. 1). Volgens dit artikel zijn in dit gebied alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze weginfrastructuur en aanhorigheden. Het dienstbouwwerk hoort bij de aanhorigheden, waardoor de inplanting van het gebouw voldoet aan de voorschriften. Een deel van het dienstbouwwerk wordt voorzien in de bufferzone van GRUP. Volgens art. 9 zijn in dit gebied o.a. de aanleg van aanhorigheden bij weginfrastructuur en van dienstwegen toegestaan. Het dienstbouwwerk en haar toegangsweg zijn dus conform de stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De iioa onder 4.16 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.17 Groenendaallaan: onderliggend wegennet



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 16. Enkelvoudige leiding – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding "stedelijke agglomeratie" (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones
 - o Bestaande afzonderlijke leidingen

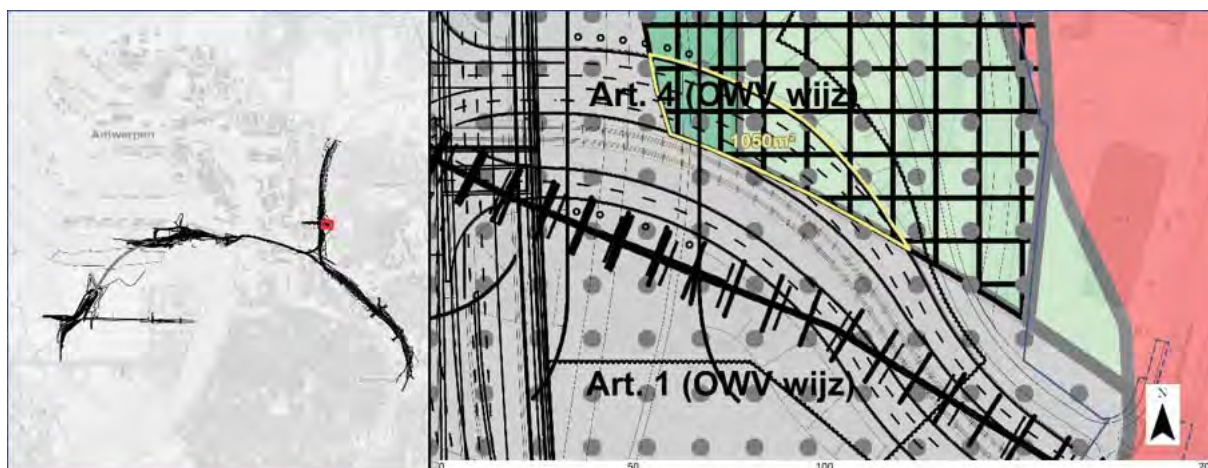
Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis

De heraanleg van de Groenendaallaan valt voor het grootste deel binnen 'gebied voor wegeninfrastructuur' (art. 1) van het GRUP. Dit is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden. De werken zijn binnen dit artikel 1 dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

De uiteinden van het her aan te leggen deel vallen in de bestemmingsaanduiding 'woongebied' (bestemd voor wonen, alsmede voor o.a. openbare nutsvoorzieningen) en 'bufferzone' volgens het gewestplan. Grotendeels bevinden de voorziene werken zich binnen de zone van de bestaande wegenis (de huidige Groenendaallaan) en blijven ze het bestaande tracé volgen. Echter geldt dit niet voor een beperkt stuk van het nieuwe tracé. Dit deel bevindt zich deels in bufferzone volgens het gewestplan en deels in parkgebied volgens het RUP. Het bevindt zich dus ook buiten de zone van de bestaande weg en is een afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften.

Afwijking: (gele aanduiding)



Het afwijkende deel betreft de rijstroken in westelijke rijrichting en heeft een oppervlakte van 1.050m², het bevindt zich tussen de R1 en de Lambrechtshoekenlaan.

Het referentieontwerp van de kruising R1 x Groenendaallaan zoals opgenomen in de toelichtende nota van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging', ging uit van een tracé van de Groenendaallaan cfr. de bestaande toestand. Dit betekent een schuine kruising van de Groenendaallaan t.o.v. de R1. De bestemmingszone in het GRUP waarbinnen deze schuine kruising en het bijbehorende af-/oprittencomplex kan gerealiseerd worden, voorziet dan ook slechts de benodigde ruimte noodzakelijk voor dit referentieontwerp.

De voorliggende aanvraag gaat niet langer uit van een schuine kruising van de Groenendaallaan t.o.v. de R1, maar van een orthogonale kruising (90°). Deze aanpassing is een wijziging t.o.v. het referentieontwerp naar aanleiding van het overleg- en ontwerptraject met de partners van het Toekomstverbond. Een orthogonale kruising laat toe om een zo compact mogelijk kruispunt te voorzien, dermate compact zelfs dat de aansluitingen konden verplaatst worden naar de zone tussen de noordelijke en zuidelijke rijrichting van de R1, hetgeen ook een wijziging t.o.v. het referentieontwerp van het GRUP betreft. Kiezen voor een zo compact mogelijk kruispunt staat toe om de parkoppervlakte te maximaliseren en het niet-overkapte deel te minimaliseren. Deze orthogonale aansluiting is maar mogelijk als het tracé van de Groenendaallaan ter hoogte van de op-/afritten recht is. Om ter hoogte van de Lambrechtshoekenlaan terug op de bestaande situatie te kunnen aansluiten moet daarom een bocht voorzien worden in de Groenendaallaan, net ten oosten van de R1. Deze bocht ligt deels buiten art. 1 van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging en dus in afwijking.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De afwijking is beperkt in oppervlakte (1.050m²) t.o.v. de volledige oppervlakte van de heraan te leggen wegenis (10.650m²) en t.o.v. de volledige oppervlakte van de bestemmingszones art. 4 ‘parkgebied’ (GRUP) en ‘buffergebied’ (gewestplan) ten noordoosten van de Groenendaallaan/R1 (16.620m²). De afwijking houdt bovendien tegelijkertijd in dat aan de zuidzijde van de*

Groenendaallaan eenzelfde oppervlakte in art. 1 (zone voor wegenis) niet wordt ingenomen door infrastructuur en bijkomend ingericht wordt als park.

- *De afwijking bevindt zich volledig op openbaar domein.*
- *Het omliggende bermenlandschap wordt volledig heraangelegd, waardoor de bestaande groenzone hoe dan ook zal verdwijnen en wordt vervangen door een kwaliteitsvollere parkaanleg.*
- *De afwijking houdt geen bijkomende ruimte-inname door infrastructuur in. Het gedeelte dat in het nieuwe tracé wordt ingenomen, wordt gecompenseerd door afbraak van het gedeelte in het huidige tracé. Het gedeelte in het huidige tracé wordt als parkonderdeel van het bermenlandschap ingericht.*
- *De afwijking is het gevolg van de ontwerpkeuze om het uitwisselingscomplex R1 x Groenendaallaan zo compact mogelijk te houden. Hierdoor kan de doorstroming van het openbaar vervoer op de Groenendaallaan worden verbeterd (ter uitvoering van een milderende maatregel uit het project-MER) en kan een grotere oppervlakte overkapt en ingericht worden als groene ruimte."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de afwijking is beperkt in oppervlakte (1.050m²) t.o.v. de volledige oppervlakte van de heraan te leggen wegenis (10.650m²) en t.o.v. de volledige oppervlakte van de bestemmingszones art. 4 'parkgebied' (GRUP) en 'buffergebied' (gewestplan) ten noordoosten van de Groenendaallaan/R1 (16.620m²).
- de afwijking houdt geen bijkomende ruimte-inname door infrastructuur in. Het gedeelte dat in het nieuwe tracé wordt ingenomen wordt gecompenseerd door afbraak van het gedeelte in het huidige tracé. Het gedeelte in het huidige tracé wordt als parkonderdeel van het bermenlandschap ingericht., dus resulteert niet in een bijkomende ruimte-inname
- het niet-overkapt deel kan worden geminimaliseerd.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de afwijking houdt bovendien tegelijkertijd in dat aan de zuidzijde van de Groenendaallaan eenzelfde oppervlakte in art. 1 (zone voor wegenis) niet wordt ingenomen door infrastructuur en bijkomend ingericht wordt als park.
- het omliggende bermenlandschap wordt volledig heraangelegd, waardoor de bestaande groenzone hoe dan ook zal verdwijnen en wordt vervangen door een kwaliteitsvollere parkaanleg.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.17 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.18 R1: Groenendaallaan tot Lobroekdok, hoofdwegennet, incl. ondergrondse kruising Albertkanaal (OKA)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor weginfrastructuur
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5 Werfzones
 - o Art. 9. Bufferzone
 - o Art; 10. Gebied voor waterweginfrastructuur
 - o Art. 16. Enkelvoudige leiding – overdruk
 - o Art. 17. Hoogspanningsleiding – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bufferzones
 - o Bestaande spoorwegen
 - o Bestaande waterwegen
 - o Aan te leggen hogesnelheidslijn
 - o Reservatiegebied

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelwegen (tunnel en verdiepte ligging), groutankers, waterkelders, schouwen
De hoofdweg die het aansluitingscomplex Schijnpoort verbindt met aansluitingscomplex Groenendaallaan kruist het Albertkanaal ongelijkvloers. Deze ligt grotendeels binnen de overdruk art. 2 'gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. De ligging is deels afwijkend van de stedenbouwkundige voorschriften.

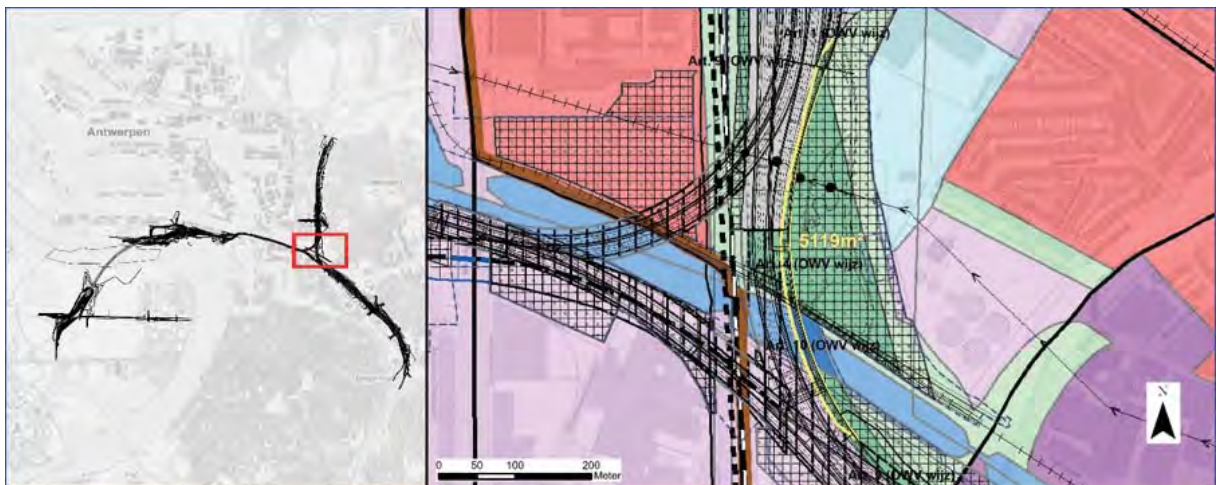
Ter hoogte van het projectonderdeel worden 2 schouwen voorzien. De schouwen hebben als functie de uitlaat van de onderliggende tunnelinfrastructuur te ventileren. Eén schouw ligt geheel binnen art. 1 en is hier in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. De schouw net ten noorden van het Albertkanaal ligt buiten art. 1, maar nog steeds volledig binnen art. 0. Dit voorschrift laat alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid toe. Aangezien de schouwen een maatregel zijn om significante immissies te voorkomen ter hoogte van de tunnelmonden, betreffen ze een ingreep in functie van de verbetering van de

gezondheid, en zijn ze (ook binnen art. 0), in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Het projectonderdeel omvat ook twee waterkelders. Eén ervan bevindt zich onmiddellijk onder een tunnel (en ligt samen met dat tunneldeel deels in afwijking, zie verder), een ander bevindt zich in de meest oostelijke oksel van het samenkomen van de Kanaalzonetunnels, maar bevindt zich wel volledig binnen art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging', hetgeen alle werken toelaat voor de aanleg van de ongelijkvloerse weginfrastructuur en haar aanhorigheden, waar de waterkelder onder valt.

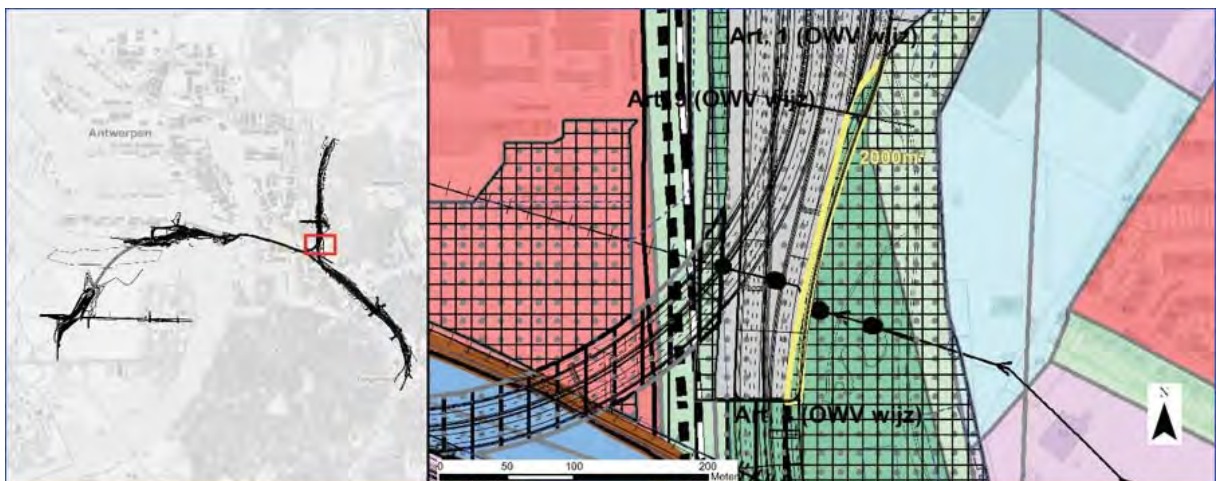
Afwijking 1: (gele aanduiding)

Het projectonderdeel omvat zowel een ondergrondse, als bovengrondse afwijking. De bovengrondse afwijking is een stuk kleiner dan de ondergrondse en overlapt volledig met de ondergrondse afwijking.



De ondergrondse afwijking betreft een deel van de hoofdweg (inclusief een deel van een waterkelder, net ten zuiden van het Albertkanaal), deze situeert zich in art. 4 'parkgebied' en art. 10 'waterweginfrastructuur' van het 'GRUP Oosterweelverbinding – wijziging'.

Het ondergrondse afwijkende deel heeft een lengte van ca. 560m (langs de kromming gemeten), een breedte van max. ca. 11 à 14m en een oppervlakte van ca. 5119m².



Ten noorden van de tunnel onder het Albertkanaal, ligt de hoofdweg verdiept in open lucht. Deze verdiepte R1 bevindt zich deels in 'gebied voor weginfrastructuur' (art. 1) en deels in 'parkgebied' (art. 4), volgens het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. Het voorzien van een verdiepte R1 op maaiveldniveau binnen 'parkgebied' betreft een afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften. In combinatie met voormelde ondergrondse afwijking, houdt dit ook een bovengrondse afwijking in. Het bovengrondse afwijkende deel heeft een

lengte van ca. 265m (langs de kromming gemeten), een breedte van max. ca. 7 à 14m en een oppervlakte van ca. 2000m².

Aanleiding voor de ondergrondse afwijking is een wijziging van het wegenisontwerp t.o.v. het referentie-ontwerp dat aan de basis lag van het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging. Het GRUP werd opgemaakt ervan uitgaande dat in deze zone een gestapelde tunnel zou voorzien worden. Bij de technische uitwerking (na goedkeuring van het GRUP), werd de realisatie van een gestapeld tunnelcomplex technisch zeer moeilijk bevonden omwille van stabiliteitsvereisten van aanpalende constructies (onder meer het spoorwegtalud) en is het onzeker dat een aannemer gevonden kan worden die bereid is om dergelijke constructie te realiseren. Daarom wordt nu de optie genomen om de 2 tunnelkokers naast elkaar te positioneren. Deze impliceert uiteraard een bredere tunnel, waardoor de zonegrens van art. 2 ‘gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur’ plaatselijk wordt overschreden.

De bovengrondse afwijking (verdiept gelegen wegsegment in open lucht) is eveneens het gevolg van de keuze om de 2 tunnelkokers naast elkaar te positioneren in combinatie met de tunnelveiligheidsvereisten. Indien dit wegsegment ook als tunnel zou worden uitgevoerd, ontstaat een zeer lange tunnel. Aangaande de tunnels werd een risico-analyse gemaakt. Een belangrijk element in deze analyse is de lengte van de tunnel. Om aan de geldende eisen te kunnen voldoen moet de tunnel onder het Albertkanaal in lengte beperkt worden en gevolgd worden door een niet-overdekt wegsegment. De lengte van het segment in open lucht moet voldoende groot zijn zodat eventueel geëvacueerde rookgassen en explosieve gassen niet in de volgende tunnel terecht komen. In het referentie-ontwerp dat aan de basis lag van het GRUP ‘Oosterweelverbinding – wijziging’ werd geen overkapping ter hoogte van Groenendaallaan voorzien. Deze tunnels zijn een wijziging t.o.v. het referentieontwerp naar aanleiding van het overleg- en ontwerptraject met de partners van het Toekomstverbond. De positie van de 2 kokers naast elkaar en de risico-analyse omtrent de tunnels maakt dat een relatief beperkte oppervlakte van het niet-overdekt wegsegment in parkgebied ligt. Het gaat over een strook van ca. 265 m lengte die op het breedste punt ca. 14 m breed is en geleidelijk versmalt. De weg ligt evenwel verdiept ten opzichte van het maaiveld van het park waardoor de visuele impact beperkt blijft. Het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging voorziet hier een te realiseren parkzone van ca. 33.710m². Met haar ca. 2000m², beslaat de afwijking dus net geen 6% van de voorziene parkoppervlakte volgens het GRUP. De werkelijke parkoppervlakte is echter aanzienlijk groter, aangezien er ook binnen art. 1 bijkomend park wordt gerealiseerd, terwijl het GRUP dit had voorzien voor wegenisinfrastructuur (ten noorden van de Groenendaallaan omvat het projectontwerp binnen art. 1 ongeveer 59.500m² parkinrichting, in totaal wordt er ca. 108.500m² parkoppervlakte ten noorden van de Groenendaallaan gerealiseerd, de delen buiten en binnen art. 1 gecombineerd).

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, c) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

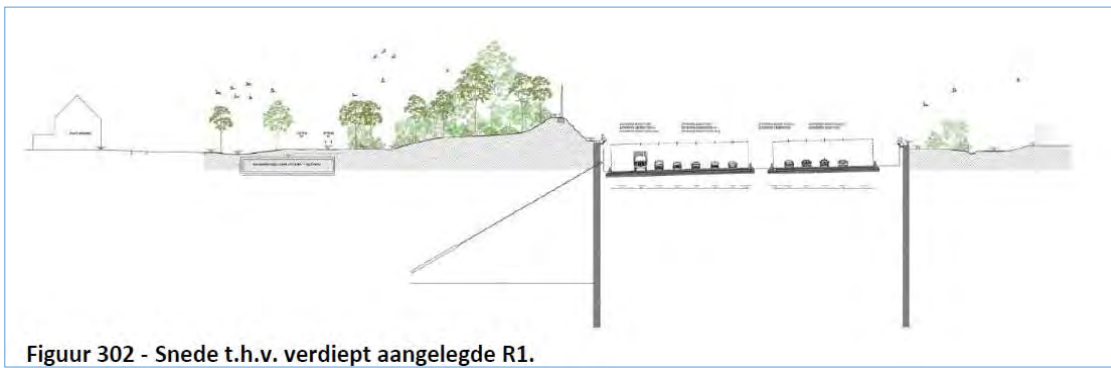
en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *Het betreft een wijziging van een geplande openbare verkeersweg, vastgesteld in het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging.*
- *De ondergrondse afwijking heeft een ruimtelijke beperkte impact:*
 - *Het betreft een zuiver ondergrondse afwijking.*

- *De afwijking is beperkt in breedte. Het breedste punt van de afwijking is ca. 14m, maar de breedte van de afwijking neemt geleidelijk af (tot 0 m over een lengte van ca. 560m (langs de kromming gemeten)). T.o.v. de totale oppervlakte en breedte van deze bestemmingszone 'parkgebied' betreft het een heel beperkte afwijking.*
- *Bovenop de delen in de zone art. 4 'parkgebied' wordt een voldoende dik grondpakket voorzien om een parkaanleg te realiseren, overeenkomstig de bestemming en de aanvraag, behalve ter hoogte van de bovengrondse afwijking.*
- *De tunnel ligt onder het peil van de bodem van het Albertkanaal, waardoor de functies van het kanaal, overeenkomstig de bestemming van art. 10 'waterweginfrastructuur', gegarandeerd blijven.*
- *De bovengrondse afwijking heeft een ruimtelijke beperkte impact:*
 - *De afwijking (niet-overdekt gedeelte in parkzone) is beperkt in oppervlakte (ca. 2000m²) en breedte (op zijn breedst: ca. 14m) in verhouding tot de oppervlakte van de zone art. 4 'parkgebied' dat in het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' is vastgesteld tussen het kanaal en de Groenendaallaan en ten oosten van de R1 (ca. 38.050m² voorzien als art.4 in het GRUP) en de breedte van het zone voor parkgebied ter hoogte van de afwijking (variërend van max. ca. 105m, teruglopend tot 0m).*
 - *Er wordt bijkomend nog een grotere parkoppervlakte gerealiseerd ten noorden van Groenendaallaan t.o.v. het referentie-ontwerp dat aan de basis lag van het GRUP) doordat het gedeelte ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan verdiept en compacter wordt aangelegd, met een ruime parkaanleg op de overkapping. Het 'gewonnen' deel van het park, ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan, betreft een oppervlakte die een veelvoud vormt van het 'verloren' gedeelte dat wordt ingenomen door de in afwijking liggende (niet-overkapte) wegenis. Deze oppervlakte bijkomend parkgebied compenseert ruimschoots de oppervlakte ter hoogte van de afwijking die bestemd is als parkgebied in het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' maar niet kan gerealiseerd worden. De totale in de aanvraag voorziene parkoppervlakte is hier bovendien een stuk ruimer dan de oppervlakte die volgens het referentieontwerp voor het GRUP als parkruimte te realiseren was (deze aanvraag voorziet de realisatie van ca. 108.500m² ten noorden van Groenendaallaan, t.o.v. 38.050m² voorzien als art. 4 in het GRUP. Het getal 108.500m² omvat wel niet enkel art. 1 en art. 4 van het GRUP, maar ook buffergebied vanwege het gewestplan, die niet vervat zit in het oppervlaktegetal voor art. 4. Het effectieve surplus aan parkinrichting dat binnen art. 1 wordt gerealiseerd betreft ca. 59.500m². Dit cijfer geeft het meest realistische beeld van de bijkomend geleverde inspanning t.o.v. het RUP. (Zie ook navolgende overzichtsbeelden van het aangevraagde projectontwerp t.o.v. het referentie-ontwerp uit toelichtingsnota GRUP). Deze bijkomende parkoppervlakte is mogelijk dankzij het gedeeltelijk overkappen van de R1, waardoor bijkomend groen bovenop de ondergrondse wegenis kan worden gerealiseerd.*
 - *Het bijkomend gerealiseerde park ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan heeft een veel grotere ruimtelijke meerwaarde t.o.v. het aanpalende woonweefsel van Luchtbal en Merksem dan de niet realiseerbare parkoppervlakte ter hoogte van de afwijking. De parkoppervlakte ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan realiseert de doelstelling van het leefbaarheidsproject 'Stationsomgeving Luchtbal', namelijk Merksem verbinden met Luchtbal via een groene overkapping ter hoogte van de Groenendaallaan en een kwaliteitsvolle groenomgeving voor een nieuw stedelijk front voor Merksem. Dit bijkomend gerealiseerd park is echter maar mogelijk op voorwaarde dat de Luchtbaltunnels ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan door een niet-overdekt wegsegment worden gescheiden van de tunnels van de ondergrondse kruising van het Albertkanaal. Net voor en net achter het niet-overdekt wegsegment worden schouwen voorzien, cfr. het MER betekent dit dat er geen nadelig effect is naar aanleiding van het niet-overdekt wegsegment.*
 - *De afwijking heeft slechts een beperkte impact op omliggende functies: het niet te realiseren parkgedeelte situeert zich aan de zuidzijde in de zone art. 4 'parkgebied'. Daar bevinden zich technische installaties (zuiveringsstation, pompgemaal). Het aansluitende woonweefsel van Merksem ligt noordelijker, waar wél een parkomgeving wordt gecreëerd. De functies in de directe omgeving van de afwijking ondervinden geen nadeel van het niet realiseren van dit deel van de parkbestemming. Zoals onderstaande afbeeldingen aantonen wordt het verdiepte deel wegenis aangewerkt met een talud die met bomen beplant wordt, als dusdanig zal dit verdiepte deel vanuit het park maar beperkt waarneembaar aanwezig zijn.*



Figuur 302 - Snede t.h.v. verdiept aangelegde R1.



Figuur 303 - Impressie verdiept aangelegde R1 en omliggend park.

De afwijkingen vallen in ruimtelijk kwetsbaar gebied (parkgebied). Door de aard en ligging van de handelingen in afwijking en de beperkte oppervlakte in relatie tot de volledige oppervlakte parkgebied die wordt gerealiseerd (en al dan niet eveneens een ondergrondse ligging), is de ruimtelijke impact beperkt en heeft de afwijking geen significante impact op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- Ondergronds:
 - De afwijking is beperkt in breedte. Het breedste punt van de afwijking is ca. 14m, maar de breedte van de afwijking neemt geleidelijk af (tot 0 m over een lengte van ca. 560m (langs de kromming gemeten)).
 - T.o.v. de totale oppervlakte en breedte van deze bestemmingszone 'parkgebied' betreft het een heel beperkte afwijking.
- Bovengronds:
 - De afwijking (niet-overdekt gedeelte in parkzone) is beperkt in oppervlakte (ca. 2000m²) en breedte (op zijn breedst: ca. 14m) in verhouding tot de oppervlakte van de zone art. 4 'parkgebied' dat in het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' is vastgesteld tussen het kanaal en de Groenendaallaan en ten oosten van de R1 (ca. 38.050m² voorzien als

art. 4 in het GRUP) en de breedte van het zone voor parkgebied ter hoogte van de afwijking (variërend van max. ca. 105m, teruglopend tot 0m).

- Het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging voorziet hier een te realiseren parkzone van ca. 33.710m². Met haar ca. 2000m² beslaat de bovengrondse afwijking dus net geen 6% van de voorziene parkoppervlakte volgens het GRUP.

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- De werkelijke parkoppervlakte is echter aanzienlijk groter, aangezien er ook binnen art. 1 bijkomend park wordt gerealiseerd, terwijl het GRUP dit had voorzien voor weginfrastructuur (ten noorden van de Groenendaallaan omvat het projectontwerp binnen art. 1 ongeveer 59.500m² parkinrichting, in totaal wordt er ca. 108.500m² parkoppervlakte ten noorden van de Groenendaallaan gerealiseerd, de delen buiten en binnen art. 1 gecombineerd).
- Het bijkomend gerealiseerde park ter hoogte van het aansluitingscomplex Groenendaallaan heeft een veel grotere ruimtelijke meerwaarde t.o.v. het aanpalende woonweefsel van Luchtbal en Merksem dan de niet realiseerbare parkoppervlakte ter hoogte van de afwijking.
- ondergronds: de tunnel ligt onder het peil van de bodem van het Albertkanaal, waardoor de functies van het kanaal, overeenkomstig de bestemming van art. 10 'waterweginfrastructuur', gegarandeerd blijven

afwijking 2: groutankers

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone slechts deels binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat o.a. de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur toe.

Tussen de Groenendaallaan en het Albertkanaal bevinden de groutankers zich quasi volledig binnen art. 0. Enkel aan de westzijde van de heraan te leggen R1 bevinden de uiteinden zich buiten art. 0 (in buffergebied).

De ankers bevinden zich op aanzienlijke diepte en worden vanuit de tunnel/sleuf in de grond geboord. Het maaiveld wordt dus niet verstoord, noch tijdens de aanlegfase, noch na realisatie van het project.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren"

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

"de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Overeenkomstig dit artikel 3, §2, 3° c), motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *"De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte. Ze worden vanuit de tunnel of sleuf geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt."*
- *De ankers vallen grotendeels binnen openbaar domein en voor het overige binnen percelen behorende tot de spoorwegbedding. Ze verhinderen hier de blijvende uitbating van de spoorweg en het behoud en verdere bestemming van de bestemming niet."*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de ankers vallen grotendeels binnen openbaar domein en voor het overige binnen percelen behorende tot de spoorwegbedding. Ze verhinderen hier de blijvende uitbating van de spoorweg en het behoud en verdere bestendiging van de bestemming niet.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van deze afwijkingen is zeer beperkt en de afwijkingen hebben geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.18 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater
17.3.6.2°.b	Opslag blusadditief
53.4.1°	Polderconstructie

De lozing van bedrijfsafvalwater (lekdebieten) en bronbemaling zijn onlosmakelijk verbonden aan de polderconstructie waarin de OKA zich bevindt. Bovendien wordt er schuimmiddel opgeslagen in de OKA.

De hoofdweg die het aansluitingscomplex Schijnpoort verbindt met aansluitingscomplex Groenendaallaan kruist het Albertkanaal ongelijkvloers. Deze ligt grotendeels binnen de overdruk art. 2 'gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' waarin werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel.

Zoals hoger aangegeven is de ligging deels afwijkend van de stedenbouwkundige voorschriften. Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;
- door deze IIOA's, de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals hoger aangegeven.

Het bovenvernoemd parkgebied komt niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor iioa'.

Conclusie:

De iioa onder 4.18 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.19 Verplaatsing Oude Schijnkoker en Aquafinleiding



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding-wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 9. Bufferzone
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Woonuitbreidingsgebieden
 - o Bufferzones
 - o Gebieden voor dagrecreatie
- BPA 50 'Het Weelke'
 - o Art. 4: Plaatsen bestemd voor groene ruimten

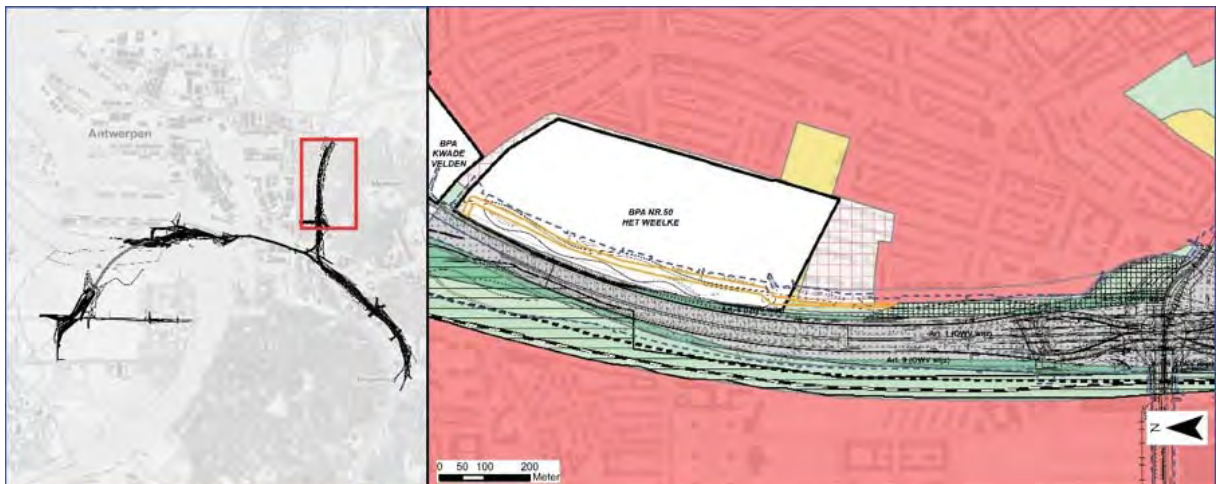
Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: nutsleidingen

De Oude Schijnkoker wordt verplaatst. De Nieuwe Schijnkoker (hetwelk de nieuwe ligging is van de Oude Schijnkoker) en de (er parallel mee lopende) Aquafinleiding loopt door een veelheid aan bestemmingsaanduidingen. Waar deze binnen het GRUP valt, valt deze telkens ook binnen art. 0 van het GRUP. In deze zones is de aanleg in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften, omdat alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn met het oog op de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast.

Voor wat betreft de passage van de koker (een openbare nutsvoorziening) door de diverse gewestplanaanduidingen is de aanleg in overeenstemming met de woongebieden. De woongebieden laten immers o.a. openbare nutsvoorzieningen toe. Binnen de andere relevante aanduidingen is deze afwijkend.

Afwijking: (oranje aanduiding)



De geplande verplaatsing loopt verder ook door 'bufferzone', 'gebied voor dagrecreatie' en 'woonuitbreidingsgebied' volgens het gewestplan, waar ze in afwijkende bestemming ligt.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 9° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanleg, wijziging of uitbreiding van ondergrondse leidingen die voor het openbaar net bedoeld zijn, en voorzieningen voor het verzamelen en afvoeren van hemel-, oppervlakte- en afvalwater en de bijbehorende kleinschalige infrastructuur, zoals controlepunten, pomp- en overslagstations"

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

"het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen."

Doordat deze handelingen voorzien zijn in art. 3 §1 houden ze per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Conclusie:

De afwijking heeft een ruimtelijk beperkte impact. Het overige deel van deze stedenbouwkundige handeling onder 4.19 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.20 Tijdelijke parking Manuchar en heraanleg huidige parking



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk

- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones

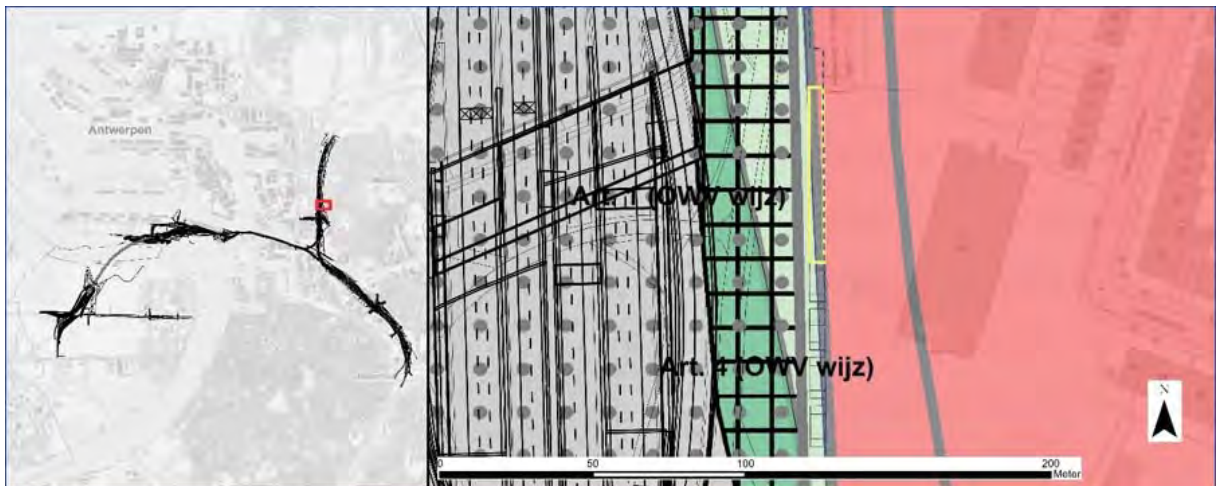
Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: verhardingen (parking)

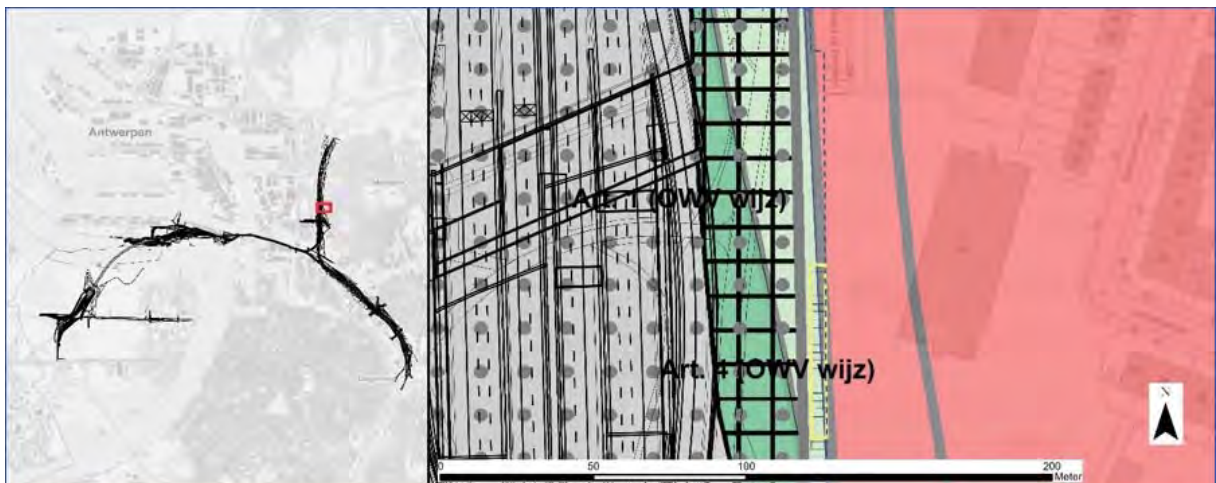
Ter hoogte van de bestaande parkeerplaatsen worden de Oude Schijnkoker en een Aquafinleiding verplaatst. Omwille hiervan dient de bestaande parking van Manuchar tijdelijk in te worden genomen als werfzone en dient een tijdelijke parking voor Manuchar voorzien te worden. De tijdelijke parkeerplaatsen bevinden zich in zowel de gewestplanbestemmingszone bufferzone, als woongebied. Het gedeelte gelegen in bufferzone betreft een afwijking op de voorschriften. Na de uitvoering van de leidingwerken wordt de parking terug verplaatst naar haar bestaande (en dan terug permanente) locatie.

Afwijking: (gele aanduiding)

Tijdelijk:



Permanent:



De bestaande vergunde parkeerstrook, die tijdens de werken opgebroken dient te worden, bevindt zich binnen dezelfde twee bestemmingscategorieën (nl. woongebied en bufferzone) als de tijdelijke parking.

Het betreft bijgevolg een verplaatsing van een bestaande strook met parkeerplaatsen voor een beperkte duur. Het aantal parkeerplaatsen blijft beperkt tot eenzelfde hoeveelheid (20

plaatsen). De tijdelijke parking sluit aan op de bestaande wegenis en infrastructuur. Er dient geen nieuwe toerit of in-/ uitrijzone te worden voorzien.

Met het ontwikkelen van deze tijdelijke parkeerstrook blijft er nog steeds voldoende ruimte voor de buffering tussen de verschillende bestemmingszones zoals voorzien in het gewestplan. De ruimtelijke draagkracht wordt niet overschreden.

De aanvrager motiveert deze afwijking op basis van art. 4.4.18. van de VCRO 'basisrechten voor zonevreemde constructies – herbouwen op een gewijzigde plaats'.

Dit artikel bepaalt:

"§ 1. De vigerende bestemmingsvoorschriften vormen op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het op een gewijzigde plaats herbouwen van een bestaande zonevreemde constructie, niet zijnde woningbouw, op voorwaarde dat voldaan is aan alle hiernavolgende vereisten :

1° voor het herbouwen is ten minste één van volgende oorzaken aanwijsbaar :

- a) de constructie is getroffen door een rooilijn,*
- b) de constructie bevindt zich in een achteruitbouwzone,*
- c) de verplaatsing volgt uit redenen van een goede ruimtelijke ordening, en wordt door de aanvrager uitdrukkelijk gemotiveerd vanuit een betere integratie in de omgeving, een betere terreinbezetting of een kwalitatief concept;*

2° ten minste één van volgende voorwaarden is vervuld :

- a) de herbouwde constructie krijgt dezelfde voorbouwlijn als de dichtstbijzijnde constructie,*
- b) de nieuwe toestand levert een betere plaatselijke aanleg op, en richt zich op de omgevende bebouwing of plaatselijk courante inplantingswijzen.*

Indien de herbouwingswerken betrekking hebben op projecten waarvoor een omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vereist is, gelden de mogelijkheden, vermeld in het eerste lid, slechts indien voldaan is aan beide hiernavolgende voorwaarden :

1° de opdrachtgever beschikt op het ogenblik van de vergunningsaanvraag over de voor een normale bedrijfsvoering noodzakelijke omgevingsvergunning;

2° de constructie werd in het jaar voorafgaand aan de vergunningsaanvraag daadwerkelijk uitgebaat.

§ 2. De mogelijkheden, vermeld in § 1, gelden niet in :

1° ruimtelijk kwetsbare gebieden, met uitzondering van parkgebieden;

2° recreatiegebieden, zijnde de als dusdanig door een plan van aanleg aangewezen gebieden, en de gebieden, geordend door een ruimtelijk uitvoeringsplan, die onder de categorie van gebiedsaanduiding « recreatie » sorteren."

Het betreft de verplaatsing van een behoorlijk vergunde constructie. De verplaatsing volgt uit redenen van een goede ruimtelijke ordening, nl. om de impact op het gebruiksgenot van de aanpalende functie (Manuchar) te minimaliseren tijdens de werken aan de Schijnkoker/Aquafinleiding. De herbouwde constructie krijgt dezelfde voorbouwlijn als de dichtstbijzijnde constructie, met name een gelijkaardige parkeerstrook met insteekparkings aan dezelfde kant van de weg, iets verder ten noorden op de Bergen op Zoomlaan.

Op een analoge wijze wordt de vergunbaarheid van de verplaatsing van de tijdelijke ligging terug naar de bestaande (en permanente) ligging (na uitvoering van de leidingwerken) gemotiveerd op basis van art. 4.4.18. van de VCRO 'basisrechten voor zonevreemde constructies – herbouwen op een gewijzigde plaats'.

Het betreft de verplaatsing van een op dat moment behoorlijk vergunde constructie. De verplaatsing volgt uit redenen van een goede ruimtelijke ordening, nl. eens de werken afgerond zijn, wordt de parking terug herplaatst naar de gekende ligging voor het bedrijf. De oorspronkelijke locatie is voor het bedrijf beter gelegen dan de tijdelijke ligging, omdat de parkeerplaatsen zich zo terug dicht bij de hoofdingang van het bedrijf situeren. De

herbouwde constructie krijgt dezelfde voorbouwlijn als de dichtstbijzijnde constructie, met name een gelijkaardige parkeerstrook met insteekparking aan dezelfde kant van de weg, iets verder ten noorden op de Bergen op Zoomlaan.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.20 voldoen aan de voorwaarden voorzien in de basisrechten voor zonevreemde constructies (art. 4.4.18 van de VCRO).

4.21 R1 & OKA: Groenendaallaan tot Lobroekdok, bovenbouw ten noorden van het Albertkanaal



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 9. Bufferzone
 - o Art. 16. Enkelvoudige leiding – overdruk
 - o Art. 17. Hoogspanningsleiding – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bufferzones
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, taluds, wandelpaden, fietspaden, traminfrastructuur, aanhorigheden bij de wegenis

Deze handelingen vallen:

- binnen de bufferzone van het gewestplan of binnen de bufferzone (art.9) GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. In zowel het gewestplan als het GRUP wordt de bufferzone beschreven als te bewaren in zijn staat of als in te richten als groene ruimte, om zo te dienen als overgangsgebied. De voorziene aanleg voldoet aan deze stedenbouwkundige voorschriften.
- binnen parkgebied (art. 4) volgens het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. De aanleg van de voorziene bovenbouw voldoet aan deze stedenbouwkundige voorschriften.

- binnen de zone voor wegeninfrastructuur (art. 1) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Gezien deze zone tevens alle werken, handelingen, en wijzigingen toelaat in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, is de voorziene aanleg hier eveneens conform. De hier gelegen vluchttrappenhuisjes en schouwen (gelegen zowel ten noorden als zuiden het verdiepte deel wegenis als op de kap Groenendaallaan) en vernieuwing van de traminfrastructuur zijn tevens conform het artikel.
- Langs het kanaal wordt het jaagpad (Vaartkaai) heraangelegd overeenkomstig de bestaande toestand en voor een deel bijkomend voorzien van een fietspad. Een fractie van het fietspad loopt door KMO-gebied volgens het gewestplan. De (heraanleg van) de bestaande weg voor autoverkeer en aanliggend fietspad - waarvan een fractie in KMO-gebied - zijn o.a. in functie van de bereikbaarheid van het kanaal en de bedrijven naast het kanaal. Het betreft geen hoofdverkeersweg. De (her)aanleg brengt de eigenlijke functie van de bufferzone als overgangszone tussen het kanaal en de KMO-zone (RWZI) niet in het gedrang. de aanleg is dus in overeenstemming met het gewestplanvoorschrift.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.21 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.22 R1 & OKA: bovenbouw ten zuiden van en verbreding van het Albertkanaal (bestaande spoorwegbrug tot aan Lobroekdok)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 9. Bufferzone
- Gewestplan Antwerpen
 - o Industriegebieden
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Bufferzones
 - o Gebieden voor dagrecreatie
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen
 - o Bestaande waterwegen
 - o Reservatiegebieden – overdruk

- o Aan te leggen hoofdverkeerswegen

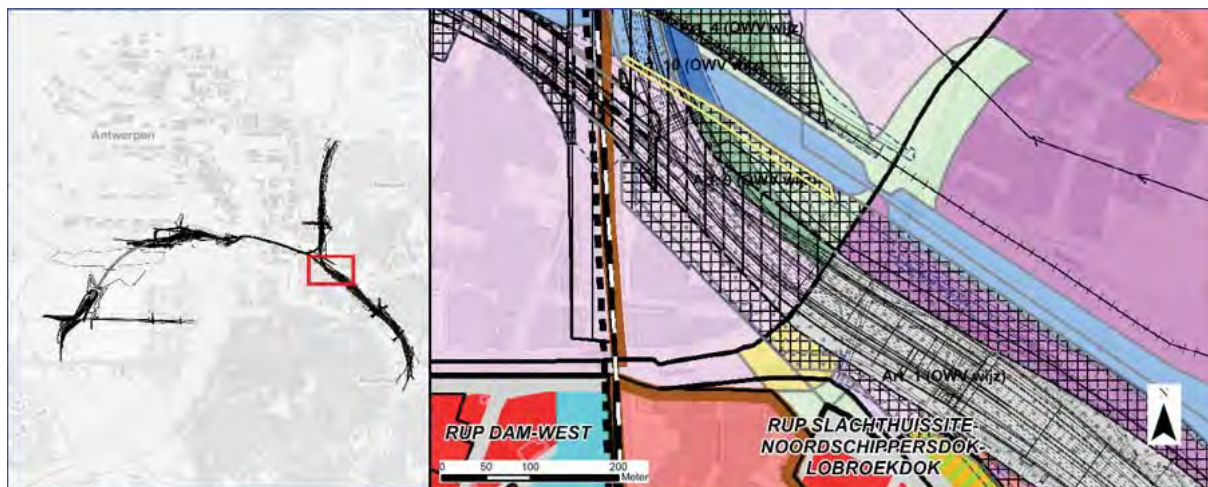
Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, werken aan waterlopen, schouw, aanhorigheden bij de wegenis

De bovenbouw (groenaanleg, (fiets)paden, lozingspunt LP5 (afvoer water van de wegenis op IJzerlaankanaal), twee schouwen, luchthapper, vluchtrappenhuisje, ...) worden integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP en is daarmee in overeenstemming. Het artikel bepaalt dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen; de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast; ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

Zowel aan de noord- als zuidkade worden kademuren opgebroken. Aan de noordkade worden deze herbouwd op dezelfde plaats, aan de zuidzijde vindt echter een verbreding van het kanaal plaats (strook met variërende breedte van ca. 20m). Deze verbreding bevindt zich in bufferzone en de gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen volgens het gewestplan en de bufferzone volgens het GRUP, qua grondkleur. De verplaatste kade betreft een afwijking op de voorschriften.

Afwijking: (gele aanduiding)



Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 3°, d) van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen”

Overeenkomstig dit artikel, motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De strook is gelegen tussen het bestaande Albertkanaal en het groengebied dat er op de overkapte R1 wordt aangelegd. Een buffering tussen het groengebied en het kanaal is niet nodig. Het betreft immers geen functies die ruimtelijk van elkaar gescheiden moeten worden.*
- *De verplaatsing van de kade sluit aan op de eerder gerealiseerde kades toen het kanaal werd verbreed. Door de verplaatsing van het resterend deel ‘oude’ kade krijgt het kanaal een continue breedte, wat het gebruik van het kanaal ten goede komt.*

- *De inname van de zone in afwijking betekent een verlies aan buffergebied over een breedte van ca. 20m parallel aan het kanaal. T.o.v. de resterende oppervlakte aan groenzone die wordt aangelegd op de overkapping van de OKA betreft een smalle strook. De inname heeft geen noemenswaardige impact op de oppervlakte en gebruiksmogelijkheden van het te realiseren groengebied op de overkapping”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- over een lengte van 300 à 310 m en een breedte van ca. 20m wordt het Albertkanaal verbreed

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de verplaatsing van de kade sluit aan op de eerder gerealiseerde kades toen het kanaal werd verbreed. Door de verplaatsing van het resterend deel ‘oude’ kade krijgt het kanaal een continue breedte, wat het gebruik van het kanaal ten goede komt.
- de inname van de zone in afwijking betekent een verlies aan buffergebied over een breedte van ca. 20m parallel aan het kanaal. T.o.v. de resterende oppervlakte aan groenzone die wordt aangelegd op de overkapping van de OKA betreft dit een smalle strook. De inname heeft geen noemenswaardige impact op de oppervlakte en gebruiksmogelijkheden van het te realiseren groengebied op de overkapping.
- de strook is gelegen tussen het bestaande Albertkanaal en het groengebied dat er op de overkapte R1 wordt aangelegd. Een buffering tussen het groengebied en het kanaal is niet nodig. Het betreft immers geen functies die ruimtelijk van elkaar gescheiden moeten worden.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.22 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.23 Dienstbouwwerk Lobroekpark (DBWLP)



- GRUP ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk

- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
 - o Reservatiegebieden – overdruk

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk ligt binnen art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, geldt volgens art. 2 een verbod om gebouwen en constructies op te richten andere dan deze noodzakelijk voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur. Gezien het dienstbouwwerk een constructie is die noodzakelijk is voor het goed functioneren van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur, is deze constructie conform de stedenbouwkundige voorschriften binnen dit gebied.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.23 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.1°	Transformatoren 2x 1.000 kVA
12.2.2°	Transformatoren 2x 2.000 kVA en 2x 3.150 kVA
12.3.1°	UPS 4x150.000VAh + 1x10.000VAh
15.1.2°	9 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens (samen met andere dienstbouwwerken meer dan 25 parkeerplaatsen)
16.3.2°b)	Koelinstallatie 45 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas 1.200 L

De vermelde activiteiten maken deel uit van de buitenaanleg van het dienstbouwwerk (de parkeerplaats) of zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk (de overige activiteiten).

Het dienstbouwwerk ligt binnen art. 2 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Overeenkomstig artikel 2 zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur in de vorm van één of meerdere tunnels en aanhorigheden.

De iioa is hiermee in overeenstemming.

Conclusie

De iioa onder 4.23 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.24 Dienstbouwwerk Schijnpoort (DBWS)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor weginfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor stedelijke ontwikkeling

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk betreft een aanhorigheid van de weginfrastructuur en wordt deels voorzien in het 'gebied voor weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Volgens art. 1 is dit gebied bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden. Het gedeelte binnen deze zonering is dus conform.

Een gedeelte van het dienstbouwwerk bevindt zich binnen gebied voor stedelijke ontwikkeling van het gewestplan. Dit gebied is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving.

Er wordt een park aangelegd dat een rol speelt in de multifunctionele stedelijke omgeving. Het dienstbouwwerk wordt geïncorporeerd in de volledige parkaanleg op deze plek. Het dienstbouwwerk wordt d.m.v. de omgevingsaanleg en materiaalgebruik geïncorporeerd in dit park, als onderdeel van een geheel van (eveneens zone-eigen) technische constructies (luchthapper, schouw). De bovengrondse constructie van het dienstbouwwerk is zo gering mogelijk van omvang gehouden. Het dienstbouwwerk wordt grotendeels afgewerkt met een mat geglazuurde groene baksteen, de overige delen met aluminium groene lamellen (behoudens schrijnwerk ed.) opdat het optimaal zou integreren in de nieuwe stadsnatuur.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.24 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.2°	Transformatoren 2x2500kVA + 2x2000kVA
12.3.1°	UPS 2x150.000VAh + 1x10.000VAh
15.1.2°	6 parkeerplaatsen voor niet-personenwagens (samen met andere dienstbouwwerken meer dan 25 parkeerplaatsen)
16.3.2°b)	Koelinstallatie 45 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas 1.200 L

De vermelde activiteiten maken deel uit van de buitenaanleg van het dienstbouwwerk (de parkeerplaatsen) of zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk (de overige activiteiten).

Het dienstbouwwerk deels voorzien in het 'gebied voor weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Volgens art. 1 is dit gebied bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden en zijn alle handelingen voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing

van waterweginfrastructuur en aanhorigheden toegelaten. De iioa is hiermee in overeenstemming.

Een gedeelte van het dienstbouwwerk bevindt zich binnen gebied voor stedelijke ontwikkeling van het gewestplan. Dit gebied is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving. De iioa is hiermee in overeenstemming.

Conclusie:

De iioa onder 4.24 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.25 R1 tussen OKA en Schijnpoort: hoofdwegennet



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0: Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'
 - o Art. 0: Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1: Gebied voor weginfrastructuur
 - o Art. 5: Werfzone
- Gewestplan
 - o Industriegebied
 - o Gebied voor stedelijke ontwikkeling

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (tunnel en verdiepte ligging), groutankers, polderwanden, waterkelders, aanhorigheden bij de wegenis

Het hoofdwegennet tussen de OKA en Schijnpoort wordt integraal voorzien binnen zone 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'. De aanleg is aldus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van art. 1.

Lokaal worden ook groutankers geplaatst. Deze bevinden zich volledig binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur en geluids- en luchtbuffering toe. De groutankers zijn in deze zone dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

In deze zone bevinden zich (aan noordzijde) ook polderwanden die zich buiten art. 1 bevinden, maar nog binnen art. 0. Er op gelet dat art. 0 ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van

de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur toelaat, zijn deze in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.25 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

- 3.4.2° Lozen bedrijfsafvalwater
- 17.3.6.2°b) Opslag blusadditief
- 53.4.1° Polderconstructie
- 60.2° Te dempen zones

Het lozen van bedrijfsafvalwater houdt verband met lekdebieten van polderconstructies en bedrijfsafvalwater van de dienstbouwwerken. In de Schijnpooortunnel (overkapping Sportpaleis) wordt schuimblusmiddel opgeslagen. Deze inrichtingen maken integraal deel uit van de wegeniswerken en aanhorigheden. Delen van het Lobroekdok dienen gedempt te worden om de realisatie van het hoofdwegennet mogelijk te maken.

Het hoofdwegennet tussen de OKA en Schijnpooort wordt integraal voorzien binnen het Gebied voor wegeninfrastructuur (art. 1) van het 'GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' waarin alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze wegeninfrastructuur en aanhorigheden. De iioa is hieraan conform.

Conclusie:

De iioa onder 4.25 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.26 R1 tussen OKA en Schijnpooort: bovenbouw ten zuiden van de verdiepte R1



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebied voor stedelijke ontwikkeling

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, aanhorigheden bij de wegenis, werken aan waterlopen (lozingspunten)

Een deel van de bovenbouw (groenaanleg, paden, noodtrappen ...) valt binnen art. 1 'zone weginfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Gezien deze zone tevens alle werken, handelingen en wijzigingen toelaat in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, is de voorziene aanleg hier conform.

Een deel van de bovenbouw (groenaanleg, paden, vlonders, ...) valt binnen het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' volgens het gewestplan. Het Lobroekdok zal deels worden omgevormd tot een Lobroekpark met het niet-gedempte deel van het Lobroekdok als waterpartij. Dit geeft uitvoering aan de bestemming als gebied voor stedelijke ontwikkeling. Het park zal immers een belangrijke toevoeging zijn voor de woonomgevingskwaliteit in stedelijk gebied en vooral in de aanpalende wijk Dam (Slachthuiswijk) een noodzakelijke herontwikkeling en opwaardering van stedelijk weefsel bewerkstelligen.

De meest oostelijke vluchttrap valt grotendeels binnen art. 1 van het GRUP, het begin van de trap valt in 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' van het gewestplan. De hele trap valt echter ook binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel stelt dat de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten toegelaten is, alsook dus de constructie van een vluchttrap.

Het geheel van de bovenbouw wordt integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP Oosterweelverbinding - wijziging, waarbinnen deze handelingen toegelaten zijn. Binnen art. 0 bevinden zich tevens lozingspunten LP6a en LP6b (lozing water wegenis en dienstbouwwerk naar het Lobroekdok). Er op gelet dat het artikel ook de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toelaat, zijn deze conform de bestemming.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.26 zijn overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.27 R1 tussen OKA en Schijnpoot: bovenbouw ten noorden van de verdiepte R1



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'

- o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- o Art. 5. Werfzone – overdruk
- o Art. 7. Industriegebied
- Gewestplan Antwerpen
 - o Industriegebieden

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, aanhorigheden bij de wegenis, werken aan waterlopen

De bovenbouw (groenaanleg, (fiets)paden, ...) worden integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP en is daarmee in overeenstemming. Het artikel bepaalt dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op behoud en realisatie van de ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast, ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten. De werken worden bovendien voorzien met het oog op een verbeterde inrichting en ontsluiting van het onderliggende industriegebied volgens het GRUP en het gewestplan. Aldus zijn de werken ook conform deze voorschriften.

De werken omvatten eveneens het openleggen van een bestaande kokerconstructie ten westen van het Sportpaleis. Het betreft enkel het openleggen van delen van de waterloop. De waterloop zelf blijft onaangeroerd. Dit betreft dus een element van landschappelijke inrichting en dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.27 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.28 R1 tussen OKA en Schijnpoort: bovenbouw t.h.v. de overkapping aan het Sportpaleis



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'

- o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- o Art. 5. Werfzone – overdruk
- GRUP ‘Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving Sportpaleis’
 - o Art. 1. Gebied voor stedelijke activiteiten
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, wandelpaden, fietspaden, verhardingen, schouwen, aanhorigheden bij de wegenis

De bovenbouw (groenaanleg, (fiets)paden, 4 luchthoppers, 2 schouwen, verhardingen, ...) wordt integraal voorzien binnen art. 0 ‘zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur’ van het GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’ en is daarmee in overeenstemming. Het artikel bepaalt dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op behoud en realisatie van de ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast, ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.28 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.29 Schijnpoort: onderliggend wegennet



- GRUP ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur

- o Art. 5. Werfzone – overdruk
- o Art. 11. Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen
- GRUP ‘Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving Sportpaleis’
 - o Art. 1 Gebied voor stedelijke activiteiten
- Gewestplan Antwerpen
 - o Woongebieden met bruine omranding “stedelijke agglomeratie” (Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen)
 - o Bufferzones
 - o Gebieden voor dagrecreatie
 - o Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen
 - o Bestaande hoofdverkeerswegen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis, voetpaden, wandelpaden, verharding, traminfrastructuur

De aanleg van een nieuw hoofdwegennet brengt noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegnnet met zich mee. In deze zone betreft dit specifiek het knooppunt parallelweg R1 x Bisschoppenhoflaan (Van der Delftstraat tot R1) x Schijnpoortweg (Van der Delftstraat tot Noordersingel). Het betreft zowel aanpassingen aan de bestaande autowegen, als aan de fiets- en voetpaden, het begeleidende groen en vernieuwing van de traminfrastructuur. De ongelijkvloerse kruising met de verdiepte R1 wordt op een overkapping op maaiveldniveau aangelegd. Het kruispunt Bisschoppenhoflaan x Schijnpoortweg zelf omvat geen rechtstreekse aansluiting op de R1 meer. Deze wordt verderop naar het zuiden voorzien (aan het aansluitingscomplex Schijnpoort). Via een parallelweg aan de oostzijde van de R1 en de Noordersingel is het nieuwe aansluitingscomplex toch verbonden met de Schijnpoortweg / Bisschoppenhoflaan. De herinrichting van het kruispunt Bisschoppenhoflaan x Schijnpoortweg voorziet wel een aansluiting van de fietspaden langsheen de Schijnpoortweg en de Bisschoppenhoflaan op het ringfietspad.

De wegenis voor autoverkeer met fietspaden en de vernieuwing van de traminfrastructuur valt binnen de gewestplanaanduidingen ‘bufferzone’, ‘gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut’ en ‘woongebied’ (ten noorden van de R1) of de ‘gebieden voor dagrecreatie’ en de ‘gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’ (ten zuiden van de R1). Telkens wordt in overdruk de lijnaanduiding ‘bestaande hoofdverkeerswegen’ eveneens vermeld op het gewestplan. De voorziene werken situeren zich binnen de zate van de bestaande wegenis (waarbinnen tevens ook de huidige en nieuwe traminfrastructuur vallen) en respecteren het tracé zoals aangeduid door overdruk ‘bestaande hoofdverkeerswegen’. Bovendien zijn de werken i.f.v. een verbeterde inrichting en bereikbaarheid van de in grondkleur aangeduide bestemmingen. Bijgevolg zijn de werken in overeenstemming met het gewestplan.

Een beperkt deel van de wegenis voor autoverkeer met fietspaden (o.a. ook het fietspad van het Sportpaleis tot aan de Noordersingel en delen van de fietspasserelle) valt binnen art. 1 van het GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’, bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden. Ook de werken in dit gedeelte zijn conform.

Delen van de fiets- en voetpaden doorkruisen de bestemmingszone ‘art. 1 gebied voor stedelijke activiteiten’ van het GRUP ‘Sportpaleis’. Dit gebied is bestemd voor wonen, horeca, kantoren en diensten, socio-culturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen. Dit artikel van het GRUP ‘Sportpaleis’ stelt dat alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten, voor zover ze qua schaal en ruimtelijke impact verenigbaar zijn met de omgeving. Gezien de werken de vervanging en verbetering van een fietspad betreffen dat reeds zijn nut vervulde voor de gerealiseerde bestemming (met name twee evenementenhallen), zijn de werken in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Delen van de fiets- en voetpaden (incl. delen van de passerelle) doorkruisen het 'gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen' (art. 11) van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' en zijn bijgevolg eveneens conform.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.29 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.30 Dienstbouwwerk Energie (DBWE)



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk Energie heeft betrekking op de aanleg en het functioneren van de wegeninfrastructuur en haar aanhorigheden zoals toegelaten conform art. 1 van het GRUP.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.30 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

12.2.1°	Transformator 1x400kVA
12.3.1°	UPS 1x25.000VAh + 1x10.000VAh
16.3.2°b)	Koelinstallatie 7,5 kW
17.1.2.1.2°	Opslag van blusgas 500 L

De vermelde activiteiten zitten vervat binnen in het dienstbouwwerk

Het dienstbouwwerk wordt integraal voorzien binnen het Gebied voor wegeninfrastructuur (art. 1) van het 'GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' waarin alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze wegeninfrastructuur en aanhorigheden. De iioa is hieraan conform.

Conclusie:

De iioa onder 4.30 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.31 R1: aansluitingscomplex Schijnpoortweg tot bestaand aansluitingscomplex R1 x E313: hoofdwegennet



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor weginfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone
- Gewestplan Antwerpen (enkel uiteinden groutankers)
 - o Parkgebieden
- BPA 'Deurne Dorp' (enkel uiteinden groutankers)
 - o Art. 15: Zone voor parkgebied

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: autosnelweg (tunnel en verdiepte ligging), waterkelders, groutankers

De vernieuwde en verdiepte R1 van Schijnpoort (Sportpaleis) tot aan de aansluiting met de E313 ligt volledig binnen art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' (behoudens de uiteinden van de groutankers), hetgeen bestemd is voor weginfrastructuur en aanhorigheden. De aanleg is aldus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Ter realisatie van de ondergrondse weginfrastructuur worden in dit gedeelte groutankers geplaatst. Deze bevinden zich in deze zone quasi volledig (voor de gehele lengte) binnen art. 0. 'Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur' van het GRUP. Dit artikel staat de realisatie van ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur toe.

Afwijking: groutankers

Op één locatie bevinden de uiteinden van enkele ankers zich echter buiten art. 0. Op deze plek vormt dit een afwijking op de voorschriften (BPA Deurne Dorp - zone voor parkgebied).

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §2, 4° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

"de aanhorigheden en kunstwerken bij lijninfrastructuren"

of artikel 3, §2, 3° c) van hetzelfde besluit:

“de wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit wijziging of uitbreiding gedefinieerd wordt als:

“het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen.”

Overeenkomstig dit artikel 3, §2, 3° c), motiveert de aanvrager in zijn vergunningsaanvraag waarom deze afwijking een ruimtelijk beperkte impact heeft als volgt:

- *“De groutankers bevinden zich ondergronds, op aanzienlijke diepte (van 9m25 tot 14m41 diepte eens buiten art. 0). Ze worden vanuit de tunnel of sleuf geboord, waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt.*
- *De ankers bevinden zich volledig onder openbaar domein of domein in eigendom van BAM.*
- *Ter hoogte van het ruimtelijk kwetsbaar gebied wordt de bovenliggende natuurbestemming gerealiseerd. De aanwezigheid van de ankers heeft geen impact op het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden.”*

Beoordeling of door deze handeling de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschreden wordt:

Aard en omvang:

- de ankers bevinden zich volledig ondergronds waardoor er geen verstoring van het maaiveld optreedt;

Ruimtelijk bereik van de effecten:

- de ankers bevinden zich volledig onder openbaar domein of domein in eigendom van BAM.
- door hun ondergrondse ligging worden de realisatiemogelijkheden van de bovenliggende bestemmingen (parkgebied) niet beïnvloed.

Conclusie:

Het ruimtelijk bereik van de afwijking is zeer beperkt en de afwijking heeft geen impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden.

Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.31 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.32 Parallelweg R1, van Schijnpoort tot aansluitingscomplex Schijnpoortweg



- GRUP ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP ‘Oosterweelverbinding - wijziging’

- o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
- o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis

De nieuwe parallelweg ligt volledig binnen art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging', hetgeen bestemd is voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.32 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.33 Aansluitingscomplex Schijnpoortweg en aansluiting met Noordersingel: wegenis



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
- BPA nr. 43 Noordersingel
 - o Art. 4 Openbaar domein
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: wegenis

Het nieuwe aansluitingscomplex en de aansluiting met Noordersingel liggen quasi volledig binnen art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging', hetgeen bestemd is voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden. De aanleg is aldus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften. Een fractie van het fietspad ligt binnen de gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen vanwege het gewestplan. Aangezien een openbaar fietspad een openbare nutsvoorziening betreft, is deze hier in overeenstemming met het gewestplanvoorschrift. Een fractie van het fietspad is gelegen binnen het openbaar domein volgens het BPA. Ook dit deeltje is in overeenstemming met het stedenbouwkundig voorschrift.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handeling onder 4.33 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.34 R1 van aansluitingscomplex Schijnpoortweg tot bestaand aansluitingscomplex R1 x E313: bovenbouw ten oosten van R1



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 4 Parkgebied
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
 - o Art. 8. Gebied voor dagrecreatie
 - o Art. 11. Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen
- PRUP Rivierenhof:
 - o Art. 2 Parkgebied: sport
- BPA Deurne-Dorp
 - o Art. 4.2 Zone voor voetwegen
 - o Art. 15 Zone voor parkgebied
- Gewestplan Antwerpen
 - o Parkgebieden
 - o Gebieden voor dagrecreatie
 - o Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, werken aan waterlopen (lozingspunten), fietspaden, wandelpaden aanhorigheden bij de wegenis

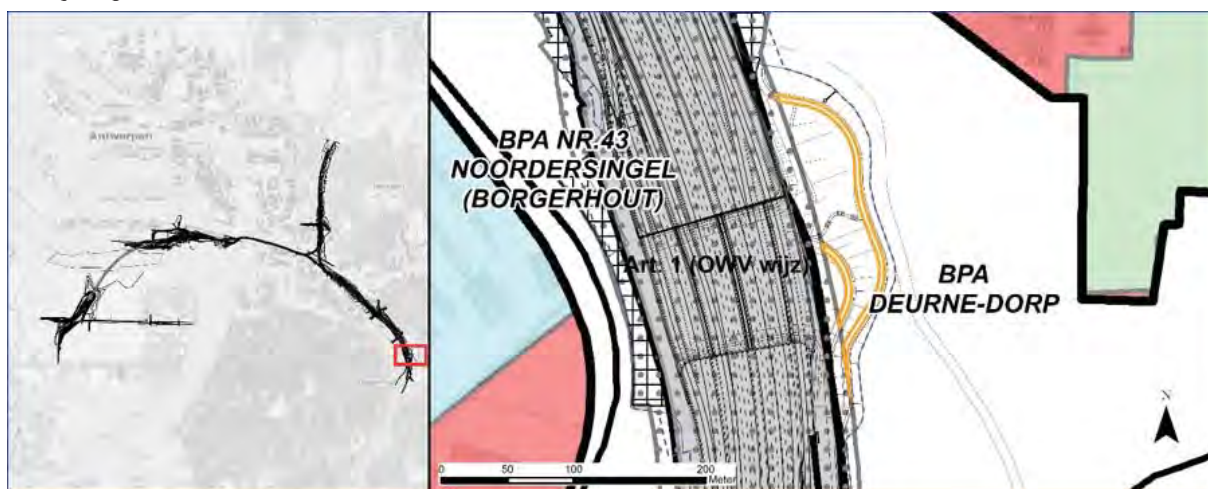
De bovenbouw ten oosten van de R1 (groenaanleg, kap Hof Ter Loo, vluchtrampen, lozingspunten (LP9a en LP9b, beide in functie van hemelwaterafvoer van wegenis), (fiets)paden, verhardingen, ...) wordt zo goed als integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' en is voor dat deel daarmee in overeenstemming. Het artikel bepaalt dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het

oog op behoud en realisatie van de ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast, ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

De overkapping van de R1 ter hoogte van 'Hof Ter Loo / Trix' valt zelf binnen art. 1 van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging' en is dus conform.

De helling aan oostzijde (als aanzet naar deze overkapping) valt binnen art. 15 van het BPA Deurne-Dorp (zone voor parkgebied), maar niet binnen het GRUP. Deze zone dient ingericht te worden als park. De parkinrichting op zich is hier dus conform het BPA. De voorziene aanleg van een fietspad echter niet.

Afwijking: (oranje aanduiding)



Het BPA stelt dat wandelpaden en onderhoudswegen in het parkgebied mogen aangelegd worden in functie van passieve recreatie of het onderhoud van de zone. Deze paden moeten aangelegd worden in natuurlijke, zachte of halfverharde waterdoorlatende materialen. Bij de aanleg moet rekening gehouden worden met natuurlijke gegevens zoals reliëf, aanwezige bomen, grachten, ... Er op gelet dat het aangevraagde fietspad een fietspad met een verbindende functie is (het ringfietspad) en dus geen recreatief wandelpad of onderhoudsweg is en dat het niet in natuurlijke, zachte of halfverharde waterdoorlatende materialen zal worden aangelegd, betreft de aanleg een afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 1° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker”.

Doordat deze handelingen voorzien zijn in art. 3 §1 houden ze per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Conclusie:

De afwijking heeft een ruimtelijk beperkte impact. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.34 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

3.4.2°	Lozen bedrijfsafvalwater
53.4.1°	Polderconstructie

Het lozen van bedrijfsafvalwater houdt verband met lekdebieten van polderconstructies en bedrijfsafvalwater van de dienstbouwwerken. Deze inrichtingen maken integraal deel uit van de wegeniswerken en aanhorigheden.

De constructies worden zo goed als integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'. Artikel 0 van dit GRUP voorziet dat werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast. De aangevraagde iioa beantwoordt hieraan.

Zoals hoger aangegeven is een deel van de constructie strijdig met het stedenbouwkundig voorschrift voorzien in art. 15 van het BPA Deurne-Dorp (zone voor parkgebied). Overeenkomstig artikel 5.6.7 van de VCRO kan de iioa gunstig geadviseerd worden in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat:

- zoals hoger aangegeven, de constructie stedenbouwkundig vergunbaar is;
- door deze iioa's, de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de vastgestelde verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort, zoals hoger aangegeven.

Het bovenvernoemde parkgebied komt niet voor in het 'besluit geen toepassing art. 5.6.7 voor IIOA'.

Conclusie:

De iioa onder 4.34 kan gunstig geadviseerd worden deels op basis van artikel 5.6.7 van de VCRO en deels omwille van de overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.35 R1 van aansluitingscomplex Schijnpoortweg tot bestaand aansluitingscomplex R1 x E313: bovenbouw ten westen van R1



- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- GRUP 'Oosterweelverbinding - wijziging'
 - o Art. 0. Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur – overdruk
 - o Art. 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
 - o Art. 5. Werfzone – overdruk
- BPA nr. 43 Noordersingel
 - o Art. 3 Groenzone
 - o Bouwvrije strook – overdruk

- o Leidingstraat – overdruk
- Gewestplan Antwerpen
 - o Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: groenzones, fietspaden, wandelpaden, aanhorigheden bij de wegenis

De bovenbouw ten westen van de R1 (groenaanleg, vluchttreppen, kap Hof Ter Loo) wordt integraal voorzien binnen art. 0 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' van het GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging' en is daarmee in overeenstemming. Het artikel bepaalt dat o.a. alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en alle ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op behoud en realisatie van de ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast, ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de wegeninfrastructuur en geluids- en luchtbuffering en de realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

Conclusie:

De stedenbouwkundige handelingen onder 4.35 zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

4.36 Tijdelijk bufferbekken en tijdelijke uitstroomconstructie T-LP15



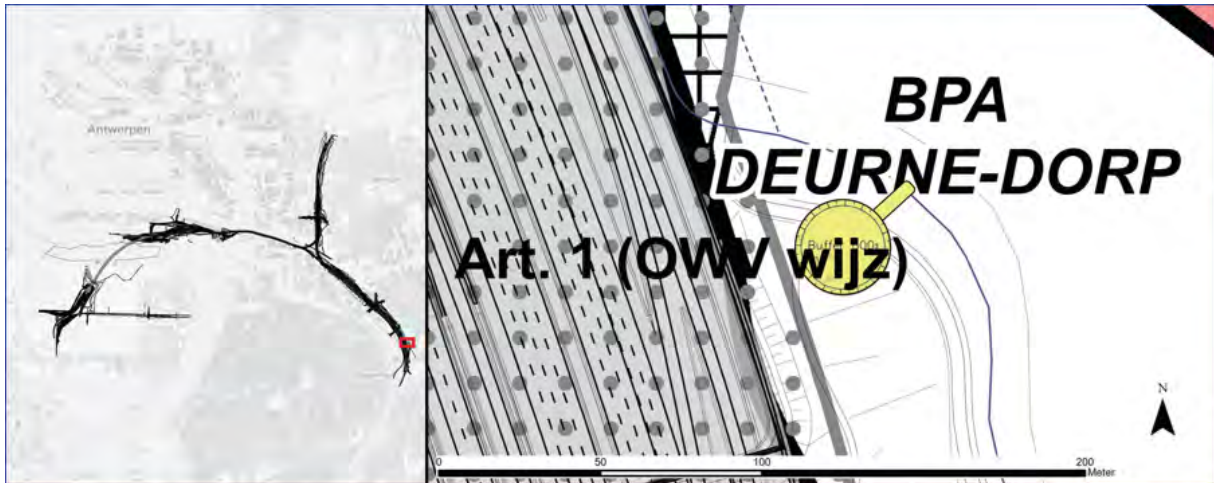
- GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'
 - o Art. 0. Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen – overdruk
- BPA 'Deurne Dorp'
 - o Art. 15 Zone voor parkgebied

Verenigbaarheid van de SH met de stedenbouwkundige voorschriften

Handeling: werken aan waterlopen (uitstroomconstructie)

In functie van de afwatering van de tijdelijke R1 Oost wordt een tijdelijk bufferbekken met uitstroom op het Groot Schijn aangelegd. De tijdelijke uitstroomconstructie wordt enkel gerealiseerd ten behoeve van de tijdelijke R1. Nadat deze niet langer nodig is, wordt de tijdelijke uitstroomconstructie verwijderd. De buffer- en uitstroomconstructies zijn gelegen binnen de zone voor parkgebied van BPA Deurne-Dorp.

Afwijking: (gele aanduiding)



De zone voor parkgebied van BPA Deurne-Dorp laat enkel de inrichting van parkgebied toe, waaronder het optrekken van vaste constructies ten behoeve van het onderhoud en ecologische en waterhuishoudkundige aspecten van het Schijn. Hoewel de lozing wel gebeurt in het Schijn, staat ze in functie van de tijdelijke R1 en niet in functie van het Schijn zelf, de constructie is dus in afwijking van de voorschriften.

Deze afwijking wordt gevraagd in toepassing van art. 3, §1, 10° van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de handelingen van algemeen belang:

“de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuur en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers”

en waarbij overeenkomstig art. 1/1-5° van dit besluit bufferbekken gedefinieerd wordt als:

“bufferbekken : reservoir dat gebruikt wordt voor het vasthouden en vertraagd afvoeren van water bovenstrooms voor het in de waterloop of waterweg terechtkomt of hergebruikt wordt;

Doordat deze handelingen voorzien zijn in art. 3 §1 houden ze per definitie in dat deze handelingen een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Conclusie:

De afwijking heeft een ruimtelijk beperkte impact. Het overige deel van de stedenbouwkundige handelingen onder 4.36 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

5. Noordelijk insteekdok

5.1 Noordelijk Insteekdok

- GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving'
 - o Art. 6: Zone voor waterwegeninfrastructuur

Verenigbaarheid van de iioa met de stedenbouwkundige voorschriften

Rubriek:

63.2° tussentijdse opslag baggerspecie

Het Noordelijk insteekdok zal als tijdelijke stockageplaats gebruikt worden voor baggerspecie die later hergebruikt wordt. Hiertoe zal bij aanvang van de werken eerst een grond dam onder water aangelegd worden, opdat de te stockeren zanden niet zouden mengen met het aanwezige slib. Te allen tijde wordt bij de stockageactiviteit een vaardiepte van 9m gevrijwaard, opdat de omliggende bedrijven bereikbaar zouden blijven. Nadat deze stockagecapaciteit onnodig is geworden, wordt het dok teruggebracht naar bestaande situatie, met uitzondering van het slibdepot.

De stockage van de gronden zal gebeuren binnen art. 6 'zone voor waterwegeninfrastructuur' van het GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving'. Binnen het artikel zijn alle werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig en/of nuttig zijn voor het functioneren van de waterwegeninfrastructuur toegelaten. Bovendien is het bergen van baggerspecie in onderwatercellen toegelaten. Het betreft hier de berging van baggerspecie die vrijkomt bij de baggerwerken voor de zinksleuf voor de Scheldetunnel en de tijdelijke vaargeul in de Schelde ter hoogte van de Scheldetunnel. Deze berging gebeurt onder het wateroppervlak (onderwatercel). Dit is dus in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

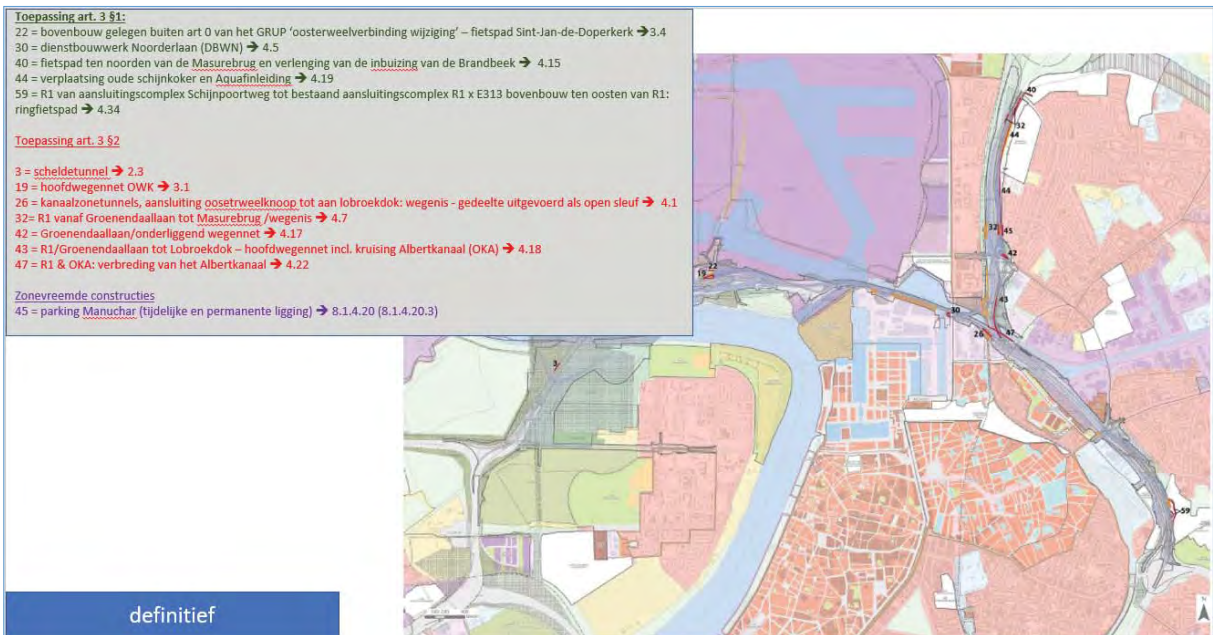
Conclusie:

De iioa onder 5.1 is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

Algemene conclusie overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften:

In bovenstaande toetsing aan de stedenbouwkundige voorschriften werd herhaaldelijk gebruik gemaakt van afwijkingsregels van de stedenbouwkundige voorschriften.

Op onderstaande figuren wordt de omvang van deze afwijkingen aangeduid, zowel in de definitieve toestand als de tijdelijke toestand.



Daaruit blijkt dat de gevraagde stedenbouwkundige handelingen veelal in overeenstemming zijn met de op de plek geldende stedenbouwkundige voorschriften en de ruimtelijke impact van de gevraagde afwijkingen beperkt is, zoals hoger aangetoond.

Deze afwijkingen zijn voornamelijk een gevolg van de technische uitwerking van het ontwerp (na goedkeuring van het GRUP) en de aanpassingen van het ontwerp ingevolge de inspraak van de burgerbewegingen.

VERENIGBAARHEID VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE HANDELINGEN MET DE VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Overeenstemming van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften uit de gewestelijke verordeningen

Op de aanvraag zijn de volgende gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende de vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater

De verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater bevat:

- bepalingen omtrent de scheiding van hemelwater en afvalwater;
- bepalingen omtrent het verplicht minimaal hergebruik van niet-verontreinigd hemelwater;
- minimaal na te leven voorschriften voor de infiltratie, buffering en lozing van niet-verontreinigd hemelwater afkomstig van verhardingen en overdekte constructies.

De aanvraag betreft de aanleg van weginfrastructuur met aanhorigheden en technische voorzieningen zoals dienstbouwwerken, schouwen, waterkelders, toegangen tot voorzieningen, e.d. en terreinaanlegwerken.

De aanvraag omvat geen stedenbouwkundig vergunningsplichtige handelingen (nieuwbouw of herbouw van gebouwen) waarvoor de plaatsing van een hemelwaterput verplicht is.

Volgende elementen vallen onder de stedenbouwkundige verordening hemelwater voor wat betreft het voorzien van infiltratievoorzieningen:

- dienstbouwwerken ($> 40 \text{ m}^2$ dakoppervlakte)
- verhardingen ($> 40 \text{ m}^2$) die niet tot het openbaar domein behoren; het betreft in deze vergunningsaanvraag de tijdelijke en permanente parking TPA en de tijdelijke en permanente parking Manuchar. De vloeistofdichte verhardingen bij de dienstbouwwerken zijn mee aangesloten op de afwateringsvoorzieningen bij de dienstbouwwerken.

Betreffende de dienstbouwwerken:

De dienstbouwwerken die deel uitmaken van de tunnelinfrastructuur worden waar mogelijk geïntegreerd in de landschapsaanleg door middel van groene taluds. Alle dienstbouwwerken zullen grotendeels voorzien worden van een groendak. Het hemelwater valt dus neer op een groendak, behoudens een te verwaarlozen zone voor technische installaties. Deze groendaken voldoen aan de eis voor groendaken volgens artikel 1 van dit besluit, m.n. beschikken over een buffervolume van minimaal 35 liter per vierkante meter.

Voor het dienstbouwwerk Energie wordt een afwijking aangevraagd op het verplicht voorzien van een infiltratievoorziening. Infiltratie blijkt op deze locatie niet mogelijk omdat de grondwaterstand tot net onder het maaiveldniveau reikt. Het hemelwater dat op het dienstbouwwerk valt, zal voornamelijk opgenomen worden door het groendak. Er wordt wel een buffervoorziening aangelegd om het afstromende hemelwater van het groendak vertraagd te kunnen afvoeren.

Omwille van de hoge grondwaterstand wordt deze afwijking toegestaan, in toepassing van art. 13 van het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Voor de overige dienstbouwwerken worden infiltratievoorzieningen geplaatst die conform de geldende regelgeving voldoende gedimensioneerd zijn. Hierin zijn ook de vloeistofdichte verhardingen bij de dienstbouwwerken meegerekend. De overige verhardingen rondom de dienstbouwwerken (dienstparkings, brandweeropstelplaats e.d.) zijn ofwel uitgewerkt in waterdoorlatende materialen, ofwel wateren ze af naar de zijberm waar het water naast de verharding kan infiltreren in de bodem.

Aquafin (i.s.m. Water-link) heeft op 6 juli 2020 hydraulische adviezen overgemaakt met betrekking tot de dienstbouwwerken Energie, Groenendaallaan, Lobroekpark, Noorderlaan, Scheldetunnel LO en Schijnpoort. Aquafin is akkoord met de dimensionering van de infiltratievoorzieningen voor de dienstbouwwerken Groenendaallaan, Lobroekpark, Noorderlaan, Scheldetunnel LO en Schijnpoort, evenals met het concept van de buffervoorziening voor het dienstbouwwerk Energie.

Naar aanleiding van bijkomende toelichtingen werd voor de adviezen met betrekking tot Dienstbouwwerk Lobroekpark, Dienstbouwwerk Noorderlaan, Dienstbouwwerk Schijnpoort en Dienstbouwwerk Groenendaallaan een addendum opgemaakt en overgemaakt op 21 augustus 2020. Wat betreft de hemelwateropvang wordt hierin bevestigd dat:

- Het hemelwater van het groendak van het dienstbouwwerk Groenendaallaan wordt aangesloten op de gracht van de overstortconstructie van de gemengde riolering welke zal werken als infiltratievoorziening.
- De afwatering van dienstbouwwerk Lobroekpark en dienstbouwwerk Noorderlaan, alsook de overloop van de hemelwaterput van het groendak van dienstbouwwerk Lobroekpark wordt aangesloten op het gemengde rioleringsstelsel van Steenborgerweert (via een nieuw aan te leggen DWA-leiding in de Bredastraat).
- Het dienstbouwwerk Schijnpoort is voorzien van een groendak. De afvoerleiding van het dak van het dienstbouwwerk wordt aangesloten op een infiltratieput. De overloop van de infiltratieput wordt aangesloten naar het lozingspunt 6b.

Op basis van deze evaluaties kan gesteld worden dat voor de dienstbouwwerken er voldaan is aan de stedenbouwkundige verordening hemelwater.

De voorwaarden van Aquafin worden verder besproken onder de titel 'Adviezen' van deze vergunning.

Betreffende de verhardingen:

De aanvraag omvat daarnaast ook verhardingen ($> 40\text{m}^2$), niet behorende tot het openbaar domein, waarvoor de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor wat betreft het voorzien van infiltratievoorzieningen van toepassing zijn. Het betreft in deze vergunningsaanvraag de tijdelijke en permanente parking TPA, en de tijdelijke en permanente parking Manuchar.

De tijdelijke parking TPA bevindt zich ten zuiden van de Scheldelaan, ter hoogte van de gebouwen van het bedrijf TPA. De tijdelijke parkeerplaatsen voor personenwagens (ca. 119 parkeerplaatsen) zullen aangelegd worden met waterdoorlatende verhardingen (steenslag) waarbij infiltratie in de bodem kan plaatsvinden. De voetpaden en bermen worden uitgevoerd in waterdoorlatende betonstraatstenen. Het hemelwater afkomstig van deze verhardingen kan op natuurlijke wijze naast of door de verharde oppervlakte op eigen terrein in de bodem infiltreren, zodat de gewestelijke hemelwaterverordening hierop niet van toepassing is. De keerlus, incl. opstelplaats voor 2 vrachtwagens (in asfalt) wordt beschouwd als openbaar domein (tijdelijk stuk Scheldelaan) en valt daarom niet onder de toepassing van de hemelwaterverordening.

Na afloop van de werkzaamheden wordt deze tijdelijke parking verwijderd. Ten noorden van de Scheldelaan zal een permanente parking aangelegd worden in asfalt (ca. 120 parkeerplaatsen voor werknemers van TPA). De wandelpaden tussen de parkeerplaatsen worden aangelegd met waterdoorlatende betonstraatstenen. De nieuw aan te leggen verharde oppervlakte bedraagt 4.520 m². Met de voorziene aanleg van een infiltratievoorziening met een inhoud van 113.000 liter en een oppervlakte van 185 m² wordt voldaan aan de verplichtingen van de hemelwaterverordening. Omwille van plaatsgebrek is het niet mogelijk om een bovengrondse, open infiltratievoorziening uit te bouwen. Er is geopteerd voor de aanleg van infiltratieleidingen, zoals werd toegelicht in de infiltratienota. De infiltratieleiding staat op de rioleringsplannen ingetekend.

Om de tijdelijke inname van parkeerplaatsen aan het bedrijf Manuchar tijdens de werken aan de Oude Schijnkoker te compenseren, zal een rij tijdelijke parkeerplaatsen (ca. 20 plaatsen) ten noorden van de inname aangelegd worden in asfaltverharding met een oppervlakte van ca. 325 m². Het hemelwater infiltreert op natuurlijke wijze in de naastgelegen groenberm. De gewestelijke hemelwaterverordening is bijgevolg niet van toepassing.

De tijdelijke parkeerplaatsen worden na afloop van de werken terug opgebroken en vervolgens ingezaaid met gras, als onderdeel van het parklandschap. Na de uitvoering van de geplande werken zullen de huidige parkeerplaatsen van het bedrijf Manuchar op hun oorspronkelijke locatie worden heraangelegd in betonstraatstenen op de oorspronkelijke plaats, waar het hemelwater op dezelfde wijze in de naastliggende groenberm kan infiltreren.

Conclusie:

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de voorschriften van de gewestelijke hemelwaterverordening voor wat betreft:

- de voorziene opvang en infiltratie van het overtollig hemelwater afkomstig van de dienstbouwwerken en de vloeistofdichte verhardingen bij de dienstbouwwerken, uitgezonderd het dienstbouwwerk Energie;
- de voorziene aanleg van een buffervoorziening bij het dienstbouwwerk Energie. De afwijking tot het niet plaatsen van een infiltratievoorziening voor wat betreft het dienstbouwwerk Energie wordt gezien de plaatselijke terreinkenmerken (hoge grondwaterstand) gunstig geëvalueerd;
- de voorziene infiltratie van het hemelwater afkomstig van de permanente parking TPA via infiltratieleidingen;

mits de voorziene infiltratie- en buffervoorzieningen voldoen aan de minimale dimensies (volume en oppervlakte) voorzien in de gewestelijke verordening inzake hemelwater, zoals voorzien op de plannen.

Overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer

Deze algemene bouwverordening bevat voorschriften inzake wegen voor voetgangersverkeer, aan te leggen of aan te passen in de bebouwde kom.

De afbakening 'bebouwde kom' wordt in de verordening niet gedefinieerd.

De verordening stelt in artikel 3 dat de minimale breedte van wegen voor voetgangersverkeer 1,50 meter dient te bedragen, en dat hier slechts van kan worden afgeweken in straten met een breedte van minder dan 9,00 meter tussen de rooilijnen. Daarnaast bevat de verordening voorschriften met betrekking tot de minimale breedte van de obstakelvrije loopweg en de te respecteren hellingspercentages.

Naast beperkte delen voetpaden langsheen wegen op het onderliggend wegennet, omvat het project voornamelijk vrijliggende paden voor voetgangersverkeer (in het bermenlandschap en op de overkappingen) die niet aansluitend langs verkeerswegen liggen.

Het toepassingsgebied van de verordening wordt in deze aanvraag ruim geïnterpreteerd, in die zin dat er zorg voor gedragen wordt dat ook de paden in het bermenlandschap en op de overkappingen zo veel mogelijk voldoen aan de verordening, waardoor een afdoende toegankelijkheid en veiligheid wordt gegarandeerd. De toegepaste hellingen blijven steeds onder de 5% en de te respecteren obstakelvrije breedtes van de loopweg van minimaal 1,5 meter worden geëerbiedigd.

Meestal wordt zowel een fietspad als een voetpad voorzien en worden trappen gecombineerd met een toegankelijke helling. Voor de plaatsen waar dergelijke combinaties uitzonderlijk niet voorzien worden, zijn telkens alternatieven voor handen, zodat ook op deze plekken de nodige toegankelijkheid wordt gecreëerd.

Conclusie:

De aanvraag is in overeenstemming met de verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

Overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid

Voor deze aanvraag is de verordening toegankelijkheid van toepassing op parkeerterreinen, pleinen en paden die in functie van een publiek toegankelijk gebouw staan en de publiek toegankelijke parkeerterreinen in het project. De toepasselijke bepalingen van de verordening betreffen Hoofdstuk III - afdeling III 'Bepalingen met betrekking tot niveauverschillen' en Hoofdstuk III - afdeling V 'Bepalingen met betrekking tot parkeerplaatsen'.

De toegepaste hellingen in het project blijven steeds onder de 4%. Indien er toch een helling wordt voorzien die dit percentage overschrijdt, wordt er een alternatief voorzien dat wel voldoet.

Betreffende toegangen tot publiek toegankelijk gebouwen:

- De dienstweg van de Charles de Costerlaan aan de zijde van de sportvelden in het Sint-Annabos blijft behouden. Vanuit het centrale fiets- en wandelpad worden vlakke doorsteken van voldoende breedte voorzien naar de dienstweg.
- De pleinaanleg rond het S.A.M.G.A.-gebouw (nu leegstaand, mogelijks publiek toegankelijke functie in de toekomst) wordt vlak aangelegd.
- Enkele toegangen tot het gebouw van de Hogere Zeevaartschool zijn gelegen binnen het projectgebied. Deze worden vlak en met voldoende breedte aangelegd.
- Het fietspad en wandelpad die naar het maaiveld aan de Sint-Jan-de-Doperkerk lopen voldoen qua helling en hebben een voldoende breedte.
- De zeilclub aan het Noordkasteel zal in de werffase bereikbaar zijn via het jaagpad op de dijk en een aansluitende helling kleiner dan 4%. In definitieve toestand is het terrein bereikbaar via een pad vanuit de parkstructuur op de overkapping. De helling voldoet aan de verordening.
- Een deel van een recreatief pad in de parkaanleg ter hoogte van de Groenendaallaan dat toegang biedt tot het station Luchtbal is niet conform de verordening. Er zijn echter

voldoende alternatieven aanwezig die wel conform zijn. In het pleintje aan de toegang tot het station is er een helling voorzien als alternatief voor de trappenpartij.

- Bij de heraanleg van voetpaden aan de inkomzone Sportpaleis en metro Sport worden de pleinaanleg en voetpaden rond de gebouwen vrij van helling aangelegd. Het hoogteverschil t.o.v. het park wordt via een helling overbrugd als alternatief voor de trappenpartij.

Betreffende parkeerterreinen:

- De voorziene aanleg van een tijdelijke parking TPA betreft een tijdelijke vervangende parking in werffase en nieuwe vervangende parking in eindtoestand (ca. 120 parkeerplaatsen). Dit houdt geen bijkomend aanbod in t.o.v. de bestaande toestand, en betreft slechts een deel van de totale parkeervoorzieningen op de site van TPA. Dit heeft ook geen impact op de reeds aanwezige voorbehouden parkeerplaatsen.
- De parking S.A.M.G.A.-gebouw betreft een parking van 100 parkeerplaatsen en omvat minstens 6% aangepaste parkeerplaatsen.
- Parking Manuchar betreft een tijdelijke vervangende parking in werffase en de heraanleg van het huidige, bestaande parkeerterrein in eindtoestand (ca. 20 parkeerplaatsen). Dit houdt geen bijkomend aanbod in t.o.v. de bestaande toestand. Dit heeft ook geen impact op de reeds aanwezige voorbehouden parkeerplaatsen.
- De dienstbouwwerken zijn elk uitgerust met een (beperkt) aantal parkeerplaatsen voor onderhoudspersoneel (uitgezonderd dienstbouwwerk Energie). Dit zijn echter geen publiek toegankelijke gebouwen (louter personeel). Deze parkeerplaatsen vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.

Conclusie:

De aanvraag is in overeenstemming met de verordening betreffende toegankelijkheid.

Overeenstemming van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften uit de gemeentelijke verordeningen:

Op de aanvraag zijn de volgende gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen van toepassing:

- de stedenbouwkundige verordening van de stad Antwerpen – Bouwcode, goedgekeurd door de deputatie op 9 oktober 2014 en zoals gewijzigd door het besluit van de gemeenteraad van 25 september 2017.
De bouwcode is van toepassing op het ganse grondgebied van de stad Antwerpen, uitgezonderd het havengebied (o.b.v. afbakening volgens het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 april 2013).
- de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de stad Antwerpen van 26 januari 2009 inzake het overvelven of inbuizen van niet geklasseerde waterlopen en waterlopen van 3^{de} categorie. De verordening is doorvertaald in artikel 47 van de Bouwcode van de Stad Antwerpen.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen heeft in haar advies de aanvraag als volgt getoetst aan de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening - bouwcode:

1. *“Hoewel het instrument van de bouwcode niet gemaakt is voor dergelijke infrastructuurprojecten, worden een aantal principes hieruit meegenomen bij de beoordeling van de infrastructuurwerken (INFR), zoals uitzicht en materiaalgebruik (artikel 11), behoud en heraanplanting (artikel 17), groenbescherming bij de uitvoering van werken*

(artikel 18), water (artikel 39 en 42), wijzigen van waterlopen (artikel 47) en gronddekking (artikel 38).

Artikel 11. *De primaire doelstelling van de snelwegarchitectuur is een zo compact mogelijke uitwerking van de snelweg (U-bak) in functie van het vrijwaren van groen en stedelijke ontwikkeling. Oriëntatie, rust en continuïteit voor de automobilist zijn de leidende beginselen.*

Op deze manier ontstaat het doorlopende ontwerpprincipie voor het snelwegprofiel van snelwegwand, snelwegrand, berm en scherm. Zo kan het landschap zich plooiën naar de relevante stadsdelen. De wand en rand starten met een verdiepte ligging, waarbij de kleur ervan lichter wordt in de tunnels en een donkere uitwerking krijgt in de verdiepte delen. De wand krijgt een afgeronde afwerking ter hoogte van de overkapte stukken. De berm en het scherm volgen telkens en omkragen de tunnelmonden zodat een zekere gelaagdheid ontstaat. Dit principe wordt enkel onderbroken door aansluitingscomplexen, waar de rand zich naar buiten toe moet openen.

De wand krijgt een bekleding met geperforeerde aluminium panelen.

Boven de wand bevindt zich de rand die wordt uitgewerkt in beton, waarbij afhankelijk van de hoogtepositie en de mate van uitkraging, de snelwegverlichting geïntegreerd wordt.

Om de hoogte van de wand te breken wordt boven de rand een ander materiaal voorgesteld (beton met ribstructuur, zwart getint beton met basalt patroon,...). Ter hoogte van de Oosterweelknoop wordt het principe anders uitgevoerd in functie van voldoende fietspad. Slechts een barrière en rand in beton worden dan voorzien en de berm weggelaten.

De vluchtwegen en circulatie worden zoveel als mogelijk compact geïntegreerd in de wanden.

De vluchtdeuren krijgen een groene kleurstelling ter hoogte van de snelweg en een meer bedekte kleurstelling elders.

Het kleurverloop in de tunnelmond gebeurt meestal gradueel, over een lengte van circa 50 meter, van donker naar licht in de tunnels.

Een aantal aansluitingsonderdelen komen meer gedetailleerd aan bod: Parkbrug Groenendaal, de Oosterweelknoop, de tunnelmonden Schijnpoortweg, LO en RO, ...

Het concept van de bouwdoos 'wand-rand-berm-scherm' en de zorgvuldige detaillering van het randelement wordt geapprecieerd. Het principe van continuïteit wordt ondersteund waarbij eenzelfde en herkenbaar verhaal verteld wordt over het ganse tracé. De ontwerper verantwoordt de ontwerp- en kleurkeuzes vanuit een terugkerend en coherente beeldkwaliteitsverhaal tussen de delen op LO en RO. Bovendien is de toepassing van een witte kleur op de snelweg hinderlijk wegens teveel reflectie. In de tunnels is het echter noodzakelijk om de lichtintensiteit te verbeteren. De keuze voor geperforeerde aluminium panelen wordt ingegeven door de akoestische prestatie, is onderhoudsvriendelijk en bovendien makkelijk vervangbaar.

Ook de geleiding door het toepassen van een ander materiaal, boven en onder de rand, bij de hoge wanden introduceert een menselijke schaal en verhoogt de veiligheid.

De bezorgdheid wordt geuit over de contrastwerking onder de rand van de snelweginfrastructuur (zwart versus wit). Als voorwaarde wordt geformuleerd om voor de wand, onder de rand van de snelweginfrastructuur, een genuanceerde, zachte toon-op-toon kleurstelling in lichtgrijze tinten te gebruiken.

Bij overgang van tunnelmond naar sleuf, ontstaat vaak confrontatie tussen de lichte tunnelwand en de donkere sleufwand. Ook het kleurverloop van donker naar licht ter plaatse van de tunnelmonden wordt sterk in vraag gesteld (flikkering bij het voorbijrijden). Er wordt aanbevolen om hier in plaats van een contrastrijke kleurstelling (verloop van zwart naar wit) naar een behandeling in lichte tinten te gaan. Als voorwaarde wordt

geformuleerd om de wanden uit te voeren in een middelgrijs en deze van een reliëfstructuur te voorzien ter hoogte van de naden van de panelen (in structuurverf of afwerking in poedercoating van 'samengesteld antraciet'). Deze kleur moet afgestemd worden op de kleur van het wegdek. Wat het gradueel kleurverloop bij de overgang van tunnelmond naar sleuf (van middelgrijs naar wit) betreft, wordt gevraagd om te kiezen voor een brede uitvoering over een dubbel aantal panelen.

Dit is onder voorbehoud van de adviezen en opmerkingen inzake tunnelveiligheid.

Hierbij aansluitend wordt tenslotte aandacht gevraagd voor de vormgeving van de (later toe te voegen) signalisaties op de wand. De stad beveelt aan om de signalisaties zo veel mogelijk te integreren en detailleren in de vormgeving van de snelwegarchitectuur. Verder moet de verlichting qua kleur en intensiteit kwalitatief afgestemd worden op de architectuur en beeldkwaliteit van de infrastructuur.

Artikel 17 en 18. *Het project omvat het herstel en versterking van de natuurlijke en landschappelijke structuur door middel van groenaanleg en herbebossing in het bermenlandschap en de groene inrichting (park/natuur) van de overkappingen. De mogelijkheid tot aanplant kan echter niet binnen de 3 jaar na verlening van de vergunning.*

De beperkte afwijking op artikel 17 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

Het project is van dergelijke complexiteit dat voltooiing (en de mogelijkheid tot aanplant) niet kan binnen de 3 jaar na verlening van de vergunning. De totale uitvoeringstermijn zal immers langer dan 3 jaar zijn en logischerwijs behoren de uit te voeren aanplantingen tot de laatste fases van dergelijk project. Bij het verlenen van een vergunning kan overigens een andere termijn worden opgelegd. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat heraanplant/herbebossing binnen de vergunningsgrens zal uitgevoerd worden binnen de 2 jaar volgend op het beëindigen van de noodzakelijke werkzaamheden op de plaats waar de compenserende bebossing en aanplantingen zijn voorzien.

Immers volgens het Bosdecreet en haar uitvoeringsbesluit, artikel 8 §3, moet de houder van de omgevingsvergunning tot ontbossen die aan de compensatieplicht is onderworpen, de compenserende bebossing uitvoeren binnen een periode van twee jaar na de afgifte van de omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen in laatste administratieve aanleg of ten laatste twee jaar na het beëindigen van de voor de vergunde handeling noodzakelijke werkzaamheden op de plaats waar een compenserende bebossing werd voorzien in de gevallen als vermeld in artikel 4, vierde lid. De bosbehoudsbijdrage moet hij betalen binnen een termijn van vier maanden na de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning in laatste administratieve aanleg.

Tenslotte dient de aanvrager steeds te voldoen aan de bepalingen rond groenbescherming bij de uitvoering van werken:

- 1. Bij het uitvoeren van werken dienen alle mogelijke voorzorgen genomen te worden om de opgaande beplanting te beschermen, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen.*
- 2. Op bouwerven moet de ruimte tot 2 meter van de stam van te behouden, hoogstammige bomen vrij blijven van bouwverkeer, stapeling of storting van bouwmaterialen, bouwafval, vuurhaarden, bouwbarakken, schaftwagens, e.d. Deze ruimte moet worden omheind of omkast. De boomwortels moeten afdoende beschermd worden door ze te bedekken met een schokdempend materiaal. Het vastspijkeren van latten e.d. aan bomen is verboden.*

Als voorwaarde wordt geformuleerd dat moet worden voldaan aan de bepalingen omtrent groenbescherming bij de uitvoering van werken, conform artikel 18 van de bouwcode.

Artikel 38. *Bovenop de tunneldaken wordt overal een gronddekking van minimaal 1 meter gerespecteerd, behalve een beperkte zone ten oosten van de Noorderlaanbrug.*

De beperkte afwijking op artikel 38 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- *Er kan niet aan de betreffende bepaling voldaan worden aangezien het in het bewuste gebied technisch niet mogelijk is om een tussenondersteuning, zoals wel opgenomen in de overige tunneldelen, te realiseren. Hiertoe moet het tunneldak van buitenwand naar buitenwand dragen zonder dat het halverwege ondersteund wordt. Vanuit technische haalbaarheid moet enerzijds de dakdikte worden vergroot en anderzijds de bovenliggende belasting worden verlaagd. De reductie in gronddekking van 1m naar 0,30m in deze zone wordt daarom grotendeels toegekend aan een grotere dikte voor de dakplaat van de tunnel. Gegeven de functionaliteit van het bovenliggend maaiveld, de Bredastraat, die hersteld wordt na de werken, kan deze ook bij een geringere gronddekking worden gegarandeerd.*
- *Daar de functionaliteit van de Bredastraat behouden blijft is er noch sprake van een verbetering, dan wel verslechtering.*
- *De Bredastraat wordt heraangelegd, in die zin wordt het tunneldak kwalitatief afgewerkt en wordt de geest van het voorschrift (een kwalitatieve afwerking) gerespecteerd.*
- *De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode.*

Artikel 39 en 42. *De aanvrager wordt gewezen op de verplichting volgens de bouwcode om een retourbemaling uit te voeren voor draineringen en bronbemalingen via een infiltratievoorziening of oppervlaktewater. Enkel als dit niet kan, om technische redenen of omdat de kwaliteit van het grondwater dit niet toelaat, kan lozing op de riool worden overwogen. In dat geval moet bij lozing vanaf >10 m³ /u op de openbare riolering toelating van Aquafin verkregen worden.*

Voor de verwerking van regenwater binnen de polderconstructies wordt al het water naar de verschillende waterkelders geleid. Deze waterkelders vormen het buffervolume van het regenwater alvorens het opgepompt en geloosd wordt op het oppervlaktewater. Deze waterkelders bevinden zich ondergronds en worden beschouwd als bufferput.

Voor de dienstbouwwerken en aanpalende niet-waterdoorlatende verhardingen wordt een infiltratievoorziening geplaatst onder de vorm van infiltratieputten en –leidingen. Bij het dienstbouwwerk Energie is dit een buffervoorziening.

De overige verhardingen bij de dienstbouwwerken zijn waterdoorlatend en de paden in het bermenlandschap en de overkappingen wateren op natuurlijke wijze af naar de niet-verharde naastliggende delen van het bermenlandschap en de groendelen op de overkappingen.

Infiltratie en retourbemaling zijn volgens de aanvrager slechts in zeer beperkte mate mogelijk.

Hoewel waterkelders niet zijn opgenomen in de opsomming van de verschillende mogelijkheden van ondergrondse buffering, is volgens de voorschriften waterbuffering ook ondergronds mogelijk.

Binnen het projectgebied worden polderconstructies voorzien ten behoeve van de snelweginfrastructuur. Binnen deze polders wordt het waterpeil op een kunstmatig laag niveau gehouden. Hiertoe wordt het aanwezige water binnen de polders gedraineerd. Het betreft hier concreet lekwater dat door de polderwanden komt, hemelwater dat binnen de polders terecht komt en mogelijk bluswater ingeval van calamiteiten. Dit drainagewater wordt opgevangen in de waterkelders waarna het wordt weggepompt via de lozingspunten naar het oppervlaktewater. Voor een concrete beschrijving van de polderconstructies en de werking van de waterkelders en de lozingspunten wordt verwezen naar de 'Vergunningstechnische Nota Water'.

Als herinfiltratie niet lukt kan het opgepompte water dan nog nuttig toegepast worden in plaats van het te lozen op oppervlaktewaters. De waterkelders zijn ontworpen als buffer om ervoor te zorgen dat onder alle omstandigheden de wegeninfrastructuur (in het bijzonder de tunnels en knooppunten) droog blijven of althans niet “onder” water komen te staan. De buffercapaciteit moet dus gevrijwaard worden waardoor de waterbekkens niet als “spaarbekkens” kunnen dienst doen in afwachting dat het gevangen water elders kan worden gebruikt. Het voor de hand liggende hergebruik is dus een vrij constante afvoer naar zones waar het water nuttig kan toegepast worden.

De aandacht van de aanvrager wordt er eveneens op gevestigd dat bronbemalingen, noodzakelijk voor de realisatie van bouwkundige werken, vergunningsplichtig zijn krachtens de Vlarems indelingslijst (rubriek 53.2).

Deze omgevingsvergunning moet worden bekomen alvorens de werf kan worden gestart. Indien het gaat om een bemaling van meer dan 30.000 m³ op jaarbasis of een bemaling dieper dan 4m–mv moet de vergunningsaanvraag een bemalingsstudie bevatten. De inhoud van deze studie wordt bepaald door VMM (Richtlijnen bemalingen ter bescherming van het milieu 2019 - zie checklist 1 en 2).

De aandacht van de aanvrager wordt er eveneens op gevestigd dat de opstart van de bemaling dient aangekondigd te worden bij aanvang.

Artikel 47. *Het project omvat ingrepen aan waterlopen, waaronder waterlopen van 3de categorie en niet-geklasseerde waterlopen. Een beschrijving is opgenomen in hoofdstuk 8 van de ‘Vergunningstechnische nota Water’ die als afzonderlijke bijlage bij deze omgevingsvergunningsaanvraag is gevoegd.*

Aan twee waterlopen wordt afgeweken van de bepalingen van de bouwcode, namelijk aan de Tophatgracht (deelzone 4) en een (naamloos) deel van de Brandbeek (deelzone 17).

1) De Tophatgracht is een niet geklasseerde waterloop, die bestaat uit twee delen:

- een zuidelijk deel dat start ten noorden van de Charles de Costerlaan in het Sint-Annabos en takt aan op de Palingbeek;*
- een noordelijk deel gelegen tussen de Palingbeek en de Scheldedijk.*

De huidige Tophatgracht, een niet geklasseerde waterloop, wordt gedempt wat een afwijking is op artikel 47 §2 van de bouwcode. Het zuidelijk deel van de Tophatgracht zal in het kader van de aanleg van de Scheldetunnel worden omgeleid rond de te voorziene tunnelmond en een nieuwe aansluiting op de Palingbeek krijgen.

Het noordelijk deel van de Tophatgracht zal definitief worden gedempt, en grotendeels worden vervangen door een nieuw buitendijks slikken- en schorregebied.

De beperkte afwijking op artikel 47 §2 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- De Tophatgracht zal worden omgelegd rondom de tunnelmond van de Scheldetunnel. Hiertoe dient het zuidelijk deel van de Tophatgracht gedempt te worden en een nieuwe waterloop rond de tunnelmond gegraven te worden. De demping dient te gebeuren in het kader van werken van algemeen belang. De afwatering van de Tophatgracht blijft, als gevolg van de aansluiting met de Palingbeek gegarandeerd en wordt enkel verlegd. De in de referentietoestand gerealiseerde ingebuisde verbinding van het Rot met de huidige Tophatgracht ter hoogte van de Charles de Costerlaan wordt opengebroken en als open waterloop heraangelegd. Het zuidelijk deel van de Tophatgracht wordt omgeleid omheen de tunnelmond om afwaarts aan te sluiten op de Palingbeek. Deze omleiding is nodig om de kruising van de waterloop over de tunnel te kunnen realiseren.*
- De afwijking staat in functie van een algehele verbetering van de omgeving. De ligging en benodigde (constructie)afmetingen van de tunnel en de te realiseren aansluitingen op de bestaande toestand, maken het dat de tunnel op deze plek de*

gracht kruist. Ter hoogte van de tunnelmond bevindt zich een polderconstructie waarbinnen het grondwaterpeil kunstmatig laag wordt gehouden om de toerit naar de tunnel droog te kunnen houden. De omgeleide Tophatgracht dient ook buiten de polderconstructie te worden gehouden om infiltratie binnen de polderconstructie te vermijden. Bovendien dient de kruising met de tunnelconstructie voldoende noordwaarts te gebeuren, waar de tunnelconstructie voldoende diep onder het maaiveld ligt om de dwarsing mogelijk te maken.

- De omleiding van de Tophatgracht, zal de afvoer van de waterloop niet nadelig beïnvloeden ten opzichte van de referentietoestand. Bij de uitwerking van de ligging en het lengteprofiel van de nieuwe Tophatgracht, werd rekening gehouden dat de overstortleiding van het overstort van Aquafin in het Sint-Annabos, kan opgevangen en afgevoerd worden.
- De aanleg van de nieuwe Tophatgracht wordt geïntegreerd in de landschapsaanleg omheen de weginfrastructuur. Ook wordt de waterloop ecologisch en natuurtechnisch ingericht. De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd er op gelet dat de gracht wordt omgelegd en het te dempen deel wordt vervangen met een nieuw aangelegd grachtgedeelte. De verlegging van de gracht is nodig om het watersysteem in deze omgeving functioneel te houden. De demping van de bestaande delen is nodig voor de aanleg van een openbaar domein.
- De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de Bouwcode. Sterker nog, de afwijking draagt bij tot de leefbaarheid, er op gelet dat ze in functie van de landschappelijke integratie van de werken gebeurt.

Daarnaast wordt de verlegde Tophatgracht, voor het gedeelte waar hij over de Scheldetunnel gaat, van een hydraulische afscherming naast de beek voorzien. In het kader van de algehele waterhuishouding in het gebied na aanleg van de Scheldetunnel, wordt ten oosten van de tunnel immers een broekbos aangelegd, waarin de grondwaterstand fluctueert volgens het toestromende grondwater uit het hoger gelegen Sint-Annabos. De bodem van de Tophatgracht ligt echter veel dieper dan de bodem van het broekbos. Om een drainerende werking van de Tophatgracht naar het broekbos toe te vermijden (waardoor dit laatste droog zou komen te staan), wordt de Tophatgracht hydraulisch afgesloten van het broekbos.

Boven de tunnel wordt dit gerealiseerd door middel van een gesloten kleilaag of waterdicht scherm onder de bodem en de oevers van de waterloop. Gezien de parallelle waterdichte wanden van de polderconstructie – waardoor het grondwater in deze zone toch niet van oost naar west kan stromen – heeft dit scherm niet onmiddellijk verdere invloed op de algehele waterhuishouding dan de drainerende werking van de Tophatgracht naar het broekbos toe te vermijden. Deze hydraulische afscheiding betreft geen beschoeiing en is dus geen bijkomende afwijking op artikel 47 van de bouwcode.

- 2) De overwelving van de Brandbeek, een niet geklasseerde waterloop, wordt met ca. 7m verlengd richting het noorden.

De bijkomende overwelving is noodzakelijk om een publiek fietspad te kunnen aanleggen (aansluiting ringfietspad op de Wulpstraat). Het betreft een overwelving die voor de aanleg van een openbare ruimte noodzakelijk is. Evenwel wordt de maximale lengte van 4m overschreden.

De beperkte afwijking op artikel 47 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Het is de betrachting om in de omgevingsaanleg de verbinding te optimaliseren tussen Kwade Velden en Lambrechtshoeken en deze aan te sluiten op het

Ringfietspad. De enige realistische optie binnen de projectcontour is een fietspad onder de brug. Aan noordzijde komt de Brandbeek echter bijna rechtstreeks uit op het oostelijke deel van de opening onder de brug, de enige plek waar het fietspad kan komen. Op andere plekken kan het fietspad immers de Victor Govaertslaan niet ongelijkvloers kruisen omdat de beschikbare ruimte al wordt ingenomen door de R1 of het grondlichaam waarop de weg naar de brug rust. De nog beschikbare strook onder de brug dient dus benut te worden. Om de aanleg hier toch mogelijk te maken dient een gedeelte van ca. 7m bijkomend overwelfd te worden.

- De afwijking staat in functie van de aanleg van een fietspadverbinding tussen het ringfietspad en de Wulpstraat. Dit is een verbetering voor de ruimere omgeving aangezien het de mogelijkheden tot zacht verkeer tussen Kwade Velden en Lambrechtshoeken aanzienlijk verbetert. De overwelfing is nodig om een voldoende breed fietspad met veilige en comfortabele bochtstraal te kunnen realiseren.*
 - De bijkomende overwelfing wordt immers tot een minimum beperkt, opdat de gracht zo veel mogelijk haar waterbergend vermogen zou kunnen behouden. De bijkomende overwelfing zal de afvoer van de waterloop niet nadelig beïnvloeden ten opzichte van de huidige toestand.*
 - De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de Bouwcode. Sterker nog, de afwijking draagt bij tot de leefbaarheid, er op gelet dat ze in functie van een verbeterde connectiviteit tussen Kwade Velden en Lambrechtshoeken is. De aanleg van de bijkomende overwelfing kadert in het landschap volgens de beeldkwaliteit van de gehele aanleg van het bermenlandschap.*
2. *De dienstbouwwerken (DBW) dienen te voldoen aan de vereiste verblijfskwaliteit van de bouwcode. Meer in het bijzonder wordt ingegaan op de artikels met betrekking tot levendige plint (artikel 12), technische uitsprongen (artikel 16), minimale lichtinval en minimale luchttoevoer (artikel 24), afvalberging (artikel 26), laden en lossen (artikel 31), publiciteit (artikel 32 en 33), afvoerkanalen en uitlaten van gassen (artikel 35), groendaken (artikel 38) en septische putten (artikel 43).*

Artikel 12. *De Dienstbouwwerken Noorderlaan (DBWN) en Lobroekpark (DBWLP) hebben geen levendige plint.*

De beperkte afwijking op artikel 12 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Gelet op de aard van de dienstbouwwerken zijn er slechts sporadisch personen (onderhoudspersoneel en af en toe opleidingen) aanwezig.*
- Er zijn geen ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven. Daarom is het creëren van een levendige plint ook niet mogelijk.*
- Door de omgevingskarakteristieken (bedrijfsmatige context) en ligging (enigszins geïsoleerd ten opzichte van andere bebouwing in de omgeving door het talud van de Noorderlaan) leidt dit niet tot een aantasting van de omgevingskwaliteit waar sowieso weinig 'levendigheid' is.*

Artikel 16. *Het Dienstbouwwerk Scheldetunnel RO (DBWSR) omvat twee technische uitsprongen. Deze dienen voor luchtname/ventilatie van de technische ruimten in het dienstbouwwerk. De twee voorziene technische uitsprongen voldoen nagenoeg volledig aan artikel 16 van de bouwcode. Ze zijn immers slechts 145cm hoger ten opzichte van de kroonlijst (maximum 2m50 toegelaten). Eén uitsprong bevindt zich op meer dan 145cm verwijderd van alle gevelvlakken (45°-regel), de tweede niet (ten opzichte van de voorgevel). Voor het dienstbouwwerk wordt geen toegelaten bouwvolume opgegeven vanuit de*

voorschriften. Voor de technische uitsprong die de 45°-regel niet respecteert (uitsprong van 145cm boven de kroonlijst op 106cm van de voorgevel), wordt een afwijking op artikel 16 van de bouwcode gevraagd.

De beperkte afwijking op artikel 16 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Het zichtbare deel van de technische uitsprong betreft een geperforeerde staalplaat die omheen 6 luchtwisselaars/ koelelementen wordt geplaatst. Als dusdanig wordt er een esthetische omkasting voorzien. Hierbij wordt gevolg gegeven aan volgende toelichtende bepaling uit de bouwcode: "Voor grotere projecten worden deze technische installaties ook bij voorkeur gegroepeerd en afgewerkt in een duurzaam en visueel aantrekkelijk omhulsel." Mocht dit omhulsel niet voorzien zijn, zou de uitsprong wel voldoen aan de afstandsregels van artikel 16 van de bouwcode. Echter werd er voor esthetische redenen gekozen wel een omhulsel te voorzien. Hierdoor wijkt de uitsprong af qua maatvoering, maar wordt wel een visueel aantrekkelijker geheel bekomen, zoals gewenst in de toelichting uit de bouwcode.
- De afwijking heeft geen invloed op de ruimere omgeving. Door de uitsprong zo dicht mogelijk bij de zuidgevel te plaatsen, staat deze zo ver mogelijk van de bedrijven in de omgeving, hetgeen (in combinatie met de inwerking van het dienstbouwwerk in taluds en het voorzien van een omhulsel) landschappelijk verbeterend werkt. Het dienstbouwwerk is grotendeels ingekapseld in het landschap, de technische uitsprong zelf is nagenoeg niet zichtbaar vanuit het landschap. In hoogte wijkt de uitsprong slechts 39cm af van hetgeen de verordening wel toe laat.
- De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd, er op gelet dat de gekozen inplanting een zeer geringe zichtbaarheid vanaf het openbaar domein garandeert.
- De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode.

Artikel 24. Verluchting wordt voorzien via het mechanisch ventilatiesysteem in de Dienstbouwwerken Scheldetunnel LO (DBWSL) en Scheldetunnel RO (DBWSR) (i.p.v. op natuurlijke wijze via een te openen gevel- of dakdeel).

De beperkte afwijking op artikel 24 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Er zijn geen opengaande ramen voorzien ter voorkoming van eventueel vandalisme.
- In het dienstbouwwerk is er immers slechts sporadisch aanwezigheid van personen (onderhoudspersoneel).
- Er wordt voldoende lichtinval voorzien in de dienstruimte voor onderhoudspersoneel, grenzend aan de buitengevel.

In het Dienstbouwwerk Lobroekpark (DBWLP) met opleidingslokaal en dienstruimte voor onderhoudspersoneel worden wel voldoende lichtinval en mogelijkheden van luchttoevoer voorzien, conform artikel 24 van de bouwcode.

Artikel 26. Er wordt geen afgescheiden ruimte voor afvalberging van 4m² voorzien in de Dienstbouwwerken Scheldetunnel LO (DBWSL), Oosterweelknoop (DBWOWK), Noorderlaan (DBWN), Groenendaallaan (DBWG), Lobroekpark (DBWLP) en Schijnpoort (DBWS). Door de bestemming van het dienstbouwwerk is er een zeer geringe afvalproductie. In de dienstruimte(s) voor onderhoudspersoneel (één in elk volume) zal een sorteervuilbak voorzien worden. Gezien er enkel bezetting is tijdens periodiek onderhoud, wordt zeer weinig tot geen afval verwacht. D

De beperkte afwijking op artikel 26 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Gezien de beperkte en slechts sporadische bezetting van het dienstbouwwerk wordt er slechts een minimale afvalgeneratie verwacht, een bescheiden sorteervuilbak volstaat. Er op gelet dat vanuit de bouwcode (maar ook de andere relevante stedenbouwkundige regelgeving) een maximale integratie in de omgeving wordt gevraagd, is het dienstbouwwerk ontworpen opdat het een zo klein mogelijk (makkelijker integreerbaar) volume zou beslaan. Dit in gedachte houdend is het niet te verantwoorden 4m² aan feitelijk onnodige bijkomende ruimte te voorzien, waardoor het dienstbouwwerk groter wordt dan strikt noodzakelijk.
- De afwijking betekent een verbetering voor de omgeving. Het wel voorzien van een afvalberging houdt immers een groter dienstbouwwerk in, hetgeen een grotere impact heeft op de omgeving.
- De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd, gezien de voorziene sorteervuilbak voldoende de behoefte aan capaciteit voor een degelijke afvalverzameling afdekt.
- De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode.

Artikel 29, 30 en 31. Er wordt in de aanvraag per dienstbouwwerk meegegeven hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn in functie van het aantal personen dat tegelijk aanwezig zal zijn. Daarbovenop worden er ook laad- en loszones voorzien. Het aantal parkeerplaatsen wordt in de aanvraag als voldoende beschouwd. Dit wordt als volgt gemotiveerd:

De dienstbouwwerken worden beschouwd als een arbeidsextensieve en bezoekersextensieve functie. Hiervoor zou de parkeernormering zoals beschreven in de CROW toegepast kunnen worden. Echter zijn de dienstbouwwerken veel groter in omvang in verhouding tot bv. het standaard magazijn dat voor deze parkeernorm wordt gebruikt, waardoor bij berekening volgens deze norm dit zou resulteren in een onrealistisch hoge parkeerbehoefte. Er zijn immers grote ruimtes in het gebouw waar (bijna) nooit iemand zal aanwezig zijn zoals een groot stuk van de ondergrondse verdiepingen.

Voor het dienstbouwwerk Scheldetunnel is er wel een opmerking op basis van de plannen. De parkeerplaats voor vrachtwagens is hier niet optimaal ingericht. Deze ligt tegen de parkeerplaatsen voor personenwagens waardoor manoeuvreren moeilijk wordt. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat de parkeerplaats voor vrachtwagens en de parkeerplaatsen voor personenwagens bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever los van elkaar dienen geplaatst worden. De zone parking vrachtwagen is ingetekend als 5m x 20m en omschrijft dus ruim de opstelplaats voor de vrachtwagen van 3m x 12m. Er is in de zone bijgevolg voldoende ruimte ten opzichte van de personenwagens voor het manoeuvreren van de vrachtwagen. De markering kan aangebracht/aangepast worden waarbij een voldoende afstand ten opzichte van de personenwagens wordt aangehouden.

Artikel 35. Het Dienstbouwwerk Noorderlaan (DBWN) omvat 4 dubbelde schouwen die op de zijgevel worden geplaatst. Hierdoor wordt slechts deels voldaan aan artikel 35 van de bouwcode, er op gelet dat punt 3 van dit artikel stelt dat het aanbrengen van afvoerkanalen in de gevels verboden is. De voorziene plaatsing op de zijgevel voldoet hier niet aan.

De beperkte afwijking op artikel 35 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Deze schouwen zijn verbonden met de binnen opgestelde noodstroomaggregaten en geven uit via de buitenwand. De schouwen zijn gekoppeld aan de noodstroomaggregaten. Het exacte type hiervan kennen we vandaag nog niet

(vereisten worden opgenomen in het bestek van de aannemer, die op basis hiervan een concreet toestel dient aan te bieden). Maar in de meeste gevallen hebben zij per noodstroomaggregaat een 'dubbele' schouw (zoals voorzien). De opstelling is relatief dicht tegen de buitenwand voorzien en daarom is er gekozen om de schouw door de gevel te laten komen en dan naar boven af te buigen.

- *Deze schouwen zijn geplaatst in de gevel langs de helling naar de brug en dus nauwelijks zichtbaar. Ondanks dat het type aggregaat nog niet bekend is, is de voorziene plaatsing aan de gevel technisch nodig.*
- *De afwijking heeft geen invloed op de ruimere omgeving. De omgeving betreft een KMO-zone met industriële constructies en bedrijfsgebouwen. Het uitzicht van het dienstbouwwerk is passend bij de omgeving. De schouwen beïnvloeden dit geenszins negatief, maar dragen bij aan het industriële karakter dat de omgeving kenmerkt.*
- *De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd, er op gelet dat afvoer van gassen conform is aan alle voorschriften van het artikel (te respecteren afstanden tot gevelopeningen, roosters, ...), behoudens plaatsing op de gevel.*
- *De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode.*

Artikel 43. *De afvalwaterriolering is niet toegankelijk vanuit de Dienstbouwwerken Scheldetunnel LO (DBWSL), Scheldetunnel RO (DBWSR), Oosterweelknoop (DBWOWK) en Schijnpoort (DBWS). Daarom is er een IBA-systeem voorzien voor de verwerking van alle afvalwater. De afvoer van de IBA wordt aangesloten op de RWA-riolering. Een controleput op deze lozing maakt het mogelijk het effluent te bemonsteren.*

Hiermee wordt niet voldaan aan de voorschriften van artikel 43 van de bouwcode. Meer bepaald werd de zone waar het dienstbouwwerk ingeplant wordt, nog niet opgenomen in het zoneringsplan, hetgeen in de bouwcode niet letterlijk vernoemd wordt als zonering waar een septische put niet dient voorzien te worden.

De beperkte afwijking op artikel 43 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- *Er wordt niet aan de bepaling voldaan omdat de VMM in haar toelichting omtrent de zoneringsplannen stelt dat voor bouwwerken die nog niet werden opgenomen in het zoneringsplan (zoals hier het geval is) dezelfde voorwaarden gelden als voor de bouwwerken die gelegen zijn in het individueel te optimaliseren buitengebied, tenzij rechtstreekse aansluiting op bestaande riolering mogelijk is. Dit houdt volgens de richtlijnen van de VMM de plaatsing van een IBA in (tenzij rechtstreekse aansluiting op bestaande riolering mogelijk is, hetgeen hier niet het geval is). Er op gelet dat de afvalwaterriolering niet toegankelijk is vanuit dit dienstbouwwerk en dat de bouwcode de plaatsing van een septische put laat vervallen in individueel te optimaliseren buitengebied, hetgeen de VMM gelijk stelt aan niet opgenomen locaties, wordt er geen septische put voorzien.*
- *De afwijking betekent een verbetering voor de ruime omgeving omdat het voorzien van een IBA, in plaats van een septische put, toelaat dat het afvalwater toch gezuiverd geloosd wordt. Bijkomend kan vermeld worden dat de afvalwaterproductie van het dienstbouwwerk uiterst gering zal zijn, er op gelet dat het enkel bezocht wordt voor periodiek onderhoud.*
- *De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd, gezien deze er op gericht is een kwalitatief rioleringssysteem te realiseren en dit bekomen wordt door de aanwijzingen van de VMM op te volgen.*
- *De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode.*

De Dienstbouwwerken Noorderlaan (DBWN), Groenendaallaan (DBWG) en Lobroekpark (DBWLP) zijn gelegen in centraal gebied volgens de zoneringskaarten van de VMM of ligt er zodanig dicht bij dat een gebruikelijke aansluiting op de riolering mogelijk is. De VMM raadt in deze gebieden de plaatsing van een septische put af. Bovendien zal de afvalwaterproductie in het dienstbouwwerk uiterst gering zijn, er op gelet dat het enkel sporadisch bezocht wordt voor onderhoudswerkzaamheden. Daarom wordt geen septische put voorzien. Dit betreft een afwijking op de voorschriften van artikel 43 van de bouwcode.

De beperkte afwijking op artikel 43 van de bouwcode wordt als volgt gemotiveerd:

- Er wordt niet aan de bepaling voldaan omdat de productie van afvalwater in het dienstbouwwerk uiterst gering zal zijn en het dienstbouwwerk is gelegen in of nabij centraal gebied volgens de zoneringskaarten van de VMM. Plaatsing van een septische put wordt door de VMM afgeraden in deze gebieden.*
- De afwijking betekent een verbetering voor de omgeving er op gelet dat onderhoudswerkzaamheden aan een eventuele septische put niet nodig zullen zijn. De bijbehorende hinder wordt zo eveneens vermeden.*
- De achterliggende logica van het voorschrift wordt gerespecteerd. Er wordt een kwalitatief rioleringssysteem gerealiseerd en waarvan de aanpassing ten opzichte van de bepaling enkel gebeurt omwille van de ligging van het dienstbouwwerk en het verwacht gebruik.*
- De gevraagde afwijking heeft geen invloed op de veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid zoals geboden door de overige voorschriften van de bouwcode."*

De voorwaarden opgenomen in het advies van het college van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen, worden verder besproken onder de titel 'Adviezen' van deze vergunning.

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS VOOR DE BETREFFENDE LOCATIE

Wegen

De aanvraag betreft werken aan en in de omgeving van volgende autosnelwegen:

- R1
- Aansluiting richting E34/E17 (knoop E34 West)
- Aansluiting richting E19/A12 (knoop E19 Noord)
- Aansluiting richting E313/E34 (knoop E34 Oost)

De aanvraag betreft werken aan en in de omgeving van volgende gewestwegen:

- Charles De Costerlaan (N49a)
- Scheldelaan (N101)
- Oosterweelsteenweg (N101)
- Groenendaallaan (N129)
- Schijnpoortweg (N129)
- Bisschoppenhoflaan (N120)
- Noordersingel (R10)
- Noorderlaan (N180)
- Turnhoutsebaan (N12)

De aanvraag betreft werken aan en in de omgeving van volgende gemeentewegen:

- Halewijnlaan
- August Vermeylenlaan
- Charles De Costerlaan (ventwegen)
- Gloriantlaan
- Noordscheldeweg
- Noordkasteel-Oost
- Noordkasteel-Zuid
- Straatsburgdok Noordkaai
- Straatsburgdok-Zuidkaai
- Asiadok-Oostkaai
- Vaartkaai
- Bredastraat
- Denderstraat
- IJzerlaan
- Slachthuislaan
- Raoul Grégoirplein
- Ten Eekhovlei
- Van der Delftstraat

De aanvraag betreft werken aan en in de omgeving van volgende havenwegen:

- Kastelweg
- Zwarteweg
- Oosterweelsteenweg
- Boerinnestraat
- Amerikadok Zuidkaai
- Litouwenstraat

Waterlopen

Bevaarbare waterlopen:

Binnen het projectgebied bevinden zich volgende bevaarbare waterlopen:

- Schelde
- Royerssluis
- Amerikadok
- Albertdok
- Albertkanaal
- Straatsburgdok
- Asiadok
- Lobroekdok
- Noordelijk Insteekdok

Onbevaarbare waterlopen:

Binnen het projectgebied bevinden zich volgende onbevaarbare waterlopen:

- Groot Schijn, waterloop van 1e categorie
- Palingbeek, waterloop van 2e categorie
- Tophatgracht, niet geklasseerde waterloop
- Naamloze waterloop (Rotbeek/Donckersbeek), niet geklasseerde waterloop
- Naamloze waterloop (Brandbeek), niet geklasseerde waterloop
- Klein Schijn pompstation, niet geklasseerde waterloop

Het IJzerlaankanaal, dat de verbinding vormt tussen het Lobroekdok en het Asiadok, is nog niet opgenomen in de Vlaamse Hydrografische atlas.

Natuur

VEN-gebied:

De aanvraag is gelegen

- nabij en gedeeltelijk in het VEN-gebied 'De Blokkersdijk'
- nabij en gedeeltelijk in het VEN-gebied 'Slikken en schorren langsheen de Schelde'
- nabij het VEN-gebied 'Oude Landen en Bospolder' (op ongeveer 270 meter ten noorden van de projectzone R1 – Noord)

Habitatrichtlijngebied:

De aanvraag is gelegen

- nabij en gedeeltelijk in het habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent'

Vogelrichtlijngebied:

De aanvraag is gelegen

- in het vogelrichtlijngebied 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde' (projectonderdeel Noordelijk Insteekdok (NID))
- nabij het vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en Blokkersdijk'

Vlaamse of erkende natuurreservaten:

De aanvraag is gelegen

- binnen de begrenzing van het erkend natuurreservaat 'Blokkersdijk' (M.B. 12/07/1998)

Onroerend Erfgoed

Beschermde cultuurhistorische landschappen:

De aanvraag is gelegen

- gedeeltelijk in het beschermd cultuurhistorisch landschap 'Het Rot' (M.B. 30/03/1987)

- grenzend aan het cultuurhistorisch landschap 'Het Vliet' (K.B. 31/01/1980)
- grenzend aan het cultuurhistorisch landschap 'Blokkeerdijk' (K.B. 12/05/1980 en wijziging M.B. 22/03/1989)

Beschermde stads- en dorpsgezichten:

Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten binnen of aansluitend aan het projectgebied.

Beschermde monumenten:

Binnen het projectgebied bevindt zich het beschermd monument 'Pomphuis Droogdok 7' (M.B. 01/02/1993).

In de onmiddellijke omgeving, net buiten de grens van het projectgebied, bevinden zich volgende beschermde monumenten:

- Windmolen Buulmolen (M.B. 10/06/1992)
- Parochiekerk Sint-Jan-de-Doper (M.B. 22/04/1994)
- Hogere Zeevaartschool (M.B. 03/04/1995)
- Siberiabrug-noord met landhoofden en bedieningshuis (M.B. 28/04/2015)

Bouwkundig erfgoed:

Binnen of aansluitend aan het projectgebied bevinden zich volgende erfgoedobjecten, opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed:

- Parochiekerk Sint-Jan-de-Doper
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Parochiekerk Sint-Jan-de-Doper' (M.B. 22/04/1994) (buiten het projectgebied)
- Noordkasteelbruggen
- Fort Noordkasteel en windmolen
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Windmolen Buulmolen' (M.B. 10/06/1992) (buiten het projectgebied)
- Hogere Zeevaartschool
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Hogere Zeevaartschool' (M.B. 03/04/1995) (buiten het projectgebied)
- Amerikadok
- Graanmagazijnen aan Amerikadok
- Royerssluis met Royersbrug en Lefebvrebrug
- Kolenbergplaats bij Royerssluis
- Siberiabruggen
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Siberiabrug-noord met landhoofden en bedieningshuis' (M.B. 28/04/2015) (buiten het projectgebied)
- Pomphuis bij droogdok 7
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Pomphuis Droogdok 7' (M.B. 01/02/1993) (binnen het projectgebied)
- Straatsburgdok
- Asiadok
- Rivierenhof
 - o omvat de aanduiding als beschermd monument 'Kasteel Rivierenhof met toegangspoort' (M.B. 01/02/1993) (buiten het projectgebied)
- Premetrostation Sport
- Sportpaleis van Antwerpen

Seveso

De aanvraag is ter hoogte van de projectzone Oosterweelknoop deels gelegen op het terrein van hogedrempel sevesobedrijf 'Total Polymers Antwerp'.

In het havengebied ten noordwesten van het projectgebied situeren zich een heel aantal hogedrempel sevesobedrijven. Meest nabij het projectgebied gaat het onder meer om:

- Arlanxeo Belgium (Zwijndrecht)
- 3M Belgium (Zwijndrecht)
- Borealis Kallo (ter hoogte van de projectzone Noordelijk Insteekdok (NID))

Transportleidingen

De aanvraag is gelegen nabij bestaande leidingen van

- Air Liquide Belgium Industries
- ARG (Petrochemical Pipeline Services (PPS))
- Elia Asset
- Esso Belgium (The Sniffers)
- Fluxys Belgium
- Inovyn Manufacturing Belgium
- Nationale Maatschappij der Pijpleidingen (NMP)
- Praxair (NMP)
- Total Olefins Antwerp

De aanvraag is gelegen nabij militaire kabels en leidingen in beheer van Defensie.

De aanvraag is gelegen nabij bestaande Aquafincollectoren en RWZI Deurne.

Spoorinfrastructuur

Spoorlijnen:

Binnen en in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied bevinden zich bestaande spoorwegen (havenspoor, spoorlijnen 12, 25 en 27A).

Tramlijnen:

Binnen het projectgebied bevinden zich bestaande tramlijnen (Schijnpoortweg, Bisschoppenhoflaan, Groenendaallaan).

Masterplan 2020

In 2002 richtte de Vlaamse Regering de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) op. De BAM kreeg als opdracht de realisatie van het Masterplan Antwerpen mee. Het Masterplan Antwerpen beoogt een globale aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblematiek met het oog op het bevorderen van de verkeersafwikkeling, het gebruik van duurzame transportmodi zoals het openbaar vervoer en de fiets, en een modal shift naar duurzaam vervoer.

In 2005 werd in het kader van het project Oosterweelverbinding (het sluiten van de Antwerpse Ring) de idee van de Lange Wapper gelanceerd, een viaduct over de dokken en het Albertkanaal dat samen met een tunnel onder de Schelde van de R1 een volledige ring zou maken. Het betekende het startpunt van een debat over mobiliteit en leefbaarheid. Burgerbewegingen toonden zich kritisch en gingen op zoek naar alternatieve oplossingen. Voor dit project werd nooit een vergunning afgeleverd.

Op 30 maart 2010 besliste de Vlaamse Regering om principieel in te stemmen met een aangepast Masterplan (Masterplan 2020) en gaf ze opdracht aan BAM om de haalbaarheid van een ondertunnelde oplossing te onderzoeken.

Uitgaande van dit onderzoek besliste de Vlaamse Regering op 24 september 2010 om de Ring rond Antwerpen te sluiten met twee tunnels, één onder de Schelde en één cut&cover tunnel tussen de Oosterweelknoop en de bestaande Ring. Het ontsluitingsconcept voorziet op Rechteroever ook in een optimalisatie van de bestaande aansluitingscomplexen ter hoogte van Schijnpoort en de Groenendaallaan en een bijkomend aansluitingscomplex (de Oosterweelknoop) voor de rechtstreekse ontsluiting van het zuidelijk deel van de haven en het noordelijk deel van de binnenstad. Dit tracé werd door de Vlaamse Regering als voorkeursvariant beschouwd. Deze beslissing leidde ook tot een actualisatie en verruiming van de doelstellingen van het Masterplan:

- het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het herstellen van de leefbaarheid.

De realisatie van de Oosterweelverbinding (afgekort OWV) wordt juridisch en planologisch mogelijk gemaakt door de GRUP's 'Oosterweelverbinding' (2006) en 'Oosterweelverbinding - wijziging' (2015).

Voorliggend project sluit aan op het reeds vergunde project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' en kadert als geheel in het Masterplan 2020.

Toekomstverbond

Op 15 maart 2017 werd het Toekomstverbond gesloten, het akkoord tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen rond de gezamenlijke doelstelling om de mobiliteit en de leefbaarheid in de Antwerpse regio te verbeteren. Een belangrijke rol werd hierin opgenomen door Alexander D'Hooghe, aangesteld als intendant.

Er werd een algemene consensus bereikt dat bijkomende maatregelen en acties nodig zijn, meer bepaald om:

- doorgaand verkeer, via het zogeheten haventracé, maximaal om te leiden rond de stad en de Antwerpse Ring (R1) in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer;
- de alternatieven voor het autoverkeer verregaand te versterken door de uitbouw van een samenhangend robuust netwerk van alternatieve modi;

- het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen en het Waasland zoveel mogelijk te ontlasten van sluipverkeer;
- in de stad en de randgemeenten de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidshinder te verminderen;
- een performant systeem van verkeerssturing in te voeren, dat van die aard moet zijn dat het focust op het omleiden van doorgaand verkeer rond de stad, zonder daarbij negatieve effecten te ressorteren op het onderliggend wegennet in de Antwerpse regio, de Kempen of het Waasland.

Leefbaarheidsprojecten

In het kader van deze opdracht werd door intendant Alexander D'Hooghe een ambitienota opgemaakt en werden ontwerpteams aangesteld die voor het hun toegewezen deelgebied een aantal concrete leefbaarheidsprojecten voor de zones rond de R1 uitwerkten.

In juni 2018 maakte de Vlaamse Regering een selectie uit deze voorstellen, op basis van aanbevelingen van de intendant. Een groot deel van deze leefbaarheidsprojecten bevindt zich in het projectgebied van de Oosterweelverbinding en er werd dan ook beslist de onderdelen die er inherent mee verbonden zijn, toe te voegen aan de werken Oosterweelverbinding. De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen zegden een totaalbudget van 1,25 miljard euro toe voor de realisatie van een eerste reeks overkappings- en leefbaarheidsprojecten.

In november 2018 werd de aanstelling van Alexander D'Hooghe voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse Ring verlengd voor een periode van acht jaar. Met deze aanstelling nam de Vlaamse overheid een lange termijn engagement op om de mobiliteits- en leefbaarheidsoplossingen die in het Toekomstverbond zijn vastgelegd ten uitvoer te brengen.

De in juni 2018 geselecteerde leefbaarheidsprojecten werden gegroepeerd tot 8 projectclusters en 4 studies.

Clusters 5, 6 en 7 liggen buiten de vergunningsgrens van de huidige aanvraag. Clusters 1 tot en met 4 en 8 (Ringpark Noordkasteel, Ringpark Groenendaal, Ringpark Lobroek, Ringpark Het Schijn en Landschapspark West) zijn echter onlosmakelijk verbonden aan het project Oosterweelverbinding. Deze projectclusters vallen uiteen in een gedeelte onderbouw en een gedeelte bovenbouw. Voor het gedeelte onderbouw is Lantis ontwerper en aanbestedende partij. Voor het gedeelte bovenbouw zal de stad Antwerpen de aanbestedende overheid zijn.

Omdat het traject onderbouw voorloopt op het traject bovenbouw, werden door een gediversifieerd ontwerpteam (Burgerbewegingen, Intendant, Stad Antwerpen en Lantis) ruimtelijke hoofdlijnen uitgezet voor de bovenbouw, in zoverre en waar noodzakelijk voor de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding. Het betreft onder meer reliëf-aanpassingen, aansluitingen op het onderliggende wegennet en het netwerk van paden voor langzaam verkeer, inrichting van het landschap in het kader van boscompensatie, waterhuishouding en natuurwaarden en afschermende maatregelen. De inrichting van de bovenbouw vertrekt vanuit de ontwerpen zoals die zijn uitgewerkt door de ontwerpteams in opdracht van de intendant en goedgekeurd in juni 2018. Uitgezonderd voor cluster 1, waarvoor het ontwerp werd uitgewerkt door Lantis in samenspraak met de partners van het Toekomstverbond en onder begeleiding van de intendant.

Begin 2019 werd bijkomend een parallel ontwerptraject opgestart voor de bovenbouw van de drie meest kritische zones, nl. omgeving aansluitingscomplex (ASC) Oosterweelknoop, omgeving ASC Groenendaallaan en omgeving ASC Schijnpoort. Dit traject werd getrokken door de intendant en steunt op een wisselwerking tussen verdere uitwerking van de onderbouw

enerzijds en de meer transversale aspecten zoals leefbaarheid (lucht-geluid-omgevingskwaliteit), veiligheid en dergelijke anderzijds. De resultaten van dit parallel ontwerptraject voor omgeving ASC Oosterweelknoop en omgeving ASC Groenendaallaan zijn verwerkt in voorliggend project, onderwerp van deze omgevingsvergunningaanvraag. Het parallel ontwerptraject voor ASC Schijnpoort is nog lopende. Wijzigingen aan het voorliggende ontwerp, zullen later desgevallend het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag.

Een volgende stap is om voor de clusters 1 tot en met 4 een minicompetitie tussen de vooraf geselecteerde studieteams te organiseren. De opdracht van deze teams is om het ontwerpconcept van juni 2018 verder uit te werken en af te stemmen op het ontwerp van de Oosterweelverbinding.

Omgevingsvergunning Oosterweelverbinding

Door Lantis werd een omgevingsvergunningsaanvraag voorbereid voor het project Oosterweelverbinding. Deze aanvraag omvat in hoofdzaak de ontworpen toestand en slechts in beperkte mate ingrepen die enkel nodig zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project.

De aannemers zullen in een volgende fase bepalen hoe de werf georganiseerd zal worden en hoe de werken uitgevoerd zullen worden. De aannemers zullen zelf later aanvullend ook één of meerdere omgevingsvergunningsaanvragen indienen, voor ingrepen die gerelateerd zijn aan de uitvoeringsfase van het project.

Op 13 maart 2020 bevestigde de Vlaamse Regering, in het kader van de Oosterweelverbinding, het engagement om de plannen voor de onderbouw (Oosterweelverbinding) en de plannen voor de bovenbouw (leefbaarheidsprojecten) op elkaar af te stemmen. Ze bevestigde tevens haar engagement in het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid. De Vlaamse Regering nam kennis van het goedgekeurde project-MER Oosterweelverbinding en akte van de intentie van nv BAM (Lantis) om de omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen op basis van het 'geoptimaliseerd voorkeursontwerp'.

Op 17 april 2020 gaf de Raad van bestuur van Lantis toestemming om de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding in te dienen.

De Vlaamse Regering heeft op 9 oktober 2020 een nota goedgekeurd betreffende *"Milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan – MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project-MER Oosterweelverbinding."* (zie ook inleiding, punt 0.4 onder de titel 'bezwaren openbaar onderzoek')

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op activiteiten die voorkomen op de lijst van bijlagen I en II van het project-MER-besluit, meer bepaald de volgende rubrieken:

Bijlage I

- 9 Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van hoofdwegen*
- 28a Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan*

Bijlage II

- 1d Eerste bebossing voor zover de oppervlakte 10 ha of meer bedraagt. Ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voorzover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voorzover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is.*
- 10e - Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1 km tot 10 km*
 - Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer*
 - Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in bijzonder beschermd gebied gelegen zijn*

In het project-MER Oosterweelverbinding zijn de effecten van het project op de volgende disciplines onderzocht: mobiliteit, lucht, geluid en trillingen, mens-gezondheid, bodem, grondwater, oppervlaktewater, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-ruimtelijke aspecten.

Het project-MER Oosterweelverbinding werd door het team Mer van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten (GOP) van het departement Omgeving op 18 december 2019 goedgekeurd (referentie PRMER-2236-GK).

Het definitief goedgekeurd milieueffectrapport werd samen met de definitieve goedkeuringsbeslissing en het goedkeuringsverslag bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegd.

Het team Mer heeft zoals bepaald in artikel 4.3.8, §2, van het DABM het project-MER inhoudelijk getoetst aan:

- de beslissing, bedoeld in artikel 4.3.5, §1;
- de overeenkomstig artikel 4.3.6, §3, door haar verstrekte aanvullende bijzondere richtlijnen;
- de overeenkomstig artikel 4.3.7 vereiste gegevens.

Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in het project-MER-verslag dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd.

Het DABM bepaalt in artikel 4.1.7 het volgende:

“De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, terdege rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die over het rapport of de rapporten werden uitgebracht.

Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten:

- 1° de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft;*

- 2° *de aanvaardbaarheid van te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief;*
- 3° *de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen.”*

Voorliggend project waarvoor de omgevingsvergunningsaanvraag wordt ingediend betreft het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” (OWV_5_0_0_opt), en is het resultaat van een voortdurende wisselwerking tussen het ontwerptraject en het milieueffectenonderzoek. Gedurende het ontwerptraject werd het project op basis van de milderende maatregelen en aanbevelingen geoptimaliseerd. Deze variant is ontstaan na een proces in volgende stappen:

- Stap 1: Het basisalternatief en enkele uitvoeringsalternatieven werden via een kennisgevingsnota ter inzage gelegd. Rekening houdend met de verschillende inspraakreacties werden nog aanvullende uitvoeringsalternatieven toegevoegd. In een eerste fase van de opmaak van het project-MER werden de milieueffecten van het basisalternatief en alle uitvoeringsalternatieven onderzocht en milderende maatregelen en aanbevelingen opgemaakt.
- Stap 2: De resultaten uit stap 1 hebben in combinatie met het overleg ingevolge het Toekomstverbond en het ontwerpend onderzoek van de Intendant voor de “leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – Ring om Antwerpen”, geleid tot een aantal fundamentele aanpassingen en optimalisaties van het basisalternatief. Dit zogenaamde “voorkeursontwerp” betreft geen nieuw ingesproken alternatief maar een compilatie van delen van het basisalternatief met meerdere uitvoeringsalternatieven en de hieruit voortvloeiende milderende maatregelen en aanbevelingen.
- Stap 3: Ook het voorkeursontwerp werd vervolgens in haar geheel op milieueffecten onderzocht, wat rekening houdend met een aantal te milderende resteffecten na aanvullend onderzoek leidde tot een “geoptimaliseerd voorkeursontwerp”. Het “geoptimaliseerd voorkeursontwerp” betreft dus een compilatie van het basisalternatief in combinatie met verschillende onderdelen van gelijkwaardig onderzochte uitvoeringsalternatieven, milderende maatregelen en aanbevelingen.

De resultaten van het gedetailleerd milieueffectonderzoek dat werd gevoerd voor het basisalternatief en de verschillende uitvoeringsalternatieven (scenario(s)) zitten vervat in de deelrapporten 1 t/m 16 van het project-MER Oosterweelverbinding.

Het voorliggend project houdt reeds een optimalisatie in n.a.v. de effectbeoordeling van de verschillende scenario's en de daarbij geformuleerde milderende maatregelen en aanbevelingen. In deelrapport 17 van het project-MER is dit als ‘voorkeursontwerp’ en ‘geoptimaliseerd voorkeursontwerp’ beoordeeld.

De relatie van het voorkeursontwerp(scenario's) met eerder onderzochte varianten en met maatregelen en aanbevelingen uit het MER wordt toegelicht in hoofdstuk 17.2.5 van het project-MER.

Om te komen tot het voorkeursontwerp werden volgende optimalisaties doorgevoerd:

- Weglaten tolplein en verhogen van de bermen rond de toegang van de Scheldetunnel op Linkeroever;
- Verbreding fietstunnel in Scheldetunnel van 4 m naar 6 m;
- Bijkomende overkappingen t.g.v. ontwerpend onderzoek Intendant:
 - o overkapping t.h.v. Luchtbal (+ verschuiven oostelijke afrit);
 - o langere overkapping t.h.v. Sportpaleis;
 - o beperkte overkapping t.h.v. Hof Ter Lo;
- Minder rijstroken op bepaalde secties van de R1-noord;
- Bermenlandschap langsheen de R1;

- Aanleg OKA (ondergrondse kruising Albertkanaal) d.m.v. twee cut & cover-tunnels naast elkaar (met in totaal 2x4 rijstroken) i.p.v. één dubbeldekstunnel (met in totaal 2x5 rijstroken);
- Verlaagde R1-zone vanaf Groenendaallaan richting knoop Antwerpen-noord (i.f.v. mogelijke latere verdere overkapping);
- Verlaging en gedeeltelijke overkapping verbindingsweg Schijnpoortknoop-Bisschoppenhoflaan (+ maximaal opschuiven richting R1);
- Compactere Oosterweelknoop met langere overkappingen:
 - o “paperclip”-concept met aansluiting op Scheldelaan i.p.v. ringweg;
 - o maximaal behoud Noordkasteelvijver en berm;
 - o behoud van de westelijke, historisch meest waardevolle SAMGA-toren;
 - o optimalisatie fietspaden met volledig conflictvrije kruisingen;
 - o verschuiven tracé Oosterweelsteenweg-Scheldelaan (deels via Kastelweg en over terrein Total);
- 2x1 operationele rijstrook + calamiteitenstrook in Noordelijke Kanaaltunnel i.p.v. 2x2 volwaardige operationele rijstroken;
- Milderende maatregelen i.f.v. reductie lucht- en geluidsemissies (bermen en schermen, ...);
- Gebruik Noordelijk Insteekdok i.p.v. Sint-Annabos voor tijdelijke stockage baggerspecie;
- Ander voortschrijdend inzicht m.b.t. aanlegfase.

Dit voorkeursontwerp wordt geïntegreerd in vier scenario's:

- Scenario OW 5-0-0 (voorkeursontwerp);
- Scenario OW 5-0-6 (scenario OW 5-0-0 + gedifferentieerde tolvariant die leidt tot optimale spreiding van het verkeer over de drie Scheldetunnels);
- Scenario OW 5-6-6_ams 50% (scenario OW 5-0-6 + infrastructuurwerken “havencluster 1” + 50% ambitieuze modal shift (scenario conform het akkoord van 21/12/2018);
- Scenario OW 5-5-6_ams: (scenario OW 5-6-6_ams 50% + overige infrastructuurele onderdelen van het Toekomstverbond (A102, SRW/DRW-systeem en maximale overkapping zuidelijke R1 van knoop Oost tot knoop Zuid) + volledige ambitieuze modal split (doorkijkscenario TKV)).

In de voorkeursscenario's werden ook volgende elementen geïntegreerd:

- Snelheidsreductie op de hele R1 (incl. Oosterweelverbinding) van 100 naar 80 km/u, en op de toekomstige snelwegen van 120 naar 100 km/u (vanaf de voorlaatste op- en afrit) (niet-fysieke milderende maatregel uit voorgaande delen van het project-MER);
- Toeritdosering (beperken capaciteit) Waaslandtunnel (milderende maatregel buiten projectgebied);
- Plaatsen verkeerslichten op knoop E17 Kruibeke (milderende maatregel buiten projectgebied n.a.v. project Infrastructuurwerken Linkeroever);
- Bermen en schermen voorzien in het Leefbaarheidsproject Zwijndrecht (gevolg van overleg tussen Vlaams gewest en gemeente Zwijndrecht n.a.v. het project Infrastructuurwerken Linkeroever).

Uit de synthese in hoofdstuk 17.13 wordt geconcludeerd dat de voorkeursontwerpscenario's nog een aantal negatieve resteffecten opleveren, die al dan niet aanleiding geven tot het formuleren van bijkomende maatregelen en/of aanbevelingen (tabel 17-101 en 17-102), waarvoor onderzoek naar verdere optimalisatie werd uitgevoerd.

In hoofdstuk 17.14 worden deze bijkomende maatregelen en aanbevelingen als zijnde een optimalisatie van het voorkeursontwerp besproken en op hun milieueffecten beoordeeld.

De voorziene optimalisatiemaatregelen betreffen:

- Optimalisatie knoop Groenendaallaan:
 - o Aansluiting van de op- en afritten aan de oost- en westzijden van de R1 op de Groenendaallaan via één gezamenlijk lichtengeregeld kruispunt;
 - o Aanleg van dit kruispunt in half verdiepte ligging;
- Milderende negatieve luchteffecten t.h.v. Lambrechtshoeken en Dam/Slachthuisite:
 - o Bijkomende openingen in het dak van de noordelijke en de zuidelijke kanaaltunnel;
 - o De voorziene berm langs de westzijde van de wijk Lambrechtshoeken wordt aan de zuidzijde, t.h.v. de tunnelmond, verhoogd tot 11m (i.p.v. de oorspronkelijke 6,5m);
- Optimalisatie Oosterweelknoop:
 - o Het voorziene scherm aan de zuid- en oostzijde van de Oosterweelknoop wordt doorgetrokken rond de tunnelmond tot aan de aansluiting van de op- en afritten op de Scheldelaan, om de lucht- en geluidsimpact van de tunnelmond op de nabije natuurgebieden sterker te milderen.

Het geoptimaliseerd voorkeursontwerp levert volgende drie scenario's op:

- OW 5-0-0_opt (het geoptimaliseerd scenario);
- OW 5-0-6_opt (scenario OW 5-0-0_opt + gedifferentieerde tolheffing);
- OW 5-6-6_ams50%_opt (scenario OW 5-0-6_opt + infrastructuurwerken "havencluster 1" + 50% ambitieuze modal shift).

Wat betreft de milieubeoordeling van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp is in het project-MER in deelrapport 17 'Effectbeoordeling voorkeursontwerp en daaraan gekoppelde scenario's' - hoofdstuk 17.15.1 volgende synthese opgenomen:

"Discipline mobiliteit"

*Uit de evaluatie binnen de discipline **mobiliteit** kan geconcludeerd worden dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerpscenario zonder tolheffing (scenario OW 5-0-0_opt), net zoals het basisalternatief (OW 1-0-0), een aanzienlijke verbetering inhoudt t.o.v. het referentiescenario OW 0-0-1 en in grote mate bijdraagt aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen:*

- *Verbeteren van de bereikbaarheid van stad en haven*
- *Verhogen van de verkeersveiligheid op de ringstructuur*
- *Verhogen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op het onderliggend wegennet*

De optimalisaties die meegenomen werden in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp en –scenario nemen bovendien de belangrijkste manco's weg uit het basisontwerp en –scenario:

- *Supprimeren tolpleinen >> geen potentiële congestie meer in deze zone*
- *Bredere fietstunnel >> voldoet nu aan de normen van een fietssnelweg*
- *Snelheidsverlaging op de R1 >> verhoging verkeersveiligheid*
- *Toeritdosering Waaslandtunnel >> beperking negatieve reroutingeffecten op Linkeroever*
- *Verkeerslichten knoop Kruibeke op E17 >> minder sluipverkeer door Zwijndrecht*
- *Half verdiepte knoop Groenendaallaan met ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers >> aanvaardbare verkeersafwikkeling voor alle modi, verhoogde verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers*

Niettemin zijn er aantal negatieve resteffecten inzake doorstroming, die vooral gekoppeld zijn aan de capaciteitsreductie van de autoweginfrastructuur (kleinere Oosterweelknoop, minder rijstroken op de R1). De gedifferentieerde tolheffing (scenario OW 5-0-6_opt) zorgt weliswaar

voor een ontlasting van de Kennedytunnel en een betere spreiding van het autoverkeer, maar is onvoldoende om een volledig vlot functionerend ringsysteem te garanderen bij de verkeersvraag voorzien in het verkeersmodel 2020.

Om te komen tot een volledig vlot werkend ringsysteem is een substantiële modal shift nodig, wat één van de basisdoelstellingen van het Toekomstverbond is en de reden waarom deze capaciteitsreductie wordt voorzien in het (geoptimaliseerd) voorkeursontwerp (in scenario OW 5-6-6_ams50%_opt wordt wel een aanvaardbare doorstroming bekomen). M.a.w.: er werd bewust gekozen voor een ontwerp met gereduceerde wegcapaciteit, die de verkeersvraag volgens het model 2020 zonder modal shift niet volledig vlot kan afwikkelen, om op die manier bij te dragen aan het bereiken van de nagestreefde modal shift.

Opmerking: Om redenen van consistentie met plan-MER Oosterweelverbinding (2014) en project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever (2016) werden alle doorrekeningen i.k.v. onderhavig project-MER uitgevoerd met het provinciaal verkeersmodel Antwerpen versie 3.6.1. De dimensionering van de weginfrastructuur in het voorkeursontwerp is echter gebaseerd op verkeerscijfers uit de recentere modelversie 3.7.1. Globaal geeft modelversie 3.7.1 lagere verkeersvolumes dan modelversie 3.6.1; enkel t.h.v. de haven geeft modelversie 3.7.1 een toename van het havengerelateerde verkeer t.o.v. 3.6.1. Modelversie 3.7.1 is de meest recente modelversie van de twee en sluit in principe het best aan bij het actuele verwachtingspatroon. De cijfers van modelversie 3.6.1 zijn (behalve t.h.v. de haven) te beschouwen als een “worst case” weergave van de toekomstige situatie.

Leefbaarheidsdisciplines

*Voor de discipline **lucht** zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Een aantal negatieve luchteffecten die voorkwamen in de scenario's met het basisalternatief zijn in voldoende mate weggewerkt in de geoptimaliseerde voorkeursontwerpscenario's OW 5-0-0_opt en OW 5-0-6_opt (zonder ambitieuze modal split):*

- Op Linkeroever rond de Blancefloerlaan en de Halewijnlaan (zie maatregelen mobiliteit)*
- Aan de zuidzijde van de Oosterweelknoop (t.o.v. Linkeroever, Eilandje en Noordkasteelsite) (dankzij compactering en afscherming Oosterweelknoop)*
- Langsheen de noordelijke R1 t.h.v. wijk Ten Eekhovewijk (vnl. dankzij afscherming en deels overkappen van de verbindingsweg tussen Schijnpoortknoop en Bisschoppenhoflaan)*
- In de Damwijk, de Slachthuissite en de zuidrand van Merksem t.g.v. de tunnelmond van de R1/zuidelijke kanaaltunnel (vooral dankzij de tunnelopening op de ZKT t.h.v. de spoorweg)*
- Op de fietspaden t.h.v. de tunnelmonden (teveel overschrijdingen uurnorm NO2) (dankzij afscherming)*

Voorts zijn, vooral dankzij de voorziene tunnelopening op de noordelijke kanaaltunnel, de negatieve effecten t.h.v. de wijk Lambrechtshoeken, die niet voorkwamen in het basisalternatief, maar wel in de oorspronkelijke voorkeursontwerpscenario's OW 5-0-0 en OW 5-0-6, als gevolg van de overkapping t.h.v. de Groenendaallaan, in voldoende mate weggewerkt.

Het negatief effect rond de Bisschoppenhoflaan (t.g.v. aanzuiging verkeer naar Schijnpoortknoop) blijft ook in scenario OW5-0-0_opt bestaan. Dit effect wordt aanvaardbaar geacht omdat het niet kan vermeden worden zonder de positieve luchteffecten elders in Deurne en Merksem te hypothekeren.

De optimalisaties zorgen rond de tunnelopeningen binnen het toekomstig parkgebied bovenop de overkapte R1 voor bijkomende overschrijdingen van de uurnorm voor NO₂. Intensieve recreatie in de directe omgeving (enkele tientallen meter) van de tunnelmonden moet vermeden worden.

In het scenario OW 5-6-6_ams50%_opt worden overal de positieve effecten versterkt en de negatieve effecten afgezwakt door de vooropgestelde ambitieuze modal split. Daarbij verdwijnt onder meer het negatief effect rond de Bisschoppenhoflaan.

*Inzake **geluid** waren de effecten van het basisalternatief reeds in overgrote mate positief, en dankzij de maatregelen die opgelegd werden in de disciplines mobiliteit en lucht (snelheidsvermindering, afscherming,...) worden deze positieve effecten nog versterkt in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. De voorziene maatregelen waren eveneens toereikend om de negatieve geluidseffecten in voldoende mate te milderen rond de as Blancefloerlaan-Halewijnlaan (door toeritdosering Waaslandtunnel) en t.h.v. de natuurgebieden Blokkersdijk en Scheldeoevers (door afscherming van de open sleuven).*

*De effecten inzake **gezondheid** liggen uiteraard volledig in lijn met die voor lucht en geluid.*

Opmerking 1: Inzake snelheidsreductie op de R1 werd in de doorrekeningen uitgegaan van 80 km/u. Een gevoeligheidsanalyse heeft evenwel uitgewezen dat vergelijkbare lucht- en geluidseffecten bereikt kunnen worden met een regime van 90 km/u voor alle verkeer of van 90 km/u voor personenverkeer en 70 km/u voor vrachtverkeer.

Opmerking 2: Zoals hiervoor aangegeven zijn de verkeerscijfers uit modelversie 3.6.1 als een “worst case” te beschouwen voor de toekomstige situatie. Dit geldt dus logischerwijs ook voor de op deze verkeerscijfers gebaseerde immissieberekeningen voor lucht en geluid, behalve t.h.v. de haven, maar daar zijn de lucht- en geluidseffecten minder relevant (weinig of geen blootgestelde bewoners).

Ruimtelijke disciplines

Voor de disciplines bodem, grondwater en oppervlaktewater kwamen t.a.v. het basisontwerp reeds geen (aanzienlijk) negatieve effecten (score -2 of -3) voor, mits aan de betreffende regelgeving wordt voldaan, en dit geldt dus ook voor het geoptimaliseerd voorkeursontwerp.

In het basisontwerp kwamen wel (aanzienlijk) negatieve effecten voor bij de disciplines biodiversiteit, landschap en erfgoed en mens – ruimtelijke aspecten (aantasting van de ecologische, landschappelijke, recreatieve en belevingswaarde), die in belangrijke mate betrekking hadden op de dezelfde projectonderdelen, en weggewerkt zijn in het (geoptimaliseerd) voorkeursontwerp, nl.:

- *het rooien van een groot deel van het Sint-Annabos i.f.v. gebruik als stortlocatie voor baggerspecie >> negatief effect vervalt omdat Sint-Annabos niet langer als stortlocatie zal fungeren;*
- *de aantasting van de Noordkasteelsite door de Oosterweelknoop in haar basisontwerp als ca. 1500m lange open sleuf met “reuze-ovonde” >> door het veel compacter maken (“paperclip”) en westwaarts opschuiven van de Oosterweelknoop wordt de impact op de Noordkasteelsite veel beperkter en aanvaardbaar.*

Negatieve effecten van het basisontwerp die eveneens in afdoende mate gemilderd werden zijn:

- *voor biodiversiteit:*

- o geluidsverstoring t.h.v. natuurgebieden Blokkersdijk en Scheldeoevers (dankzij afscherming)
- o permanente inname van slikke en schorre (SBZ) t.h.v. de Schel dedijk op Rechteroever (dankzij aanpassing dijkontwerp)
- voor landschap en erfgoed: de westelijke, historisch meest waardevolle SAMGA-loods blijft behouden in het voorkeursontwerp dankzij het compacter maken van de Oosterweelknoop (de oostelijke loods moet echter nog altijd verdwijnen)

De insleuving en gedeeltelijke overkapping van de R1 wordt als aanzienlijk positief beoordeeld vanuit landschap en mens-ruimtelijke aspecten. Andere optimalisaties (supprimeren tolpleinen, "platte" OKA....) hebben eerder marginale (weliswaar positieve) ruimtelijke effecten.

Voor de discipline biodiversiteit blijft er ook na optimalisatie strikt genomen nog een te hoge stikstofdepositie t.h.v. de Scheldeoevers (habitatrichtlijngebied), in hoofdzaak t.g.v. het compacteren en westwaarts opschuiven van de Oosterweelknoop. Dit resteffect wordt aanvaardbaar geacht omdat alle redelijke maatregelen reeds voorzien worden, en het om slikke- en schorrehabitats gaat die weinig gevoelig zijn voor eutrofiëring.

Aanlegfase

De totale uitvoering van het Oosterweelproject wordt geschat op 10 jaar en zal, gezien de omvang van het project, onvermijdelijk gepaard gaan met heel wat hinder. Een adequaat minder hinder-plan moet de (verkeers)hinder tot een minimum beperken. Tijdelijke impact op natuur- en erfgoedwaarden moet maximaal beperkt worden. Langs de oostzijde van de tijdelijke omleidingswegen van de R1 moet een scherm voorzien worden om de lucht- en geluidseffecten t.h.v. Merksem (Lambrechtshoeken) en Deurne (Ten Eekhave) maximaal te beperken. Door het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke stockagelocatie voor baggerspecie te gebruiken, wordt het Sint-Annabos maximaal gevrijwaard (zie hiervoor) en wordt ook tijdelijk storten in de Schelde (SBZ) vermeden. De twee faseringsvarianten voor de aanleg van de OKA (zonder en met tijdelijk viaduct) zijn qua milieueffecten niet significant onderscheidend.

Cumulatieve effecten met werken op Linkeroever

De werken aan de Oosterweelverbinding enerzijds en die op Linkeroever (infrastructuurwerken + leefbaarheidsproject) anderzijds vinden plaats op andere locaties, met andere werfzones en andere werfroutes, waardoor er quasi geen interferentie is tussen de milieueffecten van de resp. aanlegfasen indien deze werken tegelijkertijd zouden plaatsvinden. In de enige zone waar er wel interferentie is tussen OWV en de werken op Linkeroever, nl. t.h.v. knoop Noord (E34/N49/Scheldetunnel), wordt de cumulatie van beide projecten als positief beoordeeld, omdat dan minder (lang) infrastructuur moet voorzien worden die nadien terug wordt opgebroken. Voorts kan door een goede afstemming tussen OWV en het leefbaarheidsproject Linkeroever de grondbalans geoptimaliseerd worden. Indien de ruimtelijke inpassing van de verhoogde/bijkomende bermen op Linkeroever een negatieve impact zou hebben op de voorziene bos- en natuurbalans van het Oosterweelproject, zal het leefbaarheidsproject – en niet het Oosterweelproject – hiervoor de nodige oplossingen moeten onderzoeken en aanreiken.”

Onder hoofdstuk 17.15.2 wordt een overzicht gegeven van de doorwerking van de milderende maatregelen (tabel 17-115) en aanbevelingen (tabel 17-116) uit de milieubeoordeling van het basisontwerp en de onderzochte alternatieven en varianten naar het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Uit deze tabellen blijkt dat met het nemen van de bijkomende maatregelen

en aanbevelingen in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp alle resteffecten bij het voorkeursontwerp aanvaardbaar worden.

In hoofdstuk 17.15.3 van het project-MER worden in tabelvorm per MER-discipline de milderende en flankerende maatregelen opgesomd die in het plan-MER Oosterweelverbinding werden gekoppeld aan negatieve milieueffecten van het tracé Oosterweel, met vermelding van de wijze waarop deze maatregelen werden doorvertaald in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp en beoordeeld in het project-MER.

In het document 'Vertaling MM en aanbevelingen project-MER en PB' dat als afzonderlijke bijlage bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd, wordt in een overkoepelende tabel (voor de drie luiken van de omgevingsvergunningsaanvraag stedenbouw, milieu en vegetatiewijziging) een overzicht gegeven van de geformuleerde milderende maatregelen en aanbevelingen uit het project-MER per discipline, waarbij wordt aangegeven op welke manier deze vertaald werden in de voorliggende aanvraag.

De Vlaamse Regering nam op 13 maart 2020 kennis van het goedgekeurde project-MER Oosterweelverbinding en nam akte van de intentie van de nv BAM (Lantis) om de omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen op basis van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp.

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

De geplande omgevingsvergunningsaanvraag voor stedenbouwkundige handelingen valt binnen de situaties vastgelegd in artikel 5.4.1. De initiatiefnemer is daarom verplicht om een archeologienota toe te voegen aan de aanvraag.

In de aanvraag is een archeologienota, opgemaakt door de Dienst Archeologie Stad Antwerpen en waarvan op 5 juni 2020 akte is genomen door het Agentschap Onroerend Erfgoed, toegevoegd.

De nota bestaat uit twee delen: een uitgebreid bureauonderzoek met de impact van de werken op archeologie, en het Programma van Maatregelen dat het geheel aan voorwaarden tot onderzoek omschrijft waaraan de bouwheer zich moet houden tijdens de uitvoering van het project.

In het eerste deel van de nota wordt een overzicht gegeven van alle gekende archeologische sites en vondsten in het projectgebied en wordt ingeschat welke nog ongekende sites of vondsten er kunnen voorkomen. De locaties van (potentiële) archeologische sites zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht waarbij – bij benadering – ook de diepte waarop ze zich in de bodem bevinden, is aangegeven. Waar mogelijk werd al terreinonderzoek uitgevoerd om de bodemopbouw na te gaan, archeologische resten op te sporen of gekende sites beter in kaart te brengen.

Het tweede deel van de nota bestaat uit een Programma van Maatregelen dat de impact van de geplande infrastructuurwerken op (mogelijk) aanwezige archeologische waarden inschat en bepaalt of verder archeologisch onderzoek nodig is.

Het programma van maatregelen van deze archeologienota omvat:

- opgraving voorafgaand aan de werken van de zone van het fort Piémontel en werfbegeleiding van die delen waar voorafgaandelijke opgraving niet mogelijk is;
- opgraving voorafgaand aan de werken van de zone van het militair kamp Tophat en werfbegeleiding van die delen waar voorafgaandelijke opgraving niet mogelijk is;
- verder vooronderzoek op de aangeduide locaties waar mogelijk scheepswrakken kunnen liggen in de zone van de baggerwerken in de Schelde en archeologische werfbegeleiding van de baggerwerken;
- archeologische werfbegeleiding voor de andere aangeduide zones waar archeologische waarden kunnen voorkomen.

De maatregelen in de archeologienota met referentienummer <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/14944> moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in de archeologienota waarvan akte is genomen en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen wordt als voorwaarde opgelegd.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 5 juni 2020 tot 4 juli 2020 in de gemeente Beveren, waarbij er geen bezwaarschriften werden ingediend.

Het openbaar onderzoek vond plaats van 5 juni 2020 tot 4 juli 2020 in de stad Antwerpen, waarbij er 19 analoge bezwaarschriften werden ingediend. Deze werden op 10 juli 2020 opgeladen op het Omgevingsloket.

Er werden 24 bezwaarschriften digitaal ingediend op het Omgevingsloket. Sommige bezwaren werden zowel analoog als digitaal ingediend.

De bezwaren worden verder besproken onder de titel 'bezwaren openbaar onderzoek'.

De digitale informatievergadering vond plaats op woensdag 10 juni 2020. Het verslag van de informatievergadering werd op 19 juni 2020 opgeladen op het Omgevingsloket.

ADVIEZEN

Op 29 mei 2020 werden onderstaande adviezen gevraagd door de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Op het Omgevingsloket werden volgende adviezen uitgebracht:

Datum advies	Adviesinstantie	Aard advies
11/8/2020	afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Milieu) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden
11/8/2020	afdeling GOP (Ruimte) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden
1/7/2020 en 2/10/2020	Agentschap Onroerend erfgoed	Gunstig
16/7/2020	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)	Gunstig met voorwaarden
28/9/2020	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)	Gunstig
10/7/2020 en 02/10/2020	nv Infrabel	Gunstig met voorwaarden
15/7/2020, 18/9/2020 en 2/10/2020	De Vlaamse Waterweg	Gunstig met voorwaarden
15/7/2020	afdeling Operationeel Waterbeheer, team watertoets, van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)	Gunstig met voorwaarden
24/7/2020	Havenbedrijf Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
9/10/2020	dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
10/9/2020	afdeling GOP (Externe Veiligheid) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden
16/6/2020	ASTRID-veiligheidscommissie	Gunstig met voorwaarden
8/7/2020	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)	Gunstig met voorwaarden
15/7/2020	afdeling Operationeel Waterbeheer, dienst Grondwater, van de VMM	Gunstig met voorwaarden
16/7/2020	afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM	Gunstig met voorwaarden
6/7/2020	afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden
4/9/2020	college van burgemeester en schepenen (CBS) van de stad Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
3/9/2020	Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweerzone Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
13/7/2020	college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren	Gunstig met voorwaarden
1/7/2020	Maatschappij voor het haven-, grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerschelde-oevergebied (Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO))	Gunstig

Op 5 juni 2020 werden onderstaande subadviezen gevraagd door de afdeling GOP van het departement Omgeving. Op het Omgevingsloket werden volgende adviezen uitgebracht:

Datum advies	Subadviezen	Aard advies
30/6/2020	college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zwijndrecht	Gunstig met opmerking
4/7/2020	dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
22/6/2020	Air Liquide Industries Belgium	Gunstig met voorwaarden
6/7/2020 en addendum 21/08/2020	AquaFin	Gunstig met voorwaarden
2/7/2020	Petrochemical Pipeline Services	Gunstig met voorwaarden
29/6/2020	Defensie – Algemene Directie Material Resources	Gunstig met voorwaarden
2/7/2020 en 29/9/2020	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn	Gunstig met voorwaarden
19/6/2020 en 5/10/2020	Elia Asset	Gunstig met voorwaarden
3/7/2020	Fluxys Belgium	Gunstig met voorwaarden
19/6/2020	Nationale Maatschappij der Pijpleidingen (NMP)	Gunstig met voorwaarden
24/6/2020 en 2/9/2020	Total Olefins Antwerpen	Gunstig met voorwaarden
24/7/2020	afdeling Energie, Klimaat en Groene economie (EKG), team Lucht, van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden

Door volgende instanties werd geen advies uitgebracht:

Datum adviesvraag	Adviesinstantie
29/5/2020	departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
29/5/2020	afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW
29/5/2020	Polder van het land van Waas
5/6/2020	Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
5/6/2020	dienst Mobiliteit van de provincie Oost-Vlaanderen
5/6/2020	dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen
5/6/2020	Team Vlaams Bouwmeester
5/6/2020	Esso Belgium (The Sniffers)
5/6/2020	Inovyn Manufacturing Belgium (solvic pipelines)
5/6/2020	Agentschap Zorg en Gezondheid

Artikel 26, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet bepaalt dat *“Als geen advies wordt uitgebracht binnen de vastgestelde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn”*.

Bespreking van de uitgebrachte adviezen:

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Milieu en Ruimte) van het departement Omgeving

11/8/2020	afdeling GOP (Milieu) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden
11/8/2020	afdeling GOP (Ruimte) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden

Door de afdeling GOP werd een gecoördineerd advies uitgebracht (ruimte + milieu). In dit advies werden ook de subadviezen besproken. Er werd volgend voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht:

1. Voorwaarden m.b.t. de stedenbouwkundige handelingen:

- o de maatregelen in de archeologienota waarvan akte genomen op 5 juni 2020 met referentienummer <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/14944> moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in de archeologienota waarvan akte is genomen en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013;
- o de milderende maatregelen uitvoeren zoals voorzien in kolom 6 (Verwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding) en kolom 7 (Verwerking in het bestek voor de aannemer hoofdwerken Oosterweelverbinding) van de overkoepelende tabel "Extra_tabel MM en aanbevelingen MER";
- o het goedgekeurde boscompensatievoorstel van ANB na te leven;
- o de eindinrichting van de werfzones moet gerealiseerd worden binnen de 3 maanden nadat deze niet meer worden gebruikt als werfzone en ten laatste binnen de 3 maanden na in gebruik name van de infrastructuur;
- o de herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium moeten binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel, uitgevoerd worden;
- o naleven van de volgende voorwaarden zoals voorzien in volgende subadviezen:
 - Air Liquide Industries Belgium;
 - Petrochemical Pipeline Services
 - Defensie – Algemene Directie Material Resources
 - Elia
 - Fluxys
 - NMP
 - departement omgeving – EKG Lucht
- o een gunstig advies van TPA te bekomen m.b.t. de groutankers.

Bespreking :

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

"De opgelegde voorwaarden zijn haalbaar en bijgevolg aanvaardbaar voor Lantis met uitzondering van de bepaling over de eindinrichting van de werfzones. Immers het begrip 'infrastructuur' is voor interpretatie vatbaar. Bij een strenge interpretatie zou verondersteld kunnen worden dat de werfzones heringericht moeten zijn uiterlijk 3 maanden na de ingebruikname van de snelweg. De herinrichting van 'de bovenbouw' (de inrichting van de kappen met grondwerken, groenaanleg, aanleg paden en dergelijke) zal echter pas in laatste fase gebeuren. De aannemer zal ook voor die werken werfzones nodig hebben. Overeenkomstig art. 74 OVD moeten vergunningsvoorwaarden voldoende precies en dus niet voor interpretatie vatbaar zijn. Lantis suggereert daarom volgende precisering in de formulering : De

eindinrichting van de werfzones moet gerealiseerd worden binnen de 3 maanden nadat deze niet meer worden gebruikt als werfzone en ten laatste binnen de 3 maanden na in gebruik name van het voorwerp van de aanvraag.”

Na onderzoek van de voorwaarden van de afdeling GOP (Ruimte) wordt het volgende voorgesteld:

- doordat Total Olefins Antwerp op 2/9/2020 een voorwaardelijk gunstig advies uitbracht, kan deze voorwaarde worden geschrapt;
- voor de bespreking van de afdeling EKG, team Lucht, van het departement Omgeving verwezen wordt naar de bespreking van het desbetreffende advies en daardoor kan deze voorwaarde ook geschrapt worden;
- akkoord te gaan met de aanpassing van deze voorwaarde m.b.t. de eindinrichting van de werfzones.

De overige voorwaarden m.b.t. de stedenbouwkundige handelingen worden overgenomen in de voorwaarden van de vergunning.

2. Voorwaarden m.b.t. de ingedeelde inrichtingen of activiteiten:

1° algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II (en titel III) van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>

2° bijzondere milieuvoorwaarden

1. Algemeen:

- o De polderconstructies worden op een degelijke manier aangelegd, teneinde het lekdebiet tot een minimum te herleiden. Hiertoe moeten bij het vastleggen van de constructie-eisen minimale eisen naar het waterkerend vermogen van de diepwanden opgelegd worden, zoals opgenomen in de uitgangspunten voor het grondwatermodel in het project-MER met referentie PR2236. Daarnaast controleert de exploitant de kwaliteitsvolle uitvoering van de polderconstructies tijdens de werken voor de aanleg van de polderconstructies;
- o De verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project worden zodanig uitgevoerd dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik;
- o Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaatsen van de gasolietanks bij dienstbouwwerken Noorderlaan en Scheldetunnel Linkeroever wordt telkens afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. De lozing gebeurt door rechtstreekse aansluiting op een afvoerleiding naar een lozingspunt;
- o Voor de te dempen zones wordt, rekening houdend met de kwaliteitsvereisten van de gebruikte bodemmaterialen, maximaal ingezet op het lokaal hergebruiken van bodemmaterialen, om de vervoersafstanden te beperken. Indien dit niet mogelijk is, wordt maximaal ingezet op vervoer via het water;
- o De aanvrager voert een discipline-overschrijdend monitoringprogramma uit, zoals voorzien in het project-MER. Het betreft de disciplines biodiversiteit, bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid, trillingen, lucht, mens (gezondheid/ruimtelijke aspecten) en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Het monitoringprogramma wordt uitgevoerd overeenkomstig de methodiek en rapportage zoals beschreven in het monitoringplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding, dat bij de

aanvraag werd gevoegd. De aanvrager bezorgt een rapport met de controle- en rapportagegegevens die werden bekomen in uitvoering van dit monitoringprogramma. Het rapport wordt volgens de in het monitoringplan opgenomen frequentie, en met een minimale frequentie van 1 keer per jaar, ter evaluatie bezorgd aan de volgende adviesinstanties: de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving (gop.ant.omgeving@vlaanderen.be), de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (grondwater.ant.verg@vmm.be), de afdeling Ecologisch Toezicht van de Vlaamse Milieumaatschappij (vergunningen.me@vmm.be) en het Agentschap voor Natuur en Bos (aves.ant.anb@vlaanderen.be). Het rapport wordt ter informatie bezorgd aan de afdeling Handhaving van het departement Omgeving (omgevingsinspectie.ant@vlaanderen.be);

2. Van toepassing op iioa NID:

- o Vooraleer de in het Noordelijk Insteekdok gestorte specie terug wordt afgevoerd naar de Schelde, wordt de mogelijk gevormde sliblaag op de gestorte specie verwijderd;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen geijkte weegbrug met automatische registratie wordt geïnstalleerd en gebruikt. In plaats hiervan wordt de hoeveelheid baggerspecie die in het Noordelijk Insteekdok wordt aan- en afgevoerd geregistreerd met geijkte meetsystemen aan boord van de baggerschepen;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aan- en afvoer van bagger- of ruimingsspecie 24u op 24u plaatsvindt;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen omheining van twee meter hoog rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen groenscherm rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat het lossen en opslaan van de baggerspecie niet gebeurt op een vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem. De baggerspecie wordt rechtstreeks gelost in het Noordelijk Insteekdok;
- o In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.5.9 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat een afschrift van alle vergunningen en het goedgekeurde werkplan ter beschikking gehouden wordt aan boord van de baggerschepen. Deze kunnen eveneens bekomen worden en ingekeken worden op het bezoekadres van de exploitant;

3. Van toepassing op iioa KZR1:

- o Indien in het kader van het bodemsaneringsproject voor het Lobroekdok overeenkomstig titel III, hoofdstuk V, afdeling I van het Bodemdecreet en VLAREBO uit een risico-evaluatie over de waterbodem (resterende sliblaag) blijkt dat deze resterende sliblaag verwijderd moet worden, zal dit uitgevoerd worden vóór de start van het dempen van het Lobroekdok;
- o In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing:

- Voor lozingspunten LP6a, LP6b, LP12 (c,f,g,h):

Parameter	eenheid	concentratie
Arseen	µg/l	50

- Voor lozingspunten LP4a en LP4b:

Parameter	eenheid	concentratie
Totaal stikstof	mg/l	30
Sulfaat	mg/l	400
Chloride	mg/l	750
Geleidbaarheid	µS/cm	3.000
Arseen	µg/l	50

- Voor lozingspunt LP5:

Parameter	eenheid	concentratie
Arseen	µg/l	100

- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater kan worden gecontroleerd door middel van controleputten. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizen netwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van het Lobroekdok en voor de demping van de zones aan R1 Noord volgende chemische samenstelling hebben:
 - Minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - PCB's tot 1 mg/kg ds
 - Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone via een track&trace-systeem een overzicht bijhoudt van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing voor de te dempen zones ter hoogte van de R1 Noord, met uitzondering

van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden;

- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op te gedeeltelijke demping van het Lobroekdok, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden;

4. Van toepassing op iioa OWK:

- o In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing voor lozingspunten LP2a en LP2b:

Parameter	eenheid	concentratie
Arseen	µg/l	50
nitraat + nitriet + ammonium	mg N/l	4,9

- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater kan worden gecontroleerd door middel van controleputten. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizenennetwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van de Noordkasteelvijver volgende chemische samenstelling hebben:
 - Minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - PCB's tot 1 mg/kg ds
 - Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht kan voorleggen van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen;

- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op te gedeeltelijke demping van de Noordkasteelvijver, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden;

5. Van toepassing op iioa STLO:

- o In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing voor lozingspunt LP1b:

Parameter	eenheid	concentratie
Arseen	µg/l	50
PFOS	µg/l	0,2
PFOA	µg/l	0,5
Chloride	mg/l	2.400
Totaal stikstof	mg/l	30
Sulfaat	mg/l	450
Geleidbaarheid	µS/cm	6.000

- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater kan worden gecontroleerd door middel van controleputten. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizennetwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de opvulling van de Tophatgracht volgende chemische samenstelling hebben:
 - Minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - PCB's tot 1 mg/kg ds
 - Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt;
- o In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht kan voorleggen van de hoeveelheid en herkomst

- van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen;
- o In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing op de demping van de Tophatgracht, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.

Bespreking:

Ingevolge het advies 'water (lozen afvalwater)' van de afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM van 16 juli 2020 (zie verder) wordt de formulering van de bijzondere milieuvoorwaarden m.b.t. de bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM aangepast. Ingevolge het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen wordt voor de formulering van de bijstelling van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM voor iioa KZR1 verwezen naar de formulering, zoals voorgesteld verderop in dit document.

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM en de bijzondere milieuvoorwaarden worden opgenomen in de vergunning.

De bijzondere milieuvoorwaarden worden voor de duidelijkheid opgesplitst per iioa. Alleen de voorwaarde omtrent monitoring wordt bij de overkoepelende voorwaarden geplaatst omdat het monitoringprogramma betrekking heeft op het volledige project.

Agentschap Onroerend Erfgoed

1/7/2020 en 2/10/2020	Agentschap Onroerend Erfgoed	Gunstig met voorwaarden

Op 1 juli 2020 werd een voorwaardelijk gunstig advies verleend. Op 2 oktober 2020 werd n.a.v. de verduidelijkingen die werden aangeleverd naar aanleiding van dit eerste advies een gunstig advies uitgebracht.

Bespreking:

Naar aanleiding van het eerste advies van 1 juli 2020 en doordat uit het advies van de afdeling GOP blijkt dat:

"De aanvrager voert een discipline-overschrijdend monitoringprogramma uit, zoals voorzien in het project-MER met referentie PR2236. Het betreft de disciplines biodiversiteit, bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid, trillingen, lucht, mens (gezondheid/ruimtelijke aspecten) en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Het monitoringprogramma wordt uitgevoerd overeenkomstig de methodiek en rapportage zoals beschreven in het monitoringplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding, dat bij de aanvraag werd gevoegd.

De aanvrager bezorgt een rapport met de controle- en rapportagegegevens die werden bekomen in uitvoering van dit monitoringprogramma. Het rapport wordt volgens de in het monitoringplan opgenomen frequentie, en met een minimale frequentie van 1 keer per jaar, ter evaluatie bezorgd aan de volgende adviesinstanties: de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving (gop.ant.omgeving@vlaanderen.be), de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (grondwater.ant.verg@vmm.be, de afdeling Ecologisch Toezicht van de

Vlaamse Milieumaatschappij (vergunningen.me@vmm.be) en het Agentschap voor Natuur en Bos (aves.ant.anb@vlaanderen.be). Het rapport wordt ter informatie bezorgd aan de afdeling Handhaving van het departement Omgeving (omgevingsinspectie.ant@vlaanderen.be)."
wordt ook het Agentschap Onroerend Erfgoed opgenomen als adviesinstantie waaraan het rapport met de controle- en rapportagegegevens van het monitoringsprogramma moet worden bezorgd.

Agentschap voor Natuur en Bos

16/7/2020	Agentschap voor Natuur en Bos (ANB)	Gunstig met voorwaarden

Het ANB verleent een gunstig advies onder de volgende voorwaarden:

1. Het goedgekeurde boscompensatievoorstel (in bijlage bij het advies) met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.
2. Alle project geïntegreerde maatregelen (1), het monitoringsplan (2), de maatregelen uit de toelichtingsnota Natuuraspecten (3), de milderende maatregelen (en aanbevelingen) (4) worden gevolgd en ook doorvertaald naar de navolgende bestekken voor de aannemers en onderaannemers.

(1) het geoptimaliseerde voorkeursontwerp zoals het uitgewerkt is in voorliggende aanvraag met bijhorende plannen, rekening houdend met
D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17 (meer specifiek zoals voorzien op p. 362, het volledige hoofdstuk 17.10.8 Bos- en natuurcompensatie en de milderende maatregelen zoals voorzien in 17.10.9.2)

(2) opgenomen in deze aanvraag onder het bestand Extra_monitoringsplan

(3) het bij de omgevingsvergunningsaanvraag toegevoegde document
'VW_toelichtingsnota Natuuraspecten_20200527'

(4) het bij de omgevingsvergunningsaanvraag toegevoegde document: Extra_tabel MM en aanbevelingen mer' pagina 120 tot en met p. 124 van de passende beoordeling toevoegd bij de aanvraag omgevingsvergunning als document
D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5

Bespreking:

Deze voorwaarden van ANB worden overgenomen in de voorwaarden van de vergunning.

Agentschap Wegen en Verkeer

28/9/2020	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)	Gunstig

In dit advies wordt gesteld:

"1) De omgevingsvergunning heeft betrekking op volgende gewestwegen waar geen rooilijnplan voor bestaat en waarvoor de rooilijn dus samenvalt met de grens van het openbaar domein:

- N1010001 van 26.8+0 tot 29.0+0
- N0499011 van 0.3+0 tot 2.1+0

2) De omgevingsvergunning heeft betrekking op volgende gewestwegen waar geen bekrachtigde rooilijn bestaat, enkel een feitelijke rooilijn;

- N1200001 van 0.2+0 tot 0.4-30
- N1290001 van 1.9+50 tot 2.2+20

3) Er worden geen reservatiestroken getroffen in het ingediende dossier.

- Er is geen reservatiestrook rond de R1 van toepassing, de reservatiestrook voor de A102 valt buiten het projectgebied.”

Hieruit kan afgeleid worden dat de aanvraag voldoet aan de bepalingen van artikel 4.3.8, §1 van de VCRO.

Het advies van AWW besluit: “Om deze redenen adviseert het Agentschap Wegen en Verkeer GUNSTIG betreffende voorliggende aanvraag gezien de aanvraag in overeenstemming is met de algemene voorwaarden en de hierboven aangehaalde punten.”

Bespreking:

Doordat gesteld wordt dat de aanvraag in overeenstemming is met de algemene voorwaarden, worden deze algemene voorwaarden niet opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Nv Infrabel

10/7/2020 en 2/10/2020	nv Infrabel	Gunstig met voorwaarden

Op 29 september 2020 werd door Lantis volgend bericht geplaatst op het Omgevingsloket:
“Wij ontvingen op 13/07/2020 het advies van Infrabel via het Omgevingsloket, waarvoor dank. Naar aanleiding van dit advies en het hieropvolgend bilateraal overleg en in navolging van de onderling gemaakte afspraken, bezorgen wij u via deze weg ons voorstel van ontwerpaanpassing.

Het betreft :

- *het respecteren van de afstand tussen de spoorlijn en de rand van de weg Kastelweg / verlegde Scheldelaan (overeenkomstig de bestaande toestand) ;*
- *de toegang tot het bedrijf Deutz (overeenkomstig de bestaande toestand) ;*
- *de verplaatsing van de spoorlijn tussen kruispunt Oosterweelsteenweg x Scheldelaan en spoorwissel spoorbundel Amerika-Zuid + verplaatsing aansluiting Oosterweelsteenweg x Boerinnestraat in functie van de seininstallatie ter hoogte van aansluiting Oosterweelsteenweg x Boerinnestraat.*

Wij hopen hiermee tegemoet te komen aan Infrabel en een bijgesteld advies te mogen verwachten.”

Volgende plannen werden toegevoegd aan dit bericht:

- BA_inplanting_L_N_08_maaiveld-20200928.pdf
- BA_wegen_P_N_08_maaiveld-20200928.pdf
- BA_wegen_T_N_08_T12-20200928.pdf

Infrabel bracht een volgend aangepast advies uit op 2 oktober 2020:

“Hierbij vindt u de opmerkingen van NV Infrabel bij de omgevingsvergunning van BAM / Lantis voor de Oosterweelverbinding projecten - Scheldetunnel met aansluiting LO - Oosterweelknoop - Kanaalzone en R1 in de Amerikadok - Zuidkaai.

Dit advies is opgebouwd verwijzend naar de verantwoordingsnota - Addendum B26 (*OWVA-SVS-LAN-NOT-0023-VGN-B26-Verantwoordingsnota-OWV*).

4. Bestaande toestand

4.3 Projectonderdeel Kanaalzone en R1

De spoorlijnen 25, 12 en 27A zijn betrokken (de verantwoordingsnota spreekt verkeerdelijk over spoorlijn 27).

7. Voorwerp van de aanvraag

7.2 Oosterweelknoop

7.2.1 Sloop

De sloop van volgende sporen wordt enkel toegestaan voor het uitvoeren van de infrastructuurwerken. In dezelfde fase (aansluitend) zijn nieuwe sporen aan te leggen:

- Het treinspoor langs de Kastelweg en verlegde Scheldelaan t.h.v. Katoennatie tot aan de Oosterweelsteenweg, om de betrokken overwegen te vernieuwen.
- Het treinspoor langs de Boerinnestraat vanaf het kruispunt Oosterweelsteenweg x Scheldelaan tot het bedrijf Westerlund Bulk Terminal inclusief de overweg.

7.2.4 Wegen

7.2.4.2 Onderliggend wegennet

7.2.4.2.1 Scheldelaan - Kastelweg

Opmerkingen op plannen:

- *BA_inplanting_LN_08_maaiveld*
- *BA_wegen_P-N_08_maaiveld*
- *BA_wegen_T-N_08_T12*
 - o Langs de Kastelweg inclusief het deel van de verlegde Scheldelaan dat voorheen Kastelweg was, dient de bestaande afstand tussen rijweg en spoorlijn als minimum behouden te blijven. Bovendien moet er, vergelijkbaar met de huidige situatie, een afscherming type Jersey Barrier (in beton) worden voorzien, met voldoende en voldoende brede openingen om het spoor en de aangelanden te bereiken. Het bijgesteld plan dat Infrabel dd 29/09/2020 via het Omgevingsloket van Lantis ontving, voldoet aan de vereisten.

7.2.4.2.2 Oosterweelsteenweg

Opmerkingen op plannen:

- *BA_inplanting_LN_08_maaiveld*
- *BA-wegen-P-N-08-maaiveld*
 - o Betreft de spooroverwegen Zwarte Weg (OW 345) en Oosterweelsteenweg (OW 343):
 - Het vernieuwen (en eventueel verbreden) van de overwegbevoering is verder af te stemmen met Infrabel, ook bij tijdelijke situaties in voorkomend geval:
 - De Infrabel-plans voor een bevoering type Harmelen zijn van toepassing.
 - Lantis dient de aanleg van de wegverharding, de spoorbedding, de afwatering, en de overwegblokken in (prefab)beton (inbegrepen fundering) op zich te nemen.
 - Infrabel zal instaan voor de aanleg van de onderlaag/ballast, het plaatsen van dwarsliggers en rails, en het plaatsen en ingieten van de rails in de (prefab) overwegblokken.
 - Het eventueel vernieuwen wordt bij voorkeur in de eindfase van het project uitgevoerd, om degradatie ten gevolge de werken te vermijden.
 - Het aanpassen van de overwegsignalisatie is af te stemmen met Infrabel, ook bij tijdelijke situaties in voorkomend geval:

- Infrabel zal instaan voor het plaatsen van de signalisatie. Hiervoor is tijdig coördinatie vereist, zodat Infrabel de fasering kan volgen. Afhankelijk van de omvang is rekening te houden met een doorlooptijd tot 12 maanden (periode tussen coördinatie en uitvoering, namelijk de tijd die Infrabel nodig heeft om de seintechische studie te vervolledigen en een aanbestedingsprocedure te doorlopen).
 - De overwegsignalisatie dient geconnecteerd te zijn met de lichtenregeling van het kruispunt.
 - De zichtbaarheid aan de overwegen moet voldoen. De bouwvrije zone non-aedificandi is hiervoor van toepassing.
 - Een aanpassing van het MB van deze overwegen is vereist.
- o Betreft de nieuwe verbindingsweg tussen de Oosterweelsteenweg en de Boerinnestraat:
- De huidige overweg heeft een privaat karakter, vergund aan de firma Westerlund.
 - De nieuwe verbindingsweg betreft openbare wegnis. De overweg zal bijgevolg ook naar een openbaar karakter moeten overgaan, beheerd door de wegbeheerder en Infrabel.
 - Het vernieuwen van de overwegbevoering is af te stemmen met Infrabel:
 - De Infrabel-plans voor een bevoering type Harmelen zijn van toepassing.
 - Lantis dient in te staan voor de aanleg van de wegverharding, de spoorbedding, de afwatering, en de overwegblokken in (prefab)beton (inbegrepen fundering).
 - Infrabel zal instaan voor de aanleg van de onderlaag/ballast, het plaatsen van dwarsliggers en rails, en het plaatsen en ingieten van de rails in de (prefab)overwegblokken.
 - De huidige overweg is niet uitgerust met actieve signalisatie (de signalering gebeurt momenteel enkel door een verkeersbord type Sint-Andrieskruis). Voor het in gebruik nemen van een doorgaande verbindingsweg moet de overweg met actieve signalisatie worden uitgerust. . Het implementeren van deze seintechische installatie moet verder afgestemd worden met Infrabel en vergt verder studiewerk. Voldoende afstand (minimum 50 meter) is vereist tussen de overweg en het wisselcomplex van spoorbundel Amerika-Zuid (i.f.v. de aankondigingsafstand van de overweg). Er moet ook voldoende ruimte zijn tussen de Boerinnestraat en de sporen ten behoeve het plaatsen van wegluchtseinen. Het bijgesteld plan dat Infrabel op 29/09/2020 via een bericht in het Omgevingsloket van Lantis ontving, voldoet een de gestelde eisen.
 - De verkeersdoorstroming tussen de Boerinnestraat, verbindingsweg en Oosterweelsteenweg dient zodanig geregeld te worden, dat de kans op filevorming aan de overweg minimaal is.

7.2.4.3 langzaam verkeer

7.2.4.3.1 Fietsverkeer

De nieuwe fietsbrug die de verbinding maakt tussen de Oosterweelsteenweg en de Noordkasteelbruggen, overbrugt ook de spoorlijn naar spoorbundel Amerika-Zuid. Voor deze ongelijkgrondse kruising is een afzonderlijk technisch dossier in te dienen bij Infrabel, teneinde het bekomen van een toelating. In deze toelating zullen tevens de uitvoeringsvoorwaarden worden vastgelegd.

Opmerkingen op plannen:

- *BA_inplanting_LN_08_maaiveld*
- *BA_wegen_P_N_08_maaiveld*

- *BA_wegen_C.N.08_F04- Fietsbrug- Noorderkasteelbrug*
 - o De landhoofden, pijlers en taluds van de fietsbrug mogen de zichtbaarheid aan de diverse spooroverwegen niet belemmeren. De inplanting en dimensionering van het steunpunt is aanvaardbaar voor Infrabel.

7.2.4.4 Spoorinfrastructuur

De verantwoordingsnota beschrijft correct dat er na de werken ruimte is om terug een extra spoor aan te leggen. De heraanleg (welke Infrabel als een niet-vergunningsplichtige activiteit beschouwt) maakt geen onderwerp uit van voorliggende vergunningsaanvraag.

Voor het aanleggen van leidingen in de leidingenzone, in langsligging en in de nabijheid van de spoorbundel, is een afzonderlijke Infrabel-toelating vereist. De Infrabel-voorschriften zijn van toepassing. Infrabel zal in haar beoordeling rekening houden met het extra (4°) spoor.

7.3 Kanaalzone en R1

7.3.4 Wegen

7.3.4.1 Autosnelwegen

7.3.4.1.1 Kanaalzonetunnels

Onderstaande items zijn verder te onderzoeken door Lantis. De stabiliteit van de sporen, spoorbruggen en spoortalud zijn in alle fasen te verzekeren. De studie ervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de stabiliteit van sporen en spoorbruggen.

- De realisatie van diepwanden, beschoeide sleuven, grondankers en andere ondergrondse constructies in de omgeving van de sporen en spoordekken.
- De krachtsoverdracht van de spoorbruggen (trogbruggen) van hun tijdelijke fundering op paaljuken naar de definitieve fundering op de kanaalzonetunnels.

Opmerkingen op plannen:

- BA-inplanting-I-N-77-maaiveld
 - o De diensttrap naar het inspectieplatform van spoorbrug Albertkanaal 125 (ten zuiden Albertkanaal), moet bereikbaar blijven voor personen.

7.3.4.1.2 R1 tussen Masurebrug en de Groenendaallaan

De stabiliteit van de sporen en spoortalud is in alle fasen te verzekeren. De studie hiervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

7.3.4.1.4 R1 tussen Groenendaallaan en Albertkanaal

De stabiliteit van de sporen en spoortalud is in alle fasen te verzekeren. De studie hiervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

7.3.4.1.5 R1 van ondergrondse kruising Albertkanaal tot aan de Schijnpootweg

De invloed van de OKA-tunnel, welke zeer dicht tegen het noordelijke landhoofd van de spoorbrug Albertkanaal L27A wordt gerealiseerd, is door Lantis verder te onderzoeken. De stabiliteit van de sporen, spoorbrug en spoortalud is in alle fasen te verzekeren. De studie hiervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat

hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

7.3.4.3 Onderliggend wegnnet

7.3.4.3.4 Groenendaallaan

Indien er aanpassingen nodig zijn aan het talud van de spoorwegbrug over de Groenendaallaan, dan is deze ingreep verder uit te werken door Lantis. De stabiliteit van de spoorbrug is alle fasen te verzekeren. De studie hiervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

7.3.4.6 Verhardingen en parkeerplaatsen

7.3.4.6.2 Dienstweg en interventieweg R1 Noord

De Infrabel-dienstweg blijft toegankelijk vanuit het noorden (waar deze samenkomt met de interventieoprit aan de Masurebrug). Indien Lantis deze dienstweg mee wenst te gebruiken voor het bereiken van het dienstbouwwerk Groenendaallaan (beschreven in 7.3.4.7.7 – Dienstbouwwerk Groenendaallaan), is verdere afstemming met Infrabel vereist.

Infrabel dient haar dienstweg niet noodzakelijk te kunnen bereiken via het zuiden (en de verharde paden in het parklandschap).

7.3.4.7 Nutsvoorzieningen en aanhorigheden

7.3.4.7.2 Groutankers en vrieslansen

De studie voor het uitvoeren van groutankers binnen de invloedzone van het spoor is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

7.3.4.7.7 Dienstbouwwerk Groenendaallaan

De studie voor het uitvoeren van het dienstbouwwerk binnen de invloedzone van het spoor (zowel voor wat betreft de spoorstabiliteit als de spoorveiligheid) is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

Betreft de ontsluiting van het dienstbouwwerk: zie advies op § 7.3.4.6.2.

7.3.4.8 Afwatering en uitstroomconstructies

7.3.4.8.2 Verplaatsing Schijnkoker en Aquafin-leiding

De studie voor het uitvoeren van de Aquafin-leiding binnen de invloedzone van het spoor (zowel voor wat betreft de spoorstabiliteit als de spoorveiligheid) is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit. Deze situatie doet zich voornamelijk voor t.h.v. het dienstbouwwerk Groenendaallaan.

7.3.4.10 Reliëfaanpassingen

7.3.4.10.2 R1 Noord

De invloed van het verhoogd bermlandschap (t.h.v. de Jozef Masurebrug) op de spoorwegtunnel is verder te onderzoeken door Lantis. De stabiliteit van het kunstwerk is in alle fasen te

verzekeren. De studie hiervan is voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient ook betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering. Tevens zijn de nodige controlemiddelen te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

De afwatering van het bermlandschap is in alle fasen te verzekeren. De waterhuishouding van de spoorbedding mag niet negatief beïnvloed worden.

Tussen het bermlandschap en de spoorberm is een afsluiting te voorzien. Dit gezien de aanwezigheid van publieke voetpaden in het bermlandschap, het mogelijks medegebruik van de Infrabeldienstweg, en de aanwezigheid van vluchtwegen. De inplanting van de afsluiting is te bepalen in overleg met Infrabel.

Voor aanplantingen in het bermlandschap geldt de wetgeving inzake het planten van hoogstammige bomen naast spoorwegen.

De toegangen tot het station Luchtbal (twee spoor-onderdoorgangen) moeten bereikbaar blijven voor Infrabel-dienstvoertuigen, en dit zonder omwegen. Voor toegang 10b is dit mogelijk vanuit de Klipperstraat. Toegang 10a dient ook bereikbaar te blijven vanuit de omgeving Groenendaallaan.

Indien er geen toegankelijkheid mogelijk is langs de westzijde, is alsnog toegang te verlenen langs de oostzijde (via de verharde paden in het parklandschap en het dienstbouwwerk Groenendaallaan).

Het bereikbaar zijn vanaf de Masurebrug en de dienstweg, komt niet in aanmerking.

7.4 Werkstroken

Werkstroken in de omgeving van sporen dienen ingeplant te worden in overeenstemming met de Infrabel-veiligheidsvoorschriften, zodat de spoorveiligheid steeds gewaarborgd is. Desgevallend zijn afschermende constructies te voorzien.

8. Ruimtelijke en juridische context

8.3 Integratie van de geplande werken in de omgeving en de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke uitvoering

8.3.1 Functionele inpasbaarheid

8.3.1.3 Oosterweelknoop

Infrabel bevestigt dat het zal optreden als bouwheer voor de heraanleg van het 4° bundelspoor, en dat deze heraanleg (welke Infrabel een niet-vergunningsplichtige activiteit beschouwt) geen onderwerp uitmaakt van voorliggende vergunningsaanvraag.

Voor werken naast de sporen zijn de Infrabel-veiligheidsvoorschriften van toepassing. Er zijn uitvoeringsmethodes te selecteren die geen spoorbuitendienstname of een andere invloed op de exploitatie van het treinverkeer vereisen.

De spoorstabiliteit moet steeds gewaarborgd zijn. De schets 'uitgraving naast spoor' is van toepassing. De nodige controlemiddelen zijn te voorzien voor het opvolgen van de spoorstabiliteit.

Alle plannen, nota's en uitvoeringsprocedures voor werken die een invloed hebben op de spoorstabiliteit- en veiligheid, zijn ter goedkeuring voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, en dient betrokken te worden bij de uitvoering ervan.

8.3.1.4 Kanaalzonetunnels en R1

Voor werken naast de sporen zijn de Infrabel-veiligheidsvoorschriften van toepassing. Er zijn uitvoeringsmethodes te selecteren die geen spoorbuitendienstname of een andere invloed op de exploitatie van het treinverkeer vereisen.

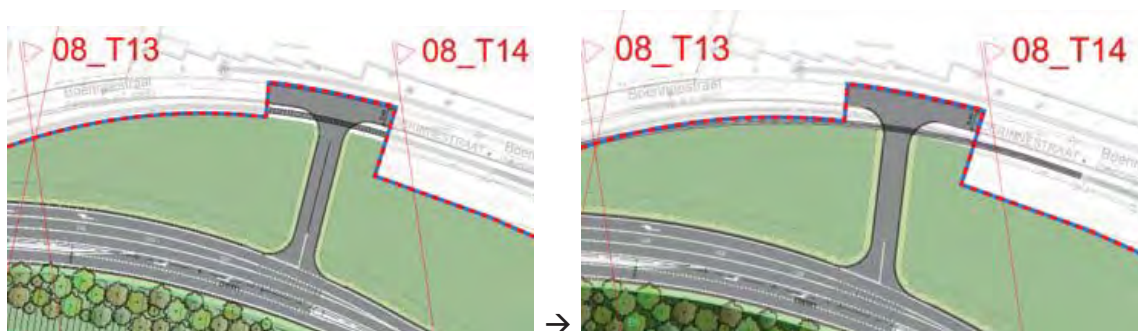
De spoorstabiliteit moet steeds gewaarborgd zijn. De schets 'tijdelijke uitgraving langs het spoor' is van toepassing.

Alle plannen, nota's en uitvoeringsprocedures voor werken die een invloed hebben op de spoorstabiliteit- en veiligheid, zijn ter goedkeuring voor te leggen aan Infrabel. Infrabel dient betrokken te worden bij het overleg dat hieraan verbonden is, dient de voorziene uitvoeringsmethode te kunnen bevestigen, en dient betrokken te worden bij de uitvoering.

De beplantingen (groenstructuur) tussen de R1 en de sporen geldt de wetgeving inzake het planten van hoogstammige bomen naast spoorwegen. Er is een afsluiting te voorzien tussen het bermlandschap en de spoorwegberm.

Bespreking:

De gewijzigde plannen om tegemoet te komen aan het oorspronkelijke advies van Infrabel worden aanvaard.



Deze wijzigingen brengen kennelijk geen schending mee van de rechten van derden waardoor geen nieuw openbaar onderzoek moet worden georganiseerd.

De voorwaarden van Infrabel worden opgenomen in de vergunning.

De gewijzigde plannen voorzien in

- BA_inplanting_LN_08_maaiveld-20200928
- BA_wegen_P_N_08_maaiveld-20200928
- BA_wegen_T_N_08_T12-20200928

dienen gevolgd te worden ter vervanging van

- BA_inplanting_LN_08_maaiveld
- BA_wegen_P_N_08_maaiveld
- BA_wegen_T_N_08_T12

De Vlaamse Waterweg

15/7/2020 en 8/9/2020 en 2/10/2020	De Vlaamse Waterweg	Gunstig met voorwaarden

In het gunstig advies van 15 juli 2020 en gewijzigd op 18 september 2020 en 2 oktober 2020 worden volgende voorwaarden geformuleerd:

1. De Vlaamse Waterweg nv kan voordeligmakkelijk akkoord gaan met de realisatie van de Oosterweelverbinding Amerikadok-Zuidkaai te Antwerpen, mits redelijkerwijze alle mogelijke maatregelen genomen worden om de impact van de geplande werken op het Albertkanaal te beperken. In het bijzonder wordt vermeld:
 - het uitvoeren van verdere optimalisaties die de resterende beschikbare breedte in de projectzone kunnen maximaliseren, rekening houdend met de resultaten van de uitgevoerde studies
 - het implementeren van een intelligente, dynamische, menselijk gestuurde verkeersregeling voor de zone Pomphuis tot sluis van Wijnegem (24/7)
 - de impact van de werken op bedrijven die nood hebben aan uitzonderlijke transporten minimaliseren door het organiseren van tijdig, open en constructief overleg met betrokken bedrijven
 - het voeren van gerichte communicatie naar alle bedrijven langs het Albertkanaal
 - het zoeken naar mogelijkheden om het werfverkeer zoveel mogelijk te spreiden ifv de scheepvaartintensiteit op het Albertkanaal

Deze maatregelen sluiten aan bij de samenwerkingsovereenkomst betreffende de realisatie van de werken die De Vlaamse Waterweg en Lantis zullen afsluiten. Deze maatregelen dienen in verder overleg met De Vlaamse Waterweg uitgevoerd te worden.

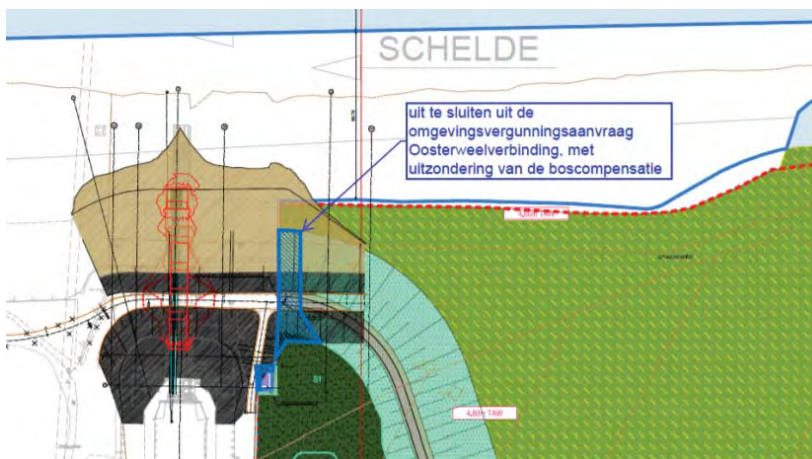
Voor de scheepvaart op de Zeeschelde geldt dat alle werken die mogelijks tot een hinder leiden afgesproken dienen te worden met de afdeling Maritieme Toegang, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en de Vlaamse Waterweg nv, afdeling Regio Centraal.

2. Integraal Waterbeheer
 - Voor alle lozingspunten geldt dat alvorens te lozen de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen gevolgd dient te worden.
 - Er worden drie nieuwe lozingspunten voorzien richting het Albertkanaal LP4a en LP4b en LP4c. Hiervoor moet er een lozingsvergunning worden aangevraagd bij De Vlaamse Waterweg nv. Er mag enkel niet-verontreinigd hemelwater op het kanaal worden aangesloten. Indien er ook hemelwater afkomstig van wegenis op één van de lozingspunten wordt aangesloten, dient dit eerst gezuiverd te worden door middel van minstens een KWS-afscheider en een coalescentiefilter.
3. Ruimtelijke Ordening en technische bepalingen
 - Het project ligt aan de waterkering van de Zeeschelde. Voor alle werken aan of in de buurt van de waterkering geldt dat de werken geen invloed mogen hebben op de overstromingsveiligheid van de achterliggende percelen.
 - Vóór aanvang van de werken dient de thans nog in bespreking zijnde overeenkomst tussen Lantis en De Vlaamse Waterweg nv gefinaliseerd en ondertekend te worden."
4. De overlapping van de vergunning Oosterweel met de vergunning 'Uitwatering Palingbeek' (OMV 2020098279) , aangevraagd door De Vlaamse Waterweg
De Scheldedijk met het jaagpad en het grondlichaam van de aangepaste dienstweg langs de Palingbeek vallen deels binnen beide vergunningsaanvragen. DVW ziet hierin echter geen probleem mits DVW ervan uit gaat dat de vergunning voor de Oosterweelverbinding voor wat betreft de Scheldedijk en het jaagpad de vergunning voor gravitaire uitstroom van de Palingbeek zal overschrijven tot aan de vergunningsgrens van de Oosterweelverbinding.

Het deel van het grondlichaam van de dienstweg langs de Palingbeek dat binnen de vergunningsgrens van Oosterweelverbinding valt, dient evenwel uitgevoerd te worden overeenkomstig voorliggende aanvraag van DVW. Gelieve dit deel dan ook uit te sluiten van de vergunning voor de Oosterweelverbinding.

De vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding voorziet in een dijk op Sigmahoogte met een peil van 11,00m TAW, met aansluiting van de aangepaste dijk op de bestaande toestand ter hoogte van de vergunningsgrens van de gravitaire uitstroomconstructie Palingbeek. Dit impliceert dat de 'bestaande toestand' n.a.v. de vergunning voor de gravitaire uitstroom van de Palingbeek zal wijzigen, maar dit lijkt geen discrepantie tussen beide lopende aanvraagprocedures met zich mee te brengen. Verdere afstemming van de volgtijdelijkheid van de werken en harmonieuze aansluiting ter hoogte van de vergunningsgrens dient in nauw overleg tussen Lantis en De Vlaamse Waterweg te gebeuren.

Ter illustratie de volgende uitsnede van de locatie van overlapping:



Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in i.v.m. integraal waterbeheer:

“Algemeen moet worden opgemerkt dat volgens de code van goede praktijk voor rioleringsystemen afstromend hemelwater op wegen niet als verontreinigd water (m.a.w. niet als afvalwater) mag worden aanzien.

Dit is ook steeds het uitgangspunt geweest bij het ontwerp van de riolerings- en lozingsinfrastructuur in het project. Het is ook niet de gangbare praktijk om een KWS-afscheider en coalescentiefilter te voorzien op RWAstelsels van openbare wegenis. Lantis heeft, vanuit een goed bouwheerschap en voorzorgsbeginsel, wel maatregelen genomen om mogelijke oppervlaktewaterverontreiniging zo veel mogelijk te beperken. Om het afstromende wegwater van de hoofdwegen op te vangen, worden in het project waterkelders voorzien. Een basisdebiet (waarbij alle geaccumuleerde vervuiling bij de eerste golf afstromend water, d.i. first-flush, wordt afgevoerd) wordt afgevoerd via een KWS-afscheider met coalescentiefilter, samen met een zand- en slibvang, zodat een zuivering wordt uitgevoerd alvorens het hemelwater van de hoofdwegen geloosd wordt op oppervlaktewater. Ook worden er ADR-bekken voorzien om te vermijden dat bij een eventuele calamiteit vervuilende stoffen in de ondergrond zouden dringen of in waterlopen zouden terechtkomen. Vanuit de waterkelders wordt vertraagde afvoer voorzien naar de waterlopen. Deze maatregelen worden voorzien op de autosnelwegen en op- en afritten (= hoofdwegenis). Voor het onderliggend wegennet wordt een ADR-bekken en KWS-afscheider met coalescentiefilter en een zand- en slibvang niet voorzien.

Wel is het zo dat – overeenkomstig het decreet integraal waterbeleid en de kaderrichtlijn Water – de oppervlaktewaterkwaliteit en kwaliteitsdoelstellingen niet mogen worden gehypotheciseerd. Dit is onderzocht in het project-MER Oosterweelverbinding, dat is toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag. Daarbij is rekening gehouden met de in het project opgenomen waterkelders en ADR-bekkens voor de hoofdwegen en het feit dat deze niet zijn voorzien voor het onderliggend wegnnet. Samenvattend wordt in het project-MER gesteld dat dit geen significante effecten inhoudt. Er wordt geen permanente achteruitgang van de toestand van de waterlichamen verwacht en het bereiken van het goed ecologisch potentieel wordt niet in gevaar gebracht. (Project-MER Oosterweelverbinding, deelrapport 17, pt. 17.9.3 en 17.10.2.)

Meer concreet m.b.t. de lozingspunten LP4a en LP4b merken we op dat het hier lozingspunten betreft van waterkelders waarop reeds een zuivering is voorzien, ook van het afstromend hemelwater van de wegenis.

Immers, zoals aangegeven in Tabel 28 (Overzicht lozingspunten) van de Vergunningstechnische nota water (bijlage aan de OVA) worden er in het Albertkanaal verschillende types water geloosd. Ter hoogte van LP4a en LP4b wordt onder andere hemelwater afkomstig van de hoofdwegenis geloosd. Deze waterstroom wordt geloosd via de waterkelders, die bestaan uit een vuil- en schoonvloeistofcompartiment. Via het vuilvloeistofcompartiment wordt het eerste deel van het hemelwater (first-flush, 4mm neerslag) opgevangen. Deze waterstroom bevat de meeste verontreinigde stoffen afkomstig van de wegenis en wordt in oppervlaktewater geloosd via een KWSafscheider en coalescentiefilter. Deze aanvullende zuivering is niet wettelijk verplicht (aangezien het hier gaat om hemelwater en niet om afvalwater) maar wordt in het kader van het voorzorgsprincipe wel voorzien. Het schoonvloeistofcompartiment zal het tweede deel van het hemelwater (na de first-flush) opvangen en zal rechtstreeks lozen in het oppervlaktewater. De in het advies gestelde voorwaarde heeft geen meerwaarde t.o.v. de reeds in de aanvraag voorziene zuivering via de waterkelders.

Ter hoogte van LP4c wordt het hemelwater afkomstig van de verharding van de Bredastraat (lokale weg) geloosd, in een nieuw volledig gescheiden rioleringsstelsel. Zoals reeds gesteld in de algemene bedenkingen, wordt dit hemelwater niet beschouwd als afvalwater en houdt dit geen betekenisvolle nadelige effecten in voor de waterkwaliteit van het ontvangende oppervlaktewatersysteem. Hierbij kan ook opgemerkt worden dat de code van de goede praktijk, waarnaar wordt verwezen in het advies, wel een koppeling maakt tussen emissiecriteria en de kwetsbaarheid van de waterlopen, voor wat betreft (overstort van) gemengde of DWA-stelsels. Het Albertkanaal en de dokken worden niet beschouwd als ecologisch uiterst kwetsbare, kwetsbare of strategisch belangrijke waterlopen. Ze zijn niet ingekleurd op de kwetsbaarheidskaart van de waterlopen, en zijn te beschouwen als 'overige waterlopen'. De code van de goede praktijk stelt geen specifieke maatregelen voorop, behalve het beperken van de overstortfrequentie (van gemengd/DWA-systeem, dus afvalwater) d.m.v. een bergbezinkingsbekken. De code stelt bovendien dat de aanleg van dergelijk bergbezinkingsbekken kan uitgesteld worden als de aanleg ervan de waterkwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater niet sterk zal beïnvloeden.

Deze redenering kunnen we doortrekken voor het lozingspunt LP4c. Hierin wordt louter afstromend hemelwater van de lokale wegenis geloosd, wat alleszins een minder grote impact zal hebben op de waterkwaliteit dan de overstort van een gemengd of DWA-systeem. In het project-MER wordt bevestigd dat het project geen significant negatieve effecten op de waterkwaliteit van het oppervlaktewatersysteem heeft. De code van goede praktijk vraagt dus niet om een KWS-afscheider en coalescentiefilter te voorzien op het lozingspunt LP4c. Gelet op het ruime openbaar domein (kade, lokale weg) ter hoogte van het lozingspunt is er de mogelijkheid om in de toekomst alsnog achteraf bijkomende maatregelen te nemen of constructies te bouwen, bv. omwille van strengere eisen voor de oppervlaktewateren.

Bovendien zal Stad Antwerpen in de toekomst haar Waterplan verder verfijnen in wijkwaterplannen. Voor het ruimtelijk en hydrologische (riool)systeem van het bedrijventerrein Steenborgerweert, zal in de toekomst een concretere visie worden uitgewerkt en geïmplementeerd, waarbij naar meer buffering en infiltratie wordt geëvolueerd. Dit sluit aan op een meer decentrale verwerking van afstromend hemelwater. In de studie 'Sanering wegwater – verkenning technische mogelijkheden, VMM, 2019' wordt net aanbevolen om eerst in te zetten op dergelijke decentrale aanpak i.p.v. standaard een olie/waterafscheider te voorzien.

Omdat nut en noodzaak op vandaag zich niet voordoen, in de toekomst mogelijks meer op een 'decentrale aanpak' zal worden ingezet door het stadsbestuur op basis van een visie voor een ruimer gebied dan louter de Bredastraat, en er ruimte is om in de toekomst alsnog bijkomende maatregelen te nemen ter hoogte van het lozingspunt, indien (nog) nodig/aangewezen, vraagt Lantis om de in het advies gestelde voorwaarde te beperken als volgt:

"Voor alle lozingspunten geldt dat alvorens te lozen de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen gevolgd dient te worden. Er worden drie nieuwe lozingspunten voorzien richting het Albertkanaal LP4a en LP4b en LP4c. Hiervoor moet er een lozingsvergunning worden aangevraagd bij De Vlaamse Waterweg nv."

Bespreking:

1. M.b.t. de impact van de geplande werken op het Albertkanaal:

De voorgestelde maatregelen worden in deze vergunning als aanbeveling meegegeven doordat deze niet voldoen aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies en kunnen niet alleen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager).

2. M.b.t. Integraal waterbeheer

I.v.m. het volgen van de code van goede praktijk: dit is een aandachtspunt en wordt niet opgelegd als voorwaarde bij deze vergunning (onvoldoende precies).

I.v.m. drie nieuwe lozingspunten voorzien richting het Albertkanaal LP4a en LP4b en LP4c:

Het vragen van een lozingsvergunning wordt niet als voorwaarde in deze vergunning opgelegd wegens strijdigheid met artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet.

Uit de motivering van de aanvrager blijkt dat voldoende zuivering van het water dat via de lozingspunten LP4a, LP4b en LP4c wordt geloosd, is voorzien.

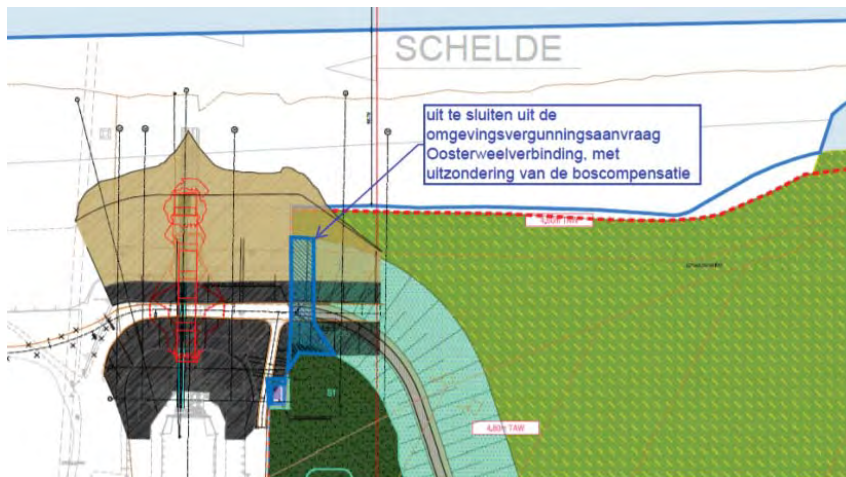
Bijgevolg wordt dit niet overgenomen als voorwaarde in deze vergunning.

3. M.b.t. Ruimtelijke Ordening en technische bepalingen

Deze voorwaarde is te algemeen en kan daardoor niet vertaald worden als voorwaarde in een vergunning. Hierbij moet verwezen worden naar de criteria van voorwaarden bij een omgevingsvergunning zoals voorzien in doordat deze niet voldoen aan art. 74 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning (onvoldoende precies).

Het voorafgaandelijk afsluiten van een overeenkomst kan niet als voorwaarde worden opgelegd (art. 74 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning: kan niet worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager alleen).

4. Omwille van de overlapping van de vergunning Oosterweel met de vergunning 'Uitwatering Palingbeek' (OMV 2020098279): op voorstel van De Vlaamse Waterweg wordt als voorwaarde opgenomen: "Het aangeduide deel op onderstaand plan met uitzondering van de boscompensatie wordt uitgesloten van de vergunning".



Afdeling Operationeel Waterbeheer, team watertoets, van de VMM

1/7/2020	afdeling Operationeel Waterbeheer, team watertoets, van de VMM	Gunstig met voorwaarden

Het team watertoets van de VMM bracht een gunstig advies uit onder volgende voorwaarden:

1. Waar technisch haalbaar dienen de bovenstaande optimalisatievoorstellen inzake infiltratie van hemelwater (afwatering naar randzones met verhoogde kolken, infiltratieleidingen) zoveel mogelijk voorzien te worden.
2. Er moet rekening gehouden worden met het advies van de afdeling van VMM bevoegd voor grondwater.

Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:

1. Mogelijkheden qua hergebruik van lekwater/hemelwater vanuit de polderconstructies dienen maximaal benut en geïntegreerd te worden in het ontwerp van de leefbaarheidsprojecten. Het vanuit dit oogpunt opgestarte wateroverleg met de stad, VMM, Aquafin en de bouwheer kan dit aspect bewaken in het verdere procesverloop.
2. Er dient een toelating bekomen te worden voor het gebruik van het domein van het Groot Schijn. De bouwheer moet detailplannen ter goedkeuring voorleggen aan de VMM vooraleer te kunnen starten met de werken. Indien de initiatiefnemer de toelating niet tijdig ontvangen heeft, dient de initiatiefnemer contact op te nemen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM, t.a.v. dhr. Philippe Carchon, Graaf de Ferraris-gebouw - Koning Albert II-laan 20 bus 16 - 1000 Brussel; tel: 02/214 21 34 of via p.carchon@vmm.be).

Bespreking:

1. Optimalisatievoorstellen inzake infiltratie van hemelwater indien technisch haalbaar:
 - A. optimalisatievoorstel: De afwatering van de tijdelijke R1 Oost zal aangesloten worden op een bufferbekken met een volume van 800 m³. De tijdelijke buffer sluit aan via een knijpleiding aan op het Groot Schijn. De knijpleiding wordt voorzien op een hoogte van 30 cm boven het bodempeil. We adviseren om te bekijken/modelleren of de vertraagde afvoer niet hoger kan geplaatst worden om infiltratie in de tijdelijke buffervoorziening verder te maximaliseren

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Het hoger plaatsen van de vertraagde afvoer heeft geen meerwaarde in functie van maximaliseren van de infiltratie in de tijdelijke buffervoorziening. Het bufferbekken dient waterdicht uitgevoerd te worden, infiltratie kan niet toegelaten worden. De reden wordt meegegeven in de infiltratienota ‘Extra vergunningstechnische nota water_bijlage infiltratienota’ onder paragraaf 5.4.1:

“Bij de verdiepte aanleg van R1 oost zal er tijdelijke wegenis voorzien worden ten oosten van de huidige R1. Het hemelwater dat hier op terechtkomt zal worden afgevoerd per riolering naar een bufferbekken waar het vertraagd geloosd wordt in het Schijn. Aangezien er ADR-Transport toegelaten is op de tijdelijke wegenis is het niet wenselijk om dit bufferbekken te laten infiltreren. Zo kan er namelijk bijkomende verontreiniging optreden in de bodem. Er wordt een afsluiter voorzien op het bufferbekken. Zo kan men in geval van calamiteit het bufferbekken afsluiten van de waterloop Schijn, verspreiding van verontreiniging wordt op die manier tegengehouden.”

In tegenstelling tot bovenstaande, staat in de nota ‘Extra vergunningstechnische nota’ onder paragraaf 3.2.3. Infiltreren van water – 3.2.3.7 Afwatering tijdelijke R1, geschreven: “In dit bekken wordt de doorvoer beperkt door middel van een knijpopening. Deze knijpopening zit hoger dan de bodem van het bekken zodat het onderste gedeelte van het bekken infiltrerend werkt. “ Lantis wenst aan te geven dat de tekst in paragraaf 3.2.3.7 een materiele fout betreft. Om redenen opgegeven in de infiltratienota, kan geen infiltratie toegelaten worden van het tijdelijke bufferbekken. Lantis vraagt dan ook uitdrukkelijk om dit advies niet over te nemen als voorwaarde in de beslissing.”

Op basis van deze motivering wordt geen infiltratie toegelaten in het tijdelijk bufferbekken.

- B. optimalisatievoorstel: de infiltratienota (infiltratieplan 1) stelt dat op linkeroever de wegen principieel kunnen afwateren naar de onverharde randzones. Vanuit de stad Antwerpen is echter de eis gesteld dat fietspaden best in aangename omgeving, zijnde zo veel mogelijk los of voldoende afgeschermd (visueel, geluid) van wegeninfrastructuur (drukke autowegen, spoorwegen), met goede voorzieningen naar veiligheid (ongelijkvloerse of conflictvrije kruisingen) en verlichting toe moeten worden aangelegd. In kader van deze eis past men verhoogde boordstenen toe. We adviseren om waar mogelijk toch te werken met verhoogde slokkers en licht verlaagde bermen en/of met infiltratieleidingen die toelaten om toch deels in te zetten op infiltratie en te voorkomen dat regenwater problemen geeft op het fietspad. Ook voor de ventweg van de Charles De Costerlaan lijkt deze aanpak een mogelijkheid i.p.v. opnieuw een boordsteen te voorzien zoals in de huidige toestand

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Enerzijds wordt op verschillende plaatsen de bestaande toestand, incl. bestaande boordstenen niet gewijzigd. Op de plaatsen waar de bestaande situatie wijzigt en waar nieuwe afwatering ifv de fietspaden voorzien wordt (er wordt m.a.w. niet aangesloten op bestaande riolering of deze wordt niet louter verplaatst), kan gekozen worden voor het plaatsen van het infiltratieleidingen.

Naast redenen die zijn opgenomen in het advies, is de keuze voor opstaande boordstenen naast de wegen ook ingegeven door het feit dat bestaande opstaande boordstenen en goten op bepaalde plaatsen behouden worden (bvb segment Charles

De Costerlaan ten westen van de A. Vermeylenlaan dat in staat voor de ontsluiting van het recreatiegebied), en door het feit dat de bestaande naastliggende bermen worden behouden inclusief laanbeplanting zodat herprofiëren niet wenselijk of zelfs onmogelijk is (bvb A. Vermeylenlaan).

Toch zal er ingezet worden op infiltratie in dit gebied. Lantis verwijst hiervoor ook naar de gemeenteraadsbeslissing aangaande gemeentewegen van de stad Antwerpen, die i.k.v. deze aanvraag werd uitgebracht op 28 september 2020.

Lantis suggereert in navolging hiervan om de voorwaarde te herformuleren als volgt: In zoverre de waterkwaliteit infiltratie toelaat, moeten RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max 800mm, aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt."

Bespreking:

Het gemeenteraadsbesluit bepaalt:

"RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max. 800mm, moeten aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt."

De voorgestelde voorwaarde is dus ingeschreven via de voorwaarden opgelegd door de gemeenteraad.

- C. optimalisatievoorstel: De lokale wegen op rechteroever die heraangelegd worden (infiltratieplan 9) blijven afwateren zoals in bestaande toestand via de aanwezige riolering. Ook hier past men verhoogde boordstenen toe waardoor infiltratie naar naastgelegen bermen niet toegepast kan worden. Ook hier wordt geadviseerd om te bekijken of er geen mogelijkheid bestaat om te werken met verhoogde slokkers en/of infiltratieleidingen.

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"Daar waar bestaande riolering in het kader van deze werken vervangen wordt, kan geopteerd worden voor het plaatsen van infiltratieleidingen. Analoog als bij voorgaand punt, verwijst Lantis naar de gemeenteraadsbeslissing aangaande gemeentewegen en herneemt haar suggestie tot bijstelling van de voorwaarde als volgt : In zoverre de waterkwaliteit infiltratie toelaat, moeten RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max 800mm, aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt."

Bespreking:

Het gemeenteraadsbesluit bepaalt:

“RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max. 800mm, moeten aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt; “

De voorgestelde voorwaarde is dus ingeschreven via de voorwaarden opgelegd door de gemeenteraad.

- D. optimalisatievoorstel: De SAMGA site en het SAMGA dok (infiltratieplan 9) worden heraangelegd met haveneigen materialen (kasseien). De riolering dient daarbij heraangelegd te worden. Mogelijk zou hier ook ingezet kunnen worden op het gebruik van infiltratieleidingen gezien de hoge infiltratiecapaciteiten die in de omgeving zijn opgemeten (o.a. meetpunten I30, I 40).

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Daar waar bestaande riolering in het kader van deze werken vervangen wordt, kan geopteerd worden voor het plaatsen van infiltratieleidingen. Analoog als bij voorgaande advies, verwijst Lantis naar de gemeenteraadsbeslissing aangaande gemeentewegen en herneemt haar suggestie voor bijstelling van de voorwaarde als volgt: In zoverre de waterkwaliteit infiltratie toelaat, moeten RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max 800mm, aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt.”

Bespreking:

Het gemeenteraadsbesluit bepaalt:

“RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max. 800mm, moeten aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt; “

De voorgestelde voorwaarde is dus ingeschreven via de voorwaarden opgelegd door de gemeenteraad.

Werken Schijnkokers

Advies VMM: Tijdens het vooroverleg en op de projectvergadering werd door de VMM geadviseerd om de haalbaarheid van een (gedeeltelijke) openlegging van de Schijnkokers te onderzoeken in overleg met Aquafin (beheerder) en VMM.

Op 29 september 2020 werd door Aquafin een advies op het Omgevingsloket geplaatst waarin het alternatief werd onderzocht voor de realisatie van een nieuwe open Schijnkoker. Er werden twee verschillende berekeningen doorgevoerd:

berekening met Sirio met bemaling:

In een eerste berekening wordt niet aanvaard dat er grondwater aanwezig is in het open systeem. Het grondwater wordt permanent uit de gracht gepompt door middel van pompen zodat het nodige buffervolume steeds beschikbaar is voor de buffering van hemelwater van Merksem en Luchtbal. Om dit te berekenen worden de 2 zuiveringsgebieden, Merksem en Antwerpen-noord, in een Sirio-rekenmodel gebracht. Voor de grondwaterstand wordt een permanent peil aangenomen van 2,1 m TAW, oftewel ca 70 cm onder het laagste maaiveld van Merksem.

Dit scenario is hydraulisch gezien veilig, want er is steeds buffercapaciteit. Echter gaat er veel grondwater verpompt worden, in feite wordt er een open bemaling gebouwd. De berekeningen geven aan dat het water in de Schijnkoker voor 95% bestaat uit grondwater en slechts 5% is afkomstig van overstortwater uit het rioleringsstelsel. Pompstation IJskelder wordt omgevormd tot een bemalingsstation.

Dit is onaanvaardbaar.

berekening met Sirio met bemaling

In een tweede berekening wordt aanvaard dat de open gracht steeds gevuld is met grondwater. Het bodempeil van de gracht is geoptimaliseerd zodat de nieuwe gracht zo ondiep mogelijk, maar toch alle overstorten verbindt. Het bodempeil varieert van 1,66 naar 1,04 m TAW.

Er is geen sprake van bemaling of drainage van grondwater want het grondwater kan gewoon in de gracht blijven. In Infoworks ICM wordt een berekening uitgevoerd waarbij aangenomen wordt dat het grondwaterpeil altijd op 2,1 m TAW staat. Het waterpeil in de gracht is dus ook 2,1 m TAW. De berekeningen in Infoworks ICM geven aan dat de berekende hydraulische lijn beduidend hoger ligt bij een open profiel gevuld met grondwater in vergelijking met een gesloten profiel zonder grondwater.

In onderstaande grafieken (p.29 gevoegd bij het advies) wordt het berekend waterpeil weergegeven in functie van de terugkeerperiode voor een put op de nieuwe Schijnkoker ter hoogte van pompstation Ganzemate. Aan de linkerzijde wordt het peil voor een gesloten koker weergegeven en aan de rechterzijde het berekend waterpeil voor een open profiel. Voor het bui met terugkeerperiode $T = 2$ jaar bedraagt het peil 1,05 m TAW voor een gesloten profiel en 2,18 m TAW voor een open profiel, ofwel ruim 1 m verschil in waterhoogte. Dit verschil verkleint tot 23 cm bij een bui met terugkeerperiode $T = 100$ jaar, of in absolute cijfers 2,65m TAW en 2,88 m TAW. Het laagste maaiveld ter hoogte van pompstation Ganzemate bedraagt ca 2,8 m TAW. Dit betekent dat bij een gesloten profiel er net geen wateroverlast is, maar bij een open profiel net wel wateroverlast. Hieruit kan besloten worden dat een open profiel een lagere veiligheid biedt dan een gesloten profiel waarbij de buffering steeds beschikbaar is.

Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat een open constructie voor de te verleggen Schijnkokers niet haalbaar is.

Aquafin berichtte op 29 september 2020 op het Omgevingsloket:

"Aquafin heeft in het verleden een hydraulische nota, uitgevoerd door Lantis, gelezen en goedgekeurd (zie bijlage). Uit een extra nazicht door Lantis blijken de berekeningen zoals beschreven in de hydraulische nota overeen te komen met de infrastructuurplannen van de omgevingsvergunningsaanvraag. De impact van de noodzakelijke aanpassingen aan de Schijnkoker zijn heel beperkt: de hydraulische werking van het nieuwe systeem sluit nauw aan bij de werking van het huidige systeem. Enkel ter hoogte van de Groenendaallaan, ten westen van de R1, is er een lokale opstuwing te verwachten. Er is aangetoond dat het voorliggende ontwerp voldoende veilig is."

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

Er werd een gunstig advies zonder voorwaarden uitgebracht door Aquafin m.b.t. de hydraulische doorrekening en dimensionering van de nieuwe Schijnkoker."

Werken Groot Schijn

Advies VMM: Er worden drie nieuwe aansluitingen (LP 9A, LP 9B en LP 15) voorzien op het Groot Schijn (waarbij LP 15 een tijdelijk lozingspunt van de tijdelijke R1 betreft vanuit het tijdelijke bufferbekken van 800 m³).

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"Lantis neemt kennis van de aangeleverde informatie. Met betrekking tot het advies voor tijdelijk lozingspunt LP15 en het inzetten op infiltratie van het tijdelijk bufferbekken, verwijzen we naar de evaluatie onder 2.19.2.3. Lantis vraagt uitdrukkelijk om het advies m.b.t. tijdelijk Lozingspunt LP15 niet over te nemen als voorwaarde in de beslissing."

Bespreking :

Op basis van deze motivering wordt geen infiltratie toegelaten in het tijdelijk bufferbekken. (zie hoger)

2. Advies afdeling Operationeel Waterbeheer, dienst Grondwater, van de VMM:

zie verder

3. Hergebruik van lekwater/hemelwater vanuit de polderconstructies

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"Het uitgangspunt is inderdaad dat daar waar op dit moment en binnen het voorliggende aanvraagdossier mogelijk is, maximaal wordt ingezet op hergebruik van lekwater en hemelwater."

Vergunningstechnische nota Water, Hoofdstuk 3.2.2

"Binnen het project is er namelijk slechts een beperkte waterbehoefte die niet ingevuld kan worden met het beschikbare water. Meer bepaald zal er een waterbehoefte zijn ter hoogte van de dienstbouwwerken in functie van de sanitaire voorzieningen en zal er een waterbehoefte zijn in functie van het vullen van de bluswaterreservoirs (zie nota Brandweer). Omdat in functie van beide behoeftes sprake is van een zeer lage frequentie van gebruik zou het hemelwater of lekwater lange tijd stil staan. Het afstromend hemelwater zal organisch materiaal bevatten waardoor het niet gewenst is dit stilstaand water bij lage frequenties alsnog te gebruiken. Zoals in onderstaande paragrafen wordt geargumenteed is dit water ook onvoldoende zuiver om de hierboven aangehaalde mogelijke hergebruiksfuncties binnen het project te vervullen.

Gesprekken met de stad Antwerpen werden opgestart om na te gaan waar het aanbod dat vrijkomt binnen de vergunningengrens eventueel afgestemd kan worden op een behoefte van derden. Deze gesprekken bevinden zich in de beginfase. De waterstromen waarvan sprake zullen immers nog niet gauw beschikbaar zijn. De waterbehoeftes die er vandaag zijn, zullen niet dezelfde zijn op wanneer het water beschikbaar is. Door nu reeds in overleg te gaan met de stad Antwerpen wordt evenwel verzekerd dat het aanbod en de behoeftes zoveel mogelijk op elkaar afgestemd kunnen worden. Aan de hand van de locaties van de afvoerleidingen en de hoeveelheden aan beschikbaar water die er zullen zijn, kan reeds worden nagegaan of de behoeftes van vandaag ingevuld kunnen worden. Door deze oefening vandaag alvast te doen, wordt vermeden dat de opportuniteiten van morgen verloren gaan. Indien in de toekomst zou blijken dat het hemelwater en lekwater nuttig ingezet of hergebruikt kunnen worden door derden, kan dit beschikbaar gesteld worden.

De ontwerpen en locaties van de verschillende afwateringsconstructies, pompstations en lozingspunten zijn zodanig gekozen dat mogelijkheden naar hergebruik van hemelwater niet gehypothekeerd worden naar de toekomst toe. De visies voor water en energie worden binnen de leefbaarheidsprojecten maximaal afgestemd.”

“Aanvullend kunnen we meegeven dat sinds het indienen van het aanvraagdossier het overkoepelend wateroverleg stilaan vorm krijgt en dat in de overlegstructuur ook terugkoppeling en afstemming voorzien wordt naar de ontwerpteams van de Ringparken ikv de leefbaarheidsprojecten en de studieteams Water & Energie die voor de Stad Antwerpen aan het werk zijn. De vooropgestelde voorwaarde is haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis.”

Bespreking:

Er wordt nota genomen van de argumentatie van de aanvrager en de verwijzing naar het wateroverleg, waar dit aandachtspunt in besproken wordt in functie van toekomstige projecten. Dit aandachtspunt wordt niet als voorwaarde aan de vergunning gehecht (nog onvoldoende precies en kan niet alleen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager).

4. De voorwaarde tot het bekomen van een toelating voor het gebruik van het domein van het Groot Schijn kan niet als voorwaarde opgelegd worden in deze omgevingsvergunning omdat ze niet voldoet aan de criteria zoals voorzien in artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet. De aanvrager neemt kennis van deze informatie en doet het nodige.

Havenbedrijf Antwerpen

24/7/2020	Havenbedrijf Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

1. Het Havenbedrijf Antwerpen NV wordt ook om advies gevraagd voor de watertoets voor de afwatering in de dokken. Deze afwatering heeft geen negatieve impact. Het wateradvies is gunstig.
2. Het Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht adviseert voor de stedenbouwkundige handelingen die binnen het afgebakend zeehavengebied plaatsvinden gunstig mits naleving van de volgende opgelegde voorwaarden:
 - 1° “De onderzijde van de Noordkasteelbrug en de leidingentunnel moet ten allen tijde bereikbaar blijven in functie van inspecties en onderhoudswerkzaamheden.
 - 2° De kaaimuur K55 heeft een max. kaaimuurbelasting van 2 ton/m² die in geen geval overschreden mag worden.
 - 3° De aanwezige kaaimuren, en specifiek deze ter hoogte van de Noordkasteelbrug, bevatten grondankers die ten allen tijde moeten gevrijwaard blijven.
 - 4° Ter bescherming van de mogelijke vorming en beschadiging van nesten van de oeverwaluw mogen er tijdens het broedseizoen, van april tot augustus, geen rechte zandwanden gegraven of aangelegd worden.
 - 5° Het Havenbedrijf Antwerpen wenst onder de aandacht te brengen dat er beschermde soorten in het projectgebied aanwezig kunnen zijn, zoals o.a. de rugstreeppad, de bijenorchis en de muurhagedis. In het kader van de voorbereidende werken werd reeds een afwijking bekomen om de rugstreeppad te vangen en te verplaatsen naar een andere locatie binnen het havengebied. De Bijenorchis zal ook nog overgebracht

worden naar een andere locatie. Voor de aanwezigheid van de muurhagedis zal er mogelijks nog een afwijking moeten worden aangevraagd worden.

De aanvrager zal het projectgebied in afwachting van de start van de werken en tijdens de werken moeten controleren op de aanwezigheid van nieuwe beschermde soorten. Het is dan ook noodzakelijk dat de aanvrager door een erkende fauna en flora deskundige en in samenspraak met Natuurpunt Antwerpen Noord en het Havenbedrijf, de werfzone op regelmatige basis laat controleren. Indien er beschermde soorten voorkomen op het terrein is het mogelijk om een afwijkingen te krijgen op de Vlaamse wetgeving inzake Soortenbescherming. Dergelijke afwijkingen moeten aangevraagd worden bij het Agentschap voor Natuur en Bos.”

Bespreking:

Deze voorwaarden worden opgelegd in de voorwaarden van de vergunning.

Het Havenbedrijf maakt ook volgende bemerkingen:

1. Impact op de ontsluiting van omliggende bedrijven en doorstroming van verkeer
De voorbije maanden vonden verschillende overlegmomenten plaats waarbij ook het Havenbedrijf werd betrokken. Dit overleg had o.a. tot doel de mogelijke negatieve mobiliteitsimpact van dit deel van de Oosterweelverbinding voor de direct aangrenzende bedrijven tijdens en na de werken tot een absoluut minimum te beperken.
Het Havenbedrijf blijft bezorgd omtrent de negatieve impact. Derhalve zou het Havenbedrijf voorafgaand aan de werken betrokken wensen te worden bij de uitwerking van mobiliteitsplannen die deze potentiële negatieve impact zouden kunnen mitigeren zodat de zones Scheldelaan en Oosterweeleiland ten allen tijde vlot bereikbaar blijven.

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“De stakeholders worden (blijvend) betrokken bij het uitwerken van de minder-hindermaatregelen om de hinder tot een minimum te beperken. Dat de zones Scheldelaan en Oosterweeleiland ten allen tijde vlot bereikbaar blijven, is mogelijk onrealistisch. Lantis vraagt om dit niet als voorwaarde op te leggen of om minstens te herformuleren als volgt: de negatieve mobiliteitsimpact van de Oosterweelverbinding voor de direct aangrenzende bedrijven dient, binnen de grenzen van het mogelijke, tijdens en na de werken tot een minimum beperkt te blijven. Verder wordt aanbevolen dat het Havenbedrijf betrokken wordt bij de uitwerking van mobiliteitsplannen om de potentiële negatieve mobiliteitsimpact te mitigeren.”

Bespreking:

Deze bemerking wordt als aandachtspunt geformuleerd doordat deze niet voldoet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies en kan niet alleen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager).

2. Invulling van de landschapsparken aan de Oosterweelknoop en Sint-Annabos
Lantis geeft in haar aanvraag aan dat de overkapping aan de Oosterweelknoop de kans biedt om een ‘stadshavenschakel’ te creëren op maat van de stad en haven en om de erfgoedwaarden (SAMGA-gebouw, Hogere Zeevaartschool, Noordkasteel, Sint-Jan-De-Doperkerk) terug een waardige plek te geven en te ontsluiten (pg. 47 verantwoordingsnota). Rond de Oosterweelknoop wordt “een verbindende publiek toegankelijke ruimte” beoogd (pg. 58).

De ambitie is ook om zowel ter hoogte van de Scheldetunnel – Linkeroever (Sint-Annabos, Blokkersdijk) en de omgeving van de Oosterweelknoop landschapsparken te maken (6.5.2 Ruimtelijke concepten voor de verschillende deelzones).

Het SAMGA-gebouw zou mogelijk een publiek toegankelijke functie krijgen in de toekomst (pg. 314) en daarbij wordt een parking van 100 parkeerplaatsen voorzien (pg. 317).

In het licht van de havenbedrijvigheid rijst de vraag hoe de “publieke toegankelijkheid” van deze zones zal worden ingevuld. Gelet op de nabijgelegen sevesobedrijven en in lijn met de Sevesorichtlijn zijn deze publiek toegankelijke groene ruimten immers te vrijwaren van significant hogere populatiedichtheden, dan diegene die momenteel worden gehanteerd in de veiligheidsrapporten van deze nabijgelegen hoge drempel sevesobedrijven. Het is uitermate belangrijk dat de haven en in het bijzonder deze bedrijven kunnen blijven opereren op een veilige manier, waarbij de exploitatie en mogelijke groei van deze sevesobedrijven niet in het gedrang komt. Hiervoor is het noodzakelijk om een fysieke afstandsbuffer te behouden tussen deze sevesobedrijven en recreatie- en/of residentiële gebieden.

Om toekomstige havenontwikkelingen niet te hypothekeren, mag de aanleg van deze zones, zoals deze worden omschreven in huidige aanvraag, dan ook niet als een voorafname worden beschouwd voor de verdere ontwikkeling van deze omgeving voor recreatieve of residentiële doeleinden. Wij vragen hiervoor het nodige overleg en het uitvoeren van de nodige studies om bovenstaande doelstelling van het Havenbedrijf en de exploitatie van de bestaande sevesobedrijven te waarborgen.

Bespreking:

Deze opmerking heeft geen betrekking op de huidige aanvraag en kan niet vertaald worden in voorwaarden gevoegd bij de vergunning. Het wordt meegegeven als aandachtspunt.

3. Verplaatsen van bestaande ondergrondse infrastructuur
Lantis geeft in paragraaf 5.12 ‘Kabels en leidingen’ van de verantwoordingsnota (pg. 37) aan dat de verplaatsing van kabels en leidingen moet uitgevoerd worden door de leidingbeheerders zelf. Lantis neemt enkel de omleiding van wegaanhorigheden en riolering voor zijn rekening maar voorziet in haar ontwerp wel verschillende leidingenstroken waarbinnen deze omleidingen door beheerders kunnen plaatsvinden. Aangezien deze reservatiestroken zich deels bevinden op terreinen die heden ofwel in eigendom zijn van het Havenbedrijf ofwel na oplevering van de werken voor de Oosterweelverbinding terug in eigendom zullen komen van het Havenbedrijf (na een desgevallende voorafgaande overdracht aan Lantis), wil het Havenbedrijf sterk betrokken zijn bij de bepaling van deze verplaatste tracés en de ruimtelijke invulling van de betreffende leidingenstroken. Het is belangrijk dat de beperkte ruimte die beschikbaar is, optimaal gebruikt wordt. Het is een strategische doelstelling van het Havenbedrijf om het leidingennetwerk in het havengebied verder uit te breiden en te optimaliseren, wat op zich zal bijdragen tot de verdere modal shift van goederenstromen (en op die manier aan de ambitieuze modal shift zoals die onderdeel uitmaakt van het Toekomstverbond). Dit moet maximaal gegarandeerd blijven
Lantis moet de aanpak en planning van de verschillende omleidingen tijdig en voldoende afstemmen met de betrokken bedrijven zodat elk negatief gevolg voor het betreffende bedrijf maximaal vermeden wordt.

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Dit zijn elementen die Lantis voorziet om in een samenwerkingsovereenkomst vast te leggen. Lantis vraagt derhalve om dit niet als voorwaarden op te nemen in een vergunning.”

Bespreking :

Dit kan via een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd worden. In toepassing van artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet kan dit niet als voorwaarde bij de omgevingsvergunning opgelegd worden (kan niet alleen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager). Het wordt meegegeven als aandachtspunt.

4. Uitvoerbaarheid vergunning

Gelieve de aanvrager er eveneens op te wijzen dat een toegekende omgevingsvergunning pas uitvoerbaar is op de terreinen die in eigendom zijn van het Havenbedrijf Antwerpen NV, na het verkrijgen van de bouwtoelating van het Havenbedrijf.

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Lantis zal voorafgaandelijk aan de werken de toelating aanvragen. Evenwel wordt verzocht dit niet uitdrukkelijk als vergunningsvoorwaarde op te leggen teneinde geen strijdigheid te veroorzaken met artikel 74 OVD “Alle voorwaarden zijn voldoende precies en redelijk in verhouding tot het vergunde project. Ze kunnen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant.”

Bespreking :

In toepassing van artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet kan dit niet als voorwaarde opgenomen worden (kan niet alleen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager). Het wordt meegegeven als aandachtspunt.

Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen

9/10/2020	dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

De dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen bracht een gunstig advies uit, mits rekening gehouden wordt met:

1. De afstandsregels met betrekking tot waterlopen van 2e categorie dienen ten allen tijde gerespecteerd te worden.
2. De machtigingsvoorwaarden voor het uitvoeren van werken aan de waterloop, opgelegd in punt 2.2 die bindend zijn, moeten expliciet worden opgenomen in de omgevingsvergunning en dienen strikt nageleefd te worden.
3. Voor bijkomende werken aan de waterloop, of het plaatsten van constructies binnen de 5m zone van een waterloop in beheer van Provincie Antwerpen, dient voorafgaand een machtiging te worden aangevraagd. Ook indien deze werken of constructies beperkt in tijd zijn.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Lantis wenst evenwel van de gelegenheid gebruik te maken om de GOVC te wijzen op een voor interpretatie vatbare formulering in het advies. Het betreft de bepaling aangaande het verval van de bestaande samenvloeiing van de Tophatgracht met de Palingbeek onder het luik “Machtigingsadvies werken aan de waterloop” en meer bepaald “aansluiting overwelfde gracht”.

Om misverstanden te voorkomen suggereert Lantis om de passage over bestaande samenvloeiing van de Tophatgracht met de Palingbeek preciezer te formuleren als volgt: “De

bestaande samenvloeiing van de Tophatgracht met de Palingbeek komt bijgevolg te vervallen. Hier dient de bedding van de Palingbeek geherprofileerd en hersteld te worden overeenkomstig de naastliggende delen stroomopwaarts en afwaarts in de Palingbeek.”

Het volgende wordt hieromtrent geconcludeerd:

1. deze voorwaarde wordt opgenomen als voorwaarde bij de omgevingsvergunning;
2. na kennisname van de nota van Lantis t.b.v. de GOVC heeft de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen een aangepast advies uitgebracht i.v.m. de bijhorende machtiging;
3. deze voorwaarde heeft geen betrekking op de huidige aanvraag en daarom wordt deze niet opgenomen in de voorwaarde van de vergunning.

Afdeling GOP (Team Externe Veiligheid) van het departement Omgeving

10/9/2020	afdeling GOP (Team Externe Veiligheid) van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden

Het Team Externe Veiligheid stelt volgende voorwaarden voorop bij het verlenen van een vergunning:

1. Er wordt voor gezorgd dat het verkeer dat stilstaat in afwachting van het terug sluiten van de Noordkasteelbrug niet stilstaat binnen de isorisicocontour (verder aangeduid als IRC) van 10^{-5} /jaar van Total Polymers Antwerp (TPA), zoals bepaald in het meest actuele en door GOP goedgekeurde veiligheidsrapport of -nota. Indien dit niet mogelijk is, dan moet ervoor gezorgd worden dat het stilstaand verkeer voor de Noordkasteelbrug zo snel als mogelijk tot buiten de IRC van 10^{-5} /jaar van TPA geëvacueerd wordt in geval van een (mogelijk) incident bij TPA. Maximaal gedurende gemiddeld 45 min per 24 u (op jaarbasis) (alle afzonderlijke momenten samengeteld) mag er stilstaand verkeer zijn binnen de IRC van 10^{-5} /jaar van TPA. Dit wordt gemonitord met telapparatuur. De resultaten worden ter beschikking gesteld van de Afdeling Handhaving en de Afdeling GOP, Team Externe Veiligheid van het Departement Omgeving, 2-maandelijks gedurende het eerste jaar na ingebruikname van de infrastructuur en vervolgens minstens jaarlijks.
2. De Scheldetunnel en de Kanaaltunnel worden in principe enkel gebruikt als categorie C en worden enkel als categorie A gebruikt in het geval van calamiteiten in de andere tunnels van categorie A in de Antwerpse haven.

Verder wil het Team Externe Veiligheid ook enkele aanbevelingen meegeven:

1. Voor de leefbaarheidsprojecten is het van groot belang dat reeds in een vroeg stadium hierover voldoende overleg en de nodige studies gebeuren, in nauw overleg met de betrokken inrichtingen, het Havenbedrijf en het Team Externe Veiligheid.
2. Alle handelingen op en in de nabijheid van het terrein van TPA worden uitvoerig doorgesproken met TPA, met het oog op een veilige uitvoering van de werken en met het oog op een veilige exploitatie van TPA. Er dient ook voldoende gecommuniceerd en afspraken gemaakt te worden over eventuele ongevallenscenario's en noodplanning.
3. Wat betreft de werfzones:
 - a. Het inplannen van de werfzones gebeurt in overleg met de nabijgelegen seveso-inrichtingen. De bouwheer communiceert voldoende met de nabijgelegen seveso-inrichtingen om de exacte risico's te identificeren en mogelijke maatregelen te treffen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken met betrekking tot de aanwezigheid van werfpersonnel en dit voorafgaand aan het bouwen van de weginfrastructuur.

- b. Het werfpersonnel wordt voldoende ingelicht over de gevaren en risico's van de omliggende seveso-inrichtingen, de mogelijke ongevalsscenario's, het noodplan met de te nemen maatregelen.
4. Er moet te allen tijde voor gezorgd worden dat de bodemstabiliteit bewaard blijft om ongevallen bij de seveso-inrichtingen te vermijden.

Bespreking:

De voorwaarden worden opgenomen als voorwaarde bij de vergunning.

De aanbevelingen hebben geen betrekking op de huidige aanvraag en worden daardoor niet als voorwaarde in de vergunning opgelegd. De aanvrager neemt via dit advies kennis van deze bezorgdheid in de aandachtspunten horende bij deze vergunning.

ASTRID-veiligheidscommissie

16/6/2020	ASTRID-veiligheidscommissie	Gunstig met voorwaarden

De ASTRID-veiligheidscommissie geeft een voorwaardelijk gunstig advies mits in alle toegankelijke ondergrondse ruimten inderdekking dient aanwezig te zijn.

Bespreking:

Deze voorwaarde wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

OVAM

8/7/2020	Openbare Vlaamse Afstoffenmaatschappij (OVAM)	Gunstig met voorwaarden

OVAM concludeert:

"OVAM adviseert GUNSTIG voor de omgevingsvergunningaanvraag van Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel voor de aanleg van de Oosterweelverbinding:

Ingedeelde inrichting	Activiteit	Rubriek	Max.capaciteit
IIOA STLO	gedeeltelijk dempen Tophatgracht	Rubriek 60.2°	11.000 m ³
IIOA OWK	gedeeltelijk dempen Noordkasteelvijver	Rubriek 60.1°	5.000 m ³
IIOA KZR1	gedeeltelijke dempen Lobroekdok demping grachten R1	Rubriek 60.2°	151.000 m ³ 10.000 m ³
IIOA NID	tijdelijke opslag van baggerspecie	Rubriek 63.2°	2.300.000 m ³

Afwijking sectorale voorwaarden:

De OVAM verleent een GUNSTIG advies voor de gevraagde afwijking van de sectorale voorwaarden, zoals besproken in dit advies:

Ingedeelde inrichting	Sectorale voorwaarden waarvoor een afwijking wordt gevraagd
IIOA STLO	5.60.2, 5.60.3.§3, 5.60.3.§4 en 5.60.5

IIOA OWK	5.60.2, 5.60.3.§3, 5.60.3.§4 en 5.60.5
IIOA KZR1	5.60.2, 5.60.3.§3, 5.60.3.§4 en 5.60.5
IIOA NID	5.63.2.2, 5.63.2.3, 5.63.4.1.§1, 5.63.4.1.§2, 5.63.5.3

Vergunningstermijn:

De omgevingsvergunning kan worden toegekend voor volgende termijnen:

Ingedeelde inrichting	Vergunningstermijn
IIOA STLO	Onbepaalde duur
IIOA OWK	Onbepaalde duur
IIOA KZR1	Onbepaalde duur
IIOA NID	Termijn van 5 jaar

Bespreking:

OVAM verleent een gunstig advies voor de gevraagde bijstellingen van de sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM, zoals besproken in het advies. De formulering van de voorwaarden ligt in lijn met de voorwaarden zoals die opgenomen zijn in het advies van het departement Omgeving. Voor de formulering van de voorwaarden wordt dus verwezen naar het advies van het departement Omgeving.

Deze voorwaarden worden opgenomen in de voorwaarden van de vergunning. Er wordt akte genomen van het voorstel van vergunningstermijn.

Afdeling Operationeel Waterbeheer, dienst Grondwater, van de VMM

15/7/2020	afdeling Operationeel Waterbeheer, dienst Grondwater, van de VMM	Gunstig met voorwaarden

De dienst Grondwater van de VMM formuleert volgend besluit:

‘Onder verwijzing naar artikel 1.3.1.1 van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid van 30/11/2018 werd voor deze aanvraag tot een omgevingsvergunning onderzocht of er een schadelijk effect op het grondwater wordt veroorzaakt.

Gelet op hoger vermelde wordt een gunstig advies uitgebracht voor

- de opvulling rubriek 60.2 / 60.1, met een volume van:
 - o 161.000m³ (IIOA Kanaalzone en R1)
 - o 5.000m³ (IIOA Oosterweelknoop)
 - o 11.000m³ (IIOA Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever)

Mits naleving van de algemene milieuvoorwaarden (titel II van het VLAREM, hoofdstuk 4.3) en de sectorale milieuvoorwaarden (titel II van het VLAREM, hoofdstuk 5.60) en volgende bijzondere voorwaarden:

- In uitwerking van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM wordt een afwijking toegestaan op de waarden voor vrij gebruik van bodemmateriële voor de te dempen zones. De geldende maximale concentraties zijn:
 1. Minerale olie tot 500 mg/kg ds
 2. PAK's:
 - a. Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - b. benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds

3. de parametergroep BTEX:
 - a. ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - b. styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - c. som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
4. PCB's tot 1 mg/kg ds

Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO.

De aangevraagde rubriek 53.4 kan geakteerd worden.

Volgende afwijking moet worden opgenomen in de bijzondere voorwaarden:

- In afwijking van art 5.53.2.2 van titel II van VLAREM is het plaatsen van een peilbuis in de pompput niet verplicht. De grondwaterstand moet opgevolgd worden via het peilbuizen netwerk dat geplaatst wordt op de wijze beschreven in hoofdstuk 3 Monitoring MER-Bodem en Grondwater van het monitoringsplan (met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding), dat bij de aanvraag werd gevoegd).

Bespreking:

De dienst Grondwater van de VMM verleent een gunstig advies voor de gevraagde bijstellingen van de sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM, zoals besproken in het advies. De formulering van de voorwaarden ligt in lijn met de voorwaarden zoals die opgenomen zijn in het advies van de afdeling GOP van het departement Omgeving. Voor de formulering van deze voorwaarden wordt verwezen naar het advies van het departement Omgeving.

Afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM

16/7/2020	afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM	Gunstig met voorwaarden

Advies WATER (lozen afvalwater)

“De VMM adviseert gunstig voor de lozing van BA via volgende lozingspunten:

Lp1b: maximaal 2,82 m³/u, 43,44 m³/d, 14846 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter, in de Palingbeek

Lp2a: maximaal 1,44 m³/u, 34 m³/d, 12437 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter en via de Boerinnensluis in de Schelde

Lp2b: maximaal 22,52 m³/u, 540 m³/d, 19070 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter en via de Boerinnensluis in de Schelde

Lp4a: maximaal 15,06 m³/u, 400,7 m³/d, 131663 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Albertkanaal

Lp4b: maximaal 4,18 m³/u, 101,2 m³/d, 36926 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Albertkanaal

Lp5: maximaal 5,97 m³/u, 144,1 m³/d, 52606 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het IJzerlaankanaal

Lp6a: maximaal 3,1 m³/u, 73,3 m³/d, 661 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Lobroekdok

Lp6b: maximaal 1,17 m³/u, 28,5 m³/d, 10408 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Lobroekdok

Lp9b: maximaal 0,2 m³/d, 87 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Groot Schijn

Lp 12c+f+g+h: maximaal 28,88 m³/u, 693 m³/d, 252945 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Lobroekdok

Lp12a+b+d: maximaal 0,9 m³/d, 317 m³/j, via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in het Lobroekdok

mits voldaan wordt aan de algemene lozingsvoorwaarden oppervlaktewater en de volgende bijzondere voorwaarden:

lozingspunt	Parameter	voorstel norm
Lp1b	As t	50 µg/l
Lp1b	PFOS	0,2 µg/l
Lp1b	PFOA	0,5 µg/l
Lp1b	Chloride	2400 mg/l
Lp1b	Nt	30 mg/l
Lp1b	Sulfaten	450 mg/l
Lp1b	Geleidbaarheid	6000 µS/cm
Lp2a	Nitriet+nitraat+ammonium	4,9 mg/l
Lp2a	As t	50 µg/l
Lp2b	Nitriet+nitraat+ammonium	4,9 mg/l
Lp2b	As t	50 µg/l
Lp4a	As t	50 µg/l
Lp4a	Chloride	750 mg/l
Lp4a	N t	30 mg/l
Lp4a	Sulfaten	400 mg/l
Lp4a	Geleidbaarheid	3000 µS/cm
Lp4b	Chloride	750 mg/l
Lp4b	As t	50 µg/l
Lp4b	N t	30 mg/l
Lp4b	Sulfaten	400 mg/l
Lp4b	Geleidbaarheid	3000 µS/cm
Lp5	As t	100 µg/l
Lp 6a, 6b, 12 (c, f, g, h)	As t	50 µg/l

De VMM adviseert gunstig voor de lozing van maximaal 1,46 m³/u, 3,75 m³/d, 78,2 m³/j, via een KWS-afscheider en via Lp 13 in de riolering van de Bredastraat (centraal gebied) mits voldaan wordt aan de algemene lozingsvoorwaarden riolering.

In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het BA voor de lozingspunten Lp 1b, Lp 2a, Lp2b, LP4a, Lp 4b, LP5, LP6a, LP6b, LP12c, LP12f, LP12g en LP12h niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM.

De lozingsdebieten moeten geregistreerd worden aan de hand van de tellerstand op de effluentpompen.

De controle van de kwaliteit van het geloosde BA mag gebeuren aan de hand van schepstalen. Hiertoe moeten de lozingspunten Lp 1b, Lp 2a, Lp2b, LP4a, Lp 4b, LP5, LP6a, LP6b, LP12c, LP12f, LP12g en LP12h voorzien worden van een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen.

Teneinde de waterkwaliteit op te volgen tijdens en na het gedeeltelijk dempen van de waterlichamen, zijnde het Lobroekdok en de vijver aan het Noordkasteel moet uiterlijk 6 maanden voor de aanvang van de werken op deze locaties, de vergunningshouder in

samenspraak met de AGOP Milieu en de VMM een concreet monitoringsplan (locatie staalnames, staalnamefrequentie, parameterkeuze, actiegrenzen, ...) uitwerken voor de monitoring van de waterkwaliteit van de vijver aan het Noordkasteel en het Lobroekdok.

Ook het concrete monitoringsprogramma van de Palingbeek moet uiterlijk 6 maanden voor ingebruikname van Lp 1b worden doorgesproken met AGOP Milieu en de VMM.

Wat betreft het toekomstig hergebruik van lekwater en beschikbaar hemelwater wordt integraal verwezen naar de bijzondere voorwaarde, zoals opgenomen in het advies van de VMM, afdeling Operationeel Waterbeheer, team watertoets.

Bespreking:

Voor de lozingsdebieten en behandelingswijze van het bedrijfsafvalwater wordt naar het aanvraagdossier verwezen (OWVA-SVG-BAM-NOT-0014-VGN-Vergunningstechnische Nota Water, p76, tabel 27, en OWVA-SVG-LAN-NOT-0006-VGN- Extra_OVA Erratum_20200527).

De lozingsnormen voor de verschillende lozingspunten, zoals voorgesteld door VMM, stemmen overeen met de lozingsnormen zoals opgenomen in het advies van het departement Omgeving. Voor de formulering van de lozingsnormen in bijzondere milieuvoorwaarden wordt dus verwezen naar het advies van het departement Omgeving.

VMM verleent een gunstig advies voor de gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van VLAREM. Dit ligt in lijn met de beoordeling in het advies van het Departement Omgeving. VMM verwijst hierbij in de door haar voorgestelde voorwaarde naar de lozingspunten, waar dit in het advies van het departement Omgeving niet expliciet gebeurde. Departement Omgeving verwijst in haar formulering voor de opvolging van de lozingsdebieten naar een debietmeter, terwijl VMM verwijst naar de tellerstand op de effluentpompen. Om met beide adviezen rekening te houden wordt een geoptimaliseerde formulering voorgesteld voor opname in het GOVC-advies, als volgt: "In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater voor de lozingspunten LP1b, LP2a, LP2b, LP4a, LP4b, LP5, LP6a, LP6b, LP9b, LP12a, LP12b, LP12c, LP12d, LP12f, LP12g en LP12h niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De controle van de kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater gebeurt aan de hand van schepstalen. Hiertoe moeten de lozingspunten van bedrijfsafvalwater voorzien worden van een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter."

VMM stelt een voorwaarde voor met betrekking tot het opvolgen van de waterkwaliteit tijdens en na het gedeeltelijk dempen van het Lobroekdok en de vijver aan het Noordkasteel. VMM vraagt aan de aanvrager om in samenspraak met VMM en GOP uiterlijk 6 maanden voor de aanvang van de werken op deze locaties een concreet monitoringplan uit te werken. Idem dito voor de monitoring van de Palingbeek voor ingebruikname van lozingspunt LP1b. Uit het monitoringplan (OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding) dat bij het aanvraagdossier werd gevoegd blijkt dat het monitoren van de waterkwaliteit van het te lozen bedrijfsafvalwater alsook de monitoring van de waterkwaliteit van de vijver aan het Noordkasteel en het Lobroekdok, en dit in functie van de te dempen zones, tot doel hebben de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater te waarborgen. De monitoring van de Palingbeek wordt ook expliciet vermeld op p 26. Verder is op p 27 het volgende te lezen: "In het kader van de omgevingsvergunning voor de exploitatiefase zijn een vast aantal lozingspunten van het bedrijfsafvalwater bepaald. De monitoring zal worden uitgevoerd ter hoogte van meetpunten waar het bedrijfsafvalwater in het oppervlaktewater wordt geloosd

en zodoende een impact kan hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater. De monitoring van de waterlichamen van zowel de vijver van het Noordkasteel alsook het Lobroekdok zal op een representatieve plaats in deze waterlichamen plaatsvinden. De exacte locatie van staalname zal op een later ogenblik in nauw overleg met de deskundigen alsook de adviesverleners plaatsvinden.” Aangezien voor het uitvoeren van het monitoringplan (inclusief de discipline oppervlaktewater) reeds een voorwaarde geformuleerd is in het advies van het departement Omgeving, en in het aanvraagdossier wordt vermeld dat over de staalnames in overleg wordt getreden met de adviesverleners, moet geen bijkomende voorwaarde worden opgelegd. Er kan worden verwezen naar de voorwaarde in het advies van het departement Omgeving en het aanvraagdossier. Het is een aandachtspunt voor de aanvrager om tijdig, dus minstens 6 maanden voor aanvang van de werken of de lozing, de adviesverleners te consulteren.

Advies LUCHT

Randvoorwaarden advies

Het is belangrijk te vermelden dat dit advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het geoptimaliseerd voorkeurstraject. Dit betekent m.a.w. dat de milderende maatregelen en aanbevelingen die werden doorvertaald in dit ontwerptraject ook effectief dienen uitgevoerd te worden, zoniet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig.

Met name de twee onderstaande aanbevelingen die werden doorvertaald in het GVO hebben een zeer gunstig effect op de gemodelleerde NO₂-concentraties bij de impactbepaling van het GVO maar maken geen deel uit van de vergunningsaanvraag:

- De snelheidsverlaging van 100 km/u naar 80 km/u op de R1 en van 120 km/u naar 100 km/u op de toekomstige snelwegen.
- De gedifferentieerde tolsturing.

Het is bijgevolg noodzakelijk dat deze twee maatregelen in flankerend beleid verankerd worden vooraleer er een besluit kan worden genomen inzake de vergunningsaanvraag.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis over deze randvoorwaarde volgend standpunt in: “

Lantis verwijst naar de nota ‘Flankerend Beleid nota – RO – v2.3’, waarin beide aanbevelingen zijn opgenomen (maatregel 100, 151 en maatregel 81), goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 09/10/2020.”

Er wordt kennisgenomen van de beslissing van de Vlaamse Regering. De maatregelen voorzien in het flankerend beleid kunnen in toepassing van artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet niet worden opgelegd als voorwaarde in de vergunning (ze kunnen niet worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager) en worden opgenomen als aandachtspunt.

Advies: voorwaardelijk gunstig mits volgende bijzondere voorwaarden:

1. "Ter hoogte van alle tunnelmonden en -openingen worden 2m hoge ventilatieschouwen voorzien.
2. Er wordt een monitoring uitgevoerd van de NO₂-concentratie op representatieve plaatsen ter hoogte van de kritische zones met name woonwijken, fietspaden en parkgebied in de omgeving van tunnelmonden en -openingen, de Bisschoppenhoflaan, de wijk slachthuissite en de wijk Lambrechtshoeken. De monitoring bestaat uit metingen van de NO₂-concentratie voor en na de realisatie van het project. Ter hoogte van Lambrechtshoeken dient tevens tijdens de aanlegfase gemonitord te worden met automatische metingen om

overschrijdingen van de uurnorm voor de NO₂-concentratie na te gaan. Er wordt hiervoor binnen 6 maanden na de vergunningverlening een meetprogramma opgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de VMM.

3. In het 2de jaar na de realisatie van het project wordt door een erkend deskundige lucht een nota opgesteld waarin voor de onder punt 2 vermelde kritische zones aan de hand van metingen en modelberekeningen van de jaargemiddelde NO₂-concentratie wordt aangetoond dat door de exploitatie van de Oosterweelverbinding inclusief het NO deel van de R1 de luchtkwaliteit in deze zones niet significant verslechtert en geen bijkomende overschrijdingen van luchtkwaliteitsdoelstellingen optreden. Als uit dit onderzoek blijkt dat er aan deze voorwaarden niet kan worden voldaan dient de nota te worden aangevuld met een voorstel van bijkomende milderende maatregelen samen met een plan van uitvoering. Voor de modelberekeningen wordt gebruik gemaakt van representatieve verkeersstellingen. Deze nota wordt ter evaluatie bezorgd aan de VMM, de vergunningverlenende overheid en AGOP.
4. Tijdens de aanlegfase wordt 3-maandelijks een nota opgesteld waarin aan de hand van metingen wordt aangetoond dat de uurnorm voor de NO₂-concentratie ter hoogte van de wijk Lambrechtshoeken niet wordt overschreden. Indien de uurnorm wel wordt overschreden dient deze nota aangevuld te worden met een voorstel van bijkomende milderende maatregelen met een plan van uitvoering. Deze nota wordt ter evaluatie bezorgd aan de VMM, de vergunningverlenende overheid en AGOP. “

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hieromtrent volgend standpunt in:

1. *“In de aanvraag worden reeds ter hoogte van de uitgaande verkeersstromen van alle tunnelmonden en - openingen 2m hoge ventilatieschouwen voorzien. Het voorzien van schouwen ter hoogte van de ingaande verkeersstromen heeft weinig zin, aangezien de vervuilde lucht door stuwning en zuigende werveling veroorzaakt door de verkeersstromen , en mechanische afzuiging (cfr. voorwaarde advies afdeling EKG) net naar de tunnelmonden in uitgaande richting wordt getrokken. De in het advies gestelde voorwaarde is o.i. dan ook te nuanceren tot louter schouwen ter hoogte van uitgaande verkeersstromen. Aangezien dit reeds voorzien is in de aanvraag, heeft deze voorwaarde geen toegevoegde waarde t.o.v. de vergunningsaanvraag.*
2. *Deze voorwaarde is gelijkaardig als de voorwaarde uit het advies van afdeling EKG. De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis.*
3. *Deze voorwaarde is gelijkaardig als de voorwaarde uit het advies van afdeling EKG. De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis.*
4. *Deze voorwaarde is gelijkaardig als de voorwaarde uit het advies van afdeling EKG. De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis. “*

Voor verdere bespreking zie advies afdeling EKG van het departement Omgeving.

Afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving

6/7/2020	afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving	Gunstig

De afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving concludeert:

‘Bij aanvullingswerken en dempen moet de aanvrager steeds de nodige maatregelen nemen om stabiliteit en veiligheid te garanderen.

Vanuit de doelstellingen inzake circulaire economie, duurzaam materialenbeheer en duurzaam oppervlaktedelfstoffenbeleid is het belangrijk om aandacht te hebben voor het potentieel dat de uitgegraven bodemmaterialen hebben als vervanger voor primaire grondstoffen.

Boomse klei, die zich in de af te graven zones bevindt, is mogelijk bruikbaar voor de keramische sector. Een selectieve afgraving is in dit geval aangewezen, de uitgegraven materialen kunnen vervolgens als volwaardige alternatieven voor delfstoffen, die in groeves worden ontgonnen, worden ingezet.

Er is geen bezwaar tegen de gevraagde afwijkingen van Vlarem II, Artikels 5.60.3§3, 5.60.3§4, 5.60.5. en 5.60.2.

Gelet op bovenvermelde elementen verleent de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten, betreffende het aspect Natuurlijke Rijkdommen, een gunstig advies voor deze aanvraag.”

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Lantis neemt kennis van het advies. De voorwaarden betreffende stabiliteit en veiligheid bij aanvullingswerken en dempen betreffen uitvoeringmaatregelen die worden opgelegd in de besteksvoorwaarden. Voor zover dit technisch mogelijk en noodzakelijk is zullen de diverse (geologische) bodemlagen selectief worden afgegraven. Tevens wordt via diverse werkgroepen en samen met de externe deskundigen (in het kader van het delfstoffendecreet) gestreefd en gezocht naar een zo hoogwaardig mogelijk hergebruik van de vrijgekomen materialen voor zover de samenstelling van het materiaal, de kwaliteit alsook het vrijgekomen volume het toelaten. Op deze wijze komt Lantis tegemoet aan de aanbeveling in het advies. Het advies heeft geen impact op de vergunningsaanvraag. De voorwaarde in het advies is haalbaar en derhalve aanvaardbaar.”

Deze conclusie wordt als aanbeveling weerhouden.

De afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) verleent een gunstig advies voor de gevraagde bijstellingen van de sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM, zoals besproken in het advies. Voor de formulering van de voorwaarden wordt verwezen naar het advies van het departement Omgeving.

College van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen

4/9/2020	college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen bracht in zitting van 4/9/2020 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

A. geadviseerde stedenbouwkundige voorwaarden

1. De bijgevoegde brandvoorzorgsmaatregelen zijn op het moment van eerste ingebruikname/exploitatie stipt na te leven.

Bespreking:

Zie advies Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweer zone Antwerpen

2. Volgende algemene richtlijnen en ambities worden voor het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor fietsers geformuleerd:

De fietspaden moeten waar het mogelijk is:

- voldoende breed zijn, waarbij wordt verwezen naar het toepasselijke vademecum en draaiboek openbaar domein;
- obstakelvrij zijn (vrij van bomen, paaltjes, enz.);
- sociaal veilig zijn, dit houdt in dat ze voldoende verlicht zijn en dat er een brede bufferstrook met voldoende zicht op de omgeving net naast het fietspad is;
- van camerabewaking voorzien op locaties waar geen veilige alternatieven beschikbaar zijn;
- op gelijke hoogte worden uitgevoerd met naastliggende verharding van voetpaden en schrikstroken, om valpartijen te vermijden en de voorziene breedte optimaal te benutten;
- van veilige oversteekplaatsen worden voorzien, conform de geldende vademecums en andere richtlijnen;
- vlot en veilig op omliggende fietspaden en functies aansluiten, conform de geldende vademecums en andere richtlijnen;
- een vlotte fietsbeweging toelaten op de hoofdroute, door het verruimen van bochtstralen en het vermijden van knikken;
- van fietsmarkeringen, volgens de op dat moment geldende richtlijnen van de stad, worden voorzien om dubbelrichtingsfietspaden en de voorrangregeling aan te duiden.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

“Lantis neemt akte van de algemene richtlijnen en ambities van de stad mbt fietsers. Het betreft richtlijnen en ambities. Lantis gaat ervan uit dat deze bijgevolg niet als voorwaarden worden opgelegd.

Uitgezonderd waar deze overlappen met de voorwaarden die door de gemeenteraad aangaande gemeentewegen zijn geformuleerd.”

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aandachtspunten opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies).

3. Volgende voorwaarden worden voor het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor fietsers geformuleerd:

- het fietspad in de Charles De Costerlaan (deelzone 1 en 2):
 - o er dient verhinderd te worden dat autoverkeer, uitgezonderd hulpdiensten, het fietspad vanaf het kruispunt Charles De Costerlaan-Halewijnlaan oprijdt door het plaatsen van een paaltje in de verharde zone tussen het fietspad en de rijweg. Op deze manier wordt ook ongewenst parkeren ter hoogte van de zone voor interventiediensten voorkomen;
 - o in functie van het fietscomfort dienen de amfibieëntunnels in het fietspad zo te worden dat het bovenvlak van de tunnel op hetzelfde niveau zit als het asfalt; (= voorwaarde gemeenteraad)
 - o er dient een aansluiting te worden voorzien tussen de ingang naar de voetbalclub en het fietspad;

- de wildroosters in het fietspad dienen goed befietsbaar te zijn (uitvoering met platte openstaande latten die op maximum 5cm van mekaar staan); (= voorwaarde gemeenteraad)
- de hoeken in het fietspad langs de Scheldelaan ter hoogte van de bushalte (deelzone 7) moeten vloeiend gemaakt worden (zoals in rood aangepast op het plan BA_wegen_P_N_07_maaiveld_INROOD.pdf);
- aan de Bisschoppenhoflaan (deelzone 13) dienen ter hoogte van de verkeerslichten de fietsoversteken gemarkeerd te worden volgens de toepasselijke richtlijnen van de stad Antwerpen op het moment van de uitvoering;
- opmerking: het fietspad aan de noordzijde van de Bisschoppenhoflaan en ten zuiden van het Raoul Gregoirplein (deelzone 13) wordt gelezen als een enkelrichtingsfietspad.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Lantis neemt akte van de algemene richtlijnen en ambities van de stad m.b.t. fietsers. Het betreft richtlijnen en ambities. Lantis gaat ervan uit dat deze bijgevolg niet als voorwaarden worden opgelegd.

Uitgezonderd waar deze overlappen met de voorwaarden die door de gemeenteraad aangaande gemeentewegen zijn geformuleerd.

Informatief wenst Lantis een aantal van de aangehaalde opmerkingen te kaderen. De aansluiting van de Oosterweelverbinding op het onderliggend wegennet werd als vier afzonderlijke dossiers (Charles De Costerlaan, Aansluitingscomplex Oosterweelknoop, Aansluitingscomplex Groenendaallaan en Aansluitingscomplex Schijnpoort) in overleg met de leden van de Gemeentelijke begeleidingscommissie en later de Projectstuurgroep uitgewerkt en vervolgens voorgelegd aan GBC of Projectstuurgroep. Over de verschillende dossiers werd een consensus bereikt. Voorliggende aanvraag is in overeenstemming met de bereikte consensus.

Meer in detail wenst Lantis ook volgende toe te voegen :

- *Het gevraagde paaltje in de verharde zone tussen het fietspad en de rijweg het kruispunt Charles De Costerlaan x Halewijnlaan werd niet weerhouden door de GBC omdat het de toegangsweg voor zowel onderhoudspersoneel van de Scheldetunnel als veiligheids- en hulpdiensten betreft. Voor de veiligheids- en hulpdiensten is snelle interventie essentieel en zijn paaltjes met een slot onaanvaardbaar. De zieken- en politiewagens beschikken daarenboven niet over voertuigen die een breekpaaltje omver kunnen rijden.*
- *Op de aangegeven locatie in de Charles De Costerlaan is reeds een aansluiting voorzien in de vergunningsaanvraag tussen de toegang tot de recreatiezone (voetbalclub) en het fietspad, in ternair mengsel met een breedte van 3 m”*

Op basis van de motivering van de aanvrager wordt de volgende voorwaarde niet opgenomen in het besluit:

“Er dient verhinderd te worden dat autoverkeer, uitgezonderd hulpdiensten, het fietspad vanaf het kruispunt Charles De Costerlaan-Halewijnlaan oprijdt door het plaatsen van een paaltje in de verharde zone tussen het fietspad en de rijweg. Op deze manier wordt ook ongewenst parkeren ter hoogte van de zone voor interventiediensten voorkomen”.

De overige voorwaarden worden gevoegd bij de voorwaarden van de vergunning, behalve de voorwaarden met betrekking tot de toepassing van de wegcode.

4. Volgende algemene richtlijnen en ambities worden voor het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor voetgangers geformuleerd:

- hiervoor wordt verwezen naar de van toepassing zijnde draaiboeken (openbaar domein) en het vademecum.

Bespreking:

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aanbevelingen opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies). Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij de vergunning.

5. Volgende algemene richtlijnen en ambities worden voor het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor gebruikers van het openbaar vervoer geformuleerd:
 - de bedding van alle trambanen dient maximaal groen ingericht te worden;
 - de inrichting en detaillering van de bus en tramhaltes dient conform te zijn met het draaiboek openbaardomein van de Stad Antwerpen.

Bespreking:

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aanbevelingen opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies). Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij de vergunning.

6. Omwille van de veiligheid en de leesbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer worden volgende voorwaarden geformuleerd:
 - de middengeleider en busstrook op de oostelijke tak van de August Vermeylenlaan (deelzone 1) dient ingekort te worden in functie van doorgang voor het verkeer tijdens het ledigen van de sorteerstraat. De middengeleider en busstrook kunnen ten vroegste aanvangen 35m na het kruispunt met de J. Vuylstekelaan;
 - ter hoogte van het kruispunt aan de Noordkasteelbruggen (deelzone 8) dient, om te voorkomen dat verkeer een sluiproute neemt om de buffer te vermijden, de barrière verder doorgetrokken te worden;
 - voor de kade en de aansluiting van de kade op de Bredastraat (deelzone 11) moet duidelijk zijn dat dit geen deel uitmaakt van de rijweg. De kade in Bredastraat is in kassei vanaf Asiadok-Oostkaai tot net voor de nieuwe aansluiting die in het verlengde van Steenborgerweert ligt. In 'bestaande toestand' is dit deel van de kade dat aansluitend ligt aan Bredastraat ook in kassei. De nieuwe toegang tot de kade in het verlengde van Steenborgerweert en de kade vanaf daar naar het oosten is in asfalt (zoals ook in huidige toestand). De aanleg in kassei wordt opgelegd voor de toegang en voor het oostelijk deel.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"De aansluiting van de Oosterweelverbinding op het onderliggend wegnnet werd als vier afzonderlijke dossiers (Charles De Costerlaan, Aansluitingscomplex Oosterweelknoop, Aansluitingscomplex Groenendaallaan en Aansluitingscomplex Schijnpoort) voorgelegd aan Gemeentelijke begeleidingscommissie of Projectstuurgroep. Over de verschillende dossiers werd een consensus bereikt. Voorliggende aanvraag is in overeenstemming met de bereikte consensus.

De gevraagde aanpassing van de A. Vermeylenlaan is niet in overeenstemming met de bereikte consensus over de herinrichting van de Charles De Costerlaan inclusief kruispunt Halewijnlaan/A. Vermeylenlaan. Het sorteerstraatje ter plaatse is relatief recent aangelegd en niet compatibel met de inrichting die in overleg met de verschillende

betrokken actoren werd bepaald. Lantis baseert zich verder op de Gemeenteraadsbeslissing aangaande gemeentewegen i.k.v. de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding, waarin dergelijke voorwaarde niet werd gesteld en concludeert dat de voorwaarde in het advies van Stad Antwerpen tegenstrijdig is met eerdere genomen en gedragen beslissingen, niet haalbaar en derhalve niet aanvaardbaar is voor Lantis.

Wat betreft de voorwaarde m.b.t. de kade en de aansluiting van de kade op de Bredastraat willen we graag verduidelijken dat het de inrichting van het jaagpad inclusief de verbinding tussen het jaagpad en de Bredastraat betreft. Het betreft met andere woorden geen gemeenteweg maar een weg in beheer van de Vlaamse Waterweg. De Vlaamse Waterweg adviseerde de voorgestelde aanleg positief. Lantis vraagt dan ook om de voorwaarde uit het advies van Stad Antwerpen niet te weerhouden."

Op basis van de motivering van de aanvrager wordt deze voorwaarde niet opgenomen in het besluit.

7. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat de parkeerplaats voor vrachtwagens en de parkeerplaatsen voor personenwagens bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever los van elkaar dienen geplaatst worden. De zone parking vrachtwagen is ingetekend als 5m x 20m en omschrijft dus ruim de opstelplaats voor de vrachtwagen van 3m x 12m. Er is in de zone bijgevolg voldoende ruimte ten opzichte van de personenwagens voor het manoeuvreren van de vrachtwagen. De markering kan aangebracht/aangepast worden waarbij een voldoende afstand ten opzichte van de personenwagens wordt aangehouden.

Bespreking:

De voorwaarde met betrekking tot de parkeerplaats voor vrachtwagens en de parkeerplaatsen voor personenwagens bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever wordt overgenomen in de vergunning.

8. Wat betreft de materialisatie van fietspaden, voetpaden en de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer worden volgende voorwaarden geformuleerd:
 - het meubilair dient conform de straatmeubilaris van de stad Antwerpen te zijn; (= voorwaarde gemeenteraad)
 - voor de stadswegen zijn enkel bestratingsmaterialen uit het standaard materialenpalet van de Stad Antwerpen toegestaan; (= voorwaarde gemeenteraad)
 - aan het kruispunt met de Lambrechtshoekenlaan (deelzone 11) dient:
 - o ter hoogte van de westelijke voetgangersoversteek de groenstrook tussen fietspad en voetpad verhard te worden met het voetpad materiaal;
 - o ten zuiden van het kruispunt het voetpadmateriaal doorgetrokken te worden. Het betonnen parkpad sluit aan op dit voetpad;
 - het voetpad aansluitend op het fietspad langs de Vaartkaai (deelzone 11) moet aangelegd worden in betonstraatstenen 22x22; (= voorwaarde gemeenteraad)

Bespreking:

De voorwaarden van het gemeenteraadsbesluit worden als voorwaarden in de vergunning opgenomen, in toepassing van het decreet gemeentewegen en artikel 31, §1, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet. De andere voorwaarde (punt 3) wordt eveneens overgenomen in de vergunning.

9. Voor het maximaal behoud van groen en het minimaliseren van verharding worden volgende algemene richtlijnen en ambities geformuleerd:
- er dient maximaal gebruik gemaakt te worden van verhardingen die waterdoorlatend zijn;
 - het aantal verharde parkeerplaatsen aan dienstbouwwerken moet tot een minimum beperkt worden;
 - de verharde ruimte voorzien voor interventiediensten moet beperkt worden tot het minimum.
 - er dient gewerkt te worden met open boomvakken in de plaats van boomroosters;

Bespreking:

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aanbevelingen opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies). Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij de vergunning.

10. Voor het maximaal behoud van groen en het minimaliseren van verharding worden volgende voorwaarden geformuleerd:
- de haakse parkeervakken aan het appartementsgebouw aan de Charles De Costerlaan 15-21 (deelzone 1) dienen in kassei in plaats van betonstraatstenen uitgevoerd te worden; (= voorwaarde gemeenteraad)
 - de rijweg naar de waterbuffer, gelegen binnen in het knooppunt Sint-Anna Linkeroever (deelzone 3), dient, indien infiltratie mogelijk is, aangelegd te worden in waterdoorlatende verharding;
 - het basketbalveld langs het kruispunt Charles de Costerlaan – Halewijnlaan (deelzone 1) dient geschrapt te worden en groen ingezaaid te worden. (= voorwaarde gemeenteraad)

Bespreking:

Al deze voorwaarden werden opgenomen als voorwaarden bij het gemeenteraadsbesluit en worden bijgevolg daardoor al voorzien als voorwaarde in de vergunning (artikel 31, §1, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet).

11. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat de fietsroutes die liggen aan een (kwetsbaar) openruimtegebied worden voorzien van gedempte verlichting (tot 20%) wanneer er geen fietsers passeren.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Op basis van de formulering kan niet worden achterhaald op welke fietspaden binnen de vergunningsgrens deze voorwaarde van toepassing zou zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies en voldoet derhalve niet aan Artikel 74 Omgevingsvergunningendecreet aangaan de wettigheid van de voorwaarden. Lantis vroeg via een bericht in het Omgevingsloket verduidelijking aan de stad aangaande deze voorwaarde maar mocht tot heden geen reactie ontvangen.”

Gelet op artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet kan dit niet als voorwaarde weerhouden worden (onvoldoende precies). Dit wordt wel als aandachtspunt meegegeven voor de ontwerpen van de leefbaarheidsprojecten.

12. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat heraanplant/herbebossing binnen de vergunningsgrens zal uitgevoerd worden binnen de 2 jaar volgend op het beëindigen van de noodzakelijke werkzaamheden op de plaats waar de compenserende bebossing en aanplantingen zijn voorzien.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"Het naleven van algemene op een omgevingsvergunningsaanvraag toepasselijke regelgeving betreft een algemene verplichting en kan niet rechtsgeldig als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd."

Deze voorwaarde wordt niet weerhouden als voorwaarde in de vergunning. Deze voorwaarde is voorzien in artikel 8, laatste lid, van het boscompensatiebesluit van 16 februari 2001 en al opgelegd via het advies van ANB.

13. Als voorwaarde wordt geformuleerd dat moet worden voldaan aan de bepalingen omtrent groenbescherming bij de uitvoering van werken, conform artikel 18 van de bouwcode.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"In de bestekken voor de aannemers is opgenomen dat ze zich qua groenbescherming dienen te houden aan de richtlijnen van de VVOG. Deze richtlijnen omvatten o.a. het zakboekje 'beschermen van bomen', maar ook het Technisch Vademecum Bomen van ANB en het Standaardbestek 250 voor de Wegenbouw. Vergelijking van deze richtlijnen met de bepalingen van de Bouwcode leert, dat de richtlijnen van de VVOG vergelijkbaar zijn, concreter zijn, en veelal beperkender zijn dan de voorschriften van de Bouwcode. Derhalve is deze voorwaarde haalbaar en aanvaardbaar."

Deze voorwaarde kan worden opgenomen in de voorwaarden in de vergunning.

14. Met betrekking tot de bovengronds zichtbare delen van de ondergrondse infrastructuur waaronder de dienstbouwwerken, luchthappers,... gelden volgende richtlijnen en ambities:
- de luchthappers ter hoogte van het dienstbouwwerk Groenendaallaan en het dienstbouwwerk Schijnpoort zijn ingewerkt in het talud rond de tunnelmond. Zo ontstaat een afgesloten hoek tussen de keermuur en de luchthappers of het dienstbouwwerk. Dergelijke hoeken, waar sociale controle niet mogelijk is moeten vermeden worden. Indien dit niet mogelijk is moet dit afsluitbaar zijn.

Bespreking:

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aanbevelingen opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies). Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij de vergunning.

15. Voor de dienstbouwwerken wordt volgende voorwaarde geformuleerd:
- ter hoogte van de luchthappers Groenendaallaan is er een hoogteverschil van 2,75m vanaf het talud tot de toegang van de luchthappers. Dit dient afgeschermd te worden door een valbeveiliging.

Bespreking:

Deze voorwaarde wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

16. Voor wat betreft de zone van het Sportpaleis worden volgende voorwaarden geformuleerd:

- de site van het Sportpaleis te allen tijde bereikbaar zijn voor de brandweer tijdens de werken en na de oplevering van het project;
- de werking en de veiligheid van het Sportpaleis moet gegarandeerd blijven;

Bespreking:

Het gewijzigde plan ter hoogte van het Sportpaleis, bezorgd met het wijzigingsverzoek, komt tegemoet aan de opmerkingen van het Sportpaleis tijdens het openbaar onderzoek. Het advies van de Brandweerzone Antwerpen is voorwaardelijk gunstig (zie verder).



17. Voor het erfgoed worden volgende algemene richtlijnen en ambities meegegeven:

- vanuit monumentenzorg wordt gevraagd om bij de verdere detaillering van de omgevingsaanleg zoveel mogelijk rekening te houden met erfgoedelementen. De leefbaarheidsprojecten die in het kader van de Oosterweelverbinding geïnitieerd worden geven hiertoe belangrijke kansen;
- vanuit monumentenzorg wordt gevraagd om bij het innemen van werfzones en andere tijdelijke ingrepen steeds de impact op de omgeving en de hier aanwezige erfgoedelementen maximaal te beperken.

Bespreking:

Deze algemene richtlijnen en ambities worden als aanbevelingen opgenomen in de vergunning. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies). Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij de vergunning.

18. Voor archeologie wordt volgende voorwaarde geformuleerd:

- de bouwheer voert het Programma van Maatregelen uit zoals opgenomen in de bekrachtigde archeologienota
(<https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/archeologienotas/14944>).

Bespreking:

Decretaal is reeds voorzien dat deze voorwaarde moet gehecht worden aan de vergunning.

19. Voor wat betreft uitzicht en materiaalgebruik van de infrastructuurwerken worden volgende voorwaarden geformuleerd:
- voor de wand, onder de rand van de snelweginfrastructuur, een genuanceerde, zachte toon-op-toon kleurstelling in lichtgrijze tinten te gebruiken;
 - de wanden uit te voeren in een middelgrijs en deze van een reliëfstructuur te voorzien ter hoogte van de naden van de panelen (in structuurverf of afwerking in poedercoating van 'samengesteld antraciet'). Deze kleur moet afgestemd worden op de kleur van het wegdek. Wat het gradueel kleurverloop bij de overgang van tunnelmond naar sleuf (van middelgrijs naar wit) betreft, wordt gevraagd om te kiezen voor een brede uitvoering over een dubbel aantal panelen.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"wat betreft uitzicht en materiaalgebruik en in het bijzonder het kleurgebruik van de snelweginfrastructuur, kan Lantis zich niet vinden in de voorstellen van stad Antwerpen. Lantis heeft voor de snelweginfrastructuur een beeldkwaliteitsplan uitgewerkt dat als kader geldt voor de aanvraag. Specifiek wat betreft kleurgebruik, zal de keuze bepaald worden met het oog op beleving door de automobilist maar in eerste plaats het ondersteunen van de verkeersveiligheid. Lantis wijst er bovendien op dat de snelweg geen gemeenteweg betreft en dat de stad niet de wegbeheerder is. Als wegbeheerder wenst Lantis te allen tijde het kleurgebruik te kunnen bijstellen in functie van voormelde doelstelling.

Lantis vraagt dan ook met aandrang om het voorstel van de stad niet als voorwaarde op te leggen in de omgevingsvergunning."

Op basis van de motivering van de aanvrager wordt deze voorwaarde niet weerhouden.

20. Een aantal aandachtspunten voor het minimaliseren van de effecten tijdens aanlegfase (uitvoering) worden meegegeven:
- De stad wenst om tijdens de werken nauw betrokken te worden bij de opvolging ervan, zoals overeengekomen in de samenwerkingsovereenkomst (Gemeenteraadsbesluit 18 mei 2020).
 - De stad vraagt aan Lantis om, samen met de stad, een 'leefbare werf' te creëren. Voor de omliggende wijken van Merksem, Luchtbal, Kronenbrug, Slachthuis en Ten Eekhoven moet de lange werf van de Oosterweelverbinding aangegrepen worden om milderende maatregelen en (lokale) minder hinder om te zetten in en te combineren met structurele en duurzame verbeteringen in de wijken zelf én betere verbindingen tussen de wijken onderling.
 - De stad vraagt aan Lantis om, samen met de stad, te onderzoeken hoe de oppervlakte van de werf beperkt kan worden en hoe de werf maximaal kan afgeschermd worden naar de woonwijken. De stad vraagt concreet om te bekijken of de geluidsschermen naast de tijdelijke R1 van 4 meter verhoogd kunnen worden naar 6 meter.
 - Ook vraagt de stad om te onderzoeken op welke wijze de duurtijd van de tijdelijke R1 kan beperkt worden en of deze maximaal op maaiveld niveau kan worden aangelegd in plaats van verhoogd, om geluidshinder naar omwonenden te beperken.
 - Voor bemalingen tijdens de werf dient retourbemaling te worden toegepast. Bemalingsstudies dienen te gebeuren volgens de richtlijnen van VMM (Richtlijnen bemalingen ter bescherming van het milieu 2019 – zie checklist 1 en 2).

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

"het betreft aandachtspunten. Lantis gaat ervan uit dat deze bijgevolg niet als voorwaarden worden opgelegd."

Deze aandachtspunten kunnen als aandachtspunt meegegeven worden in het besluit. Ze kunnen niet als voorwaarde behouden blijven, omdat ze niet voldoen aan de criteria zoals voorzien in artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies).

21. Als voorwaarde wordt geformuleerd om de werfzones die buiten de 'nieuwe toestand' vallen en niet roze zijn ingekleurd (binnen de vergunningsgrens), te herstellen naar de bestaande toestand.
22. Met betrekking tot het water(systeem) worden volgende algemene richtlijnen en ambities geformuleerd:
 - de stad Antwerpen heeft haar ambities met betrekking tot water enerzijds in het Waterplan (goedgekeurd door het college in september 2019) opgenomen en anderzijds liet de stad vanuit de ambitie om van de stad een klimaatrobuuste stad te maken ook een droogtestudie uitvoeren;
 - bemalingswater in de waterkelders dient maximaal hergebruikt te worden of indien dit niet mogelijk is, geretourneerd te worden aan de stadszijde van de polderconstructie. Enkel indien dit niet mogelijk is, kan hemelwater na buffering geloosd worden;
 - de frequentie van de grondwatermonitoring, dient verder uitgewerkt te worden nadat de uitvoeringstechnieken bekend zijn en houdt rekening met de seizoenale variatie van het grondwaterpeil en de gangbare richtlijnen voor grondwatermetingen.

Volgende aandachtspunten worden voor de bronbemalingen geformuleerd:

- bronbemalingen, noodzakelijk voor de realisatie van bouwkundige werken, zijn vergunningsplichtig krachtens de Vlare indelingslijst (rubriek 53.2);
- deze omgevingsvergunning moet worden bekomen alvorens de werf kan worden gestart. Indien het gaat om een bemaling van meer dan 30.000 m³ op jaarbasis of een bemaling dieper dan 4m-mv moet de vergunningsaanvraag een bemalingsstudie bevatten. De inhoud van deze studie wordt bepaald door VMM (Richtlijnen bemalingen ter bescherming van het milieu 2019 - zie checklist 1 en 2);
- de opstart van de bemaling dient aangekondigd te worden bij aanvang.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. de algemene richtlijnen en ambities volgend standpunt in:

"Het uitgangspunt is inderdaad dat daar waar op dit moment en binnen het voorliggende aanvraagdossier mogelijk is, maximaal wordt ingezet op hergebruik van lekwater."

Vergunningstechnische nota Water, Hoofdstuk 3.2.2

"Binnen het project is er namelijk slechts een beperkte waterbehoefte die niet ingevuld kan worden met het beschikbare water. Meer bepaald zal er een waterbehoefte zijn ter hoogte van de dienstbouwwerken in functie van de sanitaire voorzieningen en zal er een waterbehoefte zijn in functie van het vullen van de bluswaterreservoirs (zie nota Brandweer). Omdat in functie van beide behoeftes sprake is van een zeer lage frequentie van gebruik zou het hemelwater of lekwater lange tijd stil staan. Het afstromend

hemelwater zal organisch materiaal bevatten waardoor het niet gewenst is dit stilstaand water bij lage frequenties alsnog te gebruiken. Zoals in onderstaande paragrafen wordt geargumenteed is dit water ook onvoldoende zuiver om de hierboven aangehaalde mogelijke hergebruiksfuncties binnen het project te vervullen.

Gesprekken met de stad Antwerpen werden opgestart om na te gaan waar het aanbod dat vrijkomt binnen de vergunningengrens eventueel afgestemd kan worden op een behoefte van derden. Deze gesprekken bevinden zich in de beginfase. De waterstromen waarvan sprake zullen immers nog niet gauw beschikbaar zijn. De waterbehoeftes die er vandaag zijn, zullen niet dezelfde zijn op wanneer het water beschikbaar is. Door nu reeds in overleg te gaan met de stad Antwerpen wordt evenwel verzekerd dat het aanbod en de behoeftes zoveel mogelijk op elkaar afgestemd kunnen worden. Aan de hand van de locaties van de afvoerleidingen en de hoeveelheden aan beschikbaar water die er zullen zijn, kan reeds worden nagegaan of de behoeftes van vandaag ingevuld kunnen worden. Door deze oefening vandaag alvast te doen, wordt vermeden dat de opportuniteiten van morgen verloren gaan. Indien in de toekomst zou blijken dat het hemelwater en lekwater nuttig ingezet of hergebruikt kunnen worden door derden, kan dit beschikbaar gesteld worden.

De ontwerpen en locaties van de verschillende afwateringsconstructies, pompstations en lozingspunten zijn zodanig gekozen dat mogelijkheden naar hergebruik van hemelwater niet gehypothekeerd worden naar de toekomst toe. De visies voor water en energie worden binnen de leefbaarheidsprojecten maximaal afgestemd.”

Aanvullend kunnen we meegeven dat sinds het indienen van het aanvraagdossier het overkoepelend wateroverleg stilaan vorm krijgt en dat in de overlegstructuur ook terugkoppeling en afstemming voorzien wordt naar de ontwerpteam van de Ringparken ikv de leefbaarheidsprojecten en de studieteam Water & Energie die voor de Stad Antwerpen aan het werk zijn.

Wat de grondwatermonitoring kan bevestigd worden dat de grondwaterstand zal opgevolgd worden via het peilbuisennetwerk dat geplaatst wordt op de wijze beschreven in hoofdstuk 3 Monitoring MER-Bodem en Grondwater van het monitoringsplan (met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding), dat bij de aanvraag werd gevoegd. Hierbij zal de frequentie nog nader bepaald worden.

De vooropgestelde voorwaarde is haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis.”

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. de aandachtspunten voor de bronbemalingen volgend standpunt in:

“De bronbemalingen nodig voor de realisatie van de bouwkundige werken, zijn geen voorwerp van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. Deze activiteiten zullen door de uitvoerende aannemers nog afzonderlijk aangevraagd worden.

Aanvullend kan meegeven worden dat sinds het indienen van het aanvraagdossier een overkoepelend wateroverleg stilaan vorm krijgt en dat in de overlegstructuur ook terugkoppeling en afstemming voorzien wordt door Lantis naar de aannemers. In het kader van de ondersteuning van de aannemer, wordt wel rekening gehouden met de aandachtspunten die de stad formuleert in het kader van de bronbemaling.”

Deze algemene richtlijnen en ambities m.b.t. het water(systeem) kunnen als aanbevelingen in de vergunning worden meegegeven. Deze richtlijnen en ambities voldoen niet aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet (onvoldoende precies

en kan niet verwezenlijkt worden door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant). Ze worden bijgevolg opgenomen in de aandachtspunten horende bij deze vergunning.

Het standpunt van de aanvrager m.b.t. de aandachtspunten voor de bronbemalingen wordt gevolgd.

23. De technische voorwaarden van Elia, overeenkomstig het (bijgesteld) advies, moeten worden overgenomen in de vergunning. De leidingen dienen in elk geval gevrijwaard te worden gedurende (en na) de uitvoering van het project Oosterweelverbinding.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

“Evaluatie : Lantis verwijst naar de evaluatie door Lantis van het advies van Elia. Naar aanleiding van de gestelde voorwaarden m.b.t. de veiligheidsvoorschriften bij groenaanplantingen, werd op vraag van Lantis bilateraal overleg opgestart met Elia, en wordt een bijgesteld advies verwacht.”

Hieromtrent wordt verwezen naar de bespreking van het advies van Elia Asset (zie verder).

B. geadviseerde rubrieken

Geadviseerde rubrieken

Zone*	Rubriek	Omschrijving	Geadviseerd voor
KZR1	3.4.2°	het lozen van meer dan 2 m ³ /uur tot maximaal 100 m ³ /uur bedrijfsafvalwater;	59,62 m ³ /uur
OWK	3.4.2°	het lozen van meer dan 2 m ³ /uur tot maximaal 100 m ³ /uur bedrijfsafvalwater;	23,96 m ³ /uur
STLO	3.4.2°	het lozen van meer dan 2 m ³ /uur tot maximaal 100 m ³ /uur bedrijfsafvalwater;	2,82 m ³ /uur
STLO	6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 liter tot en met 50.000 liter uitgezonderd de gezamenlijke opslag van minder dan 5 ton gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige brandstoffen bij de woonfunctie van een onroerend goed dat hoofdzakelijk als woongegelegenheid wordt gebruikt;	7.000 liter
KZR1	6.4.1°	opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 liter tot en met 50.000 liter uitgezonderd de gezamenlijke opslag van minder dan 5 ton gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige brandstoffen bij de woonfunctie van een onroerend goed dat hoofdzakelijk als woongegelegenheid wordt gebruikt;	27.000 liter

KZR1	12.1.1.2°a)	inrichtingen die wisselspanning opwekken, met een geïnstalleerd totaal elektrisch vermogen van meer dan 800 kVA tot en met 10.000 kVA als de inrichting volledig gelegen is in een industriegebied;	6.000 kVA
STLO	12.1.1.2°b)	inrichtingen die wisselspanning opwekken, met een geïnstalleerd totaal elektrisch vermogen van meer dan 200 kVA tot en met 10.000 kVA als de inrichting volledig of gedeeltelijk in een ander gebied dan een industriegebied ligt;	2.000 kVA
KZR1	12.2.1°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van 100 kVA tot en met 1.000 kVA;	8x 1.000 kVA + 1x 400 KVA (totaal: 8.400 kVA)
KZR1	12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA;	6x 3.150 kVA + 4x 2.500 +4x 2.000 kVA (totaal:36.900 kVA)
OWK	12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA;	4x 2.500 kVA (totaal:10.000 kVA)
STLO	12.2.2°	transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA;	6x 2.500 kVA + 1x 2.000 kVA (totaal: 17.000 kVA)
STLO	12.3.1°	accumulatoren (gebruik van): vast opgestelde batterijen waarvan het product van het vermogen, uitgedrukt in Ah, met de klemspanning, uitgedrukt in V, meer bedraagt dan 10.000;	620.000 VAh
OWK	12.3.1°	accumulatoren (gebruik van): vast opgestelde batterijen waarvan het product van het vermogen, uitgedrukt in Ah, met de klemspanning, uitgedrukt in V, meer bedraagt dan 10.000;	610.000 VAh
KZR1	12.3.1°	accumulatoren (gebruik van): vast opgestelde batterijen waarvan het product van het vermogen, uitgedrukt in Ah, met de klemspanning, uitgedrukt in V, meer bedraagt dan 10.000;	2.175.000 VAh
OWK	15.1.1°	al dan niet overdekte ruimte voor het stallen van 3 tot en met 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of spoorvoertuigen zijn;	7 voertuigen
STLO	15.1.1°	al dan niet overdekte ruimte voor het stallen van 3 tot en met 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of spoorvoertuigen zijn;	21 voertuigen

KZR1	15.1.2°	al dan niet overdekte ruimte voor het stallen van meer dan 25 motorvoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of spoorvoertuigen zijn;	32 voertuigen
OWK	16.3.2°a)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gasen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 5 kW tot en met 200 kW;	45 kW
STLO	16.3.2°a)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gasen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 5 kW tot en met 200 kW;	105 kW
KZR1	16.3.2°b)	koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gasen met een geïnstalleerde totale drijfkracht van meer dan 200 kW;	205 kW
KZR1	17.1.2.1.2°	opslagplaatsen voor gevaarlijke gasen in verplaatsbare recipiënten met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1.000 liter tot en met 10.000 liter;	5.600 liter
OWK	17.1.2.1.2°	opslagplaatsen voor gevaarlijke gasen in verplaatsbare recipiënten met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1.000 liter tot en met 10.000 liter;	1.500 liter
STLO	17.1.2.1.2°	opslagplaatsen voor gevaarlijke gasen in verplaatsbare recipiënten met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1.000 liter tot en met 10.000 liter;	2.400 liter
STLO	17.3.2.1.1.1°b)	opslag van gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt hoger dan of gelijk aan 55°C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 100 kg tot en met 20 ton als de inrichting niet hoort bij de woonfunctie van een onroerend goed dat hoofdzakelijk als woongelegenheid wordt gebruikt;	5,88 ton
KZR1	17.3.2.1.1.2°	opslagplaatsen voor ontvlambare vloeistoffen (gevaarpictogram GHS02) van gevarencategorie 3 (gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen) met een vlampunt lager dan of gelijk aan 55°C en gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 20 ton tot en met 500 ton;	22,68 ton

KZR1	17.3.6.2°b)	opslagplaatsen voor schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 100 ton, wanneer de inrichting gedeeltelijk of volledig gelegen is in gebied ander dan een industriegebied;	10,41 ton
OWK	17.3.6.2°b)	opslagplaatsen voor schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 100 ton, wanneer de inrichting gedeeltelijk of volledig gelegen is in gebied ander dan een industriegebied;	3,57 ton
STLO	17.3.6.2°b)	opslagplaatsen voor schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 100 ton, wanneer de inrichting gedeeltelijk of volledig gelegen is in gebied ander dan een industriegebied;	3,16 ton
STLO	31.1.2°b)	stationaire motoren en gasturbines met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 500 kW tot en met 5.000 kW als de inrichting volledig of gedeeltelijk in een ander gebied dan een industriegebied ligt;	1.800 kW
KZR1	31.1.3°	stationaire motoren en gasturbines met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 5.000 kW;	5.670 kW
KZR1	53.4.1°	bronbemaling, met inbegrip van terugpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, die noodzakelijk is voor de exploitatie van tunnels voor openbare wegen of openbaar vervoer;	614.660 m ³ / jaar
OWK	53.4.1°	bronbemaling, met inbegrip van terugpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, die noodzakelijk is voor de exploitatie van tunnels voor openbare wegen of openbaar vervoer;	90.155 m ³ /jaar
STLO	53.4.1°	bronbemaling, met inbegrip van terugpompingen van onbehandeld en niet-verontreinigd grondwater in dezelfde watervoerende laag, die noodzakelijk is voor de exploitatie van tunnels voor openbare wegen of openbaar vervoer;	23.360 m ³ /jaar
OWK	60.1°	geheel of gedeeltelijk opvullen van groeven, graverijen, uitgravingen en andere putten, met inbegrip van waterplassen en vijvers met een capaciteit van 1.000 tot en met 10.000 m ³ ;	5.000 m ³

KZR1	60.2°	geheel of gedeeltelijk opvullen van groeven, graverijen, uitgravingen en andere putten, met inbegrip van waterplassen en vijvers met een capaciteit van meer dan 10.000 m ³ ;	161.000 m ³
STLO	60.2°	geheel of gedeeltelijk opvullen van groeven, graverijen, uitgravingen en andere putten, met inbegrip van waterplassen en vijvers met een capaciteit van meer dan 10.000 m ³ ;	11.000 m ³
NID	63.2°	opslag en ontwatering van bagger- of ruimingsspecie die voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmateriële, vermeld in het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 en het VLAREBO-besluit van 14 december 2007: opslag en ontwatering.	2.300.000 m ³

*Zones: Kanaalzone en R1 (KZR1), Oosterweelknoop (OWK), Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever (STLO), Noordelijk Insteekdok (NID).

Geadviseerde bijzondere milieuvoorwaarden

- | |
|--|
| 1. De gevraagde bijstellingen van de algemene en sectorale voorwaarden kunnen verleend worden, met uitzondering van de gevraagde afwijking van artikel 5.60.3.§3 voor zone KZR1 voor wat betreft het werfverkeer doorheen de woonwijk. |
|--|

Het college stelt:

“Motivatie: Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, mag de normale aanvoer van bodemmateriële niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden. De planning van de werken voorziet echter dat er minstens met een 2 ploegen systeem (6 - 22 uur) gewerkt kan/zal worden, maar dat er tevens ook, afhankelijk van de noodwendigheden bijvoorbeeld voor het uitvoeren van (tijds)kritische werkzaamheden en/of werkzaamheden die een impact zouden hebben op de reguliere verkeersstromen in het gebied, gedurende de nacht gewerkt kan/zal worden. Dit impliceert ook dat de werken zo kort mogelijk gehouden kunnen worden teneinde de algemene hinder maximaal te beperken.

Rekening houdend met de nabijheid van bestaande (snel)weginfrastructuur, de beperkte omvang van de te dempen zones en het tijdelijke karakter ervan, wordt er geen overmatige bijkomende hinder voor mens en omgeving verwacht, waardoor er een afwijking aangevraagd wordt voor artikel 5.60.3.§3, zodanig dat 24 op 24 uur gewerkt kan worden.

NIET VOLLEDIG AKKOORD: Bij deze zone dient rekening gehouden te worden met de nabijheid van bewoning. Het dient vermeden te worden dat werfverkeer 24/7 doorheen wijk Dam zal plaatsvinden. Er is geen bezwaar tegen de werken op de werfzone, voor transport doorheen de woonwijk dient wel rekening gehouden te worden met een transport tussen 7-19u”

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Lantis staat achter maatregelen die de hinder van transport ten nadele van de woonwijk Dam beperken.

Lantis wijst daarbij naar het document Erratum (Extra_OVA Erratum_20200527) bij de omgevingsvergunningsaanvraag, waarin onder paragraaf 2.3 IIOA_KZR1 addendum E1 een aanvullende tekst wordt toegevoegd met betrekking tot de mobiliteit gelinkt aan het gedeeltelijk dempen van het Lobroekdok: “Op het ogenblik van de indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag is een exacte kwalificatie en kwantificering van de verschillende vervoersmodi en hun traject niet mogelijk. Dit betreft immers de

verantwoordelijkheid van de te selecteren aannemer(s) en wordt bepaald o.b.v. de uitvoeringsplannen van laatstgenoemde. Tezamen met ter zake andere relevante milderende maatregelen en aanbevelingen uit het project MER zal het bestek van de aannemer bepalen dat de aan- en afvoer van grond, bouwmaterialen en materieel maximaal via het water moet gebeuren. Hetgeen haalbaar is gezien deze werfzone via een doorgang rechtstreeks verbonden is met het Albertkanaal. De wijze waarop dit concreet georganiseerd wordt zal onder meer afhankelijk zijn van het tijdstip waarop deze doorgang naar het Albertkanaal wordt gedempt. Bovendien is het waarschijnlijk dat een substantieel deel van de gronden die vrijkomen door de verdieping van de R1, kunnen worden aangewend voor de demping van het aanpalende Lobroekdok." Er zal m.a.w. maximaal ingezet worden op hergebruik van gronden uit de aanpalende omgeving en op transport via het water.

Daarnaast wil Lantis er op wijzen dat op basis van de formulering van de voorwaarde niet kan worden achterhaald op welk gebied exact deze voorwaarde van toepassing zou zijn. Deze voorwaarde is bijgevolg onvoldoende precies en voldoet derhalve niet aan Artikel 74 Omgevingsvergunningendecreet aangaan de wettigheid van de voorwaarden.

De wijk Dam is als dusdanig gekend maar de exacte afbakening ervan varieert afhankelijk van de context waarin de plaatsnaam gebruikt wordt: al dan niet met inbegrip van het industriegebied langs het Albertkanaal, de feitelijke toestand ten opzichte van de bestemmingen en ontwikkelingsmogelijkheden volgens de vigerende bestemmingsplannen, en ook de grens tussen de wijken Dam en Slachthuislaan is niet exact bepaald.

Voor Lantis zou deze voorwaarde haalbaar en derhalve aanvaardbaar zijn in de zone westelijk en met uitzondering van de Slachthuislaan."

De voorgestelde voorwaarde wordt als volgt in de vergunning opgenomen:

"In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt, behalve voor de zone die wordt afgebakend door:

- aan noordelijke en oostelijke zijde: de Slachthuislaan/R10;*
- aan zuidelijke zijde: Park Spoor Noord;*
- aan westelijke zijde: de Noorderlaan.*

De Slachthuislaan/R10 en de Noorderlaan zelf zijn niet inbegrepen in deze zone, dus hier is 24u op 24u normale aanvoer van bodemmateriële toegestaan."

De stad Antwerpen verleent een gunstig advies voor de overige gevraagde bijstellingen van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM, zoals besproken in het advies. Voor de formulering van de voorwaarden wordt verwezen naar het advies van het departement Omgeving.

Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweer zone Antwerpen

3/9/2020	Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweer zone Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

De Brandweerzone Antwerpen bracht op 3 september 2020 een voorwaardelijk gunstig advies uit. In het advies wordt gesteld:

“GUNSTIG brandpreventieverslag mits naleving van de bijgevoegde opmerkingen en voorwaarden in hoofdstukken F en G.”

F. Motivatie

F.1 Regelgeving, normen en richtlijnen

Er dient bij de bouw en/of exploitatie onder andere rekening gehouden met volgende inzake brandbeveiliging van toepassing zijnde regelgeving, normen en richtlijnen:

F.1.1 Voor de tunnelcomplexen

- Wet 9-5-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het transEuropese wegennet.
- KB 6-11-2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het transEuropese wegennet.
- Decreet van 1-6-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.
- BVR van 23-11-2007 betreffende de minimumveiligheidseisen, de wijze van goedkeuring van het ontwerp, de veiligheidsdocumentatie, de ingebruikstelling, de wijzigingen en periodieke oefeningen m.b.t. de tunnels in het trans-Europese wegennet.
- Nota Brandweer Oosterweelverbinding Ref: OWVA –SVS-LAN-NOT -0025 –Nota Brandweer OVA OWV (zie bijlage).
- Klanteisen Brandweer d.d. 2020-05-13 (zie bijlage).

Wat betreft het concept van de ingediende plannen heeft de brandweer onder andere volgende aanvullingen:

Algemeen:

Het voorgelegde dossier omvat enkel de structuren van de tunnelcomplexen en aansluitende wegenis. De ontwikkeling van de technieken welke de exploitatie en de tunnelveiligheid dienen te verzekeren worden in een latere fase gefinaliseerd en geïmplementeerd.

De basisprincipes waar de verschillende veiligheidsaspecten aan dienen te voldoen werden vastgelegd in de Brandweernota.

Het betreft in het bijzonder de volgende domeinen:

- Bereikbaarheid (2-zijdige bereikbaarheid – inzetstrategie D1)
- Toegang (CADO's wegen) o Compartimentering (brandweerstanden, constructie ,wanden, deuren...)
- Detectie (brand, luchtkwaliteit, beweging verkeer)
- Evacuatie (concepten, vluchtkokers, trappen, verzamelplaatsen)
- RWA /ventilatie (type, kritische stroomsnelheid, brandvermogen ,winddruk op portalen, voertuigen in de tunnel....)
- Brandbestrijding (automatische blussystemen, bluswatervoorraad, bluswaternet, hydranten....)
- CCTV: algemene controle, ondersteuning beeldvorming bij calamiteiten....)
- Bijzondere technieken (o.a. radiodekking, energievoorzieningen, waterkering, opvang en pompputten)

Bijkomende opmerkingen / aanvullingen:

- Een veiligheidsstudie dient aan te tonen dat in de verdiepte ligging, een voldoende snelle evacuatiecapaciteit voor handen is, rekening houdende met de openlucht factor.

- In de verdiepte ligging dient men over dezelfde bluswatercapaciteiten te beschikken als in de tunnel, zijnde verspreid over een afstand van 200m.
- Verzamelplaatsen waar evacuatie kokers en trappen op uitgeven, moeten allen bereikbaar zijn voor de voertuigen van de hulpdiensten. De eventuele weginfrastructuur dient hieromtrent aangepast te zijn. (4m breedte, draagkracht, 13ton per as, draaicirkels 11/15m, respectievelijk binnen en buiten straal).
- Elke tunnel beschikt over een bluswatervoorraad van $\pm 900\text{m}^3$; uitgezonderd de Scheldetunnel welke over een voorraad van 2400m^3 beschikt.
- Deze voorraad van min 900m^3 dient permanent ter beschikking te zijn om in geval van brand aangesproken te kunnen worden, dit zowel voor het watermiststelsel als het reguliere bluswaternet.
- De bluswatervoorraden dienen van een vulling via het openbaar net voorzien, welke voldoende debiet garandeert, met minimale diameter van 150mm.
- De mogelijkheid om de bluswatervoorraden aan te vullen via de GWT systemen van de brandweer dient verzekerd te zijn. De nodige aansluitingen hieromtrent zullen in overleg met de brandweer bepaald worden.
- De bluswaterpompen voor de voeding van het reguliere bluswaternet in de tunnel, hebben een totale capaciteit van $\pm 6000\text{l/min}$, bij een dynamische uitgeefdruk van minimaal 3 bar op de meest nadelige plaats.
- Bluskasten type A bevatten minimaal 2 hydrantaansluitingen DSP 70mm. De mogelijkheid dient onderzocht om een bijkomende hydrantaansluiting DSP 110mm te voorzien in de bluskast.
- De CCTV installatie biedt de mogelijkheid om geselecteerde camerabeelden door te zetten naar alle hulpdiensten, alsook het NC 112.
- Radiodekking dient voorzien in de rijkokers, vluchtkokers, traphallen, technische kokers, dienstbouwwerken.

De brandweer dient nauw betrokken te worden bij de latere analyse en uitwerking van de verschillende calamiteitenscenario's.

F.1.2 Voor de dienstgebouwen

Koninklijk Besluit van 7 juli 1994 (gewijzigd bij KB van 19 december 1997, 4 april 2003, 13 juni 2007, 1 maart 2009, 12 juli 2012 en 7 dec 2016) tot vaststelling van de basisnormen voor preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen: bijlage 1 (terminologie), bijlage 5/1 (reactie bij brand), bijlage 6 (industriegebouwen) en bijlage 7 (gemeenschappelijke bepalingen).

Wat betreft het concept van de ingediende plannen heeft de brandweer onder andere volgende opmerkingen:

Bijlage 6 (industriegebouwen)

Betreft

- Dienstbouwwerk Scheldetunnel LO
- Dienstbouwwerk Scheldetunnel RO
- Dienstbouwwerk Oosterweelknoop
- Dienstbouwwerk Noorderlaan
- Dienstbouwwerk Groenendaallaan
- Dienstbouwwerk Lobroekpark
- Dienstbouwwerk Schijnpoort
- Dienstbouwwerk Energie

1. Indeling van de industriegebouwen

De industriegebouwen of delen daarvan kunnen in functie van de maatgevende brandbelasting $q_{fi,cl}$ ingedeeld worden in de volgende klassen: Klasse A $q_{fi,cl} \leq 350 \text{ MJ/m}^2$ Klasse B $350 \text{ MJ/m}^2 < q_{fi,cl} \leq 900 \text{ MJ/m}^2$ Klasse C $900 \text{ MJ/m}^2 < q_{fi,cl}$ Een industriegebouw of delen daarvan, opgericht voor een bepaalde maatgevende brandbelasting of klasse, mag enkel gebruikt worden voor activiteiten met dezelfde of een lagere maatgevende brandbelasting of voor activiteiten die leiden tot de indeling in dezelfde klasse of een klasse met een lagere maatgevende brandbelasting. Als een industriegebouw uit meerdere compartimenten bestaat, kan voor ieder compartiment afzonderlijk de overeenstemmende maatgevende brandbelasting of klasse worden bepaald en blijven de bijhorende voorschriften beperkt tot het desbetreffende compartiment.

De bouwheer bepaalt de klasse en eventueel de maatgevende brandbelasting waarin het industriegebouw of delen ervan met betrekking tot de brandbelasting worden ingedeeld. Bij ontstentenis hiervan, wordt automatisch verondersteld dat het gebouw niet uitsluitend voor opslag wordt gebruikt en tot klasse C behoort.

Opmerking

Momenteel kan er nog geen berekening van de maatgevende brandlast uitgevoerd worden bij gebrek aan de juiste gegevens. (Technische installaties zijn nog in ontwikkeling.)

Daarom wordt er uit gegaan van een klasse B, met een uiterste grenswaarde van 900 MJ/m^2 .

Vanaf het moment dat de technische installaties in de dienstbouwwerken gekend zijn, dient een berekening van de maatgevende brandlast, conform NBN EN 1991-1-2:2003, voorgelegd te worden aan de brandweer.

De compartimenten, waar de 900 MJ/m^2 wordt overschreden dienen uitgerust te worden met een automatische gas- of watermistblusinstallatie of een ESFR sprinkler (klasse C)

2. Structurele elementen en grootte van het compartiment

Opmerking

Structurele elementen zoals aangegeven op de bouwplannen hebben een minimale brandweerstand R120 (kolommen en liggers).

Vloerplaten en verticale compartimentswanden EI120 of REI 120 indien zelfdragend.

Maximale grootte van een compartiment, rekening houdende met een maatgevende brandlast van 900 MJ/m^2 en een reductiefactor van 0,1 (compartimenten gelegen onder Ei) bedraagt 633 m^2 .

5.2 Branddetectie, waarschuwing, melding

De dienstbouwwerken zijn uitgerust met een passende automatische branddetectie-installatie van het type algemene bewaking.

Opmerking

De dienstbouwwerken zijn uitgerust met een automatische branddetectie-installatie van het type totale bewaking conform NBN S21-100. Indien op de site meerdere gebouwen staan, dient een alarm door middel van een geel knipperlicht aan de buitenzijde van het betrokken gebouw of gebouwdeel waarop het alarm aanspraak maakt te worden herhaald.

5.3 Rook- en warmteafvoerinstallatie

Om de ontwikkeling en de verspreiding van brand en rook in het getroffen compartiment te beperken, is het industriegebouw uitgerust met een rook- en warmteafvoerinstallatie (RWA-installatie). Dit voorschrift geldt niet voor:

1. een industriegebouw of compartiment dat in klasse B is ingedeeld en waarvan de totale vloeroppervlakte kleiner is dan of gelijk is aan 500 m²;
2. compartimenten voorzien van een automatische gas- of watermistblusinstallatie of een ESFR sprinklerinstallatie.

Opmerking

In de dienstbouwwerken dient geen rook- en warmteafvoerinstallatie voorzien. Oppervlakte grootste compartiment < 500m²

5.6 Centrale controle- en bedieningspost

Opmerking

Het toezicht op de werking en de bediening van de verschillende actieve brandbeveiligingsinstallaties van het dienstbouwwerken gebouw gebeuren vanuit een centrale tunnel-controlekamer.

7.4 Veiligheidssignalering en -verlichting

De uitgangen, ontruimingswegen en brandbeveiligingsmiddelen worden aangeduid met goed waarneembare en herkenbare signalisatie die voldoet aan de bepalingen betreffende de veiligheids- en gezondheidssignalering op het werk. Ze worden uitgerust met een veiligheidsverlichting...

Opmerking

In de dienstbouwwerken dient veiligheidssignalering en -verlichting aangebracht te worden.

7.5 Alarm en melding

Alle gebruikers worden tijdig op de hoogte gebracht dat er brand is en dat er mogelijkwerijs tot ontruiming van het gebouw overgegaan moet worden.

De industriegebouwen met een oppervlakte groter dan of gelijk aan 500 m² dienen daartoe uitgerust te zijn met een gepaste alarminstallatie.

In geval van brand, kunnen de gebruikers de brandweer tijdig verwittigen en kan de brandweer in contact treden met een verantwoordelijke van het industriegebouw.

Opmerking

In de dienstbouwwerken dient een gepaste alarminstallatie geïnstalleerd te worden.

8.2.1 Blusmiddelen

In het industriegebouw zijn voldoende aangepaste blusmiddelen aanwezig. De aard en de hoeveelheid worden in overleg met de territoriaal bevoegde brandweer bepaald door de exploitant in functie van de aard en de omvang van het brandrisico.

Opmerking

Zie 'specifieke brandvoorzorgsmaatregelen'.

8.2.2 Bluswatervoorziening

In de onmiddellijke nabijheid van het industriegebouw beschikt de brandweer over een primaire bluswatervoorziening die snel door de brandweer kan gebruikt worden.

Deze primaire bluswatervoorziening kan, in overleg met de brandweer, aangevuld worden met een secundaire en eventueel tertiaire bluswatervoorziening.

Opmerking

Zie 'specifieke brandvoorzorgsmaatregelen'.

F.1.2 ARAB art.52 en KB betreffende brandpreventie op arbeidsplaatsen

ARAB art.52 en KB 28 maart 2014 betreffende de brandpreventie op de arbeidsplaatsen zijn bepalingen ten gevolge van het tewerkstellen van personeel. Brandweer merkt op dat de werkgever de verplichtingen moet nakomen en dat de controle berust bij de daartoe bevoegde ambtenaren.

F.1.3 VLAREM

VLAREM zijn bepalingen inzake milieuhygiëne bij bepaalde uitbatingen. Brandweer merkt op dat de controle berust bij de daartoe bevoegde ambtenaren.

G. Specifieke brandvoorzorgsmaatregelen

Onderstaande maatregelen dienen getroffen door de exploitant/eigenaar. De exploitant/eigenaar is verantwoordelijk voor de goede werking, voor het onderhoud en indien toepasselijk voor de bereikbaarheid bij brand van de onderstaande brandvoorzorgsmaatregelen.

Tunnelcomplexen

Zie « Brandweernota ».

Dienstbouwwerken

G.1

Snelblustoestellen conform NBN EN 3-7 – bij voorkeur 6 kg poeder type ABC of van een ander type indien meer aangewezen (VB: CO2 voor hoofdzakelijk elektrische risico's) - dienen aangebracht te worden op de plaatsen zoals weergegeven op de bouwplannen.

Verder dient men de bijkomende snelblustoestellen conform NBN EN 3-7 – bij voorkeur 6 kg poeder type ABC of van een ander type indien meer aangewezen te voorzien, zodat elk compartiment ten minste over één toestel beschikt.

Het totaal aantal snelblussers in het gebouw verzekerd minimaal 1 bluseenheid per 150m²

G.2 Bluswatervoorziening

Er dient minstens 1 bovengrondse brandkraan (hydrant) DN100 voorzien te worden per dienstbouwwerk en op maximaal 15 m van de opstelplaats voor de brandweer. De brandkraan DN100 voldoet aan NBN EN 14384, is voorzien van 1 koppelstuk DSP 110 en 2 DSP 70, van afsluiters op de uitgeefkanten 70 mm en van blindkoppelstukken.

De voeding gebeurt rechtstreeks op het net van de openbare waterbedeling, door een leiding waarvan de minimale binnendiameter 150 mm bedraagt, hetzij in eigen beheer gevoed.

De aansluiting op het voedingsnet dient zodanig te zijn dat het maximum debiet onmiddellijk beschikbaar is bij gebruik van de hydranten.

De kosten voor de installatie, het onderhoud en de signalering van de brandkraan (hydrant) is en blijft ten laste van de bouwheer/eigenaar en dit gedurende de levensduur van het gebouw.

Bespreking:

De naleving van het advies van de brandweer wordt als voorwaarde opgenomen in de vergunning.

College van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren

13/7/2020	college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren	Gunstig met voorwaarden

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Beveren bracht in zitting van 13 juli 2020 een voorwaardelijk gunstig advies uit. In het advies wordt gesteld:

“Artikel 1.

Op basis van het openbaar onderzoek, het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar en de onderstaande overwegingen heeft het college van burgemeester en schepenen in de zitting van 13 juli 2020 besloten om de omgevingsvergunningsaanvraag met als onderwerp “de oosterweelverbinding” ingediend door NV PR Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel gunstig te adviseren.

Artikel 2.

Het in artikel 1 bedoelde gunstig advies is afhankelijk van de stipte naleving van alle ter zake geldende VLAREM voorwaarden en volgende bijzondere voorwaarden:

1. De gegevens en aanbevelingen uit het aanvraagdossier; in het bijzonder het MER worden strikt opgevolgd, o.m. voor wat betreft de plaatsing, de bouw, de procesbeheersing en – beveiliging, het organisatorisch beheer en de interventie maatregelen.
2. Het transport van de specie van en naar het Noordelijk insteeddok mag niet via de openbare weg plaatsvinden.”

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“Het naleven van algemene op een omgevingsvergunningsaanvraag toepasselijke regelgeving betreft een algemene verplichting en kan niet rechtsgeldig als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd. Bovendien werden door de vergunningsaanvrager bepaalde afwijkingen aangevraagd op de betreffende regelgeving waardoor deze voorwaarde een contradictie in de beslissing zou veroorzaken. Lantis vraagt bijgevolg met aandrang om deze voorwaarde niet op te nemen in de beslissing.

Het correct uitvoeren van de verleende omgevingsvergunningsbeslissing en het naleven van de hierop toepasselijke regelgeving betreft een decretale en via het handhavingsbeleid sanctioneerbare verplichting. Een reeds wettelijk verankerde verplichting dient en kan dan ook niet als vergunningsvoorwaarde te worden opgelegd.”

Artikel 2.1 van het advies van het college wordt voorzien in de regelgeving en moet bijgevolg niet als voorwaarde aan de vergunning worden gehecht.

Wat betreft artikel 2.2. van het advies: deze voorwaarde betreffende het transport van de specie van en naar het Noordelijk insteeddok kan als voorwaarde worden opgenomen in de vergunning.

Maatschappij Linkerscheldeover

1/7/2020	Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO)	Gunstig

Op 1 juli 2020 werd op het Omgevingsloket een gunstig advies zonder voorwaarden uitgebracht.

Bespreking:

Er wordt kennis genomen van dit gunstige advies.

College van burgemeester en schepenen van de gemeente Zwijndrecht

30/6/2020	college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zwijndrecht	Gunstig met opmerking

Het collegebesluit bepaalt:

“Artikel 1

Het college geeft een voorwaardelijk gunstig advies m.b.t. de omgevingsvergunningsaanvraag van Oosterweelverbinding mits de volgende opmerking: de boscompensaties dienen maximaal in eigen regio plaats te vinden.

Artikel 2

In 2017 werden de burgerbewegingen en de gemeente Zwijndrecht overtuigd om onder bepaalde voorwaarden mee te stappen in de bouw van de derde Scheldekruising. Eén van die voorwaarden betrof de belofte dat er een Lightversie van de Oosterweelverbinding zou komen, in combinatie met de ontwikkeling van een haventracé en een ambitieuze modal shift. De modelleringen van deze Oosterweel-light, met 2 keer 2 rijstroken, werd ter staving op tafel gelegd. Vrij snel na de instemming van de burgerbewegingen en de gemeente Zwijndrecht bleek dat deze voorwaarde zelf voorwaardelijk was: aan de oorspronkelijke plannen voor de tunnel zou niet geraakt worden, tenzij met een pot verf. Vandaag blijkt uit de bouwaanvraag dat er van een Oosterweel-light geen sprake is. Uitgaand van de modellering van Oosterweel-light in combinatie met aanpassingswerken aan de Tijsmanstunnel wordt in deze bouwaanvraag een overcapaciteit gerealiseerd die de ambities inzake ambitieuze modal shift tenietdoet. Het college betreurt dit resultaat, en deze gang van zaken.”

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

“Na het Toekomstverbond en het zogenaamde “kerstakkoord” afgesloten in december 2018 tussen Lantis en de burgerbewegingen over “De Grote Verbinding”, werd het ontwerp van de OWV geoptimaliseerd. De verkeersintensiteiten waarmee de Voorkeursvariant ontworpen werd, hield rekening met AMS50% en cluster 1 van het haventracé (dit is incl. Tijsmanstunnel). Deze cijfers hebben op verschillende plaatsen wel degelijk gezorgd voor een afname van het aantal rijstroken. Op de R1 is er 1 rijstrook minder in beide rijrichtingen. In de noordelijke Kanaaltunnel zijn de 2 rijstroken aangepast naar 1 rijstrook + 1 calamiteitenstrook (die enkel in geval van een calamiteit wordt gebruikt). Er is dus geen overcapaciteit en de ambities van de AMS worden niet teniet gedaan.

Op basis van het goedgekeurde Project-MER is vervolgens door de aanvrager gemotiveerd gekozen voor het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag op basis van dit geoptimaliseerde voorkeursontwerp.

Het advies mist op dit punt een correcte feitelijke grondslag.

Bovendien beperkt het voorwerp van de adviesverlening zich tot het ingediende ontwerp zelf zonder dat hierbij opportuniteitsaspecten aan bod kunnen komen over de keuze van het ingediende ontwerp. De adviesverlenende instanties zijn hierbij, net als de vergunningverlenende overheid, in hun bevoegdheid beperkt tot de beoordeling van het aangevraagde project. Wat betreft het advies van het schepencollege bepaalt artikel 34 van het Omgevingsvergunningsbesluit de gegevens waarover het als adviesinstantie binnen haar bevoegdheid uitspraak mag doen.

De beschikbaarheid van bebosbare gronden in de regio Antwerpen/Waasland is zeer beperkt. Zowel via Natuurpunt, als via de VLM werd op zoek gegaan naar gronden die bebosbaar zijn (met toestemming van de eigenaar en met de nodige vergunningen). Er werden echter geen gronden aangereikt in de directe regio. Binnen de vergunninggrens worden op Linkeroever 20,5 ha (her)bebost. Er wordt 33 ha ontbost waarvan echter 18,5 ha wordt omgevormd naar een ander biotooptype, nl. estuarien buitendijks gebied. Dit is eveneens een zeer waardevol habitat. In principe is er dus een positief natuursaldo van 6 ha.

De gestelde voorwaarde is voor interpretatie vatbaar en bij een nauwe interpretatie onhaalbaar. Lantis heeft uit eigen initiatief de nodige inspanningen gedaan om in de mate van het mogelijke binnen de regio te compenseren. Dergelijke voorwaarde bijkomend opleggen, zal niet leiden tot meer compensatie in de regio en zal de indruk wekken dat Lantis op dit vlak tekort schiet en bijgevolg aanleiding kunnen geven tot aanvechting van de vergunning. Lantis vraagt daarom betreffend advies van de gemeente Zwijndrecht niet als voorwaarde op te nemen in de vergunning."

Deze voorwaarden worden niet weerhouden omdat:

Artikel 1

De voorwaarde in het advies van ANB met betrekking tot de boscompensaties wordt opgelegd in de voorwaarden van de vergunning. Noch het Bosdecreet, *in casu* artikel 90bis, noch het besluit van de Vlaamse Regering van 16 februari 2001 tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing vereisen dat de boscompensatie plaatsvindt in de eigen regio van het project.

Artikel 2

Zie weerlegging voorzien in het advies van de afdeling GOP van het departement Omgeving.

Dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen

4/7/2020	dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

Het advies behandelt enkel de ontwerpplannen van de omgevingsvergunningsaanvraag 'Oosterweelverbinding, Antwerpen' in het licht van de fietsinfrastructuur.

Het advies van de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen is voorwaardelijk GUNSTIG op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met de onderstaande opmerkingen.

A. Algemene bemerkingen:

1. Het advies is opgemaakt op basis van de overgemaakte ontwerpplannen en houdt geen rekening met mogelijke toekomstige aanpassingen aan dit dossier i.k.v. de leefbaarheidsprojecten. Het voorliggend ontwerp wordt gezien als een op zichzelf staand

project en wordt op die manier behandeld. Bij toekomstige wijzigingen aan de ontwerpplannen i.k.v. de leefbaarheidsprojecten zal opnieuw advies moeten worden ingewonnen.

2. Het is onduidelijk waar verlichting wordt geplaatst langsheen de fietsinfrastructuur. Gelieve dit aan te duiden op de ontwerpplannen.
3. Fietspaden dienen door middel van markering (conform dienstorder MOW/AWV/2014/15) en borden aangeduid te worden.
4. Bijkomende markering wordt sterk aanbevolen op de fietsostrades:
 - Middenmarkering op dubbelrichtingsfietspaden vanaf 4,0m breedte (blokjes 10cmx30cm met tussenruimte van telkens 270cm).
 - Langsmarkering.
 - Uitrol van de routetaal fietsostrades.
5. De fietsostrades dienen in de voorrang te liggen t.o.v. kruisende fietspaden van lagere categorie en wandelpaden. Deze kruisingen en oversteekplaatsen dienen zoveel mogelijk te worden gebundeld om conflicten te vermijden.
6. Tijdens de uitvoering der werken dient aandacht uit te gaan naar minder hinder maatregelen voor de fietsers en een duidelijke fietsomleiding indien fietsers worden omgeleid.

B. Specifieke bemerkingen:

1. BA_inplanting_I.N_01_maaiveld.pdf

De as Charles De Costerlaan - Waaslandtunnel wordt binnen het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk nvdr) aangeduid als onderdeel van de F41. De dubbelrichtingsfietspaden gelegen ten oosten van het kruispunt Charles De Costerlaan – Halewijnlaan zijn voorzien op een breedte van slechts 3,00m i.p.v. de minimaal aanbevolen breedte van 4,0m (voorkeur 4,5m) voor fietsostrades. Het gaat hier weliswaar om een ADVIES tijdelijke aansluiting. Indien deze oplossing ook op langere termijn in gebruik blijft, dient de aanbevolen breedte van minimaal 4m gerealiseerd te worden.

2. BA_inplanting_I.N_03_maaiveld.pdf

Er dient specifieke aandacht uit te gaan naar de integratie van de paddentunnels ter hoogte van de fietsostrade F41 Charles de Costerlaan: De voorkeur geniet om deze elementen eerst te funderen, vervolgens te plaatsen en het fietspad hierop naadloos aan te werken in plaats van deze in te slijpen. Gelieve dit zo mee in het bestek op te nemen. Vanuit mobiliteitsoogpunt is het niet wenselijk om een veerooster te plaatsen ter hoogte van een fietspad/fietsostrade. Indien dit toch noodzakelijk wordt geacht dient u een type te kiezen in functie van de veiligheid en comfort van de fietser.

3. BA_inplanting_I.N_08_maaiveld.pdf

BA_inplanting_I.N_09_maaiveld.pdf

Het jaagpad, momenteel onderdeel van de FR10 Ringfietspad, zal worden ingeschakeld als toegangsweg tot het Antwerps Zeilcentrum Noordkasteel (AZCN). Hierdoor zal extra motorisch verkeer aanwezig zijn op het jaagpad in combinatie met heel wat fietsverkeer.

- o In eerste orde vraagt de provincie Antwerpen te onderzoeken of er voor het bestemmingsverkeer voor de zeilclub geen alternatieve route en toegang mogelijk is.
- o In tweede orde, indien geen alternatieve route mogelijk blijkt dient het gebruik van het jaagpad door alleen bestemmingsverkeer effectief gehandhaafd te worden op permanente basis. Mogelijk kan hier ANPR-technologie (automatische kentekenplaatherkenning nvdr) voor ingezet worden.

Indien de fietsostrade FR10 via het Noordkasteel zal lopen in plaats van via het jaagpad is een wijziging van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - fietsostrade FR10

vereist. Gelieve deze wijziging op de werkgroep netwerkwijzigingen BFF te agenderen via de vervoersregio Antwerpen en de provincie Antwerpen.

4. [BA_inplanting_I.N.11_maaiveld.pdf](#)

De verknoping van de fietsostrades F14, F15 en FR10 dient een sluitend fietsverhaal te zijn:

- o Er lijkt een oversteekplaats te ontbreken t.h.v. de Vaartkaai voor fietsers komende van de F14 gaande richting het jaagpad FR10 (fietsers richting Straatsburgdok Noordkaai).
- o De tunnel onder het spoor die zal instaan voor de verknoping van de F14 met de FR10 is niet opgenomen in dit ontwerpplan. Dit zou onderdeel uitmaken van verder ontwerpend onderzoek binnen het leefbaarheidsproject. De provincie Antwerpen benadrukt dat deze volwaardige aansluiting noodzakelijk is gezien het aanwezige tankstation langsheen de Groenendaallaan een belangrijk knelpunt vormt.

Indien de fietsostrade F14 via de kap zal lopen in plaats van via de Klipperstraat is een wijziging van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - fietsostrade F14 vereist. Gelieve deze wijziging op de werkgroep netwerkwijzigingen BFF te agenderen via de vervoersregio Antwerpen en de provincie Antwerpen.

5. [BA_inplanting_I.N.13_maaiveld.pdf](#)

Ter hoogte van de oostelijke toegang tot de ondergrondse tramperrons wordt het fietspad bijna tot de helft versmald, dit is niet gewenst. Kan de linksafstrook Schijnpoortweg - Bisschoppenhoflaan worden ingekort i.f.v. het verbreden van het fietspad?

De trap die toegang geeft tot de passerelle tussen sportpaleis en parking spoor oost is zeer kort bij het fietspad gelegen. Tijdens events zullen er mogelijk conflicten ontstaan tussen fietsers en de kruisende voetgangersstroom. Maatregelen om deze conflicten te vermijden dienen te worden opgenomen.

De FR10 ringfietspad kan best op hoogte worden doorgetrokken tot voorbij het sportpaleis om conflicten tussen voetgangersstromen en doorrijdende fietsers te voorkomen, zeker i.f.v. de toekomstige inrichting van 'de groene nerf'.

6. [BA_inplanting_I.N.14_maaiveld.pdf](#)

Het dubbelrichtingsfietspad stopt midden op de kap Hof ter Lo. Waar geeft dit aansluiting op? Het fietsverhaal dient sluitend te zijn.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

"2.14.1 Algemeen

De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis, uitgezonderd onderstaande.

2.14.1.1 Verlichting fietspaden

Advies provincie:

Het is onduidelijk waar verlichting wordt geplaatst langsheen de fietsinfrastructuur. Gelieve dit aan te duiden op de ontwerpplannen.

Standpunt Lantis:

Het plaatsen van verlichting op openbaar domein is geen vergunningsplichtige handeling en derhalve niet weergegeven op de plannen (uitgezonderd op de plannen GaG). Uiteraard heeft Lantis wel de intentie om de fietspaden te verlichten. Bij de uitwerking van de uitvoeringsplannen zal dit aspect aan bod komen.

2.14.1.2 Markering en borden fietspaden

Advies provincie:

Fietspaden dienen door middel van markering (conform dienstorder MOW/AWV/2014/15) en borden aangeduid te worden.

Bijkomende markering wordt sterk aanbevolen op de fietsostrades:

- *Middenmarkering op dubbelrichtingsfietspaden vanaf 4,0m breedte (blokjes 10cmx30cm met tussenruimte van telkens 270cm).*
- *Langsmarkering.*
- *Uitrol van de routetaal fietsostrades.*

Standpunt Lantis:

Markeringen en borden zijn niet vergunningsplichtig. Uiteraard heeft Lantis wel de intentie om gedetailleerde markeringen en borden aan te brengen op de fietspaden. Bij de uitwerking van de uitvoeringsplannen zal dit verder bekeken worden.

2.14.1.3 Voorrang fietspaden

Advies provincie:

De fietsostrades dienen in de voorrang te liggen t.o.v. kruisende fietspaden van lagere categorie en wandelpaden. Deze kruisingen en oversteekplaatsen dienen zoveel mogelijk te worden gebundeld om conflicten te vermijden.

Evaluatie Lantis:

Fietsostrades hebben voorrang op de kruisende paden van lagere categorie. De voorrangsregeling kan door markeringen en bebording worden uitgewerkt. Markeringen en borden zijn niet vergunningsplichtig en zullen bij de uitwerking van de uitvoeringsplannen verder bekeken worden. De veiligheid kan in afdoende mate gerealiseerd kan worden door bebording. De kruisingen zijn beperkt en logisch gehouden i.f.v. van de verschillende looproutes. Een verdere bundeling van kruisingen en oversteekplaatsen is niet nodig en ook niet wenselijk want dan vervallen of verlengen lokale aansluitingen waardoor onwenselijke onveiligere situaties ontstaan (olifantenpaden). Lantis vraagt om deze voorwaarde niet over te nemen in de beslissing.

2.14.1.4 Minder hinder maatregelen voor de fietsers

Advies provincie:

Tijdens de uitvoering der werken dient aandacht uit te gaan naar minder hinder maatregelen voor de fietsers en een duidelijke fietsomleiding indien fietsers worden omgeleid.

Standpunt Lantis:

Het nemen van minderhindermaatregelen wordt in de bestekdocumenten ter realisatie van de Hoofdwerven Oosterweelverbinding aan de aannemer opgelegd. Lantis heeft er in de vergunningsaanvraag reeds toe verbonden om het nemen van minder hinder maatregelen op te leggen aan de aannemers middels een doorvertaling in het bestek. Dit is ook expliciet opgenomen in het document 'Extra_tabel MM en Aanbevelingen MER' dat integraal deel uitmaakt van voorliggende vergunningsaanvraag. Het spreekt voor zich dat het pakket aan minderhindermaatregelen ook maatregelen voor fietsers zal voorzien, waaronder een duidelijke fietsomleiding indien fietsers worden omgeleid. Dit pakket aan minderhindermaatregelen wordt uitgewerkt in nauw overleg met de stakeholders, waaronder de infrastructuurbeheerders en dienen afgestemd te worden op de organisatie van de werken die door de aannemers worden uitgewerkt. Aangezien de organisatie van de werf momenteel nog niet is gekend, kunnen ook de te nemen minder hinder maatregelen nog niet concreet gedefinieerd worden. De voorwaarde zoals geformuleerd in het advies is onvoldoende precies om als voorwaarde op te nemen in de vergunning voor de momenteel aangevraagde handelingen (hoofdwerven). Pas tijdens de uitvoeringsfase kunnen de te nemen minder hinder maatregelen concreet worden bepaald. Indien dit tijdelijke vergunningsplichtige constructies en/of verharding inhoudt, zullen deze het onderwerp vormen van afzonderlijke vergunningsaanvragen horend bij de uitvoeringsfase van de werken.

2.14.2 Specifieke onderwerpen

De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis, uitgezonderd onderstaande.

2.14.2.1 BA_inplanting_LN_01_maaiveld.pdf

Advies Provincie:

De as Charles De Costerlaan - Waaslandtunnel wordt binnen het BFF aangeduid als onderdeel van de F41. De dubbelrichtingsfietspaden gelegen ten oosten van het kruispunt Charles De Costerlaan – Halewijnlaan zijn voorzien op een breedte van slechts 3,00m i.p.v. de minimaal aanbevolen breedte van 4,0m (voorkeur 4,5m) voor fietsostrades. Het gaat hier weliswaar om een tijdelijke aansluiting. Indien deze oplossing ook op langere termijn in gebruik blijft, dient de aanbevolen breedte van minimaal 4m gerealiseerd te worden.

Standpunt Lantis:

Dit segment sluit aan op een vergund ontwerp van de stad Antwerpen. Stad Antwerpen voorziet in fietspaden met een breedte van 3.00m. Plaatselijk een verbreding aanbrengen zou niet consequent zijn. Bovendien betreft het laatste segment van de F41 (geen fietsverkeer door Waaslandtunnel). Dit segment heeft geen (bovenlokale) verbindende functie, maar vervult veeleer een lokaal ontsluitende rol, waardoor de intensiteiten op dit segment lager zullen liggen en een breedte van 3.00 meter volstaat. Lantis vraagt om deze voorwaarde niet over te nemen in de beslissing.

2.14.2.2 BA_inplanting_LN_08_maaiveld.pdf en BA_inplanting_LN_09_maaiveld.pdf

Advies provincie:

Het jaagpad, momenteel onderdeel van de FR10 Ringfietspad, zal worden ingeschakeld als toegangsweg tot het Antwerps Zeilcentrum Noordkasteel (AZCN). Hierdoor zal extra motorisch verkeer aanwezig zijn op het jaagpad in combinatie met heel wat fietsverkeer.

- In eerste orde vraagt de provincie Antwerpen te onderzoeken of er voor het bestemmingsverkeer voor de zeilclub geen alternatieve route en toegang mogelijk is.*
- In tweede orde, indien geen alternatieve route mogelijk blijkt dient het gebruik van het jaagpad door alleen bestemmingsverkeer effectief gehandhaafd te worden op permanente basis. Mogelijk kan hier ANPR-technologie voor ingezet worden.*

Indien de fietsostrade FR10 via het Noordkasteel zal lopen in plaats van via het jaagpad is een wijziging van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - fietsostrade FR10 vereist. Gelieve deze wijziging op de werkgroep netwerkwijzigingen BFF te agenderen via de vervoersregio Antwerpen en de provincie Antwerpen.

Standpunt Lantis:

De zeilclub zal enkel tijdens de werffase ontsloten worden via het jaagpad. Het betreft een tijdelijke erfontsluiting, uitsluitend voor bestemmingsverkeer van en naar de zeilclub. In de definitieve situatie is de zeilclub bereikbaar via de overkapping (via de toegangsweg naar het dienstbouwwerk en het centraal fietspad). Het bestemmingsverkeer naar de zeilclub zal in definitieve toestand geen gebruik maken van het jaagpad langs de Scheldedijk. Zie B26 Verantwoordingsnota onder 7.2.4.2.4. Lantis vraagt om deze voorwaarde niet over te nemen in de beslissing.

2.14.2.3 BA_inplanting_LN_11_maaiveld.pdf

Advies provincie:

De verknoping van de fietsostrades F14, F15 en FR10 dient een sluitend fietsverhaal te zijn:

- Er lijkt een oversteekplaats te ontbreken t.h.v. de Vaartkaai voor fietsers komende van de F14 gaande richting het jaagpad FR10 (fietsers richting Straatsburgdok Noordkaai).*
- De tunnel onder het spoor die zal instaan voor de verknoping van de F14 met de FR10 is niet opgenomen in dit ontwerpplan. Dit zou onderdeel uitmaken van verder ontwerpend onderzoek binnen het leefbaarheidsproject. De provincie Antwerpen benadrukt dat deze*

volwaardige aansluiting noodzakelijk is gezien het aanwezige tankstation langsheen de Groenendaallaan een belangrijk knelpunt vormt.

Indien de fietsostrade F14 via de kap zal lopen in plaats van via de Klipperstraat is een wijziging van het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - fietsostrade F14 vereist. Gelieve deze wijziging op de werkgroep netwerkwijzigingen BFF te agenderen via de vervoersregio Antwerpen en de provincie Antwerpen.

Standpunt Lantis:

Op de Vaartkaai is een oversteekplaats voorzien ter hoogte aan de fietsbrug IJzerlaan. Voor fietsverkeer komende van het noorden richting het westen, is de Groenendaallaan een logisch alternatief. De tunnel onder het spoor ligt buiten de scope van voorliggend project en de opdracht van Lantis. Zoals voorgesteld in het advies kan/zal dit later opgenomen worden in het leefbaarheidsproject van de Stad Antwerpen in samenspraak met de intendant en de Vlaamse Overheid. Lantis vraagt om deze voorwaarde niet over te nemen in de beslissing.

2.14.2.4 BA_inplanting_LN_13_maaiveld.pdf : versmalling fietspad

Advies provincie:

Ter hoogte van de oostelijke toegang tot de ondergrondse tramperrons wordt het fietspad bijna tot de helft versmald, dit is niet gewenst. Kan de linksafstrook Schijnpoortweg - Bisschoppenhoflaan worden ingekort i.f.v. het verbreden van het fietspad?

Standpunt Lantis:

De ruimtelijke beperkingen laten niet toe dat het fietspad plaatselijk wordt verbreed zonder ernstige gevolgen voor de andere vervoersmodi (de trambedding kan niet versmald worden, de rijstroken zijn noodzakelijk voor de afwikkeling van het kruispunt en het voetpad bevindt zich aan de andere zijde van de toegang tot de premetro en kan evenmin versmald worden ten voordele van het fietspad). Voorliggend ontwerp werd behandeld door de GBC en vervolgens voorgelegd aan de RMC. Onder alle leden van de GBC (inclusief de provincie Antwerpen) werd een consensus bereikt en het ontwerp werd vervolgens gunstig geëvalueerd door de kwaliteitsadviseur. Lantis vraagt aan de GOVC om deze aanpassing niet op te leggen als voorwaarde.

2.14.2.5 BA_inplanting_LN_13_maaiveld.pdf : conflicten tussen fietsers en de kruisende voetgangersstroom

Advies provincie:

De trap die toegang geeft tot de passerelle tussen sportpaleis en parking spoor oost is zeer kort bij het fietspad gelegen. Tijdens events zullen er mogelijk conflicten ontstaan tussen fietsers en de kruisende voetgangersstroom. Maatregelen om deze conflicten te vermijden dienen te worden opgenomen.

De FR10 ringfietspad kan best op hoogte worden doorgetrokken tot voorbij het sportpaleis om conflicten tussen voetgangersstromen en doorrijdende fietsers te voorkomen, zeker i.f.v. de toekomstige inrichting van 'de groene nerf'.

Standpunt Lantis:

De laatste trede is op 8.5m afstand van het fietspad gelegen. Dit segment van het fietspad is een functionele verbinding van de Schijnpoortweg naar fietsostrade en dus niet de eigenlijke fietsostrade. De FR 10 is doorgetrokken op hoogte tot voorbij de trap. Doortrekken van fietspad op hoogte tot voorbij de nerf is over een afstand van 250-300m.

Deze voorwaarde zou aanzienlijke gevolgen hebben en is niet in overeenstemming met de consensus die werd bereikt in de GBC en het gunstig advies van de kwaliteitsadviseur over voorliggend ontwerp. Lantis vraagt aan de GOVC om deze aanpassing niet op te leggen als voorwaarde.

2.14.2.6 BA_inplanting_LN_14_maaiveld.pdf

Advies provincie:

Het dubbelrichtingsfietspad stopt midden op de kap Hof ter Lo. Waar geeft dit aansluiting op? Het fietsverhaal dient sluitend te zijn.

Standpunt Lantis:

Betreffend fietspad ontsluit de kap Hof ter Lo. Het betreft een groene verblijfsruimte die bereikbaar is voor langzaam verkeer : zowel wandelaars als fietsers. Het fietsverhaal is dan ook sluitend.

Er wordt kennis genomen van het standpunt van de aanvrager en volgend standpunt wordt hieromtrent ingenomen:

A. Algemeen:

1. M.b.t. punten 1-3-4-5: Markeringen, signalisering ed. moeten via toepassing van de wegcode worden aangebracht en worden niet als dusdanig als voorwaarde aan deze omgevingsvergunning gehecht. Deze handelingen zijn ofwel niet vergunningsplichtig ofwel vrijgesteld van vergunning;
2. M.b.t. punt 2: Verlichting van de fietspaden: het aanbrengen van verlichting (of wijzigen) op openbaar domein is vrijgesteld van vergunning. Daarom zal dit ook niet expliciet opgenomen worden als voorwaarde in de vergunning.
3. M.b.t. punt 6: De voorgestelde minder hindermaatregelen kunnen niet als voorwaarde weerhouden worden, omdat deze niet voldoen aan artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet. Ze worden opgenomen in de aandachtspunten horende bij deze vergunning.

B. Bespreking Specifieke bemerkingen:

1. BA_inplanting_I.N.01_maaiveld.pdf:

Op basis van de motivering van de aanvrager wordt deze voorwaarde niet weerhouden. De aanvrager neemt via dit advies kennis van deze bezorgdheid en dit wordt opgenomen als aandachtspunt.

2. BA_inplanting_I.N.03_maaiveld.pdf

De wijze van uitvoering van de paddentunnels wordt via het bestek geregeld, niet via voorwaarden verbonden aan een omgevingsvergunning.

Er kan akkoord gegaan worden met het standpunt van de aanvrager m.b.t. de veerroosters. De voorgestelde voorwaarde wordt niet weerhouden.

3. BA_inplanting_I.N.08_maaiveld.pdf

BA_inplanting_I.N.09_maaiveld.pdf

De zeilclub zal enkel tijdens de werffase ontsloten worden via het jaagpad waardoor de voorgestelde voorwaarden niet weerhouden worden.

Het voorstel tot “Eventuele wijzigingen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op de werkgroep netwerkwijzigingen BFF-fietsostrade F14 en dit agenderen via de vervoersregio Antwerpen en de provincie Antwerpen” is geen voorwaarde die kan opgelegd worden in deze omgevingsvergunning. Dit beantwoordt niet aan de criteria m.b.t. het opleggen van voorwaarden zoals voorzien in artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet.

4. BA_inplanting_I.N.11_maaiveld.pdf

Gelet op bovenstaande motivering van de aanvrager kan aanvaard worden dat geen bijkomende oversteekplaats wordt voorzien en wordt deze voorwaarde bijgevolg niet behouden.

De tunnel wordt niet voorzien in deze omgevingsvergunningsaanvraag. Bijgevolg kunnen hieraan geen voorwaarden worden gekoppeld.

5. [BA_inplanting_I.N.13_maaiveld.pdf](#)

Gelet op bovenstaande motivering van de aanvrager wordt het huidige ontwerp behouden en de voorgestelde aanpassingen niet weerhouden.

6. [BA_inplanting_I.N.14_maaiveld.pdf](#)

Het fietspad ontsluit de kap Hof ter Lo waardoor het fietsverhaal sluitend is.

Air Liquide Industries Belgium

22/6/2020	Air Liquide Industries Belgium	Gunstig met voorwaarden

In dit voorwaardelijk gunstig advies wordt gesteld:

“Binnen het opgegeven gebied bevindt zich een door ons beheerde leiding. Vanuit veiligheidsoogpunt is het noodzakelijk en wettelijk verplicht dat alle werkzaamheden binnen de beschermde zone (15 meter langs weerszijde) van onze installaties door ons worden begeleid.

Onze installaties zijn namelijk onderworpen aan diverse Koninklijke Besluiten, o.m. het “K.B. betreffende de voorschriften en verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige - en andere producten d.m.v. pijpleidingen” van 21 september 1988.

Wij wijzen aanvrager(s) en uitvoerder(s) van werkzaamheden er in het bijzonder op dat zij bovendien verplicht zijn onze bijgevoegde “algemene voorschriften en veiligheidsmaatregelen tijdens werken in de buurt van onze pijpleidingen en bijhorigheden” na te leven vóór en tijdens de volledige duur van de werkzaamheden.

Wij wijzen hen ook op het feit dat zij aansprakelijk zullen worden gehouden voor alle incidenten die voortvloeien uit het niet naleven van deze voorschriften.

Bijzondere aandachtspunten voor opdrachtgever en uitvoerder(s) van werkzaamheden binnen de beschermde zone van onze installaties: het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning betekent geenszins dat de werkzaamheden zomaar van start kunnen gaan. Volgende stappen dienen genomen te worden:

1) Minstens 15 werkdagen vóór aanvang:

Sedert 1 september 2009 moet iedereen die grondwerken plant voorafgaandelijk een KLIP-plaanaanvraag indienen (klipdecreet van 14 maart 2008). Van daaruit ontvangt hij via e-mail alle nuttige informatie en liggingenplannen binnen de 7 werkdagen. Dit volstaat echter niet, zie punt 2 en 3.

2) Minstens 8 werkdagen vóór aanvang:

Volgende zaken dienen ons schriftelijk ter info en goedkeuring te worden voorgelegd, hetzij per e-mail of per post (contactgegevens zie pagina 2/2):

- plannen (bouw-, boor-, werk-, ...) die rekening houden met de aanwezigheid van onze leiding(en)
- de werkmethode(s)
- geen zo gedetailleerd mogelijke planning
 - o Gezien de omvang van het project vragen wij om tijdig mee te worden uitgenodigd bij de coördinatie- en startwerkvergaderingen, zodoende de plannen en hun impact naar onze leiding toe besproken kunnen worden.

- een Taak Risico Analyse (TRA) die rekening houdt met de aanwezigheid van onze leiding(en)
- contactgegevens van de veiligheidsverantwoordelijke voor dit/deze werk/en (veiligheidscoördinator / preventieadviseur / ...)

3) Minstens 2 werkdagen vóór aanvang:

Voor het maken van uitvoeringsafspraken of een voorafgaand overleg met onze toezichthouder op de plaats van de werkzaamheden of op een andere gewenste locatie dient hij met ons telefonisch, per e-mail of per brief contact op te nemen (contactgegevens zie verder)

Bespreking:

De voorwaarden uit dit advies kunnen worden opgenomen in de voorwaarden van de vergunning.

Aquafin

6/7/2020 en addendum 21/08/2020	Aquafin (in samenwerking met Water-link)	Gunstig met voorwaarden

Op 6 juli 2020 werd een gedeeltelijk gunstig advies uitgebracht met voorwaarden (uitgezonderd DBWK Noorderlaan). Op 16 juli 2020 en 14 augustus 2020 werd door de aanvrager bijkomende toelichting gegeven aan Aquafin via berichten op het Omgevingsloket.

Naar aanleiding van deze bijkomende toelichtingen werd door Aquafin op 21 augustus 2020 voor volgende adviezen een addendum opgemaakt:

- Dienstbouwwerk Groenendaallaan
- Dienstbouwwerk Lobroekpark
- Dienstbouwwerk Noorderlaan
- Dienstbouwwerk Schijnpoot

1. “Hydraulisch en technisch advies i.v.m. dienstbouwwerk Groenendaallaan (advies 21 augustus 2020):

Het project kan worden aangesloten onder volgende voorwaarden:

- o Het project ligt deels in niet gedefinieerd zoneringsgebied en deels in centraal gebied. Bij voorkeur wordt de DWA rechtstreeks aangesloten op de Aquafin collector die in de buurt ligt. Aangezien deze leiding meer dan 2m diepte, is aansluiting op de collector niet gewenst, maar kan Aquafin akkoord gaan met een aansluiting van het DBW op de dichts bijgelegen inspectieput.
- o Gravitaire kelderaansluitingen zijn niet toegelaten. Indien er afvoerpunten van het gebouw (bijv. klokrooster) lager gelegen zijn dan het straatniveau t.h.v. de leiding dient de aansluiting beveiligd te worden tegen terugstroming. Dit kan door aan te sluiten via een terugslagklep of pomp. Een terugslagklep dient te worden geplaatst in de aankomende leidingen en niet in de infrastructuur van de rioolbeheerder.
- o De aansluiting dient te gebeuren op een diepte van 80 cm onder het straatniveau. Afwijkingen hiervan kunnen eventueel toegelaten worden mits een gemotiveerde aanvraag.

Bespreking:

Deze voorwaarden worden opgenomen in de voorwaarden van de vergunning. De mogelijkheid tot afwijking wordt opgenomen als aandachtspunt.

2. Hydraulisch en technisch advies i.v.m. dienstbouwwerk Lobroekpark (advies 21/8/2020):

Het project kan worden aangesloten onder volgende voorwaarden:

- o De nieuw aan te leggen DWA leiding in de Bredastraat zal uitgevoerd worden door middel van een grésbuis diameter 250mm. De gronddekking bedraagt overal meer dan 0,7m. De hellinggraad varieert van 24,8mm/m tot 0,7mm/m. De leidingen tussen DWA Brd2, DWA Brd3 en DWA Brd4 zal niet zelfreinigend zijn. Voor dit deel zal er een onderhoudsprogramma opgemaakt moeten worden.
Er dient ook rekening gehouden te worden dat dit een gescheiden stelsel is, en er bijgevolg weinig doorstroming zal zijn. Dit kan een aanleiding zijn tot het veroorzaken van geuroverlast en dergelijke.
- o De leidingen die aangesloten zitten op lozingspunt 4B, hebben een dekkingsgraad van ongeveer 45cm.
Indien dit openbaar domein is, en er komt plaatselijk verkeer door is er kans op schade aan de riolering.

Hou in het ontwerp rekening met :

- o De werken moeten worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250 en de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 of verkavelingsreglement (indien reeds goedgekeurd).
- o Voor aansluiting van de riolering op de bestaande infrastructuur dienen volgende voorwaarden in acht genomen te worden:
 - Er dient aangesloten op een bestaande inspectieput of, indien deze inspectieput te ver ligt, dient er een nieuwe inspectieput gebouwd te worden op de leiding.
 - De aansluiting op een bestaande inspectieput moet worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, hoofdstuk 7, artikel 3.10. met dien verstande dat het dichten van de aansluitopening in een betonnen inspectieput gebeurt d.m.v. beton (dus niet met metselwerk).
 - De bouw van een nieuwe inspectieput moet worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 3.9.
 - De afmetingen van de put moeten zodanig gekozen worden dat aan beide zijden op de bestaande leiding korte inbouwstukken ontstaan met een maximale lengte van 0,75 m, gemeten vanaf de binnenzijde van de wand van de inspectieput, in de geest van het standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 1.1.2.3.A.
 - Voor eventuele opbraak en herstelling van wegenis dient contact genomen met en gewerkt worden volgens de voorwaarden opgelegd door de eigenaar van de wegenis.
- o Het bemalingswater moet bij voorkeur geloosd worden op een gracht of RWA-leiding. Indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding moet er een vergunning aangevraagd worden op de site van aquafin bij technische partners.
- o Alle leidingen moeten op waterdichtheid beproefd worden, tenzij ze waterdoorlatend zijn.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. het dienstbouwwerk Lobroekpark het volgende standpunt in:

“De voorwaarden in de conclusie m.b.t. dekking en helling van de leidingen kunnen bijgetreden worden. De dekking op de leidingen gelegen op openbaar domein zal conform de code van goede praktijk voor rioleringssystemen (VLARIO) uitgevoerd worden om kans op schade door verkeer aan de leiding te vermijden. Voor leidingen die niet zelfreinigend

zijn, wordt een onderhoudsprogramma uitgewerkt. De voorwaarden in het advies m.b.t. de hellingsgraad en de dekking zijn haalbaar en aanvaardbaar voor Lantis.

Twee van de gestelde voorwaarden m.b.t. het ontwerp zijn niet haalbaar:

- *M.b.t. de korte inbouwstukken is een verkeerd artikelnummer genoteerd. Het correct artikel is standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 1.1.2.4.A. In dat artikel wordt de voorwaarde voor de korte buisstukken uitgebreider omschreven, o.a. voor leidingen met diameter > 1m is de voorwaarde van 0,75m niet van toepassing.*
- *De waterdichtheidsproeven zullen worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform SB 250 onder 7-1.3.4.1.A.5. In afwijking van de voorwaarde uit het advies van Aquafin, dient conform het SB250 slechts een percentage van de niet-waterdoorlatende RWA-leidingen beproefd worden.*

Lantis suggereert bijgevolg onderstaande bijstelling van de voorwaarden m.b.t. het ontwerp:

- *De werken moeten worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 en de wetgeving die van toepassing is op het ogenblik van uitvoering.*
- *Het bemalingswater moet bij voorkeur geloosd worden op een gracht of RWA-leiding. Indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding moet er een vergunning aangevraagd worden op de site van Aquafin bij technische partners.*
- *Alle leidingen, tenzij ze waterdoorlatend zijn, moeten op waterdichtheid beproefd worden volgens Standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform SB 250 onder 7-1.3.4.1.A.5."*

Op basis van bovenstaande motivering wordt de voorgestelde bijstelling van de voorwaarden m.b.t. het ontwerp van dienstbouwwerk Lobroekpark opgenomen. De overige voorwaarden blijven behouden. De mogelijkheid voor het aanvragen van een vergunning indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding wordt opgenomen als aandachtspunt.

3. Hydraulisch en technisch advies i.v.m. dienstbouwwerk Noorderlaan (advies 21 augustus 2020)

Het project kan worden aangesloten onder volgende voorwaarden:

- o De nieuw aan te leggen DWA leiding in de Bredastraat zal uitgevoerd worden door middel van een grésbuis diameter 250mm. De gronddekking bedraagt overal meer dan 0,7m. De hellinggraad varieert van 24,8mm/m tot 0,7mm/m. De leidingen tussen DWA Brd2, DWA Brd3 en DWA Brd4 zal niet zelfreinigend zijn. Voor dit deel zal er een onderhoudsprogramma opgemaakt moeten worden.
Er dient ook rekening gehouden te worden dat dit een gescheiden stelsel is, en er bijgevolg weinig doorstroming zal zijn. Dit kan een aanleiding zijn tot het veroorzaken van geuroverlast en dergelijke.
- o De leidingen die aangesloten zitten op lozingspunt 4B, hebben een dekkingsgraad van ongeveer 45cm.
Indien dit openbaar domein is, en er komt plaatselijk verkeer door is er kans op schade aan de riolering.

Hou in het ontwerp rekening met :

- o De werken moeten worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250 en de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 of verkavelingsreglement (indien reeds goedgekeurd).
- o Voor aansluiting van de riolering op de bestaande infrastructuur dienen volgende voorwaarden in acht genomen te worden:
 - Er dient aangesloten op een bestaande inspectieput of, indien deze inspectieput te ver ligt, dient er een nieuwe inspectieput gebouwd te worden op de leiding.
 - De aansluiting op een bestaande inspectieput moet worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, hoofdstuk 7, artikel 3.10. met dien verstande dat het dichten van de aansluitopening in een betonnen inspectieput gebeurt d.m.v. beton (dus niet met metselwerk).
 - De bouw van een nieuwe inspectieput moet worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 3.9.
 - De afmetingen van de put moeten zodanig gekozen worden dat aan beide zijden op de bestaande leiding korte inbouwstukken ontstaan met een maximale lengte van 0,75 m, gemeten vanaf de binnenzijde van de wand van de inspectieput, in de geest van het standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 1.1.2.3.A.
 - Voor eventuele opbraak en herstelling van wegenis dient contact genomen met en gewerkt worden volgens de voorwaarden opgelegd door de eigenaar van de wegenis.
- o Het bemalingswater moet bij voorkeur geloosd worden op een gracht of RWA-leiding. Indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding moet er een vergunning aangevraagd worden op de site van Aquafin bij technische partners.
- o Alle leidingen moeten op waterdichtheid beproefd worden, tenzij ze waterdoorlatend zijn.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. het dienstbouwwerk Noorderlaan het volgende standpunt in:

“De voorwaarden in de conclusie m.b.t. dekking en helling van de leidingen kunnen bijgetreden worden. De dekking op de leidingen gelegen op openbaar domein zal conform de code van goede praktijk voor rioleringssystemen (VLARIO) uitgevoerd worden om kans op schade door verkeer aan de leiding te vermijden. Voor leidingen die niet zelfreinigend zijn, wordt een onderhoudsprogramma uitgewerkt. De voorwaarden in het advies m.b.t. de hellingsgraad en de dekking zijn haalbaar en aanvaardbaar voor Lantis.

Twee van de gestelde voorwaarden m.b.t. het ontwerp zijn niet haalbaar:

- *M.b.t. de korte inbouwstukken is een verkeerd artikelnummer genoteerd. Het correct artikel is standaardbestek 250, hoofdstuk VII, artikel 1.1.2.4.A. In dat artikel wordt de voorwaarde voor de korte buisstukken uitgebreider omschreven, o.a. voor leidingen met diameter > 1m is de voorwaarde van 0,75m niet van toepassing.*
- *De waterdichtheidsproeven zullen worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform SB 250 onder 7-1.3.4.1.A.5. In afwijking van de voorwaarde uit het advies van Aquafin, dient conform het SB250 slechts een percentage van de niet-waterdoorlatende RWA-leidingen beproefd worden.*

Lantis suggereert bijgevolg onderstaande bijstelling van de voorwaarden m.b.t. het ontwerp:

- *De werken moeten worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 en de wetgeving die van toepassing is op het ogenblik van uitvoering.*

- *Het bemalingswater moet bij voorkeur geloosd worden op een gracht of RWA-leiding. Indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding moet er een vergunning aangevraagd worden op de site van aquafin bij technische partners.*
- *Alle leidingen, tenzij ze waterdoorlatend zijn, moeten op waterdichtheid beproefd worden volgens Standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform SB 250 onder 7-1.3.4.1.A.5..”*

Op basis van bovenstaande motivering kan de voorgestelde bijstelling van de voorwaarden m.b.t. het ontwerp van dienstbouwwerk Noorderlaan worden opgenomen. De overige voorwaarden blijven behouden. De mogelijkheid voor het aanvragen van een vergunning indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding wordt opgenomen als aandachtspunt.

4. Hydraulisch en technisch advies i.v.m. dienstbouwwerk Scheldetunnel LO (advies 16 juli 2020)

Het project kan worden aangesloten onder volgende voorwaarden:

- o Het grijs en het zwart water worden aangesloten op een IBA. Omdat er een laag frequent gebruikt wordt ingeschat, is het aangewezen om te opteren voor een natuurlijke IBA.
- o Gravitaire kelderaansluitingen zijn niet toegelaten. Indien er afvoerpunten van het gebouw (bijv. klokrooster) lager gelegen zijn dan het straatniveau t.h.v. de leiding dient de aansluiting beveiligd te worden tegen terugstroming.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. het dienstbouwwerk Scheldetunnel LO het volgende standpunt in:

“Lantis neemt kennis van de aangeleverde informatie en de aanbeveling om te opteren voor een natuurlijke IBA o.w.v. het laag frequent gebruik.

De gestelde voorwaarde m.b.t. de gravitaire kelderaansluiting is haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis.

Lantis suggereert om de aanbeveling om te opteren voor een natuurlijke IBA niet op te nemen als voorwaarde, maar te herschrijven. Er dient bekeken te worden welke soort IBA in dit project onder ideale omstandigheden kan werken. De keuze van het type IBA dient vastgelegd te worden volgens de best beschikbare technologie op het ogenblik van plaatsing, waarbij de kwaliteitsnormen voor het effluent zullen gevolgd worden conform Vlare II art. 6.2.2.4.1. of de op dat moment geldende regelgeving. Ook het boven- of ondergronds ruimtegebruik zal mee beschouwd worden bij de bepaling van het type. De goede werking van de IBA moet opgevolgd worden.”

Op basis van bovenstaande motivering worden de voorgestelde technische aanpassingen voor wat betreft de voorwaarden m.b.t. dienstbouwwerk Scheldetunnel LO opgenomen. De overige voorwaarden blijven behouden.

5. Hydraulisch en technisch advies ivm dienstbouwwerk Schijnpoot (advies 21 augustus 2020)

Het project kan worden aangesloten :

- o Er dient bekeken te worden welke soort IBA in dit project onder ideale omstandigheden kan werken. De goede werking hiervan moet verzekerd en opgevolgd worden.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis m.b.t. het dienstbouwwerk Schijnpoot het volgende standpunt in:

“Lantis neemt kennis van de aangeleverde informatie en de aanbeveling om te opteren voor een natuurlijke IBA o.w.v. het laag frequent gebruik.

Lantis suggereert om de aanbeveling om te opteren voor een natuurlijke IBA niet op te nemen als voorwaarde, maar te herschrijven. Er dient bekeken te worden welke soort IBA in dit project onder ideale omstandigheden kan werken. De keuze van het type IBA dient vastgelegd te worden volgens de best beschikbare technologie op het ogenblik van plaatsing, waarbij de kwaliteitsnormen voor het effluent zullen gevolgd worden conform Vlare II art. 6.2.2.4.1. of de op dat moment geldende regelgeving. Ook het boven- of ondergronds ruimtegebruik zal mee beschouwd worden bij de bepaling van het type. De goede werking van de IBA moet opgevolgd worden.”

Op basis van bovenstaande motivering worden de voorgestelde technische aanpassingen voor wat betreft de voorwaarden m.b.t. dienstbouwwerk Noorderlaan opgenomen. De overige voorwaarden blijven behouden.

6. Hydraulisch en technisch advies ivm dienstbouwwerk Energie (advies 16 juli 2020)

Het project kan worden aangesloten onder volgende voorwaarden:

- o Het project is gelegen in een niet gedefinieerd zoneringsgebied.
- o Dit dienstbouwwerk heeft geen huishoudelijk afvalwater.
- o Het hemelwater afkomstig van het groendak zal via een gesloten leiding en een bufferput vertraagd worden afgevoerd richting lozingspunt 6a, ter hoogte van het Lobroekdok. Dit dienstbouwwerk heeft geen huishoudelijk afvalwater. Infiltratie is niet mogelijk op deze locatie aangezien de maximale grondwaterstand tot net onder maaiveld reikt.”

Deze voorwaarde wordt opgenomen in de voorwaarden in de vergunning.

Petrochemical Pipeline Services

2/7/2020	Petrochemical Pipeline Services	Gunstig met voorwaarden

In het voorwaardelijk gunstig advies wordt gesteld:

“Op basis van bovenstaande onderbouwing kunnen wij positief adviseren op de vergunningaanvraag voor de tunnelverbinding tussen de Charles de Costerlaan en de Scheldelaan, onder voorwaarde dat er geen bouwwerkzaamheden binnen de voorbehouden zone van de leiding worden uitgevoerd.

Aanvullend zijn volgende voorwaarden van toepassing:

- o Voor werkzaamheden om en nabij de pijpleidingen zijn de algemene Fetrapl voorwaarden van kracht (www.fetrapi.be).
- o Voorafgaand aan de werkzaamheden dient een werfmelding uitgevoerd te worden via het KLIP-systeem.”

Bespreking:

De naleving van deze voorwaarden wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Defensie – Algemene Directie Material Resources

29/6/2020	Defensie – Algemene Directie Material Resources	Gunstig met voorwaarden

In het voorwaardelijk gunstig advies wordt gesteld:

‘Binnen de werf zijn volgende ondergrondse installaties van Defensie aanwezig:

- Een buitendienstgestelde koperkabel
- Een Fiber Optic
- Een buitendienstgestelde militaire pipeline.

De ligging van deze installaties moet de aanvrager ten gepaste tijde opvragen via een KLIP-aanvraag om zo de meest recente informatie te verkrijgen.

Voor een eventuele verplaatsing van de Fiber Optic ter hoogte van de Noorderlaan moet de aanvrager zo snel mogelijk contact opnemen met CCVC-N-SP@mil.be.

Voor meer informatie (uitzetten en eventuele verwijdering) aangaande de buitendienstgestelde militaire pipeline dient de aanvrager contact op te nemen met Cdt Desmet: rudiger.desmet@bpo-nato.be.

Indien de pipeline verwijderd wordt, moet de aanvrager rekening houden met de nog gevestigde erfdienstbaarheid en eventuele innemingen (ondergronds en/of bovengronds) die voor deze pipeline gevestigd zijn. Het verwijderen van de pipeline staat niet gelijk aan het wegvallen van deze erfdienstbaarheid en eventuele innemingen.”

Bespreking:

De naleving van deze voorwaarden wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

2/7/2020 en 29/9/2020	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn	Gunstig met voorwaarden

In het voorwaardelijk gunstig advies dd. 29 september 2020 wordt gesteld:

Advies De Lijn Techniek

Algemene opmerkingen

Onderstaand worden algemene opmerkingen meegeven die impact kunnen hebben op de in de omgevingsvergunningsaanvraag opgenomen deelprojecten. De Lijn vraagt betrokken te worden in de verdere besprekingen in verband met de technische uitwerkingen van tram- en businfrastructuur en aanhorigheden, waarbij maximaal rekening gehouden dient te worden met de technische specificaties van De Lijn. Technische ontwerpen van de tram- en businfrastructuur dienen door De Lijn te worden goedgekeurd voorafgaand aan de uitvoering. Specifiek voor tram- en businfrastructuur, alsook alle aanhorigheden, dient rekening gehouden te worden met de uitgewerkte standaarddocumenten en voorgeschreven technische specificaties. Indien er, om welke reden dan ook, afgeweken wordt van de door De Lijn

opgelegde standaarddocumenten en technische specificaties, dan dienen voorafgaand met De Lijn de nodige afspraken met betrekking tot onderhoud, beheer en gevolgschade ervan gemaakt te worden, aangezien deze niet per definitie ten laste zijn van De Lijn.

Algemeen dient eveneens gesteld te worden dat de tram- en busexploitatie niet gehypothekeerd kan worden voor, tijdens en na de geplande werken. Uitgangspunt dient steeds het behoud van de huidige exploitatie te zijn. Enkel na overleg én na goedkeuring door De Lijn, kan een, weliswaar tijdelijke, aanpassing van de tram- en busexploitatie vastgelegd worden.

Spoor& Wegenis

- Verhardingen
 - o Alle trambusbannen dienen opgebouwd te worden volgens volgend typeplan “VERV SP-PLB”, zie bijlage. Dit in de zone waar enkel tram en busverkeer op de bedding rijdt. o Alle doorsteken en kruispunten waar andere vervoermiddelen over de trambusbedding rijden, en/of deze kruisen daar dient te trambusbaan opgebouwd te worden volgens volgend typeplan “VERV SP-DGB”, zie bijlage.
 - o Alle trambannen waar enkel de tram rijdt, dienen te worden opgebouwd volgens volgend typeplan “G-1”, zie bijlage, echter dienen alle voetgangers en fietser doorsteken conform typeplan “VERV SP-PLB” te zijn.
 - o Deze typeplannen tonen de algemene principes en gebruikte materialen om tram en trambusbannen aan te leggen volgens de normen van De Lijn. Achter elk typeplan zitten de benodigde bestekteksten waar alles tot in het detail beschreven staat. De recentste bestekteksten zullen aangeleverd worden van zodra het ontwerp definitief goedgekeurd is door De Lijn.
 - o Alle trambusbannen en trambannen dienen van de benodigde verlichting voorzien te worden, conform de minimale waarden van straatverlichting. o Standaard wordt het beton gewapend met stalen wapening, echter in de invloedzone dient dit vervangen te worden door glasvezelwapening met 1 diameter groter dan vermeld op de typeplannen, en bijhorende rekennota's.
- Spoortoestellen
 - o Hieronder zijn begrepen: wissels, kruisingen, uitzettoestellen & overgangsrails.
 - o Alle spoortoestellen worden gemonteerd op betonnen dwarsliggers met ankraprofielen, enkel de eerste helft van een wissel (het tonggedeelte) wordt gemonteerd op kunststoffen dwarsliggers zodoende er geen storingen zijn op de wisselsturingen.
 - o Materialisatie
 - o De wissels zijn volledig geconstrueerd uit mangaanstaal en zijn van het type straal 50 m met doorlopende straal.
 - o De kruisingen, uitzettoestellen en overgangsrails zijn gemaakt uit de staalsoort R260V, en de kruisingen dienen vooropgelast te worden conform de geldende richtlijnen van De Lijn. o Alle leveringen van spoortoestellen dienen in de fabriek gecontroleerd te worden in aanwezigheid van minstens elk twee afgevaardigden van zowel De Lijn, als van de bouwheer, als van de opdrachtnemer.
 - o Alle spoortoestellen worden aangelegd in een betonnen verharding, ook als deze op een groenbedding liggen.
 - o De recentste bestekteksten zullen van een spoortoestel aangeleverd worden van zodra het ontwerp van een zone definitief goedgekeurd is door De Lijn.
- Sporen:
 - o In zones met verharding dienen groefrails van het type 62R1-R260V gebruikt te worden. o In zones met grindgazon dienen vignolrails van het type 50E2-R350GHT gebruikt te worden. o De staalsoorten kunnen gedurende de opdracht nog wijzigen wegens nieuwe inzichten en standaardisatie.

- o De sporen worden aangelegd op betonnen dwarsliggers, voorzien van wapening (eventueel voorgespannen (afhankelijk rail)) met een raveling van 72,5 cm in rechte lijnen, en 60 cm in bochten kleiner dan 250 m.
- o De recentste bestekteksten van de sporen en dwarsliggers zullen aangeleverd worden van zodra het ontwerp definitief goedgekeurd is door De Lijn.
- Halten
 - o De halten dienen gebouwd te worden volgens de standaard “Principeontwerp toegankelijke tramhalte Antwerpen en Gent”.
 - o Alle halten dienen minstens 60 m lang te zijn en de volledige lengte dient in rechte lijn te zijn.
 - o Indien gebruik gemaakt wordt van andere materialen dan de standaard, dan dient dit gepaard te gaan met de nodige afspraken betreffende het beheer, onderhoud en gevolgschade ervan.
 - o De gebruikte hekwerken zijn het standaard stijlenhekwerk.
 - o In alle perrons worden 3 trekputten (begin, midden, einde) voorzien met hiertussen 2 trekbuizen diameter 110, alsook om de verbinding tussen de perrons te maken, en de dichtstbijzijnde locatie van een LS kabel.
- Wisselmechanismen
 - o Alle wissels waar een opsplitsing gebeurt, dienen uitgerust te worden met een volautomatische elektrische wisselsturing, wissel mechanisme, tongcontrole, lussen, zenders, ontvangers, wisselverwarmingen, omgevingssensoren, connecties data netwerk, verkeerslichten, enz. Zodoende met alle trams automatisch alle mogelijk richtingen mogelijk zijn, zonder interactie van de tramchauffeur. o Alle wissels waar een samenvoeging gebeurt dienen uitgerust te worden met een mechanische wisselsturing, wissel mechanisme, tongcontrole, wisselverwarmingen, verkeerslichten, enz.
 - o Alle wisselmechanismen en toebehoren zijn identiek aan de op dat moment gebruikte materialen door De Lijn.
 - o De wisselmechanismen en de wissel als spoortoestel zijn op elkaar aangepast, zodoende het wisselmechanisme perfect past in het spoortoestel. o In de verharding worden de benodigde zaken voorzien zodoende een latere vervanging van een onderdeel, of het volledige geheel, zonder breekwerk aan de verharding mogelijk is.
- Tijdelijke situaties
 - o Om bepaalde werken mogelijk te maken zullen op bepaalde locaties tijdelijke situaties aangelegd dienen te worden, zoals terugkeerwissels, enkelspoorwissels, keer driehoeken, wachtsporen, tijdelijke halten, enz. zodoende de exploitatie ongestoord kan rijden gedurende de werkzaamheden.
 - o Voor deze tijdelijke situaties worden geen herbruikmaterialen toegelaten, en dienen de situaties aangelegd te worden, alsof ze nog 50 jaar gebruikt gaan worden en aldus definitief zijn.
 - o Overkoppelingen van oude, naar tijdelijke, en nadien nieuwe situaties dienen altijd te gebeuren buiten de exploitatieuren, te bekomen bij De Lijn op aanvraag.
 - o Elke tijdelijke situatie dient volledig afgeschermd te worden van elke andere verkeersstroom, zodoende de trams ongehinderd het traject kunnen afleggen.
- Enkelspoorsignalisatie
 - o Het inzetten van enkelspoor situaties is de uiterste noodoplossing, indien andere oplossingen niet mogelijk zijn.
 - o Enkelspoor word gecreëerd door het inbouwen aan 2 zijden van de werkzone van telkens 2 wissels, waarbij dan een volautomatische enkelspoorinstallatie de regeling doet van het tramverkeer, zodoende zij beurtelings kunnen passeren.
 - o Deze installatie is een full option systeem dat 24/24u 7/7dagen werkt zonder storingen, minstens van veiligheidsniveau SIL 3, alle soorten trams correct detecteert,

- over geheugen beschikt om alle trambewegingen en data te capteren, eenvoudig resetbaar is bij een foutieve trambeweging, een back-up systeem bezit, enz.
- o Bij calamiteiten dient er binnen 1 u een gekwalificeerd technicus van de firma aanwezig te zijn op de werf, en er dienen de nodige wisselstukken voorzien te worden zodoende binnen 1u alles kan hersteld worden.
- o Zones met enkelspoor dienen maximaal 400 m lang te zijn, volledig afgescheiden te zijn, trams dienen een maximaal mogelijke snelheid te halen op dit enkelspoor waarbij een overeenkomst met De Lijn bereikt moet worden wat die is, noodpaden te beschikken van minstens 1,5 m, enkel toegepast te worden bij 2 of minder tramlijnen.
- Spoorontwerp
 - o Het spoorontwerp dient te gebeuren volgens de “Richtlijnen voor de geometrie van spoorbanen”. Dit document bevat alle richtlijnen, het finale spoorontwerp kan pas goedgekeurd worden, nadat alle bemerkingen van de spoorontwerpers van De Lijn correct verwerkt zijn.
 - o Het ontwerp van wegenis met een trambaan in, start met het ontwerp van de traminfrastructuur, en hierrond wordt het wegenisontwerp ontworpen.
 - o De trams dienen een zo vloeiend mogelijk tracé te volgen, met zo groot mogelijke bochten (minstens straal 50m).
- Smeerinstallaties
 - o Indien de configuratie van het openbaar domein het niet mogelijk maakt om bochten van minstens straal 50 m aan te leggen, dan dient deze bocht voorzien te worden van een volautomatische smeerinstallatie met assendetectie.
 - o Deze installatie smeert de bocht bij elke trampassage en dit zowel op de kop van de rails, als de groef en tegenrail.
 - o De smeerinstallaties en toebehoren zijn identiek aan de op dat moment gebruikte materialen door De Lijn.
 - o De installatie gebruikt smeermiddel dat kostenefficiënt is en het dragen van de kost hiervoor dient overeen gekomen te worden met De Lijn met het oogpunt van een looptijd gedurende een periode van 25 jaar en een tram elke 5 minuten.

Bovenleiding

- Algemene zaken
 - o De bovenleidingsmasten zijn van het type verjongend en worden zo ingepland dat alle krachten opgevangen kunnen worden, met zo weinig mogelijk palen. Indien er om welke reden dan ook, afgeweken wordt van deze standaardmasten, dan dienen vooraf de nodige afspraken met De Lijn te worden gemaakt.
 - o Per zone dient een ontwerp gemaakt te worden van de meest ideale situatie voor de bovenleiding, alsook dient een berekeningsnota opgesteld te worden met de berekening van de krachten op elk item.
 - o De locatie van een bovenleidingsmast is uniek, en zowel het bovengrondse (wegenis, voetpaden, fietspaden, enz.) als ondergrondse ontwerp (nutsleidingen, ondergrondse constructies, enz.) dienen indien nodig aangepast te worden.
 - o De bovenleiding is van het type voorgespannen en is conform de meest recentste standaard bovenleiding.
 - o De bovenleiding dient vernieuwd te worden tot de meest ideale locatie waar een overkoppeling kan gebeuren.
 - o De vrije hoogte onder civiele constructies is minstens 6,30 m, en men dient hier gebruik te maken van een aangepaste ophangconstructie volgens de laatste standaarden van De Lijn.
 - o Alle voedingspunten, terugstroompunten, kabels, tractiegebouwen dienen ten alle tijden behouden te blijven, en in dienst gehouden te worden.

- o De locaties van deze zaken is uniek en kan enkel gewijzigd worden na uitdrukkelijke toelating van de afdeling techniek van De Lijn.
- o In elke zone waar traminfra vernieuwd wordt dienen over de volledige lengte minstens 10 wachtbuizen diameter 125 mm klaargelegd te worden, met minstens om de 50 m (minder indien hoekverdraaiing) een betonnen trekput conform de laatste standaarden van De Lijn.
- o De locaties van de trekputten worden zo gekozen dat onderhoudswerken aan het kabelnetwerk van De Lijn kunnen gebeuren zonder het tram-busverkeer en het wegverkeer te hinderen.

Algemeen

- Veiligheid
 - o Er worden onder geen bedwing werkzaamheden uitgevoerd aan of grenzend aan de traminfrastructuur zonder schriftelijke goedkeuring van De Lijn, afdeling techniek.
 - o De veiligheidsdocumenten, hieronder opgesomd, dienen strikt gevolgd te worden:
 - “Algemene veiligheidsvoorschriften voor derden”
 - “Veiligheidsvoorschriften - werken in premetro”
 - “Veiligheidsvoorschriften - werken in omgeving bovenleiding”
 - “Veiligheidsvoorschriften - uitgravingsgabarit spoor”
 - “Signalisatievoorschriften bij werken door derden in spoorzone”
 - o Afhankelijk van de situatie kunnen er altijd strengere en uitgebreidere eisen opgelegd worden door De Lijn.
 - o Bij alle werkzaamheden dient alle signalisatie, conform de wetgeving, voorzien te worden. Eveneens dienen trambarelen gebruikt te worden als er gewerkt wordt op of naast het spoor.
 - o Alle trambusbeddingen en trambeddingen dienen verlicht te worden, zodoende de chauffeur een overzicht heeft, ook tijdens de nacht.
 - o Alle trambusbeddingen, busbeddingen en trambeddingen dienen tijdens de uitvoering der werken volledig afgeschermd te worden met hekwerken, zodoende enkel kruisen aan de oversteken mogelijk is.
- Werken t.h.v. de premetrotunnels
 - o Werken die een impact kunnen hebben op de premetrotunnels dienen vooraf duidelijk met De Lijn besproken en goedgekeurd te worden.
 - o Werken die een impact kunnen hebben op de premetrotunnels aan Schijnpoort dienen gefaseerd te worden uitgevoerd: werken die een impact kunnen hebben op de premetrokokers aan metrostation Sport mogen nooit gelijktijdig uitgevoerd worden met werken die een impact kunnen hebben op de premetrotunnels en -kokers naar de open helling Ten Eekhovalei.
 - o Tijdens de werken dienen de nodige maatregelen genomen te worden opdat er geen schade en lekkages aan de premetrotunnels kan optreden.
 - o De Lijn wenst duidelijk te stellen dat er geen exploitatieonderbrekingen of belemmeringen in de premetrotunnels mogen ontstaan en dat blijvende schade of waterinfiltraties in de metrokokers niet kunnen aanvaard worden.

Toepassing richtlijnen op het project

Zoals reeds hoger gesteld, vraagt De Lijn voor de tram- en businfrastructuur rekening te houden met haar uitgewerkte standaarddocumenten en voorgeschreven technische specificaties. Afwijkingen aan deze bepalingen dienen voorafgaand met De Lijn besproken en goedgekeurd te worden.

In het verleden werden de deelprojecten Groenendaallaan en Schijnpoort reeds in detail met alle betrokken actoren besproken in de verschillende scrumsessies. Voor beide projecten werd,

na overleg met de Lijn, afgeweken van de vooropgestelde standaardbepalingen van De Lijn. De consensus die werd bereikt in respectievelijk de Projectstuurgroep en de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt op heden nog steeds door De Lijn onderschreven.

Onderstaand worden wel nog enkele aandachtspunten opgenomen, die meegenomen dienen te worden in de verdere detailuitwerking.

B26_Verantwoordingsnota_OWV_20200527.pdf

7.3.4.4.1 Trambanen Groenendaallaan

- o Bovenleidingsmasten dienen verjongende masten te zijn ipv octagonale masten cfr. standaard bovenleidingen

7.3.4.4.2. Trambanen Schijnpoortweg

- o Bovenleidingsmasten dienen verjongende masten te zijn ipv octagonale cfr. Standaard bovenleidingen

BA_inplanting_LN_11_maaiveld-20200527.pdf

- o Doorsteek thv Kipperstraat afgeschuinde hoeken gebruiken voor bussen die van trambusbaan komen.
- o Grens van vernieuwing niet stoppen aan begin kruispunt Groenendaallaan/Lambrechtschoekenlaan, maar dient voor de traminfra te lopen tot over het kruispunt, alsook de halte mee te vernieuwen.
- o De trambusbedding dient voorzien te worden van de benodigde afwateringsgoten, kolken om de 30 m, alsook railafwateringen om de 30 m.

BA_wegen_T_N_11_T47.pdf & alle andere plannen met trambusbaan op

- o Voorziene opbouw trambusbedding niet correct (betonverharding grijs 45 cm; tussenlaag asfalt 5 cm; fundering 25 cm; onderfundering 20 cm) è zie typeplan

BA_inplanting_LN_13_maaiveld-20200527.pdf

- o De traminfra en wegenis errond stopt nu aan kruispunt met Noordersingel/Slachthuislaan vlak aan de grens kruispunt. Een volledige vernieuwing dient te gebeuren tot aan de bestaande halten Schijnpoort bovengronds.
- o De trambusbedding dient voorzien te worden van de benodigde afwateringsgoten, kolken om de 30 m, alsook railafwateringen om de 30 m.
- o Op het kruispunt Schijnpoortweg/Bisschoppenhoflaan aan zijde Lotto Arena zit een beperkt stuk groen tussen wissels en kruispunt. Indien een zone kleiner is dan 1 spoorpaneellengte (= 18m) worden er geen materialisatiewijzigingen gedaan. Dus dit stuk groen dient eveneens in beton aangelegd te worden, en de afbakening bekomt men dan door de belijning.
- o Idem juist voor de afrijwissel aan kruispunt Van der Delfstraat/Bisschoppenhoflaan richting Schijnpoortweg, hier ligt ook een stuk groen dat beton dient te worden.
- o Voor de lotto arena ligt in de huidige bedding een luchtvacuatierooster, waarmee zeker rekening dient gehouden te worden bij de inplanting van de nieuwe traminfra. o De grens aan het sportpaleis van de einde werken sluit niet aan op de einde grens van de werken aan de Theunisbrug. Er zal zo'n 50 m niet vernieuwd worden, dus graag aansluiten op grens werken Theunisbrug.

Bijlagen

- 1) Algemene veiligheidsvoorschriften voor derden
- 2) Veiligheidsvoorschriften – werken in premetro
- 3) Veiligheidsvoorschriften – werken in omgeving bovenleidingen

- 4) Veiligheidsvoorschriften – uitgravingsgabarit spoor
- 5) Signalisatievoorschriften bij werken door derden in spoorzone
- 6) Richtlijnen voor geometrie spoorbanen
- 7) VERV SP-DGB
- 8) VERV SP-PLB
- 9) G-1
- 10) Principe-ontwerp toegankelijke tramhalte Antwerpen en Gent
- 11) Bushaltes principeontwerpen
- 12) Standaard bovenleiding
- 13) Standaard bushalte
- 14) Standaard tramhaltegids
- 15) Obstakelvrije zone

Advies Operaties en Mobiliteit De Lijn

Mogelijke eisen doorstroming en behoud lijnvoering openbaar vervoer

Openbaar vervoer kan pas bijdragen tot de Minder Hinderaanpak indien de kwaliteitseis “doorstroming” gegarandeerd is. Enkel zo kan het openbaar vervoer zijn passagiers een vlot en betrouwbaar traject aanbieden en een alternatief vormen voor autoverplaatsingen. Alle lijnen die deel uitmaken van het kernnet, beschouwen we als een wezenlijke bijdrage aan minder hinder leverend, en vallen dus onder de voorwaarden zoals hieronder beschreven.

Daarom dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om de bestaande reiswegen en haltes, evenals de bestaande frequenties en amplitudes te behouden en om de vlothoud van het openbaar vervoer te garanderen. Indien een onderbreking zich zou opdringen, kan dit alleen na akkoord van De Lijn.

In gebieden waar de impact van de werkzaamheden te verwachten valt, dient het openbaar vervoer sneller te kunnen rijden dan het autoverkeer op dezelfde route.

Maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer kunnen zijn (niet-limitatieve opsomming):

- o De aanleg van tijdelijke wegnis/sporen die de doorgang van het openbaar vervoer langs een werf mogelijk maken.
- o De aanleg van busstroken (F17) of bijzonder overrijdbare beddingen (F18) door signalisatie en markeringen en dat in een zone tot 3km rondom het projectgebied.
- o Het plaatsen en onderhouden van baren of andere handhavingsmaatregelen zodat busstroken of bijzonder overrijdbare beddingen niet worden misbruikt.
- o De voorstudie, plaatsing en/of aanpassing van verkeerslichten met als doel:
 - Grotere verkeersstromen te kunnen verwerken indien de route van het OV daardoor positief wordt beïnvloed.
 - Wegvakken waar enkel gemengd verkeer mogelijk is vlot te laten verlopen d.m.v. toeritdosering
- o Indien het openbaar vervoer niet beschouwd wordt als een Minder Hinder maatregel, dan moet de gemiddelde verliestijd ten opzichte van de bestaande situatie steeds zoveel mogelijk worden geminimaliseerd. Ook in dit scenario dient te allen tijde alles in het werk gesteld te worden om bestaande reiswegen, haltes, frequenties en amplitudes te vrijwaren, en zijn afwijkingen slechts mogelijk na akkoord van De Lijn. Dit zijn de gestelde eisen die behaald moeten worden tijdens elke fase van de werken:

	Weekdag	Zaterdag	Zon-,feest-,brugdag

Gemiddelde verliestijd (1) ochtenden avondspits (tussen 7:00 en 9:00 en tussen 15:30 en 18:00)	<180 s	<180 s	<300 s
Gemiddelde verliestijd andere uren	<120 s	<180 s	<300 s
Maximale verliestijd (2) ochtend en avondspits (tussen 7:00 en 9:00 en tussen 15:30 en 18:00)	<300 s	<300 s	<420 s
Maximale verliestijd andere uren	<180 s	<300 s	<420 s

- (1) De gemiddelde verliestijd wordt berekend door het verschil van de gemiddelde reistijd op ritniveau voor en tijdens de werkzaamheden, door het projectgebied of als gevolg van de omleiding. De reistijden worden steeds berekend voor representatieve en vergelijkbare perioden (bijvoorbeeld 1 jaar eerder).
- (2) De maximale verliestijd wordt berekend door het verschil van de 90-percentiel reistijd voor en tijdens de werken. De reistijden worden steeds berekend voor representatieve en vergelijkbare perioden

Mits akkoord van De Lijn kan er afgeweken worden van deze normen. Kosten die De Lijn dient te maken worden verhaald op de aannemer/opdrachtgever.

Elke meerkost om het aanbod in stand te kunnen houden, evenals vragen om het aanbod uit te breiden, dient gefinancierd te worden vanuit het project of vanuit een bijkomende investering vanuit Vlaanderen, en niet vanuit de eigen werkingsmiddelen van De Lijn.

Algemeen

De Lijn verwacht in de verdere uitwerking van de aanbesteding en tijdens de uitvoering bij alle disciplines nauw betrokken te worden, zodat we tot een gedragen overeenkomst kunnen komen en goede uitvoering van het project kunnen verzekeren.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis hierover volgend standpunt in:

“De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn bracht op 29 september 2020 een bijgesteld advies uit. Het advies van De Lijn is opgebouwd uit verschillende subadviezen en voorwaardelijk gunstig.

De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis met uitzondering van onderstaande.

2.11.1 Algemeen

In een eerste deel van dit advies geeft De Lijn Techniek algemene opmerkingen en algemene technische standaardbepalingen m.b.t. spoor & wegenis en m.b.t. bovenleidingen mee.

Verderop in het advies worden de richtlijnen die van toepassing zijn op het project, meer specifiek als voorwaarden opgenomen. De Lijn geeft daarbij zelf aan dat voor de deelprojecten Groenendaallaan en Schijnpoort afgeweken werd van de vooropgestelde standaardbepalingen van De Lijn: “In het verleden werden de deelprojecten Groenendaallaan en Schijnpoort reeds in detail met alle betrokken actoren besproken in de verschillende scrumsessies. Voor beide projecten werd, na overleg met de Lijn, afgeweken van de vooropgestelde standaardbepalingen van De Lijn. De consensus die werd bereikt in respectievelijk de Projectstuurgroep en de Gemeentelijke Begeleidingscommissie wordt op heden nog steeds door De Lijn onderschreven.

2.11.1.1 Algemeen – richtlijnen advies De Lijn Techniek

Lantis neemt kennis van de aangeleverde informatie. Met uitzondering van die richtlijnen waar De Lijn afwijkingen heeft toegestaan aan de vooropgestelde standaardbepalingen, zullen de algemene technische richtlijnen (opbouw verharding, type masten, afwatering...) in verder detailontwerp worden uitgewerkt in overleg met De Lijn. De technische richtlijnen

zullen ook in de besteksdocumenten ter realisatie van de Hoofdwerken Oosterweelverbinding aan de aannemer worden meegegeven.

Indien deze algemene richtlijnen worden overgenomen als voorwaarden aan de vergunning, vraagt Lantis uitdrukkelijk om toe te voegen dat voor de deelprojecten Groenendaallaan en Schijnpoort wordt afgeweken van deze vooropgestelde standaardbepalingen van De Lijn, zoals verderop in het advies van De Lijn ook wordt aangegeven.

2.11.2 Specifieke onderwerpen

De gestelde voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis met uitzondering van onderstaande.

2.11.2.1 BA_inplanting_LN_11_maaiveld-20200527.pdf

Advies de Lijn:

De traminfra en wegenis errond stopt nu aan kruispunt met Singel vlak aan de grens kruispunt. Een volledige vernieuwing dient te gebeuren tot aan de bestaande halten Schijnpoort bovengronds.

Standpunt Lantis:

Het kruispunt met de Singel en de bestaande halten Schijnpoort bovengronds liggen Deze verharding ter plaatse van de doorsteek is ruim genoeg voorzien om de bussen te laten afdraaien zonder in conflict te komen met de boordstenen en schuine hoeken zijn iets minder robuust. Op zich is deze aanbeveling is haalbaar, maar niet wenselijk voor Lantis.

Advies De Lijn:

Grens van vernieuwing niet stoppen aan begin kruispunt Groenendaallaan/Lambrechtshoekenlaan, maar dient voor de traminfra te lopen tot over het kruispunt, alsook de halte mee te vernieuwen.

Standpunt Lantis:

Het kruispunt Groenendaallaan/Lambrechtshoekenlaan en de betreffende traminfra en halte liggen buiten de vastgelegde scope van Lantis. Lantis vraagt dan ook uitdrukkelijk om deze aanbeveling niet over te nemen als voorwaarde in de beslissing

2.11.2.2 BA_inplanting_LN_13_maaiveld-20200527.pdf

Advies De Lijn:

De traminfra en wegenis errond stopt nu aan kruispunt met Singel vlak aan de grens kruispunt. Een volledige vernieuwing dient te gebeuren tot aan de bestaande halten Schijnpoort bovengronds.

Standpunt Lantis:

Het kruispunt met de Singel en de bestaande halten Schijnpoort bovengronds liggen buiten de vastgelegde scope van Lantis. Lantis vraagt dan ook uitdrukkelijk om deze vraag niet over te nemen als voorwaarde in de beslissing.

Advies De Lijn:

Op het kruispunt Schijnpoortweg/Bisschoppenhoflaan aan zijde Lotto Arena zit een beperkt stuk groen tussen wissels en kruispunt. Indien een zone kleiner is dan 1 spoorpaneellengte (= 18m) worden er geen materialisatiewijzigingen gedaan. Dus dit stuk groen dient eveneens in beton aangelegd te worden, en de afbakening bekommt men dan door de belijning.

Standpunt Lantis:

Lantis neemt kennis van het standpunt van De Lijn. Voorliggend ontwerp werd behandeld door de GBC, daarbij werd deze aanbeveling niet gedaan door De Lijn. Tevens gaat dit in tegen de aanbevelingen van de Stad om in te zetten op vergroening en ontharding. Niet tegenstaande is deze aanbeveling haalbaar en aanvaardbaar voor Lantis.

Advies De Lijn:

Idem juist voor de afrijwissel aan kruispunt Van der Delfstraat/Bisschoppenhoflaan richting Schijnpoortweg, hier ligt ook een stuk groen dat beton dient te worden.

Standpunt Lantis:

Lantis neemt kennis van het standpunt van De Lijn. Voorliggend ontwerp werd behandeld door de GBC, daarbij werd deze aanbeveling niet gedaan door De Lijn. Tevens gaat dit in tegen de aanbevelingen van de Stad om in te zetten op vergroening en ontharding. Niet tegenstaande is deze aanbeveling haalbaar en aanvaardbaar voor Lantis.

Advies De Lijn:

De grens aan het sportpaleis van de einde werken sluit niet aan op de einde grens van de werken aan de Theunisbrug. Er zal zo'n 50 m niet vernieuwd worden, dus graag aansluiten op grens werken Theunisbrug.

Standpunt Lantis:

Het wegdeel van de Schijnpoortweg aan het Sportpaleis tussen de vergunninggrens van deze aanvraag en de grens van de werken aan de Theunisbrug ligt buiten de vastgelegde scope van Lantis. Lantis vraagt dan ook uitdrukkelijk om deze vraag niet over te nemen als voorwaarde in de beslissing."

De bovenvernoemde aandachtspunten, die meegenomen moeten worden in de verdere detailuitwerking, worden als aandachtspunten opgenomen in de vergunning.

Elia Asset

19/6/2020 en 5/10/2020	Elia Asset	Gunstig met voorwaarden

In het voorwaardelijk gunstig advies wordt gesteld:

"Gezien dit een zeer uitgebreid dossier betreft, hebben wij ons beperkt tot kennisgeving van de aanwezige hoogspanningsinstallaties in de verschillende onderzoekzones en zal de reële impact moeten blijken uit nog te bekomen detaillering en verder overleg.

Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van vermelde hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels en hoogspanningsstation welke zich in de verschillende onderzoekzones situeren.

Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen. Hieronder vindt u alvast onze standaardmaatregelen die hierbij van toepassing zijn :

1. Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij omgevingsgunningsaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.
2. De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties

voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

3. Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen.
4. Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing.
5. Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...).
6. Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen.
7. Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtlijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.
8. Ingesloten geven wij ook nog de veiligheidsvoorschriften mee met betrekking tot werken in de omgeving van ondergrondse hoogspannings- en glasvezelkabels.
9. Er mag bovendien niet uit het oog worden verloren dat boven en vlakbij de ondergrondse leidingen, allen gelegen in het openbaar domein, geen diepwortelende begroeiing mag komen omdat deze de leidingen kan beschadigen. Bij technische problemen moet de grond worden uitgegraven wat verstoring van de directe omgeving met zich brengt.
10. Verder heeft Elia ook drie hoogspanningsstations in de betrokken zones waarvan u tevens de te nemen veiligheidsmaatregelen in bijlage vindt.
11. Mogen wij u vragen onze bemerkingen in het ontwerp mee op te nemen."

Op 6 oktober 2020 werd een addendum bij dit advies toegevoegd m.b.t. punten 9 en 12 met daarbij aangepaste richtlijnen voor aanplantingen boven ondergrondse kabels en nabij bovengrondse hoogspanningslijnen.

- o In een zone waar zich ondergrondse Elia-kabels bevinden kunnen enkel bomen van 2e of 3e categorie (cfr. lijst boomsoorten Lantis) in de directe nabijheid of boven de kabels aangeplant worden. Om beschadigingen in de toekomst te vermijden is het plaatsen van wortelwerende maatregelen aangeraden in een zone boven de kabels (tot 1 meter langs weerszijden van de kabelsleuf).
- o Betreffende de aanplanting onder de hoogspanningslijnen vragen we een maximale hoogte van de bomen van 2,00 meter onder de veiligheidsgrens van de hoogspanningslijn (zie lengteprofiel in bijlage). Deze maximale hoogte geldt in een zone van 25,00 meter langs weerszijden van de buitenste geleider van de hoogspanningslijn.

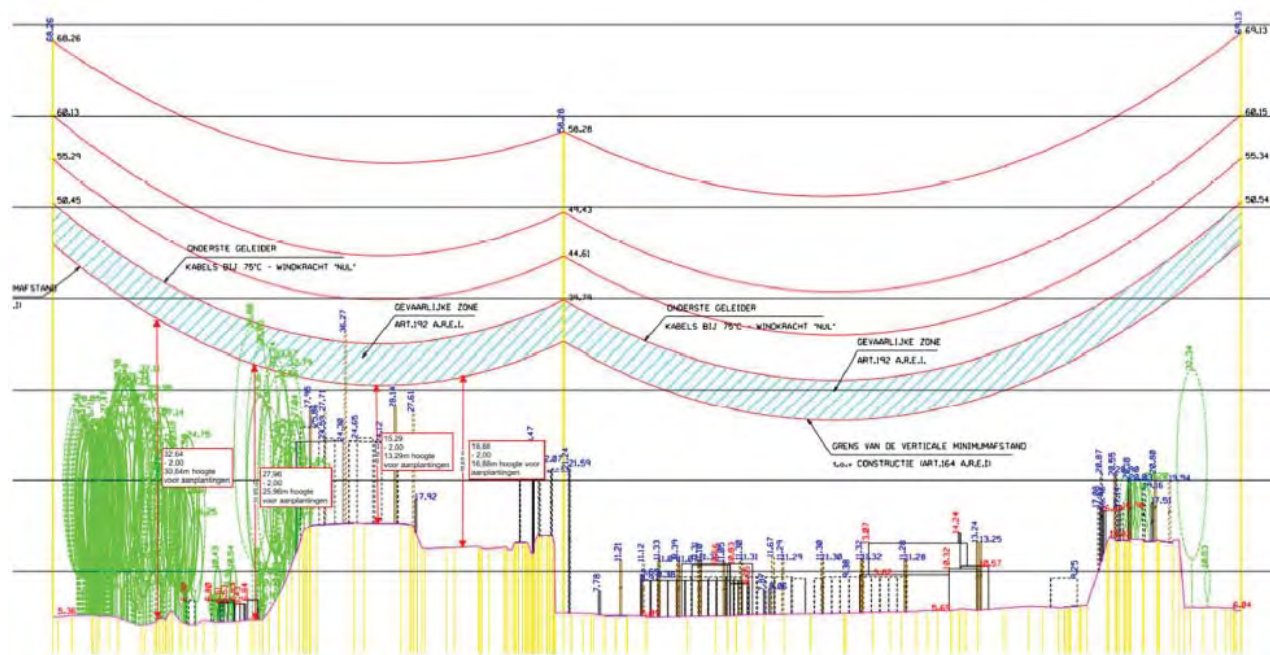
Teneinde de veiligheid van mensen, de continuïteit van de elektriciteitsvoorzieningen en de vrijwaring van alle betrokken installaties te garanderen, dient men in de onmiddellijke omgeving van de hoogspanningsgeleiders enkele wettelijke bepalingen te eerbiedigen. De veiligheidsvoorschriften ter zake zijn meegegeven in het advies dd. 19 juni 2020. De opdrachtgever wordt geacht deze richtlijnen mee te delen aan iedereen die in zijn (directe of indirecte) opdracht werken uitvoert.

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

“Naar aanleiding van de gestelde voorwaarden m.b.t. de veiligheidsvoorschriften bij groenaanplantingen, werd door Lantis bilateraal overleg opgestart met Elia. Daarbij werden de conflicten betreffende de groenaanplantingen besproken en werd een consensus bereikt m.b.t. het bijstellen van de voorwaarden betreffende groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen en boven en vlakbij ondergrondse leidingen. Deze bijstelling houdt in dat onder de hoogspanningslijnen bomen minstens 2,00 meter onder de veiligheidsgrens van de hoogspanningslijn moeten blijven, in een zone van 25,00 meter langs weerszijden van de buitenste geleider van de hoogspanningslijn. Het lengteprofiel met aanduiding van de veiligheidszone en de maximale hoogte voor aanplantingen werd door Elia aan Lantis overgemaakt op 16 september 2020.

Onderstaande figuur geeft een uittreksel uit dit plan weer.



Figuur 1 - Lengteprofiel hoogspanningslijn met veiligheidszone - uittreksel uit plan EA203 P8-P10 van Elia

In de zones waar zich ondergrondse Elia-kabels bevinden werd overeengekomen dat enkel bomen van 2e of 3e categorie (cfr. lijst boomsoorten Lantis) in de directe nabijheid of boven de kabels kunnen aangeplant worden. Om beschadigingen in de toekomst te vermijden is het plaatsen van wortelwerende maatregelen aangeraden in een zone boven de kabels (tot 1 meter langs weerszijden van de kabelsleuf).

Lantis heeft de beplantingslijst, horende bij de omgevingsvergunningsaanvraag, aan Elia overgemaakt. Op deze lijst werd door Lantis een aanduiding gemaakt van de struiken en bomen die in aanmerking komen als beplanting in de veiligheidszones van leidingen: kleinwortelende soorten en kleinere bomen van 2e en 3e orde werden gemarkeerd in deze lijst.

Onderstaande figuur geeft een uittreksel uit deze beplantingslijst weer.

BEPLANTINGSLIJST OOSTERWEEELVERBINDING OP LEIDINGEN									
Legende									
	kleinwortelende soort								
	bomen 2de en 3de orde								
	bomen 1e orde								
Bomen 1e orde									
Ac	Acer campestre (18/20)								
Ag	Alnus glutinosa (18/20)								
Bp	Betula pendula (18/20)								
Cb	Carpinus betulus (18/20)								
Cm	Crataegus monogyna (18/20)								
Cm	Crataegus (18/20)								
Cs	Castanea sativa (18/20)								
Fs	Fagus sylvatica (20/25)								
Gt	Gleditsia triacanthos f. inermis 'Sunburst' (18/20)								
Jr	Juglans regia 'Broadview' (18/20)								
Ma	Malus sylvestris (18/20, cultivar)								
Pa	Prunus avium cv (18/20, cultivar)								
Pc	Pyrus communis (18/20, cultivar)								
Ph	Platanus hispanica (18/20)								
Pn	Populus nigra (18/20)								
Px	Populus spec. (pootgoed, Mandica/Serotina/Blauwe van Eksaarde)								
Qp	Quercus petraea (18/20)								
Qpe	Quercus petraea (20/25)								
Qr	Quercus robur (20/25)								
Sa	Salix alba (pootgoed)								
Sau	Sorbus aucuparia (18/20)								
Sd	Sorbus domestica (18/20)								
Sx	Salix x sepulcralis (pootgoed van lokale bomen)								
Tc	Tilia cordata (20/25)								
Ul	Ulmus laevis (18/20)								
Bomen 2de en 3de orde									
Besplantingsvoors (Wijkbeplantingsband 1.5x1.5)	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	
	CDC	Broekbos	Buitendijk	Noordkasteel	Scherp OWK N	R1-ral	R1-droog	Kap	
Acer campestre (80-100)				15%					
Acer pseudoplatanus (100-120)	40%				10%			10%	
Alnus glutinosa (80-100)		100%				25%			
Betula pendula (80-100)						20%			
Carpinus betulus (100-120)	15%			25%			25%		
Castanea sativa (100-120)				15%			10%		
Crataegus monogyna (80-100)	25%			10%	15%		10%		
Crataegus (80-100)								20%	
Crataegus (80-100)						10%			
Populus nigra (pootgoed)			10%						
Populus tremula (80-100)					15%	10%			
Prunus avium (100-120)								20%	
Prunus padus (80-100)						10%	10%		
Quercus petraea (100-120)					20%		25%	20%	
Quercus robur (100-120)				10%		20%			

Figuur 2 - Uittreksel uit de beplantingslijst van Lantis met markering van de beplantingssoorten op leidingen

Lantis heeft op 22 september 2020 een bericht geplaatst in het Omgevingsloket met de vraag aan Elia om een aangepast advies uit te brengen waarin de conclusies van het overleg zijn opgenomen. Het aangepast advies werd op 6 oktober uitgebracht.

Naast de voorwaarden voor groenaanplantingen, zijn in het advies voorwaarden en veiligheidsvoorschriften m.b.t. constructies en activiteiten nabij de installaties van Elia opgenomen. Deze voorwaarden zijn haalbaar en derhalve aanvaardbaar voor Lantis. Zij worden tevens als bijlage in de bestekdocumenten ter realisatie van de Hoofdwerven Oosterweelverbinding aan de aannemer meegegeven."

De naleving van de voorwaarden uit het advies van Elia Asset wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Fluxys Belgium

3/7/2020	Fluxys Belgium	Gunstig met voorwaarden

Fluxys verleent een gunstig advies op voorwaarde dat:

- o De integriteit en huidige ligging van de aardgasvervoersinstallaties ten allen tijde bewaard blijft;
- o Fluxys opnieuw geconsulteerd wordt voor alle toekomstige (omgevings)vergunningsplichtige handelingen, ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA's) die gerelateerd zijn aan de werffase en die op heden niet gekend, noch inschatbaar zijn;
- o Het K.B. van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen, zoals gewijzigd (versie 5 november 2019), door alle betrokken partijen wordt opgenomen;
- o Voor alle werkzaamheden in het kader van dit project de verder vermelde specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen strikt worden nageleefd.

De bepalingen opgenomen in volgende documenten dienen gerespecteerd te worden en maken integraal deel uit van deze brief :

- o de lijst van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken en de lijst van de bijgevoegde plannen
- o de wettelijke erfdienstbaarheden
- o de voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven bij werken uitgevoerd in de nabijheid van de vervoersinstallaties van Fluxys Belgium
- o de specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen na te leven in het kader van uw aanvraag
- o ter indicatie, de liggingsgegevens van de aardgasvervoersinstallaties in de nabijheid van de aangekondigde werken.

Wij vragen u deze documenten op te nemen in de vergunning en ons een kopie van uw besluit op te sturen.

Bespreking:

De naleving van de voorwaarden uit het advies van Fluxys Belgium wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Nationale Maatschappij der Pijpleidingen

19/6/2020	Nationale Maatschappij der Pijpleidingen (NMP)	Gunstig met voorwaarden

De Nationale Maatschappij der Pijpleidingen geeft een voorwaardelijk gunstig advies mits de bijgevoegde algemene veiligheidsvoorschriften strikt nageleefd worden.

Bespreking:

De naleving van de voorwaarden uit het advies van NMP wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Total Olefins Antwerpen

24/6/2020 en 2/9/2020	Total Olefins Antwerpen	Gunstig met voorwaarden

Op 24 juni 2020 werd een ongunstig advies uitgebracht. Op 2 september 2020 werd een gewijzigd advies uitgebracht door Total Olefins Antwerp op basis van de bijkomende informatie, die door LANTIS aan Total Olefins Antwerp werd bezorgd, zijnde:

- De berekeningsnota's en toelichtingen in de mail van de heer Marc Van Put aan de heer Guy Moeyersoms van 3 juli 2020;
- De berekeningsnota's in de mail van de heer Marc Van Put aan de heer Wim Penris van 14 augustus 2020;
- Bijkomende informatie in de mail van de heer Marc Van Put aan de heer Wim Penris van 28 augustus 2020.

Er wordt een voorwaardelijk positief advies gegeven met betrekking tot de pijpleidingen van de Total groep mits de naleving van de volgende voorwaarden bij de uitvoering van de werken:

- er wordt voorzien in zettingsbakens, om na te gaan dat de zettingen, de in berekeningsnota's weergegeven waarden, niet overschrijden;
- de algemene Fetrapl voorwaarden voor het voorbereiden en verrichten van werken nabij pijpleidingen worden nageleefd (zie verdere verwijzing naar de website Fetrapl).

In het advies wordt ter informatie de verwijzing naar de website Fetrapl voor de gerelateerde bijlagen gegeven.

Tevens wijst Total Olefins Antwerp erop dat dit advies enkel geldt met betrekking tot de pijpleidingen van de Total groep en geenszins kan gezien worden als een standpunt met betrekking tot (de impact van) andere aspecten van de omgevingsvergunningsaanvraag voor Total Polymers Antwerp nv en/of andere Total-vestigingen. Meer bepaald blijft het bezwaar en de bezorgdheden aangaande de veiligheidsevaluatie in hoofde van toekomstige ontwikkelingen van TPA, zoals ook in het voormelde bezwaar, onverkort van kracht.

Bespreking:

De naleving van de voorwaarden uit het advies wordt opgenomen in de voorwaarden gevoegd bij de vergunning.

Voor de bespreking van het bezwaarschrift: zie bespreking bezwaarschriften.

Afdeling Energie, Klimaat en Groene economie (EKG), team Lucht, van het departement Omgeving

24/7/2020	afdeling Energie, Klimaat en Groene economie (EKG), team Lucht, van het departement Omgeving	Gunstig met voorwaarden

In het voorwaardelijk gunstig advies wordt gesteld:

“Overwegende dat:

- o de omgevingsvergunningsaanvraag en vervolgens het advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Dit betekent m.a.w. dat de milderende maatregelen en aanbevelingen die werden doorvertaald in dit voorkeursalternatief ook effectief dienen uitgevoerd te worden, zo niet dan is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig.
- o inzake flankerend beleid (dat een zeer gunstige impact heeft op de effectbeoordeling van NO₂-concentraties, maar geen deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag):
 - de dimensionering van alle milderende maatregelen en aanbevelingen gebaseerd is op een snelheidsverlaging van 100 km/u naar 80 km/u op hele R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en verlaging van 120 km/u naar 100 km/u op de toekomstige snelwegen (vanaf de voorlaatste op- en afrit);
 - het vermijden van intensieve recreatie in de gebieden in de directe omgeving (enkele tientallen meter) van de tunnelmonden en -openingen noodzakelijk is (zie p. 563 van het MER);
 - de implementatie van het akkoord van 21/12/2018 in kader van het Toekomstverbond noodzakelijk is. Hier wordt uitgegaan van een gedifferentieerde tolheffing die zorgt voor een gelijkmatige sturing van verkeer over de drie Scheldkruisingen en realisatie van 50% van de ambitieuze modal shift;
 - tolheffing is een belangrijke maatregel vermits het dubbele Scheldekruisingen ontmoedigt;
 - ambitieuze modal shift leidt tot een daling van het aantal gereden voertuigkilometers, zowel op het hoger als het onderliggend wegennet en aldus een positieve impact heeft voor lucht en klimaat;
 - zonder ambitieuze modal shift wordt er nog steeds file-opbouw verwacht komende van de E19-noord tot aan de samenvoeging met de A12-noord, net zoals in de referentiesituatie;
- o de schouwen ter hoogte van de tunnelmonden beperkt zijn in hoogte en er daarnaast geen afzuigingsinstallatie voorzien is;
- o zoals vooropgesteld in het MER een breed discipline-overschrijdend monitoringsplan noodzakelijk is om de milderende maatregelen zowel tijdens de aanlegfase als in de exploitatiefase ter hoogte van de aangeduide kritische zones te bewaken en te remediëren. Voor disciplines mobiliteit en lucht is er echter geen breed monitoringsplan in de vergunningsaanvraag opgenomen.

De afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie (EKG) geeft voorwaardelijk gunstig advies mits:

- o implementatie van de hierboven vermelde randvoorwaarden en milderende maatregelen in flankerend beleid;
- o en het opleggen van volgende bijzondere voorwaarden:
 - als eerste bijzondere voorwaarde: “Er wordt afzuiging voorzien aan de schouwen ter hoogte van de tunnelmonden met een gemiddeld afzuigpercentage op jaarbasis van minstens 65% van de emissies”;
 - en als tweede bijzondere voorwaarde: “Specifiek voor wat betreft de discipline lucht moet de monitoring, zoals voorzien in het discipline-overschrijdend monitoringprogramma, eveneens bestaan uit een beoordeling van de luchtkwaliteit voor wat betreft NO₂ ter hoogte van de kritische zones. De kritische zones zijn de wijken Lambrechtshoeken en Ten Eekhove in de aanlegfase. In de exploitatiefase gaat het over de wijken Lambrechtshoeken en Slachthuissite, de street canyon ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan, de woningen, (toekomstige) parkgebieden en fietspaden ter hoogte van tunnelmonden en -openingen aan de Noordelijke en Zuidelijke Kanaaltunnel. Op basis van een set van verkeerstellingen (intensiteiten en snelheden) en luchtkwaliteitsmetingen op een aantal geselecteerde punten in de

kritische zones dient vervolgens luchtkwaliteitsmodellering in de volledige kritische zones toegepast en beoordeeld te worden en de luchtkwaliteitsnormen getoetst te worden. Voor luchtkwaliteitsmodellering wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van het luchtkwaliteitsmodel AtmoStreet, en waar nodig aangevuld met CFD modellering.

- Tijdens de aanlegfase dient een continue beoordeling in samenspraak met VMM worden opgezet om eventuele overschrijdingen van de uurnorm voor NO₂ continu op te volgen en bij overschrijding dient een actieplan opgesteld en uitgevoerd te worden om deze overschrijding in tijd zo beperkt mogelijk te houden.
- Tijdens exploitatie dient een meetstrategie en rapporteringsprogramma opgesteld te worden in samenspraak met VMM om te toetsen aan de luchtkwaliteitsnormen. Indien blijkt dat de luchtkwaliteitsnormen niet gehaald worden, dient een actieplan opgesteld en uitgevoerd te worden om deze overschrijding in tijd zo beperkt mogelijk te houden. Het actieplan wordt ter evaluatie aan VMM en ter informatie aan de afdeling GOP (gop.ant.omgeving@vlaanderen.be) en afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.ant@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving voorgelegd.”

Bespreking:

Op de GOVC neemt Lantis volgend standpunt in:

“Lantis neemt akte van het advies. Het past hierbij volgende bemerkingen te formuleren. Op pag. 4 van het advies wordt gesteld:

Naast deze randvoorwaarden is ook het Toekomstverbond opgenomen in het voorkeursontwerp (zie vergunningsaanvraag: Extra-tabel MM en aanbevelingen MER, p.4). Het scenario conform het akkoord van 21/12/2018 in kader van het Toekomstverbond werd in het MER scenario OW 5-6-6_AMS 50% genoemd en gaat uit van het voorkeursontwerp (OW 5-0-0) en volgende uitgangspunten:

Deel 3 van maatregelen:

- ✓ Infrastructuurwerken “Havendcluster 1” gerealiseerd;
- ✓ 50% van de ambitieuze modal split, zoals gedefinieerd in de eerdere doorkijkscenario's i.k.v. het Toekomstverbond, gerealiseerd;
- ✓ Een gedifferentieerde tolsturing met evenwichtige verdeling over de 3 Scheldekruisingen.

Ook deze uitgangspunten moeten verankerd worden via flankerend beleid alvorens een vergunning verleend kan worden.

EKG aligneert zich bij deze blijkbaar mede op het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) die in haar advies van 15 juli 2020 eveneens “randvoorwaarden” formuleert bij haar advies:

Randvoorwaarden advies

Het is belangrijk te vermelden dat dit advies gebaseerd is op de beoordeling van de effecten van het geoptimaliseerd voorkeurstraject. Dit betekent m.a.w. dat de milderende maatregelen en aanbevelingen die werden doorvertaald in dit ontwerptraject ook effectief dienen uitgevoerd te worden, zoniet is dit advies gebaseerd op een foutieve beoordeling en bijgevolg niet meer geldig.



pagina 12 van 14

Met name de twee onderstaande aanbevelingen die werden doorvertaald in het GVO hebben een zeer gunstig effect op de gemodelleerde NO₂-concentraties bij de impactbepaling van het GVO maar maken geen deel uit van de vergunningsaanvraag:

- De snelheidsverlaging van 100 km/u naar 80 km/u op de R1 en van 120 km/u naar 100 km/u op de toekomstige snelwegen.
- De gedifferentieerde tolsturing.

Het is bijgevolg noodzakelijk dat deze twee maatregelen in flankerend beleid verankerd worden vooraleer er een besluit kan worden genomen inzake de vergunningsaanvraag.

Lantis is het niet eens met deze stellingen van EKG en VMM.

Ook zonder de bovengenoemde maatregelen die zijn voortgekomen uit het zogenaamde "kerstakkoord" van december 2018 tussen Lantis en de burgerbewegingen over "De Grote Verbinding", maatregelen waarmee is rekening gehouden voor de doorrekening van de verkeerscijfers in scenario OW 5-6-6_AMS 50%, zijn in het gekozen voorkeursontwerp OW 5-0-0_opt (voorwerp van deze aanvraag) een aantal negatieve luchteffecten in voldoende mate weggewerkt.

Het resterend negatief effect rond de Bisschoppenhoflaan wordt daarbij ook zonder de bovengenoemde maatregelen uit het Toekomstverbond aanvaardbaar geacht en zal bij de toekomstige realisatie van de AMS verdwijnen. Deelrapport 17 van het Project MER is daar in zijn eindevaluatie over de milieueffecten van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp heel duidelijk over (p. 568-569):

Leefbaarheidsdisciplines

Voor de discipline lucht zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Een aantal



negatieve luchteffecten die voorkwamen in de scenario's met het basisalternatief zijn in voldoende mate weggewerkt in de geoptimaliseerde voorkeursontwerpscenario's OW 5-0-0_opt en OW 5-0-6_opt (zonder ambitieuze modal split):

- Op Linkeroever rond de Blancefloerlaan en de Halewijnlaan (zie maatregelen mobiliteit)
- Aan de zuidzijde van de Oosterweelknoop (t.o.v. Linkeroever, Eilandje en Noordkasteelsite) (dankzij compactering en afscherming Oosterweelknoop)
- Langs de noordelijke R1 t.h.v. wijk Ten Eekhovewijk (vnl. dankzij afscherming en deels overkappen van de verbindingsweg tussen Schijnpoortknoop en Bisschoppenhoflaan)
- In de Damwijk, de Slachthuissite en de zuidrand van Merksem t.g.v. de tunnelmond van de R1/zuidelijke kanaaltunnel (vooral dankzij de tunnelopening op de ZKT t.h.v. de spoorweg)
- Op de fietspaden t.h.v. de tunnelmonden (teveel overschrijdingen uurnorm NO2) (dankzij afscherming)

Voorts zijn, vooral dankzij de voorziene tunnelopening op de noordelijke kanaaltunnel, de negatieve effecten t.h.v. de wijk Lambrechtshoeken, die niet voorkwamen in het basisalternatief, maar wel in de oorspronkelijke voorkeursontwerpscenario's OW 5-0-0 en OW 5-0-6, als gevolg van de overkapping t.h.v. de Groenendaallaan, in voldoende mate weggewerkt.

Het negatief effect rond de Bisschoppenhoflaan (t.g.v. aanzuiging verkeer naar Schijnpoortknoop) blijft ook in scenario OW 5-0-0_opt bestaan. Dit effect wordt aanvaardbaar geacht omdat het niet kan vermeden worden zonder de positieve luchteffecten elders in Deurne en Merksem te hypothekeren.

De optimalisaties zorgen rond de tunnelopeningen binnen het toekomstig parkgebied bovenop de overkapte R1 voor bijkomende overschrijdingen van de uurnorm voor NO2. Intensieve recreatie in de directe omgeving (enkele tientallen meter) van de tunnelmonden moet vermeden worden.

In het scenario OW 5-6-6_ams50%_opt worden overal de positieve effecten versterkt en de negatieve effecten afgezwakt door de vooropgestelde ambitieuze modal split. Daarbij verdwijnt onder meer het negatief effect rond de Bisschoppenhoflaan.

De in het Toekomstverbond afgesproken maatregelen (in het bijzonder Havencluster 1, AMS50 en gedifferentieerde tol) zijn dus, in tegenstelling tot wat het EKG advies stelt, niet noodzakelijk om het geoptimaliseerde voorkeursontwerp, voorwerp van deze aanvraag, vergunbaar te maken. De ambitieuze modal split versterkt enkel de reeds positieve effecten en zwakt de resterende maar nu reeds aanvaardbare negatieve effecten verder af.

Dit komt omdat de ontwerpers in overleg met de MER deskundigen ten aanzien van de basisvariant 1-0-0 zodanige milderende maatregelen en aanbevelingen inzake luchtkwaliteit in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp hebben geïntegreerd (vb. hogere schermen; de zogenaamde "gaten" op de noordelijke en vooral zuidelijke kanaaltunnel) dat dit ontwerp,

voorwerp van de aanvraag, aan de luchtkwaliteitsnormen voldoet ook zonder (en in afwachting van) de implementatie van de maatregelen uit het Toekomstverbond via het flankerend beleid.

Eén en ander verklaart ook waarom onder meer de AMS in het project MER louter als “bijkomende aanbeveling” is opgenomen en niet als verplichte milderende maatregel. Dit blijkt uit onderstaande tabel uit het project MER.

Tabel 17-116: Doorvertaling aanbevelingen uit milieubeoordeling basisontwerp en alternatieven (deelrapporten 7 tot 15) in voorkeursontwerp of –scenario's na optimalisatie

Discipline	Fase	Aanbevelingen uit basisontwerp en alternatieven	Doorwerking in voorkeursontwerp na optimalisatie	Resteffect / bijkomende aanbevelingen
Mens – mobiliteit	Exploitatie	Snelheidsvermindering op volledige R1 (incl. OWV) b.v. tot 80 km/u Voldoende lange opstelstroken en weefzones t.h.v. Noordkasteelbruggen Fietstunnel Scheldetunnel verbreden van 4m naar 6m (stuuringsmechanisme met zo evenwichtig mogelijke verdeling Scheldekruisend verkeer) (realisatie andere onderdelen Toekomstverbond) (hermarkering aansluitingen E313 op R1)	Snelheidsvermindering opgenomen in scenario's voorkeursontwerp Ontwerp voorziet dat verkeer omrijdt via Kastelweg als de bruggen gesloten zijn Fietstunnel Scheldetunnel verbreed van 4m naar 6m in ontwerp Gedifferentieerde tol voorzien in tunnels (exacte tarieven te bepalen bij ingebruikname OWV) (geen deel van Oosterweelproject) (buiten projectgebied)	Resteffect ok Resteffect ok Resteffect ok Resteffect ok (modal shift op verkeersvraag af te stemmen op gereduceerde wegcapaciteit) (aanbeveling blijft geldig, en is zelfs een noodzakelijke flankerende voorwaarde))
	Aanleg	Vermijden werfverkeer door woonzones	Maatregel zal opgelegd worden in bestek voor	Aanbeveling blijft geldig

Aan het aanvraagdossier is een afzonderlijk document toegevoegd waarin is aangegeven hoe de milderende maatregelen en aanbevelingen doorwerken in de omgevingsvergunningsaanvraag. Waar wordt aangegeven dat dit doorvertaling heeft gevonden in het ontwerp, doorvertaling zal vinden in de bestekken voor de aannemer of het onderwerp vormt van monitoring, heeft Lantis zich – door dit expliciet toe te voegen aan de vergunningsaanvraag - ertoe verbonden dit ook daadwerkelijk als dusdanig te realiseren, resp. op te nemen en/of te monitoren.

Wat betreft het flankerend beleid kan verwezen worden naar de beslissing dienaangaande die van de Vlaamse regering wordt verwacht uiterlijk bij de beslissing over voorliggende vergunningsaanvraag. De Vlaamse regering zal daarbij de flankerende beleidsmaatregelen en optimalisaties die niet tot de omgevingsvergunningsaanvraag behoren beschrijven en de eventuele meerkost ervan nagaan. Daarbij zal zij een timing voor implementatie vooropstellen en de administraties of instanties aanwijzen die zij met de uitvoering zal belasten. Voor een aantal maatregelen inzake flankerend beleid geldt dat een implementatie maar mogelijk is tegen de ingebruikname van de infrastructuur. Zo is dit het geval voor de snelheidsverlaging op de R1 en de toekomstige autosnelwegen en voor de gedifferentieerde tolsturing. Ook wat de realisatie van Havencluster 1 van het Toekomstverbond betreft, zal de Vlaamse regering een beslissing nemen in het kader van het flankerend beleid.

Los van voorgaande inhoudelijke bemerkingen wensen wij vanuit juridisch oogpunt ook te wijzen op het feit dat het bepalen en de implementatie van het flankerend beleid buiten de bevoegdheid van Lantis valt dat gebonden is aan zijn decretale opdracht.

Deze implementatie van het flankerend beleid kan derhalve niet geldig als voorwaarde bij de vergunning worden opgelegd. Vergunningsvoorwaarden kunnen maar wettig opgelegd worden indien zij kunnen verwezenlijkt worden door enig toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant (art. 74 OVD).

In dezelfde zin wensen wij ook te wijzen op het feit dat een adviserende instantie een gunstig advies niet afhankelijk kan maken van de implementatie van “randvoorwaarden en milderende maatregelen” of van “uitgangspunten” of “aanbevelingen” die geen deel uitmaken van de te beoordelen vergunningsaanvraag doch enkel via een flankerend beleid kunnen worden gerealiseerd wat niet tot de bevoegdheid van de aanvrager behoort. De garanties voor de

aanvaardbaarheid van de hinder van het project voor de specifieke discipline waarin de adviesinstantie adviseert, zijn gelegen in het goedgekeurde project-MER dat door onafhankelijke merdeskundigen is opgesteld en bij de opmaak waarvan de adviesinstanties zeer nauw betrokken zijn.

De in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp opgenomen milderende maatregelen volstaan dan ook om de milieueffecten van het project tot een aanvaardbaar niveau te reduceren. Het opleggen van vergunningsvoorwaarden ter zake is dan ook zowel ondoelmatig als juridisch niet correct.”

De voorwaarde betreffende het flankerend beleid kan niet als voorwaarde in de vergunning worden overgenomen. Deze voorwaarde voldoet niet aan artikel 74, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet, doordat deze voorwaarde niet kan verwezenlijkt worden door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant.

In dit kader nam de Vlaamse Regering op 9 oktober 2020 een besluit betreffende het flankerend beleid.

Schouwen zijn het meest relevant ter hoogte van de uitgaande verkeersstromen uit de tunnelmonden en de ventilatieopeningen in de tunneldaken. Vandaar wordt de voorgestelde voorwaarde als volgt gespecificeerd:

“De ventilatieschouwen ter hoogte van alle ventilatieopeningen in de tunneldaken en de tunnelmonden voor uitgaande verkeersstromen hebben een gemiddeld afzuigpercentage op jaarbasis van minstens 65% van de emissies.”

De voorwaarde m.b.t. monitoring wordt opgenomen als bijzondere voorwaarde in de vergunning.

De Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie

Het advies van 13 oktober 2020 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 13 oktober 2020 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- de adviezen zijn gelezen;
- men verwijst naar de nota 'argumentatienota GOVC ova owv_samengesteld', die op 6 oktober 2020 door de aanvrager op het Omgevingsloket werd geplaatst;
- men geeft een toelichting aan de hand van de presentatie 'OWVA-SVG-LAN-PRS-0006-20201013 Toelichting GOVC OVA OWV', waarin wordt ingegaan op de in de adviezen voorgestelde voorwaarden en de geformuleerde bezwaren; deze presentatie zal op het Omgevingsloket worden geplaatst;
- er is veel overleg gepleegd met de verschillende adviesinstanties; er is een constructieve samenwerking opgezet;
- op 6 oktober 2020 werd een wijzigingsverzoek ingediend, waarbij op twee locaties wijzigingen aan het ontwerp werden doorgevoerd:
 - o ter hoogte van de Oosterweelknoop naar aanleiding van het advies van nv Infrabel;
 - o ter hoogte van het sportpaleis naar aanleiding van het bezwaar van de nv. Antwerps Sportpaleis
- Infrabel had een aantal elementen in haar advies opgenomen, die bij nazicht terecht bleken; naar aanleiding hiervan is de aanvraag ter hoogte van de Oosterweelknoop aangepast;
 - o de nodige ruimte tussen de spoorlijn en de rand van de weg wordt nu gerespecteerd;
 - o de bestaande situatie van de barriers wordt behouden en werd terug ingetekend op de plannen;
 - o de ontsluiting van het aangrenzende bedrijf Deutz was per ongeluk van het plan verdwenen en werd toegevoegd;
 - o de aansluitingsweg van de Oosterweelsteenweg op de Boerinnestraat is iets verlegd om voldoende afstand te voorzien voor de vereiste seininstallatie; de ligging van de spoorlijn werd wat bijgesteld om de afstand tot de spoorwissel te garanderen;
- het Antwerps Sportpaleis haalde in haar bezwaarschrift een terecht punt aan met betrekking tot de mindervalidenhelling en de trapconstructie, die onbedoeld een obstakel vormden voor de ontsluiting van de Lotto Arena; het is nooit de bedoeling geweest om de werking van het Sportpaleis te hinderen, wel integendeel; door de aanpassing van de helling en trapconstructie is nu voldoende ruimte voorzien om alle vrachtwagen-bewegingen toe te laten; alle poorten zijn bereikbaar; de door het Sportpaleis gevraagde aanpassing van de bomen bleek niet nodig te zijn;
- de beide planwijzigingen voldoen aan artikel 30 van het Omgevingsvergunningen-decreet, in die zin dat geen nieuw openbaar onderzoek vereist is;
- de voorwaarden uit de adviezen, die men onhaalbaar achtte, zijn afgestemd met de adviesverlenende instanties; naar aanleiding daarvan zijn de betreffende adviezen aangepast;
- voor de resterende punten uit de voorwaarden, die men aangepast wenst te zien, wordt de presentatie doorgenomen;
- er werden slechts 42 bezwaarschriften ontvangen, waarvan sommige collectief; dit in vergelijking met een 10.000-tal bezwaren destijds voor de Lange Wapper; er is de voorbije 10 jaar met succes gewerkt aan een maatschappelijk draagvlak; men verwijst naar de neergelegde nota die een uitgebreide evaluatie van de bezwaren bevat;
- de ambitieuze modal shift (AMS) is geen noodzaak om de lucht- en geluidskwaliteitsnormen te behalen, daarom betreft het een aanbeveling in het project-

MER; in bepaalde zones, zoals het noordelijk deel van de R1, is er zonder AMS onvoldoende capaciteit; AMS is het doel van het Toekomstverbond; het is niet de bedoeling van de Oosterweelverbinding om alle mobiliteitsproblemen op te lossen, wel om de bereikbaarheid te verhogen; de winsten van de Oosterweelverbinding zijn al aanzienlijk op dit vlak, maar met AMS kunnen een aantal bijkomende tekortkomingen opgelost worden; AMS betreft louter een aanbeveling;

- met betrekking tot de vraag van de provincie Antwerpen om het fietspad op de kap Hof Ter Lo te laten doorlopen: het voorliggende project omvat ook een deel van de leefbaarheidsprojecten; zo wordt de kap Hof ter Lo nu al gerealiseerd; deze kap ligt aanzienlijk hoger dan de omgeving (circa 10 m en circa 5 m aan de zijde van de stad); het is niet de bedoeling van het voorliggende Oosterweelverbindingsproject om alle leefbaarheidsprojecten te realiseren; er gaan hieromtrent nog andere projectaanvragen volgen, mogelijk ook een aansluiting; het gaat over de lichtgroene strook links van de kap op het plan; hier wordt teruggegaan naar de bestaande toestand; deze grond is eigendom van een bedrijf; dit zou de bedrijfsvoering van het bedrijf in het gedrang brengen;
- in het project-MER worden schouwen en afzuigingen aanbevolen; het betreft geen milderende maatregel; dit is niet strikt noodzakelijk om de normen qua luchtkwaliteit te halen; in het project-MER werd reeds onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende afzuigpercentages; de aanbevelingen zijn opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag; het RUP vraagt ook een inspanning hieromtrent; men streeft naar 65% afzuiging of een maximale afzuiging; men zal de evolutie van de techniek nog moeten afwachten; deze maatregel en het afzuigingspercentage van 65% wordt opgenomen in de voorwaarden, die dan ook zullen gerespecteerd worden.

BEOORDELING

Wijziging van de aanvraag

Naar aanleiding van de uitgebrachte adviezen en ingediende bezwaren werd het ontwerp op twee locaties aangepast.

De wijzigingen volgen uit respectievelijk een advies en een standpunt / opmerking / bezwaar ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Het betreft:

- omgeving Oosterweelknoop: naar aanleiding van het advies uitgebracht door Infrabel op 10 juli 2020;
- omgeving Sportpaleis: naar aanleiding van het bezwaar ingediend door Antwerps Sportpaleis nv.

De ontwerpwijzigingen hebben geresulteerd in een aanpassing van een beperkt aantal plannen, die bijkomend op 6 oktober 2020 via het Omgevingsloket werden bezorgd.

Wijziging omgeving Oosterweelknoop

De wijziging naar aanleiding van het advies uitgebracht door Infrabel betreft meer bepaald:

- het respecteren van de afstand tussen de spoorlijn en de rand van de weg Kastelweg / verlegde Scheldelaan (overeenkomstig de bestaande toestand);
- de toegang tot het bedrijf Deutz (overeenkomstig de bestaande toestand);
- de verplaatsing van de spoorlijn tussen kruispunt Oosterweelsteenweg x Scheldelaan en spoorwissel spoorbundel Amerika-Zuid + verplaatsing aansluiting Oosterweelsteenweg x Boerinnestraat in functie van de seininstallatie ter hoogte van aansluiting Oosterweelsteenweg x Boerinnestraat.

Daarbij werden volgende gewijzigde plannen toegevoegd:

- BA_inplanting_LN_08_maaiveld-20200928

- BA_wegen_P_N_08_maaiveld-20200928
- BA_wegen_T_N_08_T12-20200928

Naar aanleiding van deze ontwerpaanpassing heeft Infrabel op 2 oktober 2020 een gewijzigd voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht. De gestelde voorwaarden zullen worden opgenomen in deze vergunning.

Wijziging omgeving Sportpaleis

Naar aanleiding van het bezwaar ingediend door Antwerps Sportpaleis nv, werd een oplossing uitgewerkt voor de terecht aangehaalde problemen met betrekking tot de logistieke ontsluiting van Sportpaleis en Lotto Arena. Meer in detail zou de poort in de zuidwestelijke gevel van Lotto Arena die toegang geeft tot Lotto Arena niet meer toegankelijk zijn voor vrachtwagens door de inrichting van een mindervalidehelling en trapconstructie ter plaatse en zouden een aantal bomen in de weg staan voor het erfonsluitend vrachtverkeer.

Een ontwerpmatige aanpassing van het ontwerp werd doorgevoerd om de ontsluiting van Sportpaleis en Lotto Arena te garanderen. De helling en trapconstructie ter hoogte van de poort in de zuidwestelijke gevel van Lotto Arena werd als een compactere constructie met dezelfde functionaliteit uitgewerkt. Het ontwerp werd opnieuw getest op basis van de draaicirkels voor vrachtwagens en de uit te voeren bewegingen in functie van de ontsluiting van zowel Sportpaleis als Lotto Arena. Hieruit bleek dat geen bijkomende aanpassingen noodzakelijk zijn en er geen bomen in de weg staan.

Daarbij werden volgende gewijzigde plannen toegevoegd:

- BA_inplanting_L_N_13_maaiveld-20200928
- BA_wegen_P_N_13_maaiveld-20200928
- BA_wegen_T_N_13_T39-20200928

Conclusie wijzigingen

Deze wijzigingen aan de vergunningsaanvraag brengen geen schending van rechten van derden met zich mee. Overeenkomstig artikel 30 van het Omgevingsvergunningendecreet dient derhalve geen nieuw openbaar onderzoek te worden georganiseerd en geen nieuw advies ingewonnen te worden.

Natuurtoets

Het project voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft door zijn omvang een grote impact op de gehele omgeving, zowel tijdens als na de werken. Onvermijdelijk zullen er in de verschillende deelzones – met het oog op de werken of de aanleg van de (tijdelijke) infrastructuur – vegetatiewijzigingen of ecotoopinname optreden. De aanvraag gaat, samen met de uitbouw van een betere verkeersinfrastructuur, ook gepaard met een hele reeks van vergunningsplichtige ingrepen gericht op de realisatie van een betere natuurinfrastructuur.

Het project is gesitueerd nabij en gedeeltelijk in het VEN-gebied 'Slikken en Schorren langs de Schelde' (304) en 'De Blokkersdijk' (340). In het project-MER werd dan ook een VEN-toets (Verscherpte Natuurtoets) opgenomen zoals voorzien in het Natuurdecreet (Project-MER Oosterweelverbinding, deelrapport 17 - bijlage 'Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets voorkeursontwerp', p. 126-135).

Het project is gesitueerd nabij en ter hoogte van het Vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en de Blokkersdijk' (BE2300222) en 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde' (BE2301336) en nabij het Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006). In het project-MER werd dan ook een Passende beoordeling opgenomen zoals

voorzien in het Natuurdecreet (Project-MER Oosterweelverbinding, deelrapport 17 - bijlage 'Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets voorkeursontwerp', p. 8-125).

De aanvraag omvat vegetatiewijzigingen en wijzigingen van kleine landschapselementen. Deze zijn deels vergunningsplichtig, deels verboden te wijzigen (gezien de ligging in VEN-gebied of gezien het een vegetatie betreft met een verbod tot wijziging) waardoor het verkrijgen van een ontheffing of afwijking noodzakelijk is.

Concreet betreft het onder meer het (al dan niet tijdelijk) wijzigen van bepaalde graslanden, ruigtes, struwelen, bos, rietland, waterpartijen, slikken en schorren, bomenrijen, laanbeplantingen, bermen, dijken, grachten en waterlopen.

Voor de realisatie van de nieuwe Oosterweelverbinding is ontbossing noodzakelijk voor de inrichting van werfzones, de aanleg van de nieuwe infrastructuur, aansluiting op het onderliggende wegennet en de landschappelijke inpassing in de omgeving.

De voorgestelde ontbossingen omvatten zowel het rooien van hoogstammige bomen, als het verwijderen van struiken en onderbeplanting in zones die beschouwd worden als bos overeenkomstig artikel 3 van het Bosdecreet. Om een gelijkwaardig bosareaal te behouden in Vlaanderen geldt er een compensatieplicht voor de houder van de vergunning tot ontbossing. Er werd een volledig ingevuld en ondertekend boscompensatieformulier bij de aanvraag van de omgevingsvergunning gevoegd. Compenserende bebossing wordt deels voorzien binnen het projectgebied, en uitgevoerd binnen de 2 jaar volgend op het beëindigen van de noodzakelijke werkzaamheden op de plaats waar de compenserende bebossing is voorzien. Compenserende bebossing buiten de vergunningsgrens wordt uitgevoerd binnen de 2 jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning.

Het project biedt ook grote opportuniteiten om voor de natuur niet optimale situaties te verbeteren. Het ontwerp voorziet dat in het gebied natuurverbindingen kunnen worden uitgebouwd en verbeterd.

Het project voorziet in de ontwikkeling van natuurwaarden op de volgende locaties:

- Linkeroever: een nieuw buitendijks slikken- en schorregebied, het broekbos aan Sint-Annabos, de verbinding tussen Sint-Annabos en Het Rot / Middenvijver, ecologische corridors tussen de verschillende gebieden en verschillende vegetatietypes;
- Oosterweelknoop: creatie van een landschapspark met aangepaste waterhuishouding i.f.v. de ontwikkeling van moeraszones en watergebonden biotopen, schrale graslanden voor fauna, behoud van de natuurwaarden rond het Noordkasteel, migratiecorridors voor fauna, verschillende vegetatietypes;
- R1 Noord: groene zone tussen snelweg en spoorweg, brede parkstructuur aan de oostzijde ruimte voor water en bos, verschillende vegetatietypes;
- R1 Oost: blauwe-groene corridor van de Schijn, bermenlandschap met ruimte voor water en bos, verschillende vegetatietypes, zone Lobroekdok met blauwe aansluitingen naar de Schelde en dokken toe.

Deze ingrepen worden in de aanvraag in detail toegelicht in de Toelichtingsnota Natuuraspecten.

De effecten op de diverse aanwezige natuurwaarden worden behandeld in het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), dat met betrekking tot deze aanvraag op 16 juli 2020 een voorwaardelijk gunstig advies heeft uitgebracht. Deze aspecten worden hierin als volgt besproken:

"Bespreking algemene natuurtoets (artikel 16 natuurdecreet)"

a. Algemeen

Voorafgaand aan de huidige procedure omgevingsvergunning werden 2 plan-mer's met navolgend ruimtelijk uitvoeringsplan en een project-mer opgemaakt (zie bovenstaande). In deze milieueffectenrapporten wordt uitvoerig ingegaan op de effecten in relatie tot biodiversiteit. Bij het aanduiden van werfzones (o.a. vanuit het plan-mer) werd getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande restruimtes om zo de meest kwetsbare groengebieden te vrijwaren. Uit het plan-mer dat werd opgemaakt in het kader van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging (2015) volgden een reeks milderende en flankerende maatregelen. Een deel van deze maatregelen werd voor zover ze ruimtelijk vertaalbaar waren, verankerd in het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging (2015). De andere maatregelen werden doorvertaald naar het projectniveau.

Voor biodiversiteit worden deze maatregelen samengevat op p. 246 t.e.m. p. 248 van het bij de omgevingsvergunningsaanvraag gevoegde document D2_OWV_MER_deelrapport1-6.

Het gaat o.a. om het aanleggen van werfzones volgens de ecologische principes na de werken, natuurtechnische heraanleg bermen, voorzien van passende sedimenttypes en hellinggraden, herstel rietmoeras, behoud ecologische corridors, vermijden van inbuizingen, voorzien van voldoende oeverzones en voldoende hoge overbruggingen voor faunapassage, voorzien van nieuwe geleidende beplantingen, maatregelen om aanrijding van fauna te voorkomen, ontsnipperende maatregelen, afstemmen van werken op het broedseizoen, lichtmaatregelen, maatregelen voor het tegengaan van opwerveling bij het terugplaatsen van specie en andere. Door het toepassen van deze maatregelen zoals voorzien op projectniveau wordt schade aan natuurwaarden vermeden, beperkt en/of hersteld.

In het navolgende project-mer (p. 22 van het bij de vergunning toegevoegde document D2_OWV_MER_deelrapport13) wordt aangestipt dat de ecologische inrichting en inpassing van de weginfrastructuur inherent deel uitmaakt van het project en derhalve wordt beoordeeld als deel van de geplande situatie.

De huidige aanvraag omgevingsvergunning geeft invulling aan het geoptimaliseerd voorkeursontwerp dat vorm kreeg tijdens de mer-procedure. In dat voorkeursontwerp zijn de maatregelen verder geïntegreerd. Het project-mer toont aan dat er, mits in acht nemen van de nodige milderende maatregelen, geen aanzienlijke effecten voor de discipline biodiversiteit zijn en dat in het (geoptimaliseerde) voorkeursontwerp reeds de nodige maatregelen zijn geïntegreerd om de schade aan de natuur te voorkomen te beperken en te herstellen.

Uit deelrapport 18 van het project-mer blijkt dat het voorkeursontwerp t.o.v. het basialternatief voor de verschillende effectgroepen (ecotoopwijziging, verstoring waterkwaliteit, geluidsverstoring, lichtverstoring, visuele verstoring, bodemverstoring, vernatting en verdroging, eutrofiëring/verzuring en versnippering/barrièrewerking) aangaande biodiversiteit beter of gelijkaardig scoort.

Dit voorkeursontwerp geeft invulling aan de vraag tot het beperken van het ruimtebeslag. In die zin geeft dit ontwerp (voor het aspect ruimtebeslag) ook invulling aan de bepalingen van artikel 16 van het natuurdecreet om schade aan de natuur te vermijden. Waar bv. in een eerder ontwerp nog tolpleinen werden voorzien op linkeroever (met bijhorend ruimtebeslag en N-emissies) wordt dat in het voorkeursontwerp weggelaten. De dijkwerken (getrapt profiel, keerwand) worden op rechteroever zodanig uitgevoerd dat er geen permanente inname van estuarien habitat ontstaat. De verknoping ter hoogte van de Noordkasteelvijver wordt opgeschoven waardoor een groter deel van de daar aanwezige plas kan worden gevrijwaard. Een deel van de autoweg wordt overkapt uitgevoerd vanaf het Albertkanaal tot ruim 200m voorbij de Groenendaallaan waardoor een nieuwe open ruimte wordt gecreëerd. Waar in het oorspronkelijk concept nog een laguneringsveld werd voorzien ter hoogte van het Sint-

Annabos wordt dit in het voorkeursontwerp niet voorzien. Verder wordt ook de Charles De Costerlaan gesupprimeerd waardoor de barrière-werking van deze laan, tussen het Sint-Annabos en de Middenvijver, vervalt.

b. Overzicht herstel- en milderende maatregelen

Elk van de eerder genoemde mer's formuleert milderende maatregelen en aanbevelingen om mogelijke aanzienlijke milieueffecten (en dus ook schade aan de natuur) te voorkomen of te reduceren tot een aanvaardbaar niveau. Voorliggende aanvraag geeft uitwerking aan de milderende en herstelmaatregelen door project geïntegreerde maatregelen.

In het bij de omgevingsvergunning gevoegde document 'Extra_tabel MM en aanbevelingen mer' wordt geduid hoe de resterende milderende maatregelen en aanbevelingen na optimalisatie van het voorkeursontwerp werden doorvertaald in de huidige vergunningsaanvraag. Voor het aspect biodiversiteit worden in de tabel met maatregelen volgende zaken (relevant in de context van de omgevingsvergunning) voorzien:

- Optimale aanleg Scheldedijk Rechteroever om een maximaal natuurherstel te garanderen waarbij het advies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek wordt gevolgd.*
- (Grotendeels) vrijwaren Sint-Annabos. Inrichting estuariene natuur in samenwerking met het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek.*
- Versterken groene ringstructuur door landschapsontwerp van het bermenlandschap.*
- Afscherming van de natuurgebieden op linkeroever door middel van een berm langs beide zijden van de tunnelmond. Afscherming Noordkasteel door een gedeeltelijke overkapping van de wegenisinfrastructuur.*
- Aangepaste verlichting i.f.v. het tegengaan van de verstoring van fauna (visuele afscherming weginfrastructuur t.h.v. natuurgebieden, maximaal gebruik van lage lichtmasten, t.h.v. Ch. De Costerlaan gedempte verlichting).*
- Elke 100m wordt een amfibietunnel voorzien dwars onder het aan te leggen fiets- en wandelpad ter hoogte van de Charles De Costerlaan.*
- Oordeelkundige keuze van boomsoorten bij de herinrichting van het Sint-Annabos.*

De volgende maatregelen zullen worden opgenomen in de bestekken voor de aannemers:

- Maatregelen in functie van vleermuizen en vogels (controle, fasering, voorzien van nestkasten). Als er vleermuizen aanwezig zijn moeten deze bomen later gekapt worden (half oktober – half november).*
- Preventief verjagen van fauna in de Schelde met ultrasoon geluid / specifiek geluid voorafgaand aan geluidsintensieve werken.*
- Afvissen noordwestelijk deel kleine vijver Noordkasteel of gefaseerd dempen met een bres naar de Noordkasteelvijver.*
- Afsluiten openingen in de dijk (tussen de rietvijver van het Noordkasteel en de zuidelijke plas) om de impact van trillingen op de zuidelijke overblijvende plas te beperken.*
- Het gebruik van de best beschikbare geluidsarme technieken*

Deels overlappend daarmee is ook het monitoringsplan belangrijk (opgenomen in deze aanvraag onder het bestand Extra_monitoringsplan) met als doel zowel tijdens als na de werken de vooropgestelde doelstellingen en milieukwaliteit en –effecten op te volgen en waar nodig de werken bij te sturen. Hierin zijn ook meer specifiek volgende aspecten voor biodiversiteit opgenomen:

- Monitoren van het goed functioneren Burchtse Weel en Nieuwe Middenvijver zodat deze gedurende de werken aan de Scheldetunnel hun rol als uitwijkgebied kunnen vervullen.*

- *Monitoring grondwaterstand en waterpeil (ter hoogte van SBZ-V Blokkersdijk en Noordkasteelvijver)*
- *Monitoring van vogelsoorten ter hoogte van Blokkersdijk*
- *Inventarisatie voorkomen beschermde plantensoorten en monitoring herstel en/of evolutie van vegetaties*
- *Controlemetingen geluidsbelasting Blokkersdijk, Middenvijver en het Vlietbos*
- *Monitoring vertroebeling Schelde*

Het noodzakelijke maatregelenpakket om natuurschade te beperken wordt ook nog in detail besproken in het document D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17. Het betreft onder meer:

- *p. 362 - Bij de uitwerking van het grondverzet wordt rekening gehouden met de randvoorwaarde dat tijdens het broedseizoen geen rechte zandwanden gecreëerd worden.*
- *p. 362 - Gronden besmet met Japanse Duizendknoop vergen extra aandacht bij grondverzet. Om verspreiding tegen te gaan, dienen alle gronden die verzet worden en besmet zijn met wortelstokken van de Japanse duizendknoop gereinigd te worden. Dit gebeurt in hoofdzaak door het zeven van besmette gronden. De verdere werkwijze wordt beschreven in eerder genoemd document.*
- *Het volledige hoofdstuk 17.10.8 Bos- en natuurcompensatie met randvoorwaarden naar kappingen, afschermen van te behouden bomen, randvoorwaarden naar herinrichting/herbebossing, soortenlijst voor aanplantingen Linkeroever (zaaimengsels en plantsoen), voorwaarden naar natuurherstel en andere.*
- *Alle milderende maatregelen zoals voorzien in 17.10.9.2 van dit document (onder andere een geregeld beheer in functie van de Burchtse Weel in functie van het behouden van de waarde als rusten foerageergebied voor vogels, maatregelen in relatie tot het broedseizoen en vleermuizen, maatregelen om de recreatiedruk ter hoogte van het Rot tegen te gaan, maatregelen aangaande lichtvervuiling, afschermingsmaatregelen tegen eutrofiëring,...)*

Deze noodzakelijke maatregelen worden ook verder besproken, aangetoond en voorzien in de aanvraag: o.a. in de verantwoordingsnota (cfr. Punt 15. Grondverzet, 15.1.4 Ecologische randvoorwaarden, 15.1.5 Ontgravingstechniek), in de Toelichtingsnota Natuuraspecten met bijhorende figuren (cfr. Punten 2.4 Habitatontwikkeling binnen de vergunningsgrens, 7.3 bosbalans, 8. Natuurbalans), op de plannen BA_inplanting_LN_01_maaiveld-20200527 t.e.m. BA_inplanting_LN_17_maaiveld-20200527 alsook VW_BWK_N_01 t.e.m. VW_BWK_N_04, alsook de documenten B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen intern_BAM_20200527, B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen extern_overige derden_20200527, B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen extern_NP_20200527 met bijhorende plannen: VW_vegetatie_bos_B_01-20200527 t.e.m. VW_vegetatie_bos_B_04-20200527, BA_inplanting_LB_01_maaiveld t.e.m. BA_inplanting_LB_17_maaiveld.

Het Agentschap voor Natuur en Bos is van oordeel dat: rekening houdend met bovenstaande bespreking, het gelopen traject van planvorming en projectkeuzes, alle project geïntegreerde maatregelen, het monitoringsplan, de maatregelen uit de toelichtingsnota Natuuraspecten, de milderende maatregelen (en aanbevelingen) er geen vermijdbare natuurschade zal ontstaan ten gevolge van voorliggend project.

De aanvraag bevat ook voldoende garanties en voorwaarden naar herinrichting/herbebossing (zoals ecologisch standplaatsgeschikte soortenlijsten voor aanplanting en zaaimengsels, abiotisch randvoorwaarden naar materiaalkeuze, aangepaste profielen, bodemtypes en ontworpen waterhuishouding), milderende maatregelen ter beperking van verstoring,

lichtvervuiling, eutrofiëring en verdroging van omliggende gebieden en maatregelen naar beschermde soorten.

Bespreking passende beoordeling

Voorafgaand aan de huidig aangevraagde omgevingsvergunning werd door de initiatiefnemer voor voorliggend voorkeursontwerp een passende beoordeling opgemaakt. Dit gezien de nabijheid van of interferentie met het vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en de Blokkersdijk', het habitatrictlijngebied 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en het vogelrichtlijngebied 'Schorren en Polders van de Beneden-Schelde'.

Het Agentschap voor Natuur en Bos verklaarde zich reeds akkoord met de conclusies in de passende beoordeling in het kader van de project-mer. Het agentschap concludeerde dat de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van eerder genoemde speciale beschermingszones.

Deze passende beoordeling werd toegevoegd bij de huidige aanvraag tot omgevingsvergunning (het document 'B2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5'). In dit document wordt geduid dat er geen definitieve inname is voorzien van terrein dat onder de bescherming van de Vogel- en habitatrictlijn valt. De globale uitvoeringstermijn van de werken wordt ingeschat op 10 jaar. De doorlooptijd van de werkzaamheden aan de Scheldetunnel (baggerwerken, aanleg tunnel en opvullen zinksleuf) wordt ingeschat op 2 à 3 jaar. De uitvoeringsduur voor de aanleg van de Scheldetunnel wordt echter zo beperkt mogelijk gehouden vermits dient vermeden te worden dat de uitgebaggerde sleuf voor het plaatsen van de tunnelelementen door tijwerking terug dichtslibt.

De effecten die spelen in relatie tot de genoemde speciale beschermingszones worden uitvoerig besproken in de passende beoordeling. Het betreft op grote lijnen: effecten op het vlak van ruimtebeslag, vertroebeling van oppervlaktewater, verstoring, verdroging/vernatting, verontreiniging en eutrofiëring en verzuring.

Om de versturende impact (t.a.v. avifauna) tijdens de werken te mitigeren werden in het verleden al de Burchtse Weel en het Rot als tijdelijke uitwijkplaats ingericht. Bovendien zal na realisatie van de werken ca. 12ha estuarien habitat en 6ha bos worden bij gecreëerd.

De overige effectgroepen worden ondervangen door het voorzien van een uitgebreid maatregelenpakket (onder de titel 3.2 Milderende maatregelen van pagina 120 tot en met p. 124 van de passende beoordeling toegevoegd bij de aanvraag omgevingsvergunning als document B2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5). De monitoring, zoals voorzien in ditzelfde document, toegelicht onder "3.3 Monitoring" en in detail toegelicht in het document "Extra_monitoringsplan", dient te worden uitgevoerd.

Bespreking verscherpte natuurtoets

Voorafgaand aan de huidig aangevraagde omgevingsvergunning werd door de initiatiefnemer voor voorliggend voorkeursontwerp een verscherpte natuurtoets opgemaakt. Dit gezien de nabijheid van of interferentie met het VEN-gebied 'Blokkersdijk' en het VEN-gebied 'Slikken en schorren langsheen de Schelde'. Samen met de bespreking in het punt "Inname en vegetatiewijzigingen in VEN" (en de passende beoordeling en punt "Inname en vegetatiewijzigingen in SBZ" voor gedeelte dat overlapt met SBZ) en de bespreking in de Toelichtingsnota Natuuraspecten geeft dit een volledig beeld van de werken in het VEN.

In de verscherpte natuurtoets wordt geduid dat de tijdelijke inname op linkeroever is ondervangen door de aanduiding (en inrichting) van de Burchtse Weel als VEN-gebied. Bovendien zal na de werken het gebied worden opgewaardeerd. In die zin is de schade

herstelbaar. Op rechteroever wordt de tijdelijke inname buitendijks eveneens hersteld. Aan de rand van het VEN (binnendijks) is er een beperkte inname door infrastructuur zonder verlies aan natuurwaarde, rekening houdende met de vaststelling dat de schade maximaal wordt hersteld binnen het project en doordat lokaal de infrastructuur maximaal wordt geïntegreerd waardoor deze in een ecologisch beheer kan worden ingeschakeld. Ook de overige innames die worden besproken in de verscherpte natuurtoets zijn verwaarloosbaar/randeffecten in verhouding tot de natuurwinsten die worden gecreëerd.

Gelet op het beoogde herstel/inrichting en natuurontwikkeling in VEN en de natuurwinst die dit genereert, concludeert het Agentschap voor Natuur en Bos dat geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuurwaarden in het VEN wordt toegebracht ten gevolge van de directe effecten van voorliggend project.

De indirecte effecten worden uitvoerig besproken in de passende beoordeling (voor die zones waar SBZ overlapt met VEN-gebied) en in de verscherpte natuurtoets. Bij de lozing van water afkomstig van de polderconstructie is de effluentleiding ontworpen als een gesloten leiding die loost op het laatste stuk van de verlegde Tophatgracht en zo dicht mogelijk bij het pompstation aan de Schelde. Het afstromend wegeniswater watert af naar de nodige bufferbekkens met bijhorende KWS-afscheiding, zand- en slibvang en ADR-bekken. In het verleden werden de Burchtse Weel en het Rot ingericht om de tijdelijke verstoring (tijdens de werken) van avifauna in de beide VEN-gebieden te ondervangen. Ook hier wordt in die zin geen onherstelbare schade veroorzaakt. Er worden maatregelen voorzien om het geluidsklimaat ter hoogte van de betreffende gebieden niet verder te verslechteren. Uit het grondwatermodel blijkt dat geen relevante verdrogingseffecten zullen ontstaan. Op basis van de gegevens in de verscherpte natuurtoets ontstaat ook op het vlak van verzuring en eutrofiëring door N-depositie geen relevante impact op VEN-gebied. Het project voorziet na afloop ook een versterking van de connectiviteit tussen de verschillende kwetsbare gebieden.

Hiermee rekening houdend en rekening houdend met alle (milderende, projectgeïntegreerde en andere) maatregelen tot natuurherstel en maatregelen tot het vermijden van natuurschade de welke worden vooropgesteld in het volledige project, is het Agentschap voor Natuur en Bos van oordeel dat geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuurwaarden in het VEN wordt toegebracht ten gevolge van de indirecte effecten van voorliggend project.

Conclusie

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

Bespreking ontbossing, bosbalans en boscompensatievoorstel

De aanvraag omvat een ontbossing. Deze is door de initiatiefnemer uitvoerig omschreven in de verantwoordingsnota (cfr. punt 7.1.2., 7.2.2 en 7.3.2), in de toelichtingsnota natuuraspecten met bijhorende figuren (cfr. Punten 2.4 Habitatontwikkeling binnen de vergunningsgrens, 7 Ontbossing – bebossing en vellen en aanplanten van hoogstammige bomen, 8. Natuurbalans), in de project-mer punt 17.10.1 Ecotoopwijziging, 17.10.8 Bos- en natuurcompensatie en op de plannen VW_vegetatie_bos_B_01-20200527 t.e.m. VW_vegetatie_bos_B_04-20200527, BA_inplanting_LB_01_maaiveld t.e.m. BA_inplanting_LB_17_maaiveld, BA_inplanting_LN_01_maaiveld-20200527 t.e.m. BA_inplanting_LN_17_maaiveld-20200527 alsook VW_BWK_N_01 t.e.m. VW_BWK_N_04, de documenten B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen intern_BAM_20200527, B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen extern_overige_derden_20200527 en B23_Ontbossing_OWV-bebossingsdossiers percelen extern_NP_20200527.

De te ontbossen zones bestaan uit populieraanplant, jonge loofhoutaanplant, naaldbout, eikenbos en struweelopslag.

Het voorliggende project bevat belangrijke maatregelen waardoor de ontbossing (in vergelijking met het basisalternatief cfr. de project-mer) tot een minimum beperkt is. In het voorkeursontwerp is t.o.v. het basisalternatief het totale ruimtebeslag afgenomen en hierdoor is ook de noodzakelijke te ontbossen oppervlakte afgenomen (vb. geen tolpleinen, compacter ontwerp ter hoogte van de Noordkasteel en vooral geen laguneringsveld ter hoogte van het Sint-Annabos). Het gedeeltelijk behoud van het Sint Annabos en de aanleg van buitendijks bos en moerasbos zorgen dat de natuurwaarde lokaal behouden kan blijven en er een toename is van natuurwaarden (door een hogere diversiteit in de boshabitats na inrichting). Aanvullend bevat het ontwerp ook boszones binnen het parklandschap van R1 en Oosterweelknoop waardoor het verlies deels ter plaatse wordt hersteld.

Binnen het projectgebied dient 58,96ha ontbost te worden, waarvan 33,18 ha ter hoogte van Linkeroever (Sint-Annabos), 5,73 ha ter hoogte van rechteroever (Noordkasteel Oosterweelknoop) en 20,04 ha ter hoogte van de R1 Noord en Oost. Met toepassing van de geldende boscompensatiefactoren voor de resp. te ontbossen terreinen, bedraagt de totale boscompensatie voor voorliggend project 78,12 ha.

Naast ontbossing zal ook bosontwikkeling worden voorzien binnen het projectgebied (zoals het buitendijks bos en moerasbos op linkeroever en het parklandschap met boszones ter hoogte van Oosterweelknoop en R1). Dit maakt dat een deel (32,4011 ha) van de totale boscompensatie zal gerealiseerd worden binnen het projectgebied (aangeduid op plannen BA_inplanting_LN_01_maaiveld-20200527 t.e.m. BA_inplanting_LN_17_maaiveld-20200527), meer bepaald 20,51 ha op Linkeroever, 2,40 ha ter hoogte van Oosterweelknoop en 9,49 ha R1 Oost en Noord.

Hierbij wordt aandacht gegeven aan de functionele, ecologische en landschappelijke inpasbaarheid en standplaatskenmerken/abiotische condities. Er wordt gewerkt met geschikte streekeigen en standplaatsgeschikte struiken en bomen en deels met spontane ontwikkeling om een maximaal bos- en natuurherstel te kunnen realiseren.

De overige oppervlakte compenserende bebossing zal door derden uitgevoerd worden, buiten het projectgebied.

Na onderzoek van het compensatievoorstel overwoog het Agentschap voor Natuur en Bos een aanpassing aan dit voorstel (zie bijgevoegd schrijven). Op 26/06/2020 heeft de aanvrager naar aanleiding van dit schrijven bijkomende dossierstukken, duiding en aanpassing van de oppervlakte overgemaakt.

Bijgevolg kan het Agentschap voor Natuur en Bos een definitieve beslissing aangaande dit compensatievoorstel nemen. Hierbij worden volgende compenserende bebossingen in aanmerking genomen:

- De compenserende bebossing binnen het projectgebied, dit als voorgesteld op de plannen in aanvraagdossier (verminderd met 0,1290ha, als aangeduid in ons schrijven van 12 juni 2020, met ref. 20-209099), dit over een totale oppervlakte van 32,3981 ha, welke zal uitgevoerd worden door de aanvrager van de vergunning.*
- De compenserende bebossing op het perceel te ALKEN 1 AFD 10148/00_000 over een oppervlakte van 0,9336ha door een derde(n), met name Louis Berden, Pleinstraat 120, 3570 Alken.*
- De compenserende bebossing op het perceel te GEEL 2 AFD C0081/00C002 over een oppervlakte van 1,1ha door een derde(n), met name Vlaamse Landmaatschappij, Koning Albert II-laan 15, 1210 Brussel.*
- De compenserende bebossing op het perceel te HULDENBERG 1 AFD/HULDENBERG/A0301/00V000 over een oppervlakte van 1,5655 ha door een derde(n), met name Angélique de Limburg Stirum, Kasteelpark 4, 3040 Huldenberg.*

- De compenserende bebossing op de percelen te HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0072/00H000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0072/00K000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0072/00C000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0072/00E000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0089/00_000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0094/00W000, HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0087/00C000 en te HULDENBERG 2 AFD/LOONBEEK/ A0093/00C000 over een oppervlakte van 2,35 ha door een derde(n), met name Wilfried De Wit, Spitsberg 17, 3040 Huldenberg.
- De compenserende bebossing op de percelen te LONDERZEEL 1 AFD/LONDERZEEL/ A0018/00A000, LONDERZEEL 1 AFD/LONDERZEEL/ A0016/00B000 en te LONDERZEEL 1 AFD/LONDERZEEL/ A0017/00A000 over een oppervlakte van 1,09ha door een derde(n), met name Marc De Bont, Eeckhout 39, 1840 Londerzeel.
- De compenserende bebossing op het perceel te OOSTERZELE 1 AFD/OOSTERZELE/ A1345/00K000 over een oppervlakte van 0,1452 ha door een derde(n), met name Dominiek Declercq, Moortelbosstraat 16, 9860 Oosterzele.
- De compenserende bebossing op de percelen te OVERIJSE 2 AFD H0480/00C000 en OVERIJSE 2 AFD H0477/00_000 over een oppervlakte van 8,2875 ha door een derde(n), met name Jean-Jacques 't Serstevens, Bollandistenstraat 45, 1040 Etterbeek.
- De compenserende bebossing op het perceel te RANST 2 AFD/OELEGEM/ C0478/00D000 over een oppervlakte van 0,2190 ha door een derde(n), met name Bruno De Witte, Berkenlaan 2, 2200 Herentals.
- De compenserende bebossing op de percelen te RUMST 3 AFD/REET/ B0207/00B000, RUMST 3 AFD/REET/ B0206/00C000 over een oppervlakte van 0,5192 ha door een derde(n), met name Ruben De Vrieze, Keulshaagweg 8, 2840 Rumst.
- De compenserende bebossing op het perceel te SCHOTEN 3 AFD B0132/00V000 over een oppervlakte van 1,4649 ha door een derde(n), met name Charles Van Havre, Peerdsbosbaan 25, 2900 Schoten.
- De compenserende bebossing op de percelen te SINT-KATELIJNE-WAVER 1 AFD A0367/00A000 en te SINT-KATELIJNE-WAVER 1 AFD A0367/00G000 over een oppervlakte van 0,4003 ha door een derde(n), met name Karel Van Engeland, Wilsonstraat 5, 2860 Sint-Katelijne-Waver.
- De compenserende bebossing op de percelen te ZANDHOVEN 2 AFD/PULDERBOS/ A0171/00A000 en te ZANDHOVEN 2 AFD/PULDERBOS/ A0243/00_000 over een oppervlakte van 0,9136 ha door een derde(n), met name Gaetan van de Werve, Krabbels 4, 2240 Zandhoven.
- De compenserende bebossing op de percelen te HEUSDEN-ZOLDER 2 AFD/HEUSDEN 2 B1219/00L000, HEUSDEN-ZOLDER 2 AFD/HEUSDEN 2 B1242/00A000 en te HEUSDEN-ZOLDER 2 AFD/HEUSDEN 2 B1155/00A000 over een oppervlakte van 1,4653 ha door een derde(n), met name Bob Jacobs, Wetstraat 40, 2060 Antwerpen.
- De compenserende bebossing op de percelen te BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0402/00F000, BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0380/00E000, BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0391/00A000, BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0393/00A000, BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0394/00A000 en te BEERNEM 1 AFD/BEERNEM/ F0390/00A000 over een oppervlakte van 2,2952 ha door een derde(n), met name Harald Van Outryve - d'Idewalle, Edmond Parmentierlaan 32, 1150 Brussel.
- De compenserende bebossing op de percelen te
 - o BEERNEM 3 AFD/SINT-JORIS/ B0275/00A000 en te BEERNEM 3 AFD/SINT-JORIS/ B0274/00A000 over een oppervlakte van 0,5293 ha
 - o BILZEN 5 AFD/HOELBEEK/ A0008/00C000 over een oppervlakte van 0,5800 ha
 - o GALMAARDEN 1 AFD/GALMAARDEN/ B0385/00A002 over een oppervlakte van 0,9510 ha

- o GEETBETS 3 AFD/GRAZEN/ A0015/00B000, GEETBETS 3 AFD/GRAZEN/ A0016/00A000, GEETBETS 3 AFD/GRAZEN/ A0013/00D000 en te GEETBETS 3 AFD/GRAZEN/ A0011/00D000 over een oppervlakte van 9,3767 ha
- o HOUTHALEN-HELCHTEREN 3 AFD/HOU3 G0100/00B006, over een oppervlakte van 2,0950 ha
- o LAAKDAL 1 AFD/VEERLE/ A0254/00_000 en te LAAKDAL 1 AFD/VEERLE/ A0255/00_000 over een oppervlakte van 0,4840 ha
- o LIER 4 AFD/KONINGSHOOIKT/ E0173/00_000, LIER 4 AFD/KONINGSHOOIKT/ E0174/00_000 en te LIER 4 AFD/KONINGSHOOIKT/ E0184/00F000 over een oppervlakte van 1,1378 ha,
- o MEEUWEN-GRUITRODE 4 AFD/GRUITRO A0771/00X002, over een oppervlakte van 1,9050 ha
- o RUISELEDE C0680/00C000 en te RUISELEDE G0799/00A000 over een oppervlakte van 1,2200ha
- o ZEDELGEM 2 AFD/LOPPEM/ D0449/00M000, ZEDELGEM 2 AFD/LOPPEM/ D0450/00D000, ZEDELGEM 2 AFD/LOPPEM/ D0448/00B000, ZEDELGEM 2 AFD/LOPPEM/ D0447/00A000 en te ZEDELGEM 2 AFD/LOPPEM/ D0449/00N000, over een oppervlakte van 1,1622 ha
- o ZOTTEGEM 7 AFD/ST-GORIKS-oud./ A1199/00A000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0268/00_000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0280/00B000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0269/00_000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0278/00_000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0279/00_000, ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0267/00A000 en te ZOTTEGEM 8 AFD/STRIIPEN/ A0257/00D000 over een oppervlakte van 2,5600 ha
- o MALDEGEM 2 AFD E0711/00A000 over een oppervlakte van 0,9740 ha

Deze compenserende bebossingen zullen allen uitgevoerd worden door een derde(n), met name Natuurpunt Beheer vzw, Coxiestraat 11, 2800 Mechelen.

Het compensatievoorstel wordt goedgekeurd, maar aangepast. De motivering voor de aanpassing bevindt zich op de laatste pagina van het goedgekeurde boscompensatievoorstel, in bijlage bij dit advies. Dit compensatievoorstel moet integraal deel uitmaken van de omgevingsvergunning. Het dossier is bij het Agentschap voor Natuur en Bos geregistreerd onder het kenmerk 20-209099.

Wanneer u als vergunningverlenende instantie het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos niet wenst te volgen en de ontbossing voor een andere oppervlakte wenst toe te staan dan vermeld in het goedgekeurde of aangepaste compensatievoorstel, dan moet u voorafgaand aan het verlenen van de vergunning het compensatievoorstel opnieuw aan het Agentschap voor Natuur en Bos voorleggen, met de vraag om het compensatievoorstel aan te passen naar de gewenste bosoppervlakte. De vergunningverlenende instantie heeft zelf niet de bevoegdheid om het compensatievoorstel aan te passen.

Vergunningsplichtige vegetatiewijzigingen

Via voorliggende aanvraag wordt ook het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het wijzigen van vegetaties (zoals geduid in artikel 8 van het natuurdecreet) beoogd. In de toelichtingsnota natuuraspecten en de bijhorende plannen wordt de door de initiatiefnemer beoogde wijziging van vegetaties en kleine landschapselementen uitvoerig besproken. Voor de toelichting natuuraspecten wordt – voor de overzichtelijkheid – een opdeling gemaakt in een 4-tal zones: Scheldetunnel en aansluiting Linker- en rechteroever, Oosterweelknoop, Kanaalzone en R1 en het Noordelijk insteekdok. In de toelichtingsnota natuuraspecten wordt uitvoerig ingegaan op de werken per zone. Ook worden bijhorende plannen / een grafische

weergave voorzien waaruit blijkt welke innames tijdelijk zijn en welke permanent. In onderstaande maakt het Agentschap voor Natuur en Bos een evaluatie per zone.

- Scheldetunnel en aansluiting Linker- en rechteroever

De vergunningsplichtige wijzigingen van vegetaties:

zoals beschreven onder punt 1.1, 2.2.1.2 en 4.3 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen, VW_BWK_B_01, VW_BWK_N_01 en VW_vegetatie_bos_B_01_2020052714. De vegetaties bestaan uit biologisch waardevol populierenbos met struweelondergroei (lsb), naaldhout en jong loofhout en verbossend ruigtegrasland (hrb), dit alles voor zover gelegen buiten het VEN (voor de vegetaties en KLE's gelegen binnen het VEN zie bespreking punt Verboden te wijzigen vegetaties en KLE's in VEN (VEN-ontheffing van dit advies)

Vergunningsplichtige wijzigingen van KLE's:

zoals beschreven onder punt 1.1, 2.2.1.3 en 4.3 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen VW_BWK_B_01, VW_BWK_N_0115. De kleine landschapselementen bestaan uit: waterlopen (Rotbeek/Donckersbeek, Palingbeek en de Tophatgracht), dijken met bijhorende vegetaties (waaronder mesofiele of verruigde graslanden, pioniersvegetaties, houtige opslag), bomenrijen en laanbeplantingen, dit alles voor zover gelegen buiten het VEN (voor de vegetaties en KLE's gelegen binnen het VEN zie bespreking punt Verboden te wijzigen vegetaties en KLE's in VEN (VEN-ontheffing van dit advies)

De vegetaties en KLE's worden binnen het project hersteld zoals aangetoond in het ontwerp, de toelichtingsnota natuuraspecten punt 2.4 en VW_BWK_N_01. De nieuw aan te leggen dijk welke, op linkeroever meer landinwaarts wordt voorzien om de ontwikkeling van estuariene natuur mogelijk te maken, zal daar een honderdtal meter (1200m i.p.v. 1100m) langer zijn dan de oorspronkelijke dijk waardoor voldoende ruimte resteert voor het navolgend natuurherstel op deze dijken. Op rechteroever bedraagt de dijk lengte 987m. Ook hier wordt herstel nagestreefd. In functie van het behoud van de afwatering van de Middenvijver en gezien de tunnelmond de huidige loop van de aanwezige grachten dwars worden de Rotbeek/Donckersbeek en de Tophatgracht verlegd. De beide grachten worden met elkaar verbonden om na enig verloop aan te sluiten op de Palingbeek. Een deel van de Palingbeek zal gedempt worden. Het betreft een deel met slechte water- en structuurkwaliteit. Het tracé van de grachten wordt gevisualiseerd op p. 30 van de toelichtingsnota. Volgens het overzicht gaat het over 852m gracht (Palingbeek en Tophatgracht). Bij de heraanleg wordt aandacht besteed aan de natuurtechnische afwerking (vermijden steenbestorting /oeververstevingen, natuurlijk verloop, overbruggingen waarbij faunapassage langs de grachten mogelijk blijft e.a.). Uit de grafische weergave en toelichting blijkt dat in deze zone ook een 50-tal bomen in lijnverband dient te worden geveld. Het betreft platanen. Deze worden geveld om plaats te maken voor een werfzone (bij de keuze van de werfzones wordt cfr. het mer het ruimtebeslag minimaal gehouden) of om plaats te maken voor de nieuwe Schel dedijk. In paragraaf 2.2.1.4 van de toelichtingsnota wordt vervolgens ook stil gestaan bij de vegetatiewijziging ontbossing binnen kwetsbaar gebied. Ongeveer 31,8ha van de ontbossing binnen deze zone is gelegen binnen kwetsbaar gebied. Het grootste deel hiervan betreft een als waardevol gekarteerde populierenaanplant met ruigte en struikenondergroei ter hoogte van het Sint-Annabos. Het herstel van bos wordt integraal ondervangen door de noodzakelijke boscompensatie (zie boscompensatievoorstel in de aanvraag en het punt "Bespreking ontbossing, bosbalans en boscompensatievoorstel" in dit advies). Het bos wordt aangesneden voor de ontwikkeling van infrastructuur, of voor het creëren van waardevollere estuariene natuur (met buitendijks bos) of heraangelegd/hersteld naar broekbos. De kwantificering (lengte/oppervlakte) van de innames wordt inzichtelijk gemaakt op p. 43 van de toelichtingsnota natuuraspecten.

- Oosterweelknoop

De vergunningsplichtige wijzigingen van vegetaties:

zoals beschreven onder punt 1.2, 2.2.2.2 en 2.2.2.4 en 4.3 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen VW_BWK_B_02, VW_BWK_N_02 en VW_vegetatie_bos_B_02_20200527. De vegetaties bestaan uit biologisch waardevol (jong) loofbos, dit alles voor zover gelegen buiten het VEN (voor de vegetaties en KLE's gelegen binnen het VEN zie bespreking punt "Verboden te wijzigen vegetaties en KLE's in VEN" (VEN-ontheffing van dit advies).

Ongeveer 1 ha van het te kappen bos ligt binnen ruimtelijk kwetsbaar gebied. Het herstel van bos wordt integraal ondervangen door de noodzakelijke boscompensatie (zie boscompensatievoorstel in de aanvraag en het punt "Bespreking ontbossing, bosbalans en boscompensatievoorstel" in dit advies). Het bos wordt aangesneden voor de ontwikkeling van infrastructuur en bijhorende landschappelijke inkleding. Hierin wordt ter plaatse ook terug bos voorzien.

De vergunningsplichtige wijzigingen aan KLE's:

Vergunningsplichtige wijzigingen van KLE: zoals beschreven onder punt 1.2, 2.2.2.3 en 4.3 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen VW_BWK_B_01, VW_BWK_N_01 worden binnen ruimtelijk kwetsbaar gebied geen beschermde KLE's gewijzigd, dit alles voor zover gelegen buiten het VEN (voor de vegetaties en KLE's gelegen binnen het VEN zie bespreking punt "Verboden te wijzigen vegetaties en KLE's in VEN" (VEN-ontheffing van dit advies)

- Kanaalzone en R1

De vergunningsplichtige wijzigingen van vegetaties:

zoals beschreven onder punt 1.3 en 2.2.3.2 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen 'VW_vegetatie_B_03' en 'VW_vegetatie_B_04'. Binnen de verkeerswisselaar Groenendaallaan situeert zich soortenrijk grasland (hp+). Gezien deze zone binnen een groene bestemming ligt, valt dit grasland onder de verboden te wijzigen vegetaties en wordt deze oppervlakte elders binnen de vergunningsgrens heraangelegd.

Vergunningsplichtige wijzigingen van KLE's:

zoals beschreven onder punt 1.3 en 2.2.3.4 van de toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen 'VW_vegetatie_B_03' en 'VW_vegetatie_B_04'. Langs de R1 Noord liggen diepe en brede langsrachten die dienen verplaatst te worden. Deze hebben weinig natuurkwaliteit gezien ze ook verontreinigd afvloeiwatervan de autoweg ontvangen. Tevens werd een talud van de bermen van de ring als dijk (kd) aangeduid waardoor deze in principe eveneens als klein landschapselement dient beschouwd te worden.

In paragraaf 2.2.3.4 van de toelichtingsnota wordt vervolgens ook stil gestaan bij de vegetatiewijziging ontbossing binnen kwetsbaar gebied. Binnen de deelzones R1 Noord en R1 Oost ligt ongeveer 12 ha van de ca. 20 ha te kappen bos binnen kwetsbaar gebied. Deze boszones bestaan uit diverse aanplantingen en spontane opslag van onder meer wilg en Vlier. Het bos wordt aangesneden voor de ontwikkeling van infrastructuur. De kwantificering (lengte/oppervlakte) van de innames wordt inzichtelijk gemaakt op p. 43 van de toelichtingsnota natuuraspecten.

- Noordelijk insteekdok

Ter hoogte van het Noordelijk Insteekdok komen geen verboden te wijzigen of vergunningsplichtige vegetaties, noch kleine landschapselementen voor.

Conclusie:

Op basis van de gegevens in het ontwerp, de verantwoordingsnota, het project-mer en de toelichtingsnota natuuraspecten is het Agentschap voor Natuur en Bos van oordeel dat de

natuurwaarden waar mogelijk integraal zullen worden hersteld binnen het projectgebied, hetzij – enkel voor wat betreft de bossen – deels buiten het projectgebied. Dit blijkt onder meer uit de natuurbalans op p. 43 en de bijhorende toelichting. Het opbreken van de Charles De Costerlaan en de inlandse verplaatsing van de dijk op linkeroever zal een bijkomende natuurwinst genereren. Bij het natuurherstel wordt aandacht besteed aan de natuurtechnische afwerking van natuurelementen (bv. grachten) en aan de faunapasseerbaarheid ervan. De na te streven natuurwaarden worden gevisualiseerd in de kaarten VW_BWK_N_01 t.e.m. 4.

Overall verboden te wijzigen vegetaties (afwijking verboden te wijzigen vegetaties)

In de toelichtingsnota natuuraspecten (o.a. punt 2.2.1.1, 2.2.2.1, 2.2.3.1, 2.2.3.2, 2.3, 4.3.1 en 4.3.2) en de bijhorende figuren en plannen VW_vegetatie_B_01_20200527, VW_vegetatie_B_03_20200527, VW_vegetatie_B_02_20200527, VW_BWK_N_01&2 en VW_BWK_N_01&2 wordt de door de initiatiefnemer beoogde afwijking op de verboden van artikel 7 van het vegetatiebesluit toegelicht. De afwijking wordt aangevraagd in functie van de in de omgevingsvergunning aangevraagde Oosterweelwerken. In de aanvraag wordt het wijzigen van grasland, slik en schor, rietland, moeras en open water beoogd. Ongeacht de inname (tijdelijk of permanent) wordt binnen het projectgebied een natuurherstel voorzien onder de vorm van een gelijk(w)aardige habitatvorm en oppervlakte. Dit wordt verder gespecificeerd in de natuurbalans en de plannen o.a. VW_BWK_N_01 en VW_BWK_N_02.

Gezien de omvang van de werken is een uitvoeringstermijn nog niet in detail bekend. De duurtijd van de werken wordt ingeschat op ongeveer 9 à 10 jaar. Meer specifiek wordt beoogd de werken aan de Scheldetunnel te starten begin 2021, de werken aan de Oosterweelknoop midden 2021 en de werken aan de R1 vanaf 2020.

De werken interfereren met verschillende beschermingszones (VEN en SBZ) en hebben ook de inname van verboden te wijzigen vegetaties in deze beschermde gebieden tot gevolg. Meer bepaald bevinden ze zich deels in Natura 2000-gebied: SBZ-H Habitatrichtlijngebied Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent BE2300006 en Vlaamse Ecologisch Netwerk (VEN): Grote eenheid natuur (GEN) "Slikken en schorren langsheen de Schelde" nr. 304 en Grote eenheid natuur (GEN) "De Blokkersdijk" gebiedsnummer nr. 340.

De werken op linkeroever interfereren met (GEN) "De Blokkersdijk", op rechteroever met (GEN) "Slikken en schorren langsheen de Schelde".

De geplande werken, bijhorende infrastructuur en activiteiten impliceren geen betekenisvolle aantasting voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. Dit werd aangetoond in de passende beoordeling opgenomen in de goedgekeurde project-MER:

D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5. (zie ook bespreking passende beoordeling in dit advies)

De geplande werken en bijhorende infrastructuur hebben (mits het respecteren van de milderende maatregelen) geen aanzienlijk negatieve impact op de beoogde natuurontwikkeling en actuele natuurwaarde en er treedt in die zin geen onvermijdbare en onherstelbare schade op. Dit werd aangetoond in de verscherpte natuurtoets opgenomen in de goedgekeurde project-MER:

D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5.

De goedgekeurde project-mer PR2236 "Project-MER – BAM – Oosterweelverbinding in Antwerpen" is bij de aanvraag toegevoegd. (zie ook bespreking verscherpte natuurtoets in dit advies)

Voor de toelichting natuuraspecten wordt – voor de overzichtelijkheid – een opdeling gemaakt in een 4-tal zones: Scheldetunnel en aansluiting Linker- en rechteroever, Oosterweelknoop, Kanaalzone en R1 en het Noordelijk insteekdok. In de toelichtingsnota natuuraspecten wordt

uitvoerig ingegaan op de werken per zone. Ook worden bijhorende plannen /grafische weergave voorzien waaruit ook meteen blijkt welke innames tijdelijk zijn en welke permanent. In onderstaande maakt het Agentschap voor Natuur en Bos een evaluatie per zone:

- Scheldetunnel en aansluiting Linker- en rechteroever

Op basis van het plan VW_vegetatie_B01_20200527 en de toelichtingsnota natuuraspecten stelt het Agentschap voor Natuur en Bos vast dat de innames (verboden te wijzigen vegetaties) eutroof water, rietland, slik, struisgrasvegetatie op zure bodem, zilt moeras met heen omvatten. In de toelichtingsnota natuuraspecten wordt aangegeven dat de innames elders binnen het projectgebied worden hersteld of na de werken ter plaatse terug worden hersteld. In punt 2.2.1.1, 2.4 en 4.3 van de toelichtingsnota wordt aangetoond dat er voldoende aandacht wordt gegeven om de juiste abiotische condities te creëren om de ontwikkeling van de te herstellen vegetaties mogelijk te maken.

- Oosterweelknoop

Op basis van het plan VW_vegetatie_B_02 en de toelichtingsnota natuuraspecten stelt het Agentschap voor Natuur en Bos vast dat in deze zone permanente en tijdelijke innames worden voorzien. Het betreft rietland en eutroof water deels langs de Oosterweelkerk en deels ter hoogte van de Noordkasteelpas. De natuurwaarden ter hoogte van het Noordkasteel worden elders binnen het projectgebied heraangelegd. Hiertoe wordt verwezen naar de natuurbalans. T.a.v. de initiële plannen werd een optimalisatie (compacter uitvoering infrastructuur) doorgevoerd waardoor nu meer natuurschade kan worden vermeden, zo wordt geduid. Na de werken zal een deel (rietland) van de natuurwaarden ook in de omgeving van de Oosterweelkerk worden hersteld. Om het waterhoudend karakter te garanderen zullen de lekdebieten van de polderconstructie van de Oosterweelknoop voor watertoevoer zorgen. Indien de waterkwaliteit niet afdoende zou zijn wordt water voorzien uit de schoonvloeioverslag. Het spreekt voor zich dat de initiatiefnemer er toe gehouden is de abiotische condities zodanig te voorzien en in stand te houden dat de beoogde natuurwaarden op deze locatie kunnen behouden worden.

- Kanaalzone en R1

Op basis van de plannen VW_vegetatie_B03 en B04 concludeert de initiatiefnemer in de toelichtingsnota natuuraspecten dat er geen verboden te wijzigen vegetaties aanwezig zijn in de Kanaalzone. Langs de R1 liggen een tweetal langgerekte met rietvegetatie begroeide waterpartijen die zullen verdwijnen. Deze natuurwaarden worden elders binnen de vergunningengrens heraangelegd, zo wordt geduid. Volgens het plan bevindt zich in de lus/verkeerswisselaar nabij de tramhalte luchtbal (Groenendaallaan) ook een oppervlakte soortenrijk permanent grasland. Gezien de ligging in een groene bestemming betreft dit een verboden te wijzigen vegetatie. Dit wordt ook zo aangegeven, onder de titel 'vergunningplichtige vegetatiewijzigingen'. Een deel van deze zone lijkt, op basis van luchtfoto-analyse, deels verhard te zijn. Een natuurherstel wordt binnen het projectgebied voorzien.

- Noordelijk insteedok

Ter hoogte van het Noordelijk insteedok bevinden zich geen verboden te wijzigen vegetaties.

In de toelichtingsnota wordt geduid welke oppervlakte innames worden voorzien. In de tabel op p. 46 van de nota wordt overzichtelijk samengevat welke oppervlaktes verboden te wijzigen vegetatie in welk projectonderdeel worden aangesneden. Het betreft concreet voor de permanente innames 9.643m² eutroof water, 7.825m² rietland en 11.040m² soortenrijk grasland.

De tijdelijke innames betreffen 23.454m² schor, 5.237m² rietland, 201m² zeebiesvegetatie, (ca. 70ha water) en 1.727m² eutroof water.

In de toelichtingsnota wordt ook stil gestaan bij het natuurherstel na de werken. De buitendijkse zones worden na de werken maximaal ter plaatse hersteld. Dit in overeenstemming met de bepalingen van de plan-mer en project-mer. Op linkeroever zal de dijk landinwaarts worden verplaatst om estuariene natuur te creëren. Deze natuur komt grotendeels in de plaats van een (populieren)bos en betekent een aanzienlijke natuurwinst. Om de optimale inrichting van het gebied te garanderen wordt het advies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO.A.3556) opgevolgd bij het natuurherstel. Ook op rechteroever wordt een maximaal herstel van de buitendijkse natuur nagestreefd door ook hier het advies van het INBO (INBO.A.3837) op te volgen. Op het vlak van estuariene (verboden te wijzigen) natuur ontstaat na de werken dan ook een belangrijke natuurwinst. Bij het natuurherstel wordt ook werk gemaakt van het versterken van natuurverbindingen (t.a.v. de bestaande situatie) bv. door invulling te geven aan de gewenste ecologische verbinding tussen Oude Landen-Laaiglandpark en de Schelde. Voor het herstel van graslanden wordt waar nodig geschikte grond voorzien (magere, voedselarme grond voor de ontwikkeling van schraal grasland). In de nota wordt ook het gebruik van zaadmengsels gespecificeerd die zullen gebruikt worden. Voor het herstel van waterpartijen wordt geen inplant of inzaai van soorten voorzien. Er wordt verwacht dat deze een afdoende spontane ontwikkeling zullen kennen. Ons Agentschap kan daarmee akkoord gaan. Ook voor waterlopen wordt hetzelfde principe gehanteerd.

Conclusie:

Ons Agentschap stelt vast dat het project een aanzienlijke inname van verboden te wijzigen vegetaties inhoudt. Sommige daarvan bevinden zich momenteel reeds in een versnipperde corridor langs bestaande wegenis. Andere hebben een aanzienlijke natuurwaarde doordat ze deel uitmaken van een grotere natuurcluster. Het tijdelijk en permanent verlies door de werken veroorzaakt onvermijdelijk een tijdelijke aanzienlijke natuurafname. Het Agentschap voor Natuur en Bos is echter van oordeel dat na de werken een natuurwinst zal ontstaan omwille van de milderende-en projectgeïntegreerde maatregelen uit voorgaande mer (project en plan)-procedures, de maatregelen die worden voorzien in de toelichtingsnota natuuraspecten en het feit dat wordt ingezet op het beperken van schade (bv. door compacter uitvoering infrastructuur), het versterken van natuurverbindingen en het omzetten van minder waardevolle natuur naar zeer waardevolle natuur (omgeving Farnese). Uit de nota blijkt dat de initiatiefnemer aandacht heeft voor het creëren van de nodige abiotische randvoorwaarden (garantie waterhoudend karakter rietland t.h.v. Noordkasteel, garantie schrale gronden,...). Uit de natuurbalans (p. 120) blijkt bovendien dat een aanzienlijke oppervlakte slik en schor wordt bij gecreëerd (van 2,35ha naar 18,58 ha). Er wordt minder dan 2ha rietland en waterpartij aangesneden terwijl meer dan 7ha rietland/moeraszone en open water wordt gecreëerd. Ook het areaal bloemrijk grasland neemt aanzienlijk toe zoals geduid in de natuurbalans. De concrete locatie van het natuurherstel wordt grafisch weergegeven in de plannen VW_BWK_N_01 t.e.m. 4. De initiatiefnemer is ertoe gehouden deze natuurwaarden integraal te realiseren.

Hiermee rekening houdende is ons Agentschap van oordeel dat een afwijking op het verbod tot wijzigen van deze vegetaties kan worden verleend.

Verboden te wijzigen vegetaties en KLE's in VEN (VEN-ontheffing)

Omschrijving aanvraag:

De werken van het project Oosterweelverbinding situeren zich deels in het Vlaamse Ecologisch Netwerk (VEN): meer bepaald in Grote eenheid natuur (GEN) "Slikken en schorren langsheen de Schelde" nr. 304 en Grote eenheid natuur (GEN) "De Blokkersdijk" gebiedsnummer nr. 340.

De werken op linkeroever interfereren met (GEN) "De Blokkersdijk", op rechteroever met (GEN) "Slikken en schorren langsheen de Schelde" zoals beschreven in VW_ontheffing VEN_20200527 punt 2 en VW_Toelichtingsnota Natuuraspecten_20200527 punt 2.2.1.1 (overlap overal verboden te wijzigen vegetaties), 2.2.1.2 (vegetatiewijzigingen), 2.2.1.3 (wijziging KLE's) 2.2.4.1 & 2.2.2.4 (overlap ontbossing), 3.3 (VEN) en 4.3 (overlap SBZ) telkens met bijhorende figuren en aanvullend aangeduid op de plannen VW_vegetatie_B_01_20200527, VW_vegetatie_B_02_20200527, VW_vegetatie_bos_B_01_20200527 en VW_vegetatie_bos_B_02_20200527.

Het omvat binnen het VEN:

- *Inrichtingswerken over een totale oppervlakte van 16,89 ha binnen het VEN-gebied 'De Blokkersdijk'*
- *Inrichtingswerken over een totale oppervlakte van 5,45 ha binnen het VEN-gebied 'Slikken en schorren langsheen de Schelde'*
- *dienstbouwwerk tunnel rechter Scheldeoever met bijhorende parking: 1.435 m²*
- *aansluitingsweg Kastelweg rechter Scheldeoever: 906 m²*
- *verharde fietspaden op her aan te leggen Scheldedijk rechter Scheldeoever: 4.239 m²*
- *verhard fietspad aansluiting Charles de Costerlaan met Scheldetunnel linker Scheldeoever: 855 m²*
- *verplaatsen Tophatgracht en dempen deel Palingbeek linker Scheldeoever: 475 m + 260 m*
- *aanleg broekbos en open water als natuurlijke verbinding tussen Sint-Annabos en Blokkersdijk: ca. 3 ha*
- *aanleg van estuarien gebied op linker Scheldeoever: ca. 4 ha*
- *aanleg halfverharde dienstweg op nieuwe Scheldedijk linkeroever: 1.272 m²*

Onderdelen van de aanvraag:

Om deze werken van het project Oosterweelverbinding mogelijk te maken dienen er binnen het VEN vegetaties en kleine landschapselementen (KLE's) gewijzigd te worden alsook het reliëf van de bodem, waterhuishouding en structuur van waterlopen zoals beschreven in VW_ontheffing VEN_20200527 punt 2, 4, 5 en 7 en VW_Toelichtingsnota Natuuraspecten_20200527 punt 2.2.1.1 (overlap overal verboden te wijzigen vegetaties), 2.2.1.2 (vegetatiewijzigingen), 2.2.1.3 (wijziging KLE's) 2.2.4.1 & 2.2.2.4 (overlap ontbossing), 3.3 (VEN) en 4.3 (overlap SBZ) telkens met bijhorende figuren en aanvullend aangeduid op de plannen VW_vegetatie_B_01_20200527, VW_vegetatie_B_02_20200527, VW_vegetatie_bos_B_01_20200527 en VW_vegetatie_bos_B_02_20200527, VW_BWK_B_01&2 en VW_BWK_N_01&2.

Hiervoor geldt een verbod tot wijziging waarvoor de aanvrager een individuele ontheffing aanvraagt.

De aanvrager motiveert dat op linkeroever:

- *Voor het gedeelte gelegen in het VEN-gebied De Blokkersdijk via de inrichting van de deelzones en omliggende terreinen een robuuste natuurverbinding vooropgesteld wordt tussen Blokkersdijk, de Scheldeschorren en het Sint-Annabos.*
- *Beide VEN-deelzones gelegen binnen de vergunningsgrens een andere natuurinvulling krijgen.*
- *Dat de aanpassing aan de waterhuishouding en waterlopen opgevat zijn om alle beschikbaar water maximaal te benutten en om verdere verdroging van deze gebieden tegen te gaan. Er gerichte maatregelen worden genomen om: terugslag van overstortwater vanuit het bestaande overstort naar het nabijgelegen natuurgebied de Middenvijver te vermijden en om extra water in de Middenvijver vast te houden door een doordachte*

plaatsing van een drempel welke eveneens ingericht wordt als vispassage. Dat deze ingreep geen belangrijke wijziging vormt van de waterhuishouding in negatieve zin, enkel in positieve zin.

- *En meer in detail dat:*
 - o *Voor het oostelijk VEN-deelgebied (zuidoostelijk van tunnelmond): Alhoewel het terrein een grondige verandering zal ondergaan, zal het zijn ecologische waarde kunnen blijven behouden gezien de ruimte die er beschikbaar is, de ecologische aanlegprincipes en het ongestoord karakter ervan.*
 - o *In het noordelijk VEN-deelgebied: wordt de westelijke zijde van dit deelgebied omgevormd naar grasland met op het talud van de tunnelingang bomen en struweel en de noordelijke zijde naar een buitendijks estuarien milieu door het meer landinwaarts (zuidelijk) verplaatsen van de Scheldedijk. In de buitendijkse zone worden de omstandigheden aangelegd voor de ontwikkeling van slik en schor. Door de zeldzaamheid en het specifiek karakter van de te ontwikkelen habitatwaardige biotopen, zal de toekomstige situatie een hogere biodiversiteitswaarde kennen dan de actuele situatie.*
- *De geplande natuurontwikkeling op deze locatie beschreven staat onder punt 2.4 Habitatontwikkeling binnen de vergunningsgrens van VW_Toelichtingsnota Natuuraspecten_20200527.*
- *De geplande werken en bijhorende infrastructuur geen negatieve impact hebben op de beoogde natuurontwikkeling en actuele natuurwaarde en er in die zin geen onvermijdbare en onherstelbare schade optreedt. Dit werd aangetoond in de verscherpte natuurtoets opgenomen in de goedgekeurde project-MER:
D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5.
Het goedgekeurde project-mer PR2236 "Project-MER – BAM – Oosterweelverbinding in Antwerpen" is bij de aanvraag toegevoegd. (zie ook bespreking verscherpte natuurtoets in dit advies)*

De aanvrager motiveert dat op rechteroever:

- *De innames door infrastructuur minder waardevol ruderaal grasland betreffen aan de landzijde van de Scheldedijk.*
- *Ter hoogte van de tunnelmond RO de Scheldedijk heraangelegd wordt met een keerwand zodat geen bijkomend estuarien habitat wordt ingenomen. Bij de heraanleg van de dijk op rechteroever wordt rekening gehouden met het INBO advies (INBO.A.3837) waarbij de dijkelling met een beperkte dubbele knik wordt aangelegd, dit in functie van herstel van de aanwezige buitendijkse vegetaties.*
- *De geplande werken en bijhorende infrastructuur geen negatieve impact hebben op de beoogde natuurontwikkeling en actuele natuurwaarde en er in die zin geen onvermijdbare en onherstelbare schade optreedt. Dit werd aangetoond in de verscherpte natuurtoets opgenomen in de goedgekeurde project-MER:
D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5.
Het goedgekeurde project-MER PR2236 "Project-MER – BAM – Oosterweelverbinding in Antwerpen" is bij de aanvraag toegevoegd. (zie ook bespreking verscherpte natuurtoets in dit advies)*

De werken zullen starten nadat de omgevingsvergunning is verkregen en zullen minstens 6 jaar duren.

Om de tijdelijke negatieve effecten tijdens de aanlegfase op de natuur te voorkomen, beperken en herstellen zijn er gerichte maatregelen door de aanvrager opgenomen in het project. Om negatieve effecten tijdens de exploitatiefase op de natuur te voorkomen, beperken en

herstellen zijn er gerichte maatregelen door de aanvrager opgenomen in het project. Zie bespreking in dit advies "Bespreking algemene natuurtoets".

De werken in het VEN bevinden zich deels in Natura 2000-gebied meer bepaald SBZ-H Habitatrichtlijngebied Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent BE2300006. De geplande werken, bijhorende infrastructuur en activiteiten hebben geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone tot gevolg. Dit werd aangetoond in de passende beoordeling opgenomen in de goedgekeurde project-MER: D2_OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5. (zie ook bespreking passende beoordeling in dit advies)

Conclusie:

Rekening houdende met de gegevens in de aanvraag, de motivatie van de aanvrager, de beoordeling van de milieu impact in het project-MER, de verscherpte natuurtoets en passende beoordeling, de in het project geïntegreerde maatregelen om schade aan de natuur te voorkomen, te beperken en te herstellen, besluit het Agentschap voor Natuur en Bos de individuele ontheffing op de verboden in het VEN te verlenen.

Bespreking soortentoets

De werken interfereren met de groeiplaats en het leefgebied van verschillende door het soortenbesluit beschermde soorten waaronder rugstreeppad, pad, kikker specimen, heemst en orchideesoorten waaronder soldaatje en bijenorchis.

Voorafgaand aan de huidig aangevraagde omgevingsvergunning werden door de initiatiefnemer al de nodige afwijkingen op de bepalingen van het soortenbesluit aangevraagd en verkregen voor deze soorten. De motivatie daartoe (en de reeds verleende afwijkingen) zit vervat in het document 'VW_Afwijkingen Soortenbesluit' en in de toelichtingsnota natuur. Deze afwijkingen werden voorzien ter bescherming van de wilde fauna en flora met het oog op het duurzaam in stand houden van deze soorten op een daartoe geschikte locatie.

In dit document werd ook een nieuwe afwijkingsaanvraag voorzien voor het plukken, verzamelen, afsnijden, ontwortelen, vernielen of verplanten van beschermde soorten (meer bepaald rozen, duizendguldenkruid en brede wespenorchis met aantallen van respectievelijk: 100, 1000 en 100) dit binnen de vergunningengrens van de Oosterweelwerken. De genoemde soorten betreffen allen categorie 1 soorten van het soortenbesluit. Voor deze soorten mogen de verbodsbepalingen bedoeld in artikel 10 van het soortenbesluit geen beperkingen inhouden die absoluut werken of handelingen verbieden of onmogelijk maken die overeenstemmen met de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening, of de absolute realisatie van die plannen en hun bestemmingsvoorschriften verhinderen. Afwijkingen op de verbodsbepalingen kunnen voor deze soorten ook worden verleend op basis van economische redenen.

De actuele groeiplaats van deze planten wordt volledig ingenomen door nieuwe infrastructuur en werfzones en wordt dermate aangetast dat het behoud op de bestaande locatie niet mogelijk is. De werken worden voorzien in een omgeving waar de verschillende soorten (buiten de huidig aangevraagde omgeving) nog abundant aanwezig zijn. Duizendguldenkruid wordt in grote aantallen aangetroffen in de haven. Rozenstruiken komen ook verspreid over het havengebied voor. Brede wespenorchis is 1 van de meest algemene orchideesoorten en komt abundant voor in de omgeving. Het biedt weinig meerwaarde om deze soorten voorafgaand aan de werken te verplaatsen gezien de succesratio van dergelijke verplaatsingen eerder beperkt is en gezien na de werken spontane hervestiging zal voorkomen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos is van oordeel dat het behoud van de populaties op lokaal en bovenlokaal niveau gegarandeerd blijft. De aangevraagde afwijking voor de beoogde periode (01/01/2021 tot en met 31/12/2021) kan in die zin worden verleend.

Naast bovenstaande afwijkingen op de verbodsbepalingen van het soortenbesluit werden in het project ook specifieke maatregelen voorzien in functie van de binnen het projectgebied aanwezige soorten. Dit wordt uitvoerig toegelicht in het document 'VW-Toelichtingsnota Natuuraspecten'. Het betreft onder meer:

- *Vogels*
 - *Voorzien van vervangende nestgelegenheid (zie toelichtingsnota natuuraspecten p. 76)*
 - *Geen vellingen tijdens het broedseizoen (zie toelichtingsnota natuuraspecten p. 76)*
 - *Zones waar rietvogels zich kunnen vestigen worden voorafgaand aan het broedseizoen gemaaid om vestiging van broedende vogels te vermijden. Deze risicozones evenals braakliggende werfzones worden tijdens het broedseizoen minstens wekelijks geïnspecteerd op eventuele aanwezigheid van avifauna met broedgedrag. (zie toelichtingsnota natuuraspecten p. 76 en 77)*
 - *Maatregelen worden voorzien om vestiging van oeverzwaluw in grondstocks te voorkomen tijdens het broedseizoen. Voor oeverzwaluw worden bovendien tijdens de werken tijdelijke nestkasten geplaatst. Op linkeroever op het westelijk talud van de tunnelmond worden ook twee speciaal ontworpen nestkasten geplaatst wanneer deze zone wordt afgewerkt. In de tunnelbouwwerken worden faunavoorzieningen voorzien, het betreft nestkasten voor huismus, gierzwaluw en zwarte roodstaart. Dit wordt toegelicht in het document 'VW-Toelichtingsnota Natuuraspecten'.*
- *Vissen – De werken worden zodanig uitgevoerd dat vissen uitwijkgelegenheid hebben.*
- *Vleermuizen*
 - *Zowel op linkeroever als op rechteroever worden vleermuisbunkers voorzien. Dit wordt toegelicht op p. 75 van de toelichtingsnota natuuraspecten.*
 - *Vellingen bomen worden afgestemd op de minst kritische periode voor vleermuizen.*
- *Rugstreeppad – zoals in bovenstaande geduid werden in het verleden al verschillende afwijkingen verleend voor het verplaatsen van rugstreeppadden. Deze worden in grote aantallen vastgesteld ter hoogte van het terrein van TPA (cfr. Toelichtingsnota natuuraspecten).*
- *Overige amfibieën - voorafgaand aan het dempen van de poelen en moeraszones worden deze onderzocht op aanwezigheid van amfibieën. Het dempen gebeurt voortschrijdend. Daarnaast wordt ook ontsnappingsmogelijkheid voorzien in de vorm van een overstortconstructie waar water en de aanwezige fauna kan uitstromen. De verdere details worden toegelicht op p. 73 van de toelichtingsnota natuuraspecten.*
- *Planten – voor verschillende planten werd zoals eerder toegelicht reeds een afwijking op de bepalingen van het soortenbesluit aangevraagd en verkregen. Verder wordt cfr. De toelichtingsnota natuur ook omzichtig omgesprongen met invasieve exoten (p. 74).*

- *Faunamigratie- in het project worden ontsnipperingsmaatregelen voorzien, de nodige faunakeringen en rasters worden voorzien en werden voorafgaand aan het project ook doorgesproken met de initiatiefnemer.*

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsaanvraag/vergunningsplichtige activiteit niet in strijd is met de beschermingsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten zoals bepaald in het Soortenbesluit van 15/05/2009.

Algemene conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies, mits naleving van de volgende voorwaarden:

- *Het goedgekeurde boscompensatievoorstel (in bijlage bij dit advies) met inbegrip van haar voorwaarde(n) op het gebied van compenserende maatregelen dient integraal deel uit te maken van de omgevingsvergunning.*
- *Alle project geïntegreerde maatregelen, het monitoringsplan, de maatregelen uit de toelichtingsnota Natuuraspecten, de milderende maatregelen (en aanbevelingen) worden gevolgd en ook doorvertaald naar de navolgende bestekken voor de aannemers en onderaannemers.*

De vergunningverlenende overheid kan de vergunning slechts toekennen mits naleving van deze voorwaarden. "

De overwegingen en conclusies genomen in het advies van het ANB worden bijgetreden.

De voorwaarden zullen worden opgenomen in deze vergunning.

Gelet op artikel 31, §2 van het besluit van de Vlaamse regering houdende maatregelen ter uitvoering van het gebiedsgerichte natuurbeleid van 21 november 2003 geldt een gunstig advies van het ANB als ontheffing op de verboden van artikel 25, §3, 2°, van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21 oktober 1997.

Het gunstige advies van het ANB geldt, mits naleving van de voorwaarden gesteld in het advies, als afwijking op de verboden van artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, volgens artikel 10 van het vermelde besluit.

Gelet op artikel 23 van het besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer, goedgekeurd op 15 mei 2009, geldt een gunstig advies van het ANB, mits naleving van de voorwaarden gesteld in dit advies, als afwijking op de verboden van artikel 14 van hetzelfde besluit.

Uit bovenstaande wordt besloten dat de schade aan de natuurwaarden niet significant is, gelet op de projectgeïntegreerde maatregelen en mits naleving van de voorwaarden van het ANB.

Watertoets

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan

de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

In overeenstemming met dit besluit werd aan de diverse gevatte waterbeheerders advies gevraagd: Vlaamse Milieumaatschappij (oppervlaktewater en grondwater), provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de Polder van het Land van Waas, De Vlaamse Waterweg, departement MOW, MLSO en het Havenbedrijf Antwerpen. Er werd eveneens een subadvies gevraagd aan de nv Aquafin. De provincie Oost-Vlaanderen liet weten geen adviesinstantie te zijn in het kader van de watertoets en verwees door naar de reeds eerder aangeschreven adviesinstanties. De adviezen worden hierboven in detail besproken (onderdeel adviezen). Op basis van het project-MER en de wateradviezen kan de aanvraag getoetst worden aan de verenigbaarheid met het watersysteem. Hieronder worden de diverse projectonderdelen getoetst.

Polderconstructies

Bij de verdiepte aanleg van wegenis en tunnels worden op diverse locaties polderconstructies aangelegd i.f.v. een permanente grondwaterverlaging. Deze worden afgewerkt met dieptewanden tot op de Boomse klei om de impact op de aangrenzende grondwaterstanden te beperken. Het alsnog doorsijpelend lekwater en hemelwater binnen deze constructies wordt geloosd op de omliggende oppervlaktewaterlichamen. Zowel bij de aanleg (droogtrekking) als de exploitatie (lekwater) van deze constructies zal er grondwater afgevoerd moeten worden.

Het water uit de meeste constructies wordt rechtstreeks geloosd op de Schelde, de dokken of het Albertkanaal. Gezien het grote volume van deze ontvangende waterlopen en gezien rekening gehouden wordt met de pompcapaciteit op de kleinere waterlopen (Palingbeek) wordt hier geen significante impact verwacht op het waterbergend vermogen door de lozingen op de ontvangende waterlopen.

Er kan ook een impact ontstaan door de verplaatsing van verontreinigingen en verzilt grondwater ten gevolge van drainage door de polderconstructies in de omgeving van niet gesaneerde, verontreinigde locaties of verzilte locaties. Dit grondwater wordt vervolgens geloosd op het oppervlaktewatersysteem. Bij de lozingen op de grote waterlichamen is deze impact verwaarloosbaar door het grote volume en het reeds aanwezige zoutere karakter. Het grondwater van de tunnelzone op Linkeroever wordt afgevoerd via een leiding tot nabij het pompstation bij de Schelde om de impact op de Nieuwe Tophatgracht te beperken.

Voor verschillende lozingspunten worden lozingsnormen aangevraagd, dewelke gebaseerd zijn op de resultaten van de grondwatermonitoring die langsheen het volledige projectgebied is uitgevoerd. Kwaliteit van het geloosde water dient ook conform de geldende wetgeving gemonitord te worden opdat de milieukwaliteitsnormen niet worden overschreden. Hierdoor worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht op de waterkwaliteit.

De grondwatermodelleringen hebben uitgewezen dat er ter hoogte van de polderconstructies geen significant negatieve impact is op de waterstanden van de omliggende oppervlaktewateren, noch qua stijging noch qua daling.

Tunnelelementen

Bij de werkzaamheden in de Scheldebedding is ook een mogelijke impact op de structuur van de waterweg en de waterkwaliteit door het uitgraven van een sleuf en plaatsen van de tunnelelementen.

Het verwijderen van ankers en wrakken (indien aanwezig) kan voor verontreiniging zorgen. De effecten van de vervuiling met zware metalen, olie, brandstof en lading die tijdens de berging

kunnen vrijkomen, is moeilijk in te schatten. Bij het verwijderen van deze elementen dient men met de grootste omzichtigheid te werk te gaan.

Enkel de werken voor de aanleg van de Scheldetunnel zijn van belang in kader van vertroebeling. De aanlegbaggerwerken voor de tunnelsleuf en vaarweg beïnvloeden een statische bodem die niet participeert in het dynamisch gedrag van de sedimenten in de rivier en zullen bijgevolg een verhoging van het suspensiegehalte veroorzaken. De Zeeschelde is echter een zeer dynamisch systeem met een zeer grote variatie in sediment in suspensie en ook de onderhoudsbaggerwerkzaamheden in de Zeeschelde veroorzaken reeds vertroebeling. Bovendien is ter hoogte van Oosterweel een stortlocatie voor slib gelegen waardoor deze locatie reeds onder invloed is van menselijke ingrepen. Afhankelijk van de baggertechnieken verhoogt lokaal en tijdelijk de turbiditeit. De impact van vertroebeling die veroorzaakt wordt tijdens de aanleg van de tunnelsleuf wordt beperkt beoordeeld gezien de korte duur, de beperkte ruimtelijke spreiding van de sedimentwolk en de beperkte extra vertroebeling in een gebied met reeds hoge turbiditeit en variabiliteit. Er wordt verwacht dat de mogelijke verhoging in turbiditeit en sedimentconcentratie t.g.v. het baggeren (los van storten) binnen de huidige variatie van de Schelde blijft.

Bovendien is de kwaliteit van de waterbodem van de Beneden-Zeeschelde relatief goed en wordt het slib bovendien teruggestort in hetzelfde systeem, zodanig dat er geen sprake is van introductie van gebiedsvreemd materiaal met een volledig andere samenstelling van verontreinigingen.

Hoewel voor de aanleg van de kanaaltunnels en de R1 ook werken ter hoogte van waterlopen voorzien zijn (ter hoogte van het Amerikadok, het Straatsburgdok, het Albertkanaal, het Lobroekdok en het Groot Schijn), wordt daar telkens eerst een damwand aangelegd waarbinnen de werken uitgevoerd worden (om in het droge te kunnen werken). Enkel bij het plaatsen van deze damwanden kan lokaal vertroebeling ontstaan, deze is echter beperkt. Grote werken in de waterloop vinden bijgevolg niet plaats waardoor ook hier het effect van vertroebeling verwaarloosbaar beoordeeld wordt.

Verhardingen en afstroom

In het project wordt een aanzienlijke oppervlakte verharding aangelegd en heraangelegd. Globaal genomen is er echter een afname van de open verharding, aangezien de overkappingen gedeeltelijk als groene ruimte worden afgewerkt. Bovendien wordt er in alle onderdelen maximaal gezocht naar het voorzien van infiltratiemogelijkheden.

Het regenwaterafvoerstelsel wordt gedimensioneerd op een terugkeerperiode van T100 (bij gravitaire afvoer) of T200 (bij afvoer via waterkelders), waardoor het ruimschoots voldoet aan de richtlijnen uit de code voor goede praktijk voor rioleringssystemen.

Waar het ruimtelijk gezien mogelijk is, wordt de bovengrondse afvoer van regenwater (grachten), verkozen op de ondergrondse (RWA-stelsels, al dan niet infiltrerend). Waar geen grachten mogelijk zijn, wordt geopteerd om een grindkist aan te leggen welke de functie van de afwateringsgracht zal overnemen. Alternatief kan ook een infiltratieleiding in zandbedding aangelegd worden indien de grondwaterstanden dit toelaten. In vlakke middenbermen en zijbermen worden bovendien zoveel mogelijk sterfgrachten voorzien, net als onderaan taluds. De grachten hebben ook een transportcapaciteit waarbij geen wateroverlast mag optreden voor de vooropgestelde terugkeerperiode, zoals voor leidingen vastgelegd. Stroomafwaarts worden de grachten voorzien van knijpconstructies die het debiet beperken i.f.v. vertraagde afvoer.

Deze nadruk op infiltratie geldt niet voor hemelwater afkomstig van de onverharde en verharde delen die aansluiten op de betrokken wegdelen waarlangs ADR-vervoer is toegestaan. Die grachten zullen niet-infiltrerende secties (RWA-leidingen) hebben tot het water langs een ADR-bekken, slibvang en koolwater-stofafscheider of verbeterde bufferbekkens gepasseerd is.

Aan de tijdelijke R1 komt ook nog een tijdelijke vermeerdering van verharde oppervlakte van 3,2 ha, waarvoor bijkomende buffering zal voorzien worden om de vertraagde afvoer naar het Groot Schijn te garanderen. Buffergrachten zijn voorzien vooraleer aan te sluiten opwaarts van het pompstation Groot Schijn.

In het project worden ook diverse kleinere constructies voorzien, waarbij ook voorzien wordt in vertraagde afvoer door de uitvoering met groendaken en het voorzien van infiltratie. Hergebruik is daar slechts beperkt mogelijk en wordt dan ook niet verplicht opgelegd. In kader van de lopende ontwerpen van de leefbaarheidsprojecten zal gezocht worden naar bijkomende inpassing van deze waterstromen (o.a. hergebruik) in functie van een duurzaam waterbeheer. De ontwerpen en locaties van de verschillende afwateringsconstructies, pompstations en lozingspunten zijn volgens de omgevingsvergunningsaanvraag zodanig gekozen dat mogelijkheden naar hergebruik niet uitgesloten worden in de toekomst.

Op basis van de maatregelen vanuit de gewestelijke hemelwaterverordening en de bijkomende doorrekeningen van waterstromen door de waterloop- en rioolbeheerders kan geconcludeerd worden dat voor de verhardingen voorzien in het project voldoende infiltratie- en/of buffercapaciteit beschikbaar is en/of voorzien wordt. Hierdoor kan gesteld worden dat deze aanvraag geen bijkomende risico's op wateroverlast veroorzaakt ten opzichte van de bestaande situatie.

Werken aan waterlopen

Tijdens de werken zal er een tijdelijke impact zijn op de structuurkwaliteit en oeverstructuur van de Schelde en enkele andere waterlopen. Het gebied Burchtse Weel werd reeds omgevormd tot een gecontroleerd getijdegebied en gecontroleerd overstromingsgebied ter mitigatie van de tijdelijke inname van estuarien habitat. Bij de aanleg van de Scheldetunnel wordt ter hoogte van het Sint-Annabos de Scheldedijk landinwaarts opgeschoven waardoor er bijkomende oppervlakte slikken en schorren gecreëerd wordt, wat een positieve impact zal hebben op de structuurkwaliteit van de Schelde.

Ook bij het verleggen en de heraanleg van de Tophatgracht zal aandacht uitgaan naar de natuurlijke inrichting van de waterloop, waardoor ook hier een beperkte verhoging van de structuurkwaliteit zal plaatsvinden. Voor de ecologische inrichting van de gracht zal de ontwerper streven naar zachte taludhellingen.

Een deel van het Lobroekdok en de vijver aan het Noordkasteel zullen gedempt worden. Maar in de aanvraag is gestreefd naar het maximaal behoud van de structuur van deze waterlichamen.

Globaal gezien zal er een verbetering zijn van de structuurkwaliteit van de in het gebied aanwezige waterlopen.

Afvalwater

Het huishoudelijk afvalwater is afkomstig van de dienstbouwwerken en bevat waterstromen van sanitaire installaties, keukens en het reinigen van gebouwen. De dienstbouwwerken zullen slechts periodiek bemand zijn wanneer de tunnels in gebruik zijn. Het debiet van huishoudelijk afvalwater is kleiner dan 600 m³/jaar. Afhankelijk van de locatie van de dienstbouwwerken en aansluitingsmogelijkheden wordt dit huishoudelijk afvalwater of geloosd via een aansluiting op een bestaande of nieuwe riolering, dewelke dan op zijn beurt naar de RWZI afvoert, ofwel

wordt er voorzien in een IBA (individuele behandeling afvalwater), waarna het wordt geloosd op het nabije waterlichaam (Palingbeek, Schelde of Lobroekdok).

Door het gebruik van ondoorlatende leidingen die afwateren naar een bufferbekken met KWS-afscheider en zand- en slibvang en een ADR-bekken, en gezien de wetgeving gevolgd zal worden bij de lozing in oppervlaktewater, wordt de mogelijke verontreiniging van het oppervlaktewatersysteem zoveel mogelijk beperkt. De aanleg van de nieuwe snelweginfrastructuur betreft echter een grote ingreep waarbij, ondanks de voorziene maatregelen, de kans op oppervlaktewaterverontreiniging toeneemt ten opzichte van de referentietoestand, zowel door de afstroming als de verplaatsing van verontreinigd/verzilt water. De lozing van het lekdebiet vanuit de polderconstructies heeft geen aanzienlijke impact op de waterkwaliteit van de ontvangende waterlopen.

Door middel van deze maatregelen worden er geen significant negatieve effecten verwacht op de waterkwaliteit.

Veiligheid

Met de aanleg van de Scheldetunnel wordt ook de Scheldedijk op Rechteroever heraangelegd conform het Sigmaplan. Om zo weinig mogelijk plaats te verliezen wordt er ter hoogte van de Scheldetunnel met een keermuur gewerkt. Hierdoor kan de oorspronkelijke ligging van de dijk behouden blijven en kan een getrapt profiel op gemiddeld hoogwaterniveau gecreëerd worden wat schorontwikkeling toelaat. Stroomop- en afwaarts van de Scheldetunnel wordt aangesloten op de bestaande dijken.

Er vindt geen aanzienlijke inname van overstromingsgebieden plaats en ter hoogte van het overstromingsgevoelig gebied t.h.v. de Groenendaallaan wordt intensief ingezet op infiltratie. Dit in combinatie met de maatregelen rond infiltratie en vertraagde afvoer moet voorkomen dat er bijkomende wateroverlast veroorzaakt wordt door voorliggend project.

Toetsing bekkenbeheerplannen

Deze aanvraag werd ook getoetst aan het Bekkenspecifiek deel van het Benedenscheldebekken uit het stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde 2016 - 2021. In de voorziene werken wordt onder meer uitvoering gegeven aan actie 6_G_009 uit het deelbekkenbeheerplan Benedenscheldebekken (Sigmaplan) bij de heraanleg van de Scheldedijken op Sigmahoogte. Verder hypothekeren deze werken geen van de overige acties die in het projectgebied gesitueerd zijn.

Bijkomend werd reeds onderzoek gedaan naar de realisatie van actie 8A_C_539 (vispasseerbaarheid mogelijk maken tussen Schelde en Tophatgracht ter hoogte van het huidige pompgebied Tophat), een actie die voorgesteld werd voor de periode 2022-2027.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1. van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Machtiging waterlopen

Met voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag worden voor de werken aan volgende waterlopen machtigingen aangevraagd:

- Tophatgracht;
- Groot Schijn;
- Palingbeek;

- Naamloze waterloop (Brandbeek);
- Naamloze waterloop (Rotbeek/Donckersbeek).

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan de waterloop van 2^{de} categorie uit te voeren.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de bevoegde waterbeheerder vereist om werken aan de waterloop van 3^{de} categorie uit te voeren.

Conform de wet op de onbevaarbare waterlopen van 28 december 1967 is een machtiging van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) vereist om werken aan de waterloop van 1^{ste} categorie uit te voeren.

Artikel 12, §1, derde lid, van de wet van 28 december 1967 stelt dat een gunstig advies uitgebracht door de bevoegde waterbeheerder in het kader van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen, geldt als machtiging als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

Werken aan bevaarbare waterlopen:

In de omgevingsvergunningsregelgeving is niet expliciet een machtigingsaanvraag voor bevaarbare waterlopen voorzien. Naast de omgevingsvergunning is er voor de uitvoering van dit project ook een toelating nodig vanwege de waterwegbeheerder.

Het Havenbedrijf, als beheerder van de haven, heeft advies verleend n.a.v. de omgevingsvergunningsaanvraag en zal na het bekomen van een omgevingsvergunning een afzonderlijke bouwtoelating verlenen aan de aanvrager.

MOW – afdeling Maritieme Toegang (aMT), als beheerder van de maritieme toegangswegen naar de zeehaven van Antwerpen: er wordt een afzonderlijk protocol afgesloten tussen aMT en Lantis m.b.t. de werken in de Schelde.

Werken aan onbevaarbare waterlopen:

Met betrekking tot de machtiging van de werken aan de waterlopen in beheer van de provincie Antwerpen bracht de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen volgend machtigingsadvies uit:

“2.1. WETTELIJKE BASIS VOOR HET MACHTIGINGSADVIES

Op grond van artikel 12 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen is een machtiging van de deputatie van de provincie vereist voor werken aan een onbevaarbare waterloop van tweede categorie buiten polder – of wateringgebied. Een gunstig advies van de deputatie in het kader van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden, geldt als machtiging als de eventuele voorwaarden waarvan het gunstige advies afhankelijk wordt gemaakt, in de vergunning in kwestie worden opgelegd.

2.2. VOORWAARDEN VOOR HET UITVOEREN VAN WERKEN AAN DE WATERLOOP

Gelet op artikel 16 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen, hierna genoemd 'de Wet', maken de onbevaarbare waterlopen deel uit van het openbaar domein van de overheid die de waterloop in kwestie beheert. De bedding van een onbevaarbare waterloop wordt geacht toe te behoren aan de waterbeheerder.

Gelet op artikel 9, § 1 van de Wet dienen de constructies op de onbevaarbare waterlopen te worden onderhouden en hersteld door diegenen aan wie ze toebehoren en kan bij nalatigheid de waterloopbeheerder de nodige werken ambtshalve uitvoeren en de kosten hiervan verhalen.

Gelet op artikel 9, § 2 van de Wet zijn de eigenaars of gebruikers van constructies op de onbevaarbare waterlopen verplicht deze constructies te laten functioneren volgens de instructies die ze daarvoor krijgen van de bevoegde waterbeheerder. Die instructies kunnen altijd en zelfs door mondeling bevel gewijzigd worden als het algemeen belang dat vereist. De eigenaars of gebruikers van constructies zorgen ervoor dat de werking van de constructies geen schadelijke effecten veroorzaakt voor de aangelanden stroomopwaarts en stroomafwaarts. Gelet op artikel 12 van de Wet doet de integratie van de machtiging geen afbreuk aan het precaire karakter van het recht van gebruik op het domein van de waterbeheerder. De machtiging kan bijgevolg te allen tijde op gemotiveerde wijze worden aangepast of ingetrokken door de bevoegde overheid in het belang van het watersysteem en dit zonder dat de vergunninghouder hiervoor recht heeft op schadevergoeding.

Machtigingsvoorwaarden

De vergunning doet geen afbreuk aan eventuele eigendomsrechten en ontslaat de houder ervan niet zich te voorzien van de overeenkomstig andere wetgeving vereiste machtigingen.

De provinciale dienst Integraal Waterbeleid, Koningin Elisabethlei 22 in 2018 Antwerpen, moet uiterlijk VIJF dagen voor de start van de werken en TIEN dagen na voltooiing van de werken per brief of per mail (diw@provincieantwerpen.be) hiervan in kennis worden gesteld. Aan de personeelsleden van deze dienst moet steeds toegang worden verleend voor toezicht.

Om de verenigbaarheid met het watersysteem te verzekeren worden volgende bijzondere voorwaarden opgelegd:

AANSLUITING OVERWELFDE GRACHT

De aansluiting zal worden uitgevoerd volgens aanduiding op het plan van de aanvraag: plan nr. Extra_vergunningstechnische nota water figuur 42 en 46.

1. Plaats

Meer speciaal t.h.v. , langs het kadasterperceel ANTWERPEN 13 AFD, sectie N nr. 590 A

2. Wijze

De uitstroomconstructie is voor onderhoud en inspectie bereikbaar via het onderhoudspad (ca. 5m breed) langs de Palingbeek. Als gevolg van dit onderhoudspad

wordt de Tophatgracht plaatselijk ingebuisd door een koker van 2000x1500mm. De koker is bestand tegen het overrijden van machines voor de werken aan de waterloop.

Het doorstromingsprofiel van de open waterloop mag niet worden verminderd.

Plaatselijk worden enkel ter hoogte van de nieuwe uitstroomconstructie (lozingspunt 1a – voor de details betreffende de uitstroomconstructies wordt verwezen naar het hoofdstuk 6 van voorliggende nota) de bodem en de talud aan de overzijde van de Palingbeek geprofileerd en versterkt d.m.v. steenbestorting/schanskorven. Bovenop de schanskorven wordt het talud bedekt met grond.

De bestaande samenvloeiing van de Tophatgracht met de Palingbeek komt bijgevolg te vervallen. Hier dient de bedding van de Palingbeek geherprofileerd en hersteld te worden overeenkomstig de naastliggende delen stroomopwaarts en afwaarts in de Palingbeek.

- 3. Het is verboden via de gracht vuile of huiswaters te lozen.*
- 4. Er dient rekening gehouden te worden met de toestand en het afvoervermogen van de waterloop: de debieten dienen zodanig beperkt te worden dat zij geen wateroverlast, geen schade en geen kwaliteitsverlies veroorzaken. Het maximaal toegelaten lozingsdebiet bedraagt 20 l/s per hectare aangesloten verharde oppervlakte. Een buffervolume van minimum 250 m³ per hectare aangesloten verharde oppervlakte moet voorzien worden.*
- 5. Binnen de bedding van de waterloop en binnen de erfdienstbaarheidsstrook van 5,00 m landinwaarts gemeten vanaf de kruin van de waterloop dienen de nodige schikkingen en voorzieningen getroffen te worden om beschadiging van de leiding te voorkomen tijdens de uitvoering van de onderhoudswerken aan de waterloop; eventuele schade kan niet op de waterloopbeheerder verhaald worden.*
- 6. De vergunning wordt uitsluitend verleend onder het oogpunt van de wetgeving betreffende de onbevaarbare waterlopen en ontslaat de vergunninghouder niet van de verplichting zich te voorzien van andere toelatingen, vergunningen en bijkomende voorwaarden welke zouden noodzakelijk zijn.”*

Deze machtigingsvoorwaarden worden overgenomen in de vergunning.

Met betrekking tot de machtiging van de werken aan de waterlopen in beheer van de stad Antwerpen bracht het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen een gunstig advies uit betreffende de Tophatgracht en de Brandbeek.

VMM bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit waardoor dit ook geldt als machtiging voor de werken in de waterloop. Voor de bespreking van de voorwaarden: zie titel ‘adviezen’. Deze voorwaarden worden overgenomen in de vergunning.

Domeinvergunningsaanvraag

De aanvraag bevat ook een domeinvergunningsaanvraag m.b.t. eigendommen in beheer van De Vlaamse Waterweg. In haar advies stelt de Vlaamse Waterweg echter: “Vóór aanvang van de werken dient de thans nog in bespreking zijnde overeenkomst tussen Lantis en De Vlaamse Waterweg nv gefinaliseerd en ondertekend te worden.”

Beoordeling van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten

Activiteiten en proces

De iioa's, die deel uitmaken van dit project, zijn de permanente exploitaties horende bij de Oosterweelverbinding. Enkel voor iioa NID wordt een vergunning van bepaalde duur gevraagd. De iioa voor de werven die horen bij de uitvoeringsfase van het project maken geen onderdeel uit van deze aanvraag. Zij zullen in een latere fase door de aannemers via één of meerdere omgevingsvergunningsaanvragen aangevraagd worden.

De heraanleg van de R1 en de realisatie van de Oosterweelverbinding gebeurt deels met tunnels en wordt deels verdiept en in open lucht uitgevoerd. Om de wegen onder het grondwaterniveau aan te kunnen leggen en droog te houden, worden polderconstructies gebouwd. Deze constructies bestaan uit waterdichte wanden die tot in een waterdichte grondlaag reiken. Zo wordt een waterdichte kuip gerealiseerd. Binnen die kuip wordt het grondwaterniveau onder het peil van de wegfundering gehouden. De wanden en de bodem van de polderconstructies zijn niet 100% waterdicht. Door het drukverschil aan weerszijden van de wanden en de bodem kan er in beperkte mate grondwater binnensijpelen ("lekwater"). Ook de neerslag zou er voor zorgen dat het grondwater binnen de polder aangevuld wordt. Om te voorkomen dat het grondwaterpeil binnen de polder stijgt, wordt elke polderconstructie van de nodige afvoer van dit lekwater en insijpelend regenwater voorzien. Ten zuiden van de polderconstructie R1 Oost, zal, ter hoogte van Hof ter Lo, een drainage aanwezig zijn, om zodoende voldoende drooglegging te garanderen aan een verdiept gelegen rijstrook. Om diezelfde reden wordt ook ter hoogte van de Groenendaallaan een drainage voorzien. De grondwaterwinning als gevolg van de polderconstructies en de drainages is ingedeeld in rubriek 53.4.

Binnen het projectgebied en binnen de verschillende polderconstructies komen verschillende poldercompartimenten voor waarbinnen een verschillend polderpeil wordt gehandhaafd, afhankelijk van het wegontwerp. Gezien de poldercompartimenten geen invloed op elkaar hebben, worden de polderconstructies opgedeeld volgens de grenzen van de iioa's.

De polderconstructies zijn een onderdeel van de iioa KZR1, iioa OWK en iioa STLO, en omvatten respectievelijk de poldercompartimenten KZ-OWK, KZ-ZUID, R1NOORD, R1GDLN_N, GDLN_Kruis, R1GDLN_Z1, R1GDLN_Z2, R1_KZ, R1_Sportpal. en R1_Oost, op Rechteroever, OWK op Rechteroever en ST_L01, ST_L02 en ST_RO op Linker- en Rechteroever.

Het eenmalig droogtrekken van de polderconstructies, het lekdebiet tijdens de aanlegfase en het al dan niet lozen van deze waterstromen, zijn niet opgenomen in deze omgevingsvergunningsaanvraag. Deze behoren tot de aanlegfase en kunnen in een latere fase via een aparte omgevingsvergunningsaanvraag door de aannemer aangevraagd worden.

Het binnen de polderconstructie verzamelde water (lekwater met inbegrip van infiltrerend hemelwater binnen de polderconstructie, hemelwater en wandenreinigingswater) wordt via verschillende lozingspunten in het projectgebied geloosd. Het lekwater, afkomstig uit de polderconstructies, bevat mogelijks concentraties aan gevaarlijke stoffen boven het indelingscriterium (artikel 3 van bijlage 2.3.1 van titel II van het VLAREM). Dit volgt uit theoretische berekeningen waarbij het 'worst-case'-principe gehanteerd wordt. Het lozen van het lekwater is ingedeeld in rubriek 3.4.

In functie van de tunnels en wegen worden dienstbouwwerken opgetrokken. Deze dienstbouwwerken bevatten transformatoren en UPS-systemen (rubriek 12.2 en 12.3), koelinstallaties (rubriek 16.3) en parkeerplaatsen voor niet-personenwagens (rubriek 15.1). Deze ingedeelde activiteiten maken deel uit van iioa KZR1 (dienstbouwwerk Noorderlaan,

dienstbouwwerk Groenendaallaan, dienstbouwwerk Lobroekpark, dienstbouwwerk Energie en dienstbouwwerk Schijnpoot), iioa OWK (dienstbouwwerk Oosterweelknoop) en iioa STLO (dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever).

Verder wordt de opslag van blusgas gevraagd, als rubriek 17.1.2.1. Dit blusgas is aangesloten op een blusinstallatie. Uit verduidelijkingen van de exploitant blijkt dat de aannemer voor de dienstbouwwerken ofwel zal voorzien in flessenbatterijen die maximaal 300l gezamenlijke inhoud hebben, of afzonderlijke flessen (elk minder dan 300l) die op een centrale blusleiding van de blusinstallatie zijn aangesloten en die over een individuele afsluiter beschikken. In beide gevallen is de rubriek 17.1.2.1 niet van toepassing, dergelijke opslag valt immers onder de uitzondering die onder deze rubriek is voorzien. Voor de iioa KZR1, iioa STLO en iioa OWK is de rubriek 17.1.2.1 bijgevolg niet van toepassing.

Bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (iioa STLO) en dienstbouwwerk Noorderlaan (iioa KZR1) wordt de opslag van gasolie aangevraagd, voor de werking van de noodstroomgeneratoren. Hiervoor wordt een vloeistofdichte losplaats voorzien waarvan het potentieel verontreinigd hemelwater eveneens wordt geloosd. De opslag van gasolie wordt ingedeeld in de rubrieken 6.4 en 17.3.2.1.1 omdat deze afhankelijk van de leverancier en het aangeleverde veiligheidsinformatieblad verschillende gevarensymbolen kunnen dragen.

In het dienstbouwwerk Noorderlaan (iioa KZR1) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (iioa STLO) worden respectievelijk 4 en 2 noodstroomgeneratoren (rubrieken 12.1.1 en 31.1) aangevraagd. Deze noodstroomgeneratoren voorzien de tunnelinfrastructuur van stroom in geval van een stroomuitval.

In de tunnels wordt de opslag van blusadditieven (rubriek 17.3.6.2°b) in hulpposten voorzien, het gaat hierbij telkens om 30 liter per hulppost. Deze opslag maakt deel uit van de iioa KZR1, iioa OWK en iioa STLO.

Om de aanleg van de tunnels, wegen en polderconstructies mogelijk te maken, worden een aantal vijvers en andere putten gedempt (rubriek 60). Het gaat met name om een gedeelte van de Tophatgracht op Linkeroever (iioa STLO), een gedeelte van de Noordkasteelvijver (iioa OWK) en een gedeelte van het Lobroekdok en grachten en poelen langs de R1 Noord tussen de Jozef Measurebrug en de Groenendaallaan (iioa KZR1).

Het project voorziet ook in het tijdelijk gebruik van het Noordelijk Insteekdok voor de tussentijdse opslag van baggerspecie (rubriek 63), afkomstig van de baggerwerken voor de zinksleuf voor de aanleg van de Scheldetunnel en de tijdelijke vaargeulen. Deze opslaglocatie komt er als vervanging van het Sint-Annabos, in uitvoering van een milderende maatregel voor het basisontwerp in het project-MER. Deze opslaglocatie zit volledig vervat in de iioa NID. De breedte van het Noordelijk Insteekdok varieert van circa 800 meter tot circa 620 meter (kade tot kade) en is bij benadering 550 meter lang. In de loop der jaren heeft zich op de bodem een laag slib afgezet. Om te vermijden dat deze laag vermengd geraakt met de gestockeerde specie, waardoor de baggerspecie niet meer geschikt zou zijn voor aanvulling bovenop de Scheldetunnel, zal de sliblaag eerst verplaatst worden naar een afgebakende zone in het dok achter een grondberm of weggehaald worden. De baggerspecie zal worden gestockeerd tot een niveau van max. -5,5 m TAW, zodat erboven een waterdiepte van minimaal 9 m (t.o.v. het gemiddelde waterpeil) behouden blijft om de bedrijven rond het dok bereikbaar te houden voor schepen. De bergingscapaciteit van het Noordelijk Insteekdok bedraagt onder deze voorwaarden ca. 2.300.000 m³. Aan de voorzijde van het Noordelijk Insteekdok wordt een zandberm voorzien om verondieping buiten het Noordelijk Insteekdok tegen te gaan. Na afloop van de werken zal het dok ter plaatse van de stockage van de baggerspecie terug op haar

oorspronkelijke diepte van -14,5 m TAW gebracht worden en zal de zandberm aan de voorzijde van het dok worden verwijderd.

De methode voor aan- en afvoer van specie in het Noordelijk Insteekdok is vrij te kiezen door de aannemer. In de aanvraag worden twee mogelijke methodes vermeld: 1) transport met baggerschepen naar het Noordelijk Insteekdok (via de Kallosluis en/of de Kieldrechtsluis), en 2) transport tot aan de Kallosluis, en vandaar hydraulisch transport met een persleiding naar het Noordelijk Insteekdok.

De exploitatie van het Noordelijk Insteekdok voor de tussentijdse opslag van baggerspecie is voorzien voor een periode van maximaal 5 jaar en bij de uitbating zal de aan- en afvoer naar en vanuit het Noordelijk Insteekdok nooit langer dan 3 jaar stilliggen.

Afvalstoffen & materialen

De bedrijfsafvalstoffen die ontstaan in de dienstbouwwerken (iioa KZR1, iioa STLO en iioa OWK) zijn vergelijkbaar met huishoudelijk afval. De hoeveelheid afvalstoffen die geproduceerd zal worden is beperkt. De afvalstoffen worden gesorteerd ingezameld en worden afgevoerd door een geregistreerde inzamelaar, afvalstoffenhandelaar of -makelaar.

Lucht

iioa NID

De bodemmaterialen worden onder water gestort en geven dus geen aanleiding tot stofhinder. De impact van de luchtemissies van het werfverkeer (inclusief scheepstransporten) en de uitstoot van NO₂ en fijn stof van werfmachines (graafmachines, bulldozers, baggerschepen,...) worden in het project-MER als zeer beperkt beoordeeld en komen grotendeels in onbewoond gebied voor (havengebied, Schelde).

iioa KZR1 en STLO - Noodstroomgeneratoren

De noodstroomgeneratoren in dienstbouwwerken Scheldetunnel Linkeroever en Noorderlaan werken op gasolie. Elke noodstroomgenerator beschikt over een eigen schouw. De noodstroomgeneratoren worden éénmaal per maand getest op vol vermogen gedurende twee uur. Aangezien het om noodstroomgeneratoren gaat, gevoed met gasolie, met minder dan 100 bedrijfsuren per kalenderjaar zijn er geen emissiegrenswaarden van toepassing, overeenkomstig artikel 5.43.2.2. van titel II van het in VLAREM. Gezien het nieuwe installaties betreft is er, mits correcte afstelling, geen reden om aan te nemen dat niet kan voldaan worden aan de algemene voorwaarden inzake luchtemissies.

iioa KZR1, iioa STLO en iioa OWK – koelinstallaties

Aangezien alle koelinstallaties nieuwe installaties zullen zijn, kan aangenomen worden dat gebruik gemaakt zal worden van toegelaten koelmiddelen.

Energie

Het elektriciteitsverbruik binnen de iioa KZR1, iioa STLO en iioa OWK is gelinkt aan de dienstbouwwerken en wordt ingeschat op respectievelijk 0,00807 PJ_{prim}, 0,00286 PJ_{prim} en 0,00167 PJ_{prim}.

Het gasolieverbruik is direct gelinkt aan de noodstroomgeneratoren in dienstbouwwerk Noorderlaan en dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever. Deze generatoren zullen enkel in werking treden bij het maandelijks testen ervan en bij een noodgeval.

Bodem

lioa NID

Overeenkomstig artikel 5.63.2.4 van titel II van het VLAREM mag de bagger- of ruimingsspecie alleen worden aanvaard als de oorsprong en de herkomst ervan bekend zijn en de samenstelling ervan is vastgelegd conform het VLAREBO-besluit van 14 december 2007. De herkomst van de gestockeerde specie is bekend, en zal volgens de aanvraag de code 4Y1 (of beter) kennen. Deze driedelige code bepaalt onder welke voorwaarden de bodemmateriaal mogen worden toegepast. Bodemmateriaal die voldoet aan code 4YZ is geschikt voor gebruik volgens het VLAREBO.

Door het verplaatsen van de aanwezige sliblaag naar een afgebakende zone achter een berm, of door het eerst weghalen van het slib, wordt vermenging van het slib met de te stockeren materialen vermeden.

In de aanvraag wordt vermeld dat in het bestek van de aannemer, belast met de uitvoering van de baggeractiviteiten, opgenomen wordt dat maximaal aandacht besteed moet worden aan het voorkomen van turbulentie en vermenging met bodemmateriaal en dat afschuivingen maximaal vermeden moeten worden.

Indien gebruik zou gemaakt worden van aan- en afvoerdarmen moeten deze, overeenkomstig artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM voorzien zijn van vloeistofdichte snelkoppelingen.

lioa KZRI, lioa OWK en lioa STLO – dienstbouwwerken

Bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en dienstbouwwerk Noorderlaan wordt de standplaats van de tankwagen, bij het gasolievulpunt, voorzien van een vloeistofdichte vloer, afgebakend door een afvoergoot (conform artikel 5.17.4.1.16. en artikel 5.6.1.1.10 van titel II van het VLAREM).

De gasolietanks in het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en dienstbouwwerk Noorderlaan zijn bovengronds, dubbelwandig en voorzien van overvulbeveiliging en permanente lekdetectie en voldoen hiermee aan de bepalingen van titel II van het VLAREM.

De transformatoren (oliehoudend) zullen geplaatst worden op lekbakken of in inkuipingen. Ook de UPS-systemen (batterijzuur) zullen geplaatst worden in inkuipingen of op lekbakken waarbij deze bestand zijn tegen de op te vangen vloeistof.

lioa KZRI, lioa OWK en lioa STLO – opslag blusadditief

Voor de blusadditieven die in verplaatsbare recipiënten met verpakkingseenheid van 30 liter voorzien worden, zal per recipiënt een inkuiping/lekbak voorzien worden met een opvangcapaciteit die voldoet aan de eisen van artikel 5.17.4.3.7, §3 van titel II van het VLAREM.

lioa KZRI, lioa OWK en lioa STLO – dempen

Het Lobroekdok zal gedeeltelijk gedempt worden voor de aanleg van de verdiepte R1 en de verdere afwerking tot een landschapspark. De totale opvulling tot het huidig maaiveld heeft een volume van 151.000 m³ en een dikte van 5 m. Als gevolg van jarenlange industriële activiteiten was de waterbodem van het dok zwaar verontreinigd. In het kader van een saneringsproject werd reeds 220.000 m³ verontreinigd slib verwijderd. Plaatselijk blijft nog een restverontreiniging van enkele tientallen cm slib aanwezig, wat neerkomt op ca. 44.000 m³. Voor deze restverontreiniging zal in functie van de lopende procedure volgens het

Bodemdecreet en VLAREBO nog een risico-evaluatie uitgevoerd worden. Indien in het kader van het bodemsaneringsproject voor het Lobroekdok overeenkomstig titel III, hoofdstuk V, afdeling I van het Bodemdecreet en VLAREBO uit een risico-evaluatie over de waterbodembodem (resterende sliblaag) blijkt dat deze resterende sliblaag verwijderd moet worden, moet dit uitgevoerd worden vóór de start van het dempen van het Lobroekdok. Dit wordt opgelegd in de voorwaarden van de vergunning.

De te dempen grachten bevinden zich zowel ten oosten als ten westen van de R1 en in het gebied tussen de Masurebrug en de Groenendaallaan. Tijdens de werffase zal op het oostelijk gedeelte van de te dempen zone een tijdelijke rijweg worden gerealiseerd. Andere delen van de te dempen zone zullen gebuikt worden als werfzone. Finaal zullen de gedempte zones deel gaan uitmaken van het landschapsonwerp, waarbij bovenop de te dempen zones nog taluds zullen worden en de te dempen zones bijgevolg verdwijnen onder het finale maaiveld. De totale opvulling tot het huidig maaiveld heeft een volume van 10.000 m³ en een dikte van 2 tot 3 m.

Ter hoogte van het Noordkasteel, ten zuidoosten van de Oosterweelsteenweg wordt een zone van de huidige Noordkasteelvijver gedempt. In deze zone zal het landschapsonwerp gerealiseerd worden dat gepaard gaat met de nieuwe weginfrastructuur. De te dempen zone is ca. 130 m lang en 15 m breed. De totale opvulling tot het huidig maaiveld heeft een volume van 5.000 m³ en een dikte van 1,5 tot 2 m. Uit analyseresultaten blijkt dat de waterbodembodem (sliblaag) in de Noordkasteelvijver verhoogde concentraties aan o.a. zware metalen en minerale olie bevat. In de aanvraag is opgenomen dat de sliblaag voorafgaand aan het dempen van de betreffende zone geruimd zal worden.

De Topghatgracht bevindt zich ten westen van het Sint-Annabos en ten oosten van de Blokkersdijk. De gracht wordt gedempt in functie van een vernieuwde ligging en de aanleg van de toerit naar de Scheldetunnel, en deels omdat de Schelddijk landinwaarts wordt verplaatst. De totale opvulling tot het huidig maaiveld heeft een volume van 11.000 m³ en een dikte van 1,5 tot 2 m. Hier bovenop komt, voor een deel van de te dempen zone, een verdere afwerking tot een bermenlandschap. Ook hier blijkt uit analyseresultaten van de waterbodembodem (sliblaag) dat verhoogde concentraties aan diverse parameters worden vastgesteld. In de aanvraag is opgenomen dat de sliblaag voorafgaand aan het dempen van deze zone geruimd zal worden.

Artikel 5.60.2 van titel II van het VLAREM bepaalt de kwaliteitsvoorwaarden van de bodemmateriële die voor het (gedeeltelijk) dempen van de Tophatgracht, het Lobroekdok, de Noordkasteelvijver en de grachten langs de R1 Noord gebruikt moet worden. Omdat de aanvrager gebruik wenst te maken van de afwijkmogelijkheid van het derde lid van dit artikel, werd een studie ontvangende groeve bij de aanvraag gevoegd. De studie werd uitgevoerd volgens de standaardprocedure voor het uitvoeren van een studie voor de vergunning van de opvulling van groeven en graverijen met bodemmateriële. Uit de studie ontvangende grond blijkt dat een monitoring van de kwaliteit van het Lobroekdok en de Noordkasteelvijver voor, tijdens en na de opvulling nodig is, om de kwaliteit van het oppervlaktewater te kunnen opvolgen. Dit is voorzien in het monitoringsplan dat bij de aanvraag werd gevoegd.

Voor alle te dempen zones wordt geconcludeerd dat de opvulling geen risico's inhoudt voor het grondwater en dat de blootstelling van verontreinigende stoffen geen extra risico oplevert voor mens en omgeving. De normen waaraan de gebruikte bodemmateriële moeten voldoen en die door de bodemsaneringsdeskundige worden voorgesteld in de studie ontvangende groeve, worden aangevraagd als bijstelling van de voorwaarde van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM. Opgemerkt wordt dat in de studie ontvangende groeve geen acceptatiecriterium voor PFAS (niet opgenomen in bijlage IV van VLAREBO en dus geen

bodemsaneringsnorm) werd onderzocht. PFAS-houdende bodemmateriële kunnen dan ook niet gebruikt worden voor de opvulling van de te dempen zones.

Veiligheid

IIoA KZRI, IIoA OWK en IIoA STLO – dienstbouwwerken

Voor wat betreft de gasolietanks in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en dienstbouwwerk Noorderlaan kan voldaan worden aan de scheidingsafstanden van bijlage 5.17.1 van titel II van het VLAREM.

De dienstbouwwerken zullen waar nodig uitgerust worden met brandwerende deuren en tevens zullen de nodige brandbestrijdingsvoorzieningen aanwezig zijn (brandblusmiddelen, detectoren, noodverlichting).

Geluid en trillingen

In het project-MER is als milderende maatregel opgenomen dat geluidsarm materiaal moet worden ingezet. In het bestek voor de aannemers zullen minder hinder maatregelen worden opgelegd.

Er zijn geen ingedeelde inrichtingen of activiteiten die in de exploitatiefase trillingen kunnen teweeg brengen.

IIoA NID

De baggerspecie wordt per schip afgevoerd naar de opslaglocatie in het Noordelijk Insteekdok. Transport en stockage van baggerspecie doen zich dus voor in onbewoond gebied (havengebied, Schelde), waardoor er geen onaanvaardbare geluidshinder wordt verwacht.

IIoA KZRI, IIoA OWK en IIoA STLO – dienstbouwwerken

Alle installaties zijn moderne, nieuwe installaties, die zich in afsluitbare lokalen in een afgesloten gebouw bevinden. In de directe omgeving van de dienstbouwwerken bevinden zich geen woningen. Er wordt geen geluidshinder verwacht van de installaties in en bij de dienstbouwwerken.

IIoA KZRI, IIoA OWK en IIoA STLO – dempen

Bij de demping van de Tophatgracht, een deel van de Noordkasteelvijver, de grachten ter hoogte van de R1 en een deel van het Lobroekdok zullen gedurende beperkte periode activiteiten plaatsvinden waarbij vrachtwagens en kranen actief zijn. Gezien de ligging van de Tophatgracht (geen woningen in de nabijheid), de Noordkasteelvijver (geen woningen in de nabijheid, nabij weginfrastructuur en havengebied), de grachten langs de R1 en het Lobroekdok (nabij snelweginfrastructuur) en het tijdelijke aspect van deze dempingsactiviteiten is er evenwel geen onaanvaardbare hinder te verwachten.

Opgemerkt wordt dat in het project-MER volgende aanbeveling is opgenomen: “Het werfverkeer (transport van bouwmaterialen en grondverzet) moet routes met veel bewoning maximaal vermijden. Het intern transport moet zo veel mogelijk binnen de grenzen van de werkstrook plaatsvinden. Het extern transport moet maximaal van het regulier verkeer gescheiden worden en in de mate van het mogelijke via het water gebeuren.”

In de aanvraag is opgenomen dat de werken zo kort mogelijk zullen gehouden worden om de algemene effecten met betrekking tot geluid en trillingen maximaal te beperken.

Licht en stralingen

IIoA KZRI, IIoA OWK en IIoA STLO – dienstbouwwerken

Aan de dienstbouwwerken wordt functionele verlichting voorzien waarvan geen hinder te verwachten valt. Deze verlichting zal geregeld worden aan de hand van aanwezigheidssensoren.

IIoA STLO – dempen Tophatgracht

Bij de demping van de Tophatgracht zullen gedurende beperkte periode activiteiten plaatsvinden waarbij tijdelijke functionele verlichting nodig is. Rekening houdende met de nabijheid van Blokkersdijk en Sint-Annabos dient, in functie van mogelijke verstoring van vleermuizen tijdens de vliegperiode (april tot oktober), lichtverstrooiing vermeden te worden. Hiertoe worden afschermende armaturen gebruikt om lichtverstrooiing te vermijden.

Water

IIoA NID

De effecten op het watersysteem worden als volgt beoordeeld in het project-MER: *“Het Noordelijk Insteekdok ligt in het waterlichaam ‘Antwerpse havendokken + Schelde-Rijnverbinding’. Het is afgescheiden van het Schelde-estuarium door de Kallosluis en heeft dus geen verbinding met het waterlichaam van de Zeeschelde. Het storten in dit waterlichaam, heeft dus geen impact op de Zeeschelde. Gedurende de stockering van het zand, kan er een sliblaag afgezet worden op dit zandlichaam. Door de bovenste laag te verwijderen alvorens terug te storten in de Zeeschelde, kan contaminatie vermeden worden. Door waterbodemstalen te nemen kan men zich verzekeren dat de polluenten onder de vigerende normen liggen en er zeker geen contaminatie optreedt ten gevolge van het dokwater. Er wordt louter zand gestockeerd in het Noordelijk Insteekdok, waarvan de resuspensie – en bijhorende vertroebeling – als gering beschouwd wordt.”*

De verwijdering van deze bovenste sliblaag wordt opgelegd in de voorwaarden van de vergunning.

In het project-MER wordt gewezen op de verschillende plannen en projecten in Antwerps havengebied en de mogelijke cumulatieve effecten ter hoogte van het Noordelijk Insteekdok met het complex project ‘Extra containercapaciteit Antwerpen’. In de aanvraag wordt verduidelijkt dat zal vermeden worden dat slibstortingen van beide projecten gelijktijdig plaatsvinden. Onderling overleg tussen de betrokken partijen (o.a. Lantis, aMT, Havenbedrijf Antwerpen) zal er voor zorgen dat de werken op elkaar afgestemd worden.

Grondwaterwinning

IIoA KZRI, IIoA OWK en IIoA STLO – polderconstructies

Het lekwater van de polderconstructies is afkomstig uit de watervoerende laag met HCOV-code 0250. Overeenkomstig artikel 5.53.6.1.1, §2 van titel II van het VLAREM moet het grondwater dat onttrokken wordt, in zoverre dit met toepassing van beste beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht. Indien dit technisch onmogelijk is, mag het water geloosd worden in het openbare of private hydrografische net. Er vindt in dit project geen retourbemaling plaats. In het geval van de polderconstructies zijn de omgevingseffecten van de lekdebieten langs de kilometerlange wanden van de polderconstructies zeer klein omdat het effect over een zeer groot gebied wordt verspreid. Het effect is overwegend minder dan 5

centimeter verlaging. Retourbemaling gericht op het mitigeren van de beperkte effecten zou via kilometerslange ringleidingen om de polderconstructies gerealiseerd moeten worden. Met behulp van infiltratieproeven is bovendien onderzocht of er langs de polderconstructies gebieden zijn waar lekwater in de bodem kan worden teruggebracht. De beschikbare infiltratieoppervlakte is echter beperkt. Omdat de mogelijkheden om het grondwater terug in de grond te brengen beperkt zijn, moet de mogelijkheid om het opgevangen lekwater in de toekomst nuttig te gebruiken gevrijwaard blijven. Ook het gebruik van dit water voor bijvoorbeeld het aanvullen van het peil van een vijver wordt hierdoor gevrijwaard. Er wordt daarom hiervoor een bijzondere voorwaarde voorgesteld (zie ook bespreking onder het luik 'watergebruik').

De effecten van de polderconstructies (diepwanden) zijn beschreven in het goedgekeurde project-MER en de vergunningstechnische nota water, die bij de aanvraag werd gevoegd. De ontwerpeisen die aan de diepwanden worden opgelegd, werden in de effectberekeningen mee in beschouwing genomen. Geconcludeerd wordt dat er lokaal een relatief grote wijziging van de grondwaterstand plaatsvindt door de aanleg van de polderconstructies (barrièrewerking), met een grote wijziging ter hoogte van de tunneltoerit naar de Scheldetunnel op Linkeroever en Rechtoever en de Oosterweelknoop. Voor wat betreft de tunneltoerit kunnen de stijgingen op beide oevers zo oplopen tot 0,5 (lokaal ca. 1) meter in de freatische en gespannen laag. Ter hoogte van de Oosterweelknoop vindt ten noorden van de constructie een stijging van de freatische grondwaterstand plaats (tot 60 cm), ten zuiden een daling. De grondwaterstanden in het hele gebied zijn echter niet natuurlijk en reeds lange tijd gewijzigd door antropogene factoren. Bovendien zijn langs het tracé grotendeels harde bestemmingen (bewoning, industrie) aanwezig (Kanaalzone en R1) waar drainage aanwezig is. Hier kan bijgevolg vanuit gegaan worden dat de grondwaterstand voldoende onder maaiveld blijft en geen bijkomende wateroverlast kan veroorzaken. Globaal gezien zal het project geen aanzienlijke impact hebben op de globale grondwatervoeding (infiltratie). Wel zal er lokaal een beperkt effect zijn ter hoogte van Linkeroever en de Oosterweelknoop. De impact op de grondwaterkwantiteit (barrièrewerking en infiltratie) wordt beperkt negatief beoordeeld voor de deelzones Linkeroever, Scheldetunnel, Oosterweelknoop, Kanaal, en de R1 (Luchtbal/Merksem, Lobroekdok en Groot Schijn). Lokaal is een negatief effect aanwezig, met name in de onmiddellijke nabijheid van de polderconstructies van de toerit van de Scheldetunnel en de Oosterweelknoop en ter hoogte van de Oosterweelkerk en het moeras (deelzones Scheldetunnel en Oosterweelknoop). Voor de afstroming van het hemelwater van de wegenis worden ADR-bekkens en KWS-afscheiders met zand- en slibvang voorzien wat positief is voor de kwaliteit van het grondwater. Mogelijks kan er verontreinigd of zout grondwater verplaatst worden. Het effect van de afstroming van verontreinigd hemelwater en de verplaatsing van verontreinigd grondwater en zilt grondwater wordt beperkt negatief beoordeeld voor al de deelzones.

Door het project wordt de grondwatertoevoer niet gewijzigd waardoor er geen invloed op kwelgebieden zal plaatsvinden. Er wordt geen impact verwacht van het project op de kwelgebieden in de omgeving, er worden geen kwelzones beïnvloed. Het effect wordt als niet significant beoordeeld voor al de deelzones.

Er worden milderende maatregelen voorgesteld met betrekking tot de grondwaterkwantiteit ter hoogte van het moeras en de Oosterweelkerk, en monitoring van de grondwaterstanden ter hoogte van deze zone en de Noordkasteelvijver. Deze milderende maatregelen zijn geïntegreerd in het project: het watersysteem in de omgeving van de Oosterweelkerk en de vijvers van het Noordkasteel werd zo ontworpen dat de aanvoer van water in deze zones verzekerd blijft.

Aangezien voor de effectberekening van de polderconstructies in het project-MER rekening werd gehouden met ontwerpeisen voor de uitvoering van de polderconstructies, wordt een bijzondere voorwaarde opgelegd in de voorwaarden van de vergunning: "De polderconstructies

worden op een degelijke manier aangelegd, teneinde het lekdebiet tot een minimum te herleiden. Hiertoe moeten bij het vastleggen van de constructie-eisen minimale eisen naar het waterkerend vermogen van de diepwanden opgelegd worden, zoals opgenomen in de uitgangspunten voor het grondwatermodel in het project-MER (PR2236). Daarnaast controleert de exploitant de kwaliteitsvolle uitvoering van de polderconstructies tijdens de werken voor de aanleg van de polderconstructies.” In de aanvraag is beschreven dat middels een doorvertaling naar het bestek van de aannemer bij de uitvoering van de vergunning gegarandeerd wordt dat de integriteit van de voegen wordt gecontroleerd door middel van ultrasone metingen of dat voegen direct preventief geïnjecteerd worden. Waar nodig zullen de watervoerende scheuren door de aannemer met een gepaste herstelmethode nabehandeld worden.

Overeenkomstig artikel 5.53.1.3 van titel II van het VLAREM moet de exploitant alle voorzorgen nemen teneinde schade aan onroerende goederen binnen de invloedstraal van een grondwaterwinning te vermijden. Ter hoogte van de polderconstructies Rechter- en Linkeroever, de drainages Hof ter Lo en Groenendaallaan worden geen onaanvaardbare zettingen verwacht. Het effect van zettingen wordt niet significant tot beperkt negatief beoordeeld. Het monitoren van zettingen is opgenomen in het monitoringsplan dat bij de aanvraag werd gevoegd.

Meetinrichtingen voor het opgepompte grondwater moeten worden voorzien overeenkomstig de bepalingen van afdeling 5.53.3 van titel II van het VLAREM. De exploitant wordt er op gewezen dat de debietsmeting van het lekwater, bij waterkelders waar niet in een aparte drainagevloeistofopslag wordt voorzien (vb. TSCT-Z), voorzien moet worden in de toevoerleiding van het lekwater naar deze waterkelder.

Het risico op opbarsten van de Boomse Klei (onderste afsluitende laag) ter hoogte van de polderconstructies op Linker- en Rechteroever en drainages Hof ter Lo en Groenendaallaan werd onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen risico is op opbarsten.

Ook het verspreiden van verontreiniging werd onderzocht. In de grondwateronderzoeken die per iioa werden uitgevoerd, wordt besloten dat er geen significante verspreiding van verontreiniging zal optreden ten gevolge van de polderconstructie. In het monitoringplan is voorzien dat er monitoring gebeurt in de gebieden waar gekende verontreinigingen aanwezig is en waar dient te worden nagegaan dat de aanwezige (rest)verontreinigingen zich als gevolg van de bouwwerken alsook de exploitatie niet verder verspreiden.

De capaciteit van de grondwaterwinning voor iioa KZR1 overschrijdt de grens van 500.000 m³ per jaar waardoor een hydrogeologische studie noodzakelijk is. Deze studie werd bij de aanvraag gevoegd en verwijst grotendeels naar het project-MER. In de hydrogeologische studie wordt besloten dat er geen negatieve impact zal zijn van de wijzigingen in de grondwatertafel als gevolg van het project.

Watergebruik

Het hemelwater dat op de verharde oppervlakten terechtkomt die binnen de polderconstructies gelegen zijn, wordt opgevangen in waterkelders. De polderconstructies genereren lekwater dat eveneens wordt opgevangen in waterkelders. Vanuit deze ondergronds gelegen waterkelders worden de twee stromen met behulp van pompinstallaties en afvoerleidingen richting het maaiveld verpompt om aan te sluiten op een bepaald lozingspunt. Overeenkomstig artikel 5.53.6.1.2, §1 van titel II van het VLAREM moet het grondwater dat onttrokken wordt [...] bij de bronbemalingen, bedoeld in subrubriek 53.4 [...] van de indelingslijst,

in zoverre dit met toepassing van de beste beschikbare technieken mogelijk is, nuttig worden gebruikt. Indien in de toekomst hergebruiksmogelijkheden zouden ontstaan, en het aanbod en de behoeftes op elkaar afgestemd kunnen worden, zowel binnen als buiten het project, kunnen ter hoogte van de afvoerleidingen, aftappunten voorzien worden om het voorvermelde hemel- en lekwater op te vangen in functie van hergebruik in plaats van dit te lozen op het oppervlaktewater. In de aanvraag is opgenomen dat de ontwerpen en locaties van de verschillende afwateringsconstructies, pompstations en lozingspunten zodanig gekozen zijn dat mogelijkheden naar hergebruik van hemelwater niet gehypothekeerd worden in de toekomst. Dit geldt evenzeer voor de mogelijkheden naar hergebruik van lekwater. In de vergunningstechnische nota water, gevoegd bij de aanvraag, staat immers dat, indien in de toekomst zou blijken dat hemelwater en lekwater nuttig ingezet of hergebruikt kunnen worden door derden, dit beschikbaar kan gesteld worden. In de vergunningsvoorwaarden wordt opgelegd dat de verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project zodanig uitgevoerd worden dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik.

Lozing van bedrijfsafvalwater en huishoudelijk afvalwater

In dit project beschouwt men als bedrijfsafvalwater: lekwater afkomstig van de polderconstructies en drainagewater, reinigingswater dat ontstaat bij het reinigen van de tunnelwanden (wandenwaswater), potentieel verontreinigd hemelwater (bv. van de tankpistes bij dienstbouwwerken Scheldetunnel Linkeroever en Noorderlaan) en overig bedrijfsafvalwater (bv. condenswater). Opgemerkt wordt dat overeenkomstig artikel 4.2.1.2 van titel II van het VLAREM het mengsel van bedrijfsafvalwater met huishoudelijk afvalwater en/of niet-verontreinigd hemelwater (dat bv. op de weg en valt), afkomstig van dezelfde milieutechnische eenheid, dat via een niet-gescheiden rioleringsnet samen wordt geloosd en zonder dat de verschillende deelstromen apart kunnen worden gecontroleerd, integraal wordt beschouwd als bedrijfsafvalwater. Zo zal er ter hoogte van de lozingspunten LP1b, LP2a, LP2b en LP4b vermenging optreden van het lekwater met hemelwater. Deze stroom wordt volledig als bedrijfsafvalwater aanzien. Voor het bepalen van lozingsnormen werd uitgegaan van een worst-case scenario waarbij er geen hemelwater vermengd wordt met lekwater.

Om een inschatting te kunnen maken van de verwachte concentraties aan gevaarlijke stoffen in het lekwater, werden er langsheen het volledige tracé van de Oosterweelverbinding Rechteroever en de Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever algemene grondwateronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken werd de kwaliteit van het grondwater in een relevante zone rond de polderconstructie beschouwd. Dit grondwater draagt bij tot het lekdebiet van de polderconstructie en eventuele verontreinigingen zullen dus hun invloed hebben op de kwaliteit van het te lozen lekdebiet. Op basis van deze grondwateronderzoeken en rekening houdende met de representatieve peilbuisgegevens, worden lozingsnormen voorgesteld voor verschillende lozingspunten. De peilbuizen geplaatst in kader van deze onderzoeken kunnen later ook gebruikt worden voor de monitoring van de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit voor, tijdens en na de werken.

In het kader van deze omgevingsvergunningsaanvraag wordt tevens een voorstel opgenomen van een monitoringsprogramma. De controle van het (in oppervlaktewater) te lozen water (afkomstig van de diverse lozingsconstructies langsheen het gehele projectgebied) zal gericht zijn op de aanwezige standaardparameters, evenals de potentieel verdachte parameters. De uitwerking hiervan werd opgenomen in het Monitoringsprogramma Oosterweel dat als bijlage aan de omgevingsvergunningsaanvraag werd toegevoegd. Het uitvoeren van het Monitoringsprogramma Oosterweel wordt opgelegd in de vergunningsvoorwaarden.

Bij het wassen van de tunnelwanden zal gebruik gemaakt worden van milieuvriendelijke reinigingsproducten. Het in de tunnels geproduceerde reinigingswater kan ter hoogte van de slikkers bemonsterd worden vooraleer dit samenkomt met eventueel hemelwater in de waterkelders.

De hoofdwegen die gelegen zijn binnen een polderconstructie en verdiept liggen, wateren via goten en leidingen af naar de zogenaamde waterkelders. Vanuit de waterkelders worden verschillende waterstromen middels pompinstallaties en persleidingen opgepompt naar lozingspunten ("hoofdkelder") of andere waterkelders ("middenkelder"). Meer bepaald wordt vanuit de waterkelders hemelwater, lekwater en wandenwaswater opgepompt in functie van afvoer naar de respectievelijke lozingspunten. In het project worden gescheiden en ongescheiden waterkelders voorzien. Bij een gescheiden waterkelder wordt de "first flush" opgevangen in een zogenaamde vuilvloeistofopslag, deze stroom wordt afzonderlijk behandeld via een koolwaterstofafscheider met coalescentiefilter. De ongescheiden waterkelder wordt toegepast wanneer de afstromende oppervlakte die is aangesloten op de waterkelder beperkt is. In die gevallen is de first-flush beperkt en heeft de vloeistofopslag een beperkt vloeroppervlak, waardoor er geen voordeel is om de vloeistofopslag op te delen. Ook bij dit type kelder wordt water uit de vloeistofopslag via een pompinstallatie afgevoerd op een koolwaterstofafscheider met coalescentiefilter (indien het een hoofdkelder betreft).

In waterkelders waar lekwater separaat wordt opgevangen is aanvullend een drainagevloeistofopslag voorzien. Bij een calamiteit op de weg kunnen de pompinstallaties zodanig geschakeld worden dat maximale buffering van de gelekte vloeistoffen en bluswater in de waterkelders plaatsvindt.

Het lozingsdebiet van het huishoudelijk afvalwater van de dienstbouwwerken is per iioa kleiner dan 600 m³/jaar waardoor het een niet-ingedeelde activiteit betreft.

De lozingspunten worden per iioa besproken.

Na het realiseren en in gebruik nemen van de polderconstructies worden de lozingen van het bedrijfsafvalwater gemonitord, dit is opgenomen in het monitoringplan dat bij de aanvraag werd gevoegd. Uit de monitoringsresultaten zal blijken of de lozingen tijdens de exploitatie bijgestuurd moeten worden.

Uit verduidelijkingen van de exploitant blijkt dat er voorzien is om debietmeters te plaatsen ter hoogte van de lozingspunten op maaiveldniveau. Het te lozen afvalwater en lekwater wordt met behulp van pompen en persleidingen naar maaiveldniveau gebracht waar een controleput voorzien wordt. Hier kunnen ook staalnames gebeuren en wordt een debietmeter geplaatst.

De exploitant wordt er op gewezen dat de controleputten en debietmeters zodanig moeten voorzien worden dat de bedrijfsafvalwaterstroom apart kan bemonsterd worden. Ingeval er bv. via een lozingspunt eveneens hemelwater van het lokaal wegennet geloosd wordt, dan dient de controleput en debietmeter geplaatst te worden vóór deze hemelwaterstroom mee op de afvoerleiding aansluit.

iioa KZR1

In iioa KZR1 bevinden zich volgende lozingspunten: LP4a en LP4b (lozing in Albertkanaal), LP5 (Asiadok), LP6a en LP6b (Asiadok), LP9b (Groot Schijn), LP12a, LP12b, LP12c, LP12d, LP12f, LP12g en LP12h (Asiadok). Via het erratum werd meegedeeld dat het potentieel verontreinigd hemelwater afkomstig van de lospiste van dienstbouwwerk Noorderlaan geloosd wordt via LP4b, en niet via LP13.

Het betreft telkens een mengsel van (al dan niet een gedeelte van) de volgende stromen: lekwater, wandenwaswater, hemelwater, potentieel verontreinigd hemelwater en huishoudelijk afvalwater. Voor een overzicht per lozingspunt wordt verwezen naar de vergunningstechnische nota in de aanvraag.

Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaats van de gasolietank bij dienstbouwwerk Noorderlaan wordt afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. Volgens de plannen sluit de afvoer na de KWS-afscheider aan op een infiltratieput. Omdat een coalescentiefilter echter niet kan garanderen dat de restconcentratie aan koolwaterstoffen in het afvalwater voldoet aan de milieukwaliteitsnorm voor grondwater, moet deze bedrijfsafvalwaterstroom ná de infiltratieput aangesloten worden. In het document 'erratum' dat op 27 mei 2020 in het Omgevingsloket werd opgeladen is hierover het volgende opgenomen: "Het potentieel verontreinigd hemelwater afkomstig van de twee vulplaatsen die voorzien worden kan, via een KWS-afscheider en coalescentiefilter, geloosd worden via een infiltratieput. Dit is het geval voor het potentieel verontreinigd hemelwater dat ontstaat ter hoogte van DBWSL en DBWN. De voorziene zuiveringsmaatregelen bieden geen garantie tot het respecteren van de milieukwaliteitsnormen voor lozen in de bodem (infiltratieput). Daarom wordt, aanvullend op wat in de vergunningstechnische nota water en de betreffende rioleringsplannen is opgenomen, bijkomend de mogelijkheid voorzien om de infiltratieput te bypassen. Het potentieel verontreinigd hemelwater zal de infiltratieput dan bypassen en als dusdanig aangesloten worden na de infiltratieput. Deze tekstuele aanvulling primeert op de betreffende rioleringsplannen die aan het luik milieu zijn toegevoegd en waarop de lozing via de by-pass niet expliciet vermeld staat." De exploitant zal hiermee dus reeds rekening houden. Er wordt een bijzondere voorwaarde opgenomen in de vergunningsvoorwaarden als volgt: "Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaatsen van de gasolietanks bij dienstbouwwerken Noorderlaan en Scheldetunnel Linkeroever wordt telkens afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. De lozing gebeurt door rechtstreekse aansluiting op een afvoerleiding naar een lozingspunt." Voor de KWS-afscheiders gelden bijgevolg de voorwaarden van artikel 4.2.3bis (werking en onderhoud van een koolwaterstofafscheider).

Er werd een grondwateronderzoek uitgevoerd voor de iioa KZR1. Aan de hand van de resultaten van het grondwateronderzoek (relevante peilbuizen) werden lozingsnormen bepaald.

Voor lozingspunten LP4a, LP4b, LP6a, LP6b, LP12 (c,f,g,h) worden volgende bijzondere lozingsnormen aangevraagd:

Parameter	eenheid	Gevraagde concentratie	Aantal X indelingscriterium
arseen	µg/l	50	10

Gelet op de lozing in het Albertkanaal en het Asiadok (waarvan het debiet vele malen hoger is dan het geloosde debiet) en de vastgestelde, van nature voorkomende verhoogde concentraties aan arseen in het grondwater, kan de lozingsnorm voor arseen gunstig beoordeeld worden.

Voor lozingspunten LP4a en LP4b worden bijkomend volgende bijzondere lozingsnormen aangevraagd:

Parameter	eenheid	Gevraagde concentratie	Aantal X indelingscriterium of milieukwaliteitsnorm
Totaal stikstof	mg/l	30	5

Sulfaat	mg/l	400	2,7
Chloride	mg/l	750	3,75
geleidbaarheid	µS/cm	3.000	3

Gelet op de lozing in het Albertkanaal (waarvan het debiet vele malen hoger is dan het geloosde debiet), kunnen de gevraagd lozingsnormen voor LP4a en LP4b gunstig beoordeeld worden.

Voor lozingspunt LP5 wordt volgende bijzondere lozingsnorm aangevraagd:

Parameter	eenheid	Gevraagde concentratie	Aantal indelingscriterium X
arseen	µg/l	100	20

Omdat de gevraagde norm 10X IC overschrijdt, werd een bijkomende impactanalyse uitgevoerd waarvan de resultaten zijn opgenomen in de vergunningstechnische nota water. Op basis hiervan wordt verwacht dat de lozing van het lekwater via LP5 op het IJzerlaankanaal en het Asiadok een beperkte invloed zal hebben wat betreft arseen, wanneer de vooropgestelde lozingsnorm van 100 µg/l (20x IC) wordt gerespecteerd. De gevraagde lozingsnorm kan gunstig beoordeeld worden. In het monitoringprogramma voor de discipline oppervlaktewater moet bijzondere aandacht besteed worden aan de opvolging van de kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater ter hoogte van dit lozingspunt.

iiia OWK

Via het lozingspunt LP2a worden volgende stromen geloosd in de Schelde (via Boerinnensluis): huishoudelijk afvalwater en hemelwater van dienstbouwwerken, wandenwaswater en hemelwater vanuit de tunnel, tunneltoerit en lokale wegen, en lekwater.

Via het lozingspunt LP2b worden volgende stromen geloosd in de Schelde (via Boerinnensluis): lekwater (inclusief infiltrerend hemelwater), hemelwater van de wegenis en wandenwaswater.

De waterhuishouding aan de Oosterweelknoop is ontworpen om voldoende watervoeding te voorzien aan de rietmoerassen en Noordkasteelvijver. Vanuit het rietmoeras aan de Oosterweelkerk is er een overloop naar het overkapt deel van de tunnelsleuf (ingericht als zuiveringsrietveld) en vervolgens naar de Noordkasteelvijvers, de Boerinnensluis en tenslotte de Schelde (LP2b). Er wordt voorzien in een bypass: indien het lekwater om kwaliteitsredenen niet gebruikt kan worden voor de voeding van het rietmoeras aan de Oosterweelkerk, wordt dit naar lozingspunt LP2a geleid, en wordt voorzien in voeding vanuit de schoonvloeistofopslag van de waterkelder onder het dienstbouwwerk Oosterweelknoop. Het monitoringsplan voorziet in de opvolging van de kwaliteit van de Noordkasteelvijver, niet alleen tijdens de bouwfase, maar ook na de realisatie van de werken. Het is een aandachtspunt voor de exploitant om de meetcampagnes voor het opvolgen van de kwaliteit van het water dat via het rietland en de kap in de Noordkasteelvijver terecht komt uit te voeren wanneer dit potentieel het meest belast kan zijn (bv. tijdens reinigingswerken in de tunnel).

Er werd een grondwateronderzoek uitgevoerd voor de iiia OWK. Aan de hand van de resultaten van het grondwateronderzoek (relevante peilbuizen) werden lozingsnormen bepaald. Voor lozingspunten LP2a en LP2b worden volgende bijzondere lozingsnormen aangevraagd:

Parameter	Eenheid	Gevraagde concentratie	Aantal indelingscriterium X of milieukwaliteitsnorm
arseen	µg/l	50	10

nitraat + nitriet + ammonium	mg N/l	4,9	10

Gelet op de lozing in de Schelde (waarvan het debiet vele malen hoger is dan het geloosde debiet) en de vastgestelde, van nature voorkomende verhoogde concentraties aan arseen in het grondwater, kan de lozingsnorm voor arseen gunstig beoordeeld worden.

Gelet op de lozing in de Schelde (waarvan het debiet vele malen hoger is dan het geloosde debiet), kan verwacht worden dat de impact van de lozing van de gevraagde concentraties nitraat+nitriet+ammonium beperkt is. De gevraagde lozingsnorm voor nitraat + nitriet + ammonium kan gunstig beoordeeld worden.

iiia STLO

Via het lozingspunt LP1b worden volgende stromen geloosd in de Palingbeek (via de Tophatgracht): lekwater (inclusief infiltrerend hemelwater), hemelwater en wandenwaswater vanuit de tunnel, tunneltoerit en polderconstructie, en hemelwater, huishoudelijk afvalwater en potentieel verontreinigd bedrijfsafvalwater van het dienstbouwwerk.

Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaats van de gasolietank bij dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever wordt afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. Volgens de plannen sluit de afvoer na de KWS-afscheider aan op een infiltratieput. Dit werd mits een tekstuele verklaring in het erratum, identiek zoals bij dienstbouwwerk Noorderlaan, aangepast.

Er werd een grondwateronderzoek uitgevoerd voor de iiia STLO. Aan de hand van de resultaten van het grondwateronderzoek werden lozingsnormen bepaald. Voor lozingspunt LP1b worden volgende bijzondere lozingsnormen aangevraagd:

Parameter	Eenheid	Gevraagde concentratie	Aantal indelingscriterium of milieukwaliteitsnorm X
arseen	µg/l	50	10
PFOS	µg/l	0,2	2
PFOA	µg/l	0,5	5
chloride	mg/l	2.400	20
Totaal stikstof	mg/l	30	5
sulfaat	mg/l	450	5
geleidbaarheid	µS/cm	6.000	10

Voor PFOA is momenteel nog geen indelingscriterium opgenomen in bijlage 2.3.1 van titel II van het VLAREM. Daar voor PFOS het indelingscriterium gelijkgesteld wordt aan de rapportagegrens, wordt dezelfde redenering gebruikt voor PFOA om zodoende een lozingsnorm te kunnen voorstellen.

Voor dit lozingspunt en de gevraagde lozingsnormen werd een impactanalyse uitgevoerd, gelet op de vrij hoge zoutconcentraties van het lekwater dat geloosd zal worden in LP1b bij droogweeromstandigheden en teneinde de ecologie in en rond de verlegde (nieuwe) Tophatgracht maximaal een kans te geven. De Palingbeek mondt via een bufferconstructie uit in de Schelde. Uit de impactanalyse wordt besloten dat de impact van de onrechtstreekse lozing op de Schelde als verwaarloosbaar kan beoordeeld worden, omwille van het kleine lekwaterdebiet ten opzichte van het debiet van de Schelde. De lozing op de Tophatgracht en

de Palingbeek zal geen aanleiding geven tot een acuut negatief effect, daar de effluentleiding ontworpen is als een gesloten leiding die loost op het laatste stuk van de verlegde Tophatgracht en zo dicht mogelijk bij het pompstation aan de Schelde. Bovendien zal er in de realiteit steeds voeding zijn met andere waterstromen stroomopwaarts en zal er verdunning optreden bij regenweer. De hoge zoutconcentraties vormen geen negatief effect op vlak van biodiversiteit, daar er van nature in de Tophatgracht en Palingbeek reeds brak- en zoutwater minnende vegetaties/plantensoorten voorkomen.

De voorgestelde lozingsnormen voor lozingspunt LP1b worden gunstig beoordeeld.

Mobiliteit

De mobiliteitsimpact van het totaalproject Oosterweelverbinding wordt besproken onder het luik "Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening".

Specifiek voor wat betreft de effecten van de iioa NID wordt in het project-MER geoordeeld dat de baggertransporten (ingeschat op 10 transporten van barges van 3.000 m³ per dag) voor een toename van het aantal passages op de Schelde zorgen, maar er is genoeg restcapaciteit om dit te kunnen verwerken.

De transportbewegingen in functie van de dienstbouwwerken beperken zich tot periodieke bezoeken door techniekers en de aanvoer van gasolie. Hiervan wordt geen hinder verwacht.

Tijdens het dempen van de Tophatgracht, de grachten aan de R1 Noord, en een gedeelte van de Noordkasteelvijver en het Lobroekdok zullen gedurende beperkte periode activiteiten plaatsvinden waarbij vrachtwagens en kranen actief zijn. Gezien de ligging van de Tophatgracht, de Noordkasteelvijver en de grachten langs de R1 Noord en het tijdelijke aspect van deze dempingsactiviteiten is er evenwel geen onaanvaardbare hinder te verwachten.

Voor wat betreft het dempen van een gedeelte van het Lobroekdok wordt verwezen naar het project-MER waarin opgenomen is dat de aanvoer van grond, bouwmaterialen en materieel maximaal via het water zal gebeuren. Zoals opgenomen in het document "Erratum" is een exacte kwalificatie en kwantificering van de verschillende vervoersmodi en hun traject momenteel niet mogelijk. Dit betreft immers de verantwoordelijkheid van de te selecteren aannemer(s) en wordt bepaald o.b.v. de uitvoeringsplannen van laatstgenoemde. Tezamen met andere relevante milderende maatregelen en aanbevelingen uit het project-MER zal het bestek van de aannemer bepalen dat de aan- en afvoer van grond, bouwmaterialen en materieel maximaal via het water moet gebeuren. Hetgeen haalbaar is gezien deze werfzone via een doorgang rechtstreeks verbonden is met het Albertkanaal. De wijze waarop dit concreet georganiseerd wordt zal onder meer afhankelijk zijn van het tijdstip waarop deze doorgang naar het Albertkanaal wordt gedempt. Bovendien is het waarschijnlijk dat een substantieel deel van de gronden die vrijkomen door de verdieping van de R1, kunnen worden aangewend voor de demping van het aanpalende Lobroekdok. In de vergunningsvoorwaarden wordt volgende bijzondere voorwaarde opgelegd: "Voor de te dempen zones wordt, rekening houdend met de kwaliteitsvereisten van de gebruikte bodemmaterialen, maximaal ingezet op het lokaal hergebruiken van bodemmaterialen, om de vervoersafstanden te beperken. Indien dit niet mogelijk is, wordt maximaal ingezet op vervoer via het water."

Monitoring

Bij de aanvraag werd een monitoringplan gevoegd, getiteld 'Monitoringsplan Omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding'. In het project-MER werd als milderende maatregel opgenomen dat een breed en discipline-overschrijdend monitoringsprogramma opgesteld moet worden, waarmee zowel gedurende de werken als

voldoende tijd na realisatie van het project, wordt nagegaan of de vooropgestelde doelstellingen en milieukwaliteit en –effecten afdoende worden gehaald. Dit monitoringprogramma kon verwerkt worden in het monitoringsprogramma dat in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de hoofdwerken wordt opgesteld.

Het 'Monitoringsplan Omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding' geeft invulling aan dit monitoringsprogramma en geeft een overzicht van alle monitoringsmaatregelen die opgenomen zijn in het plan-MER Masterplan Antwerpen (2005), het plan-MER Oosterweelverbinding (2014) en de doorvertalingen in het GRUP Oosterweelverbinding (2006), GRUP Oosterweelverbinding-wijziging (2015) en het project-MER Oosterweelverbinding (2019). Daarbij wordt een overzicht geboden van de periode van monitoring (voor, tijdens of na de hoofdwerken Oosterweelverbinding), wie de monitoring zal uitvoeren en hoe de rapportage en opvolging zal gebeuren. Het monitoringplan is opgedeeld in verschillende disciplines: biodiversiteit, bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid, trillingen, lucht, mens (gezondheid/ruimtelijke aspecten) en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

In het kader van de iioa's is de monitoring inzake de disciplines bodem en grondwater (met betrekking tot de polderconstructies en lekwater) en oppervlaktewater (met betrekking tot lozingen) relevant.

Voor wat betreft de discipline bodem en grondwater bevat het plan een aanzet tot monitoring. Het doel van het plan is het monitoren van de grondwaterkwaliteit en -kwantiteit ter hoogte van en in de nabijheid van het projectgebied en het monitoren van de invloed van de werken op het grondwaterregime. De kennis van de waterhuishouding moet toelaten om tijdens uitvoering de werkwijze bij te sturen opdat verspreiding van verontreiniging vermeden wordt en verdroging van waardevolle gebieden wordt tegengegaan. Dat het plan een aanzet tot monitoring bevat, is te verklaren doordat omwille van de fasering van het project de referentiesituatie zowel bij de start van de bouwfase alsook bij het in exploitatie gaan, anders zal zijn dan de referentiesituatie vandaag. In het monitoringplan wordt inzicht gegeven in hoe het monitoringssysteem er kan uitzien, zonder voorafnames te doen. Hierbij wordt ingezet op inventarisatie en monitoring van grondwaterkwaliteit en -kwantiteit. Ook zal aanvullend op de reeds uitgevoerde grondwateronderzoeken, de periode tot aan de start van de werk gebruikt worden om zowel het volledige projectgebied alsook de gevoelige gebieden nauwgezet op te volgen. Nadat de opdrachtnemers voor de diverse deelprojecten zijn aangesteld kan vervolgens een gedetailleerd monitoringsplan (frequentie, periode, peilbuizennetwerk) voor de bouwfase worden opgemaakt, aangezien op dat ogenblik pas de precieze bouwtechnieken en fasering van de werken beschikbaar is. Idem dito voor de exploitatiefase.

Voor wat betreft de discipline oppervlaktewater bevat het plan een algemene aanzet tot monitoring van de lozing van het bedrijfsafvalwater op oppervlaktewater, alsook de controle op de kwaliteit van het oppervlaktewater van het Lobroekdok en de Noordkasteelvijver tijdens en na de gedeeltelijke demping ervan. Het doel van de monitoring is telkens om de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater te waarborgen.

Er wordt een frequente rapportage voorzien, met een minimale frequentie van 1 maal per jaar. Indien er significante impact of wijzigingen optreden ten opzichte van de referentiesituatie, dan zal dit vermeld worden in de rapportage, evenals welke maatregelen zijn getroffen, welke nog moeten genomen worden (evenals de termijn waarbinnen deze genomen worden) en wat de effectiviteit van de getroffen maatregelen is. Voor wat betreft de monitoring worden vergunningsvoorwaarden opgelegd.

Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarden van titel II van het VLAREM

lioa NID

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.2.2 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn de installatie en het gebruik van een geijkte weegbrug met automatische registratie verplicht. De ijking wordt uitgevoerd overeenkomstig de ijkwet. De toegang van de aanvoerende vrachtwagens is slechts toegelaten over de in werking zijnde geijkte weegbrug.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen geijkte weegbrug met automatische registratie wordt geïnstalleerd en gebruikt. In plaats hiervan wordt de hoeveelheid baggerspecie die in het Noordelijk Insteekdok wordt aan- en afgevoerd geregistreerd met geijkte meetsystemen aan boord van de baggerschepen.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: in de concrete situatie (aanvoeren van baggerspecie via baggerschepen of via persleiding naar het Noordelijk Insteekdok) is de installatie van een weegbrug door het ontbreken van wegvervoer overbodig en fysiek niet mogelijk. De registratie van de aan- en afvoer via de aanwezige registratiesystemen behorende bij de baggerschepen zal continu mogelijk zijn en als volwaardig alternatief voor de weegbrug dienst doen.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.2.2 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.2.3 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, mag de normale aan- en afvoer van bagger- of ruimingsspecie niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aan- en afvoer van bagger- of ruimingsspecie 24u op 24u plaatsvindt.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: gezien de omvang van de baggeractiviteiten, het te verplaatsen volume, de termijn gedurende dewelke het Noordelijk Insteekdok beschikbaar is als tijdelijke opslagplaats en de planning voor de uit te voeren werken is een uitbreiding van de exploitatie-uren vereist. Dit zal eveneens een positieve invloed hebben op het beperken van de hinder voor het bestaande scheepverkeer. Deze uitbreiding van de exploitatie-uren is door de setting in een continue actieve havenomgeving te verantwoorden. Enige extra hinder van de activiteiten gelinkt aan de aan- en afvoer van de baggerspecie in het Noordelijk Insteekdok is in de totaliteit van de continue baggerwerkzaamheden in de Antwerpse haven niet te verwachten.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.2.3 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.4.1, §1 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“De inrichting moet ontoegankelijk zijn voor onbevoegden. Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt de inrichting omheind met een stevige afsluiting die ongeveer twee meter hoog is. De toegang tot de inrichting wordt buiten de normale openingsuren met een poort afgesloten.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat*

geen omheining van twee meter hoog rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien.”

De aanvrager motiveert dit als volgt: het Noordelijk Insteekdok is aan drie zijden omgeven door bedrijven die beroep doen op dit dok voor de aan- en afvoer van hun grondstoffen of afgewerkte producten. Deze bedrijven zijn op zich afgesloten van de openbare weg via hun bedrijfseigen afsluitingen waardoor de toegang tot het dok hierdoor ook afgesloten wordt ten opzichte van de openbare weg. Het dok is dus enkel toegankelijk via het water.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.4.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.4.1, §2 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt aan de randen van de inrichting een groenscherm van minstens vijf meter breedte aangelegd. Het groenscherm bestaat uit streekeigen laag- en hoogstammige dichtgroeïende gewassen. De exploitant neemt de nodige maatregelen opdat er zo snel mogelijk een efficiënt groenscherm verkregen wordt.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen groenscherm rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: het Noordelijk Insteekdok is aan drie zijden omringd door bedrijven die het dok gebruiken voor de aanvoer en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten. Het aanbrengen van een 5 meter breed groenscherm zou het gebruik van het Noordelijk Insteekdok dus onmogelijk maken. Verder zal de baggerspecie tijdelijk opgeslagen worden onder het wateroppervlak waardoor er dus geen visuele hinder zal zijn.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.4.1, §2 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt de bagger- of ruimingsspecie gelost, opgeslagen en ontwaterd op een vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem, waarbij het ontwateringswater en het hemelwater wordt opgevangen. [...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat het lossen en opslaan van de baggerspecie niet gebeurt op een vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem. De baggerspecie wordt rechtstreeks gelost in het Noordelijk Insteekdok.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: het aanbrengen van een vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem is gezien de context niet mogelijk en niet relevant in een inrichting zoals het Noordelijk Insteekdok. Gezien de specifieke activiteit is het afzonderlijk opvangen van ontwateringswater (de baggerspecie wordt hier immers niet ontwaterd) en van het hemelwater (het hemelwater valt gewoon in het Noordelijk Insteekdok en vermengt zich met het dokwater) niet relevant en niet van toepassing.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.63.5.9 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Een afschrift van alle vergunningen waarover de inrichting beschikt, en het goedgekeurde werkplan worden, tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, in de inrichting ter beschikking gehouden van de toezichthouder.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.63.5.9 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat een afschrift van alle vergunningen en het goedgekeurde werkplan ter beschikking gehouden wordt aan boord van de baggerschepen. Deze kunnen eveneens bekomen worden en ingekeken worden op het bezoekadres van de exploitant.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: aangezien het Noordelijk Insteekdok een opslagplaats betreft waar geen werfkeet aanwezig zal zijn, kunnen de vergunningen en het werkplan niet ter beschikking gehouden worden.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.63.5.9 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

IIoA KZR1

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen.*

Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen:

- *voor debieten > 2 m³/uur of > 20 m³/dag: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid;*
- *voor debieten > 50 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat) of > 100 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat): de plaatsing van debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het lekwater van de polderconstructies niet gebeurt via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. Het geloosde debiet wordt bepaald op basis van een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde lekwater te bepalen, kunnen er staalnames gedaan worden via controleputten.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: volgens artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dient het bedrijfsafvalwater geloosd te worden via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. In het kader van voorliggende polderconstructies en lozing van het lekwater is het echter niet relevant om bemonsteringsapparatuur voor de lozing van het lekwater te voorzien. De hoeveelheid lekwater die via de waterkelders wordt afgevoerd, wordt bepaald d.m.v. een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Deze meetmethode volstaat in voorliggende situatie voor lozing van lekwater als bedrijfsafvalwater. De hoeveelheid opgepompt lekwater, gemeten conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM, is immers gelijk aan de hoeveelheid water die geloosd zal worden.

Uit verdere verduidelijking van de exploitant blijkt dat geen afwijking gevraagd wordt van het plaatsen van een debietmeter, wel wordt afwijking gevraagd van het plaatsen van een controle-inrichting die aan de eisen voldoet zoals opgenomen in artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM.

In IIoA KZR1 wordt bedrijfsafvalwater geloosd via de lozingspunten LP4a, LP4b, LP5, LP6a, LP6b, LP9b, LP12c+f+g+h en LP12a+b+d.

Via het lozingspunt LP4b wordt lekwater, vermengd met hemelwater en wandenwaswater, geloosd. Hier wordt niet voorzien in een aparte drainagevloei-stopslag in de waterkelder, waarin het lekwater apart wordt opgevangen. Door de vermenging van het lekdebiet met het hemelwater, wordt de ganse stroom als bedrijfsafvalwater aanzien en stemt dit debiet dus niet overeen met het debiet van het grondwater, dat volgens een methode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM gemeten wordt. Uit de verduidelijking van de exploitant blijkt evenwel dat ook ter hoogte van dit lozingspunt een controleput met staalnamemogelijkheid en debietmeter voorzien worden.

De gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM kan worden toegestaan. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden van de vergunning

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Het grondwaterpeil in de pompput, de boring of elke installatie voor het winnen van het grondwater, uitgezonderd bronbemalingen door middel van vacuümpompen, moet zowel met de winning in rust als in werking steeds gemeten kunnen worden. Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt er daarom in elke boorgat een rechte onvervormbare peilbuis geplaatst met een binnendiameter van ten minste 18 mm.[...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizen netwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: gezien het hier niet gaat om een klassieke grondwaterwinning en er geen boorgaten aanwezig zijn, is het plaatsen van peilbuizen in de boorgaten niet mogelijk.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“[...] Wat de chemische samenstelling betreft, voldoen de bodematerialen aan de waarden voor vrij gebruik van bodematerialen, vermeld in bijlage V van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007. Behalve voor de bovenste laag van 150 cm waarvoor met toepassing van het standstillbeginsel de actuele milieukwaliteit moet worden gerespecteerd, kan in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit van de waarden, vermeld in het tweede lid, afgeweken worden: 1° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype I, II en III, tot maximaal 80 % van de overeenstemmende bodemsaneringsnormen van het overeenkomstige bestemmingstype, vermeld in bijlage IV van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming; 2° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype IV en V, tot maximaal de waarden voor bestemmingstype III, vermeld in bijlage IV van hetzelfde besluit.[...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodematerialen die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van het Lobroekdok en voor de demping van de zones aan R1 Noord volgende chemische samenstelling hebben:*

- Minerale olie tot 500 mg/kg ds
- PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds

- *de parametergroep BTEX:*
 - *ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds*
 - *styreen tot 1,5 mg/kg ds*
 - *som BTEX tot max. 6 mg/kg ds*
- *PCB's tot 1 mg/kg ds*
- *Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO."*

Voor de onderbouwing van deze bijstelling werd, overeenkomstig artikel 5.60.2 van titel II van het VLAREM een studie ontvangende groeve opgemaakt.

Gelet op de conclusies van de studie ontvangende groeve wordt de gevraagde bijstelling van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, mag de normale aanvoer van bodemmateriële niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden."*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt."*

De aanvrager motiveert dit als volgt: de planning van de werken voorziet dat er minstens met een 2 ploegen systeem (6 - 22 uur) gewerkt kan/zal worden, maar dat er tevens ook, afhankelijk van de noodwendigheden bijvoorbeeld voor het uitvoeren van (tijds)kritische werkzaamheden en/of werkzaamheden die een impact zouden hebben op de reguliere verkeersstromen in het gebied, gedurende de nacht gewerkt kan/zal worden. Dit impliceert ook dat de werken zo kort mogelijk gehouden kunnen worden teneinde de algemene hinder maximaal te beperken. Rekening houdend met de ligging van de te dempen zones nabij (snel)weginfrastructuur en het tijdelijke karakter ervan, wordt er geen overmatige bijkomende hinder voor mens en omgeving verwacht.

Voor de bespreking van deze gevraagde bijstelling wordt verwezen naar de bespreking van het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, houdt de exploitant een register bij waarin ten minste de volgende gegevens worden genoteerd over de aanvoer van de niet-verontreinigde bodemmateriële [...]"*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de exploitant geen register bijhoudt over de aanvoer van de bodemmateriële."*

De exploitant motiveert dit als volgt: rekening houdend met het feit dat de gronden die worden aangewend voor de te dempen zones maximaal afkomstig zijn uit het projectgebied zelf, het feit dat via de bestekken reeds de noodzakelijke werfregistraties worden opgezet, de grondstromen die op de werf plaatsvinden reeds via de grondverzetregeling worden opgevolgd en dat voor de projectonderdelen een gesloten ketenzorgsysteem, met inbegrip van een volledig track&trace systeem van alle grondstroombewegingen wordt opgelegd, is het bijhouden van een specifiek en apart werfregister van de te dempen zone overbodig.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld, maar wordt aangevuld als volgt: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone via een track&trace-systeem een overzicht bijhoudt van de hoeveelheid en herkomst van de*

verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen”.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn voor de exploitant bij een opvulling in den droge, al dan niet onder het grondwaterpeil, de volgende voorwaarden van toepassing: 1° de voet van de hellingen wordt aangezet op ongeroerde of voldoende stabiele gronden; 2° de opvulling wordt zo uitgevoerd dat er geen stagnerend water kan voorkomen op de definitieve hellingen; 3° de definitieve hellingen en opvulling worden voldoende verdicht zodat de stabiliteit ervan verzekerd is; 4° de definitieve hellingen worden binnen drie maanden na de realisatie ervan ingezaaid of aangeplant.[...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing voor de te dempen zones ter hoogte van de R1 Noord, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.”*

De exploitant motiveert dit als volgt: de te dempen zone ter hoogte van het R1 Noord betreft een zeer smalle en ondiepe depressie in het huidige landschap langsheen de snelweg die dienst doet als gracht/bufferbekken bij hevige regenval en staat bijgevolg meestal droog. Deze zone wordt opgevuld tot aan het huidige maaiveld waardoor er voor deze te dempen zone geen ‘definitieve hellingen’ van toepassing zijn. Daarnaast wordt deze zone, na opvulling meteen in gebruik genomen als werfzone en/of tijdelijke rijbaan, waardoor gegarandeerd wordt dat tijdens de demping van deze zone deze meteen voldoende verdicht zal worden. Tevens wordt de te dempen zone in de eindfase geïntegreerd in het ringpark Lobroekdok, waardoor de te dempen zone de facto onder het finale afgewerkte maaiveld verdwijnt en bijgevolg het bovenvlak van de te dempen zone niet kan worden ingezaaid of aangeplant.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“[...] Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn voor de exploitant bij een opvulling van waterplassen de volgende voorwaarden van toepassing: [...] 2° bij een opvulling door middel van droog grondverzet: a) de delen van de definitieve hellingen en opvulling die boven het waterpeil komen, worden voldoende verdicht zodat de stabiliteit ervan verzekerd is; b) de delen van de definitieve hellingen die boven het waterpeil komen, worden binnen drie maanden na de realisatie ervan ingezaaid of aangeplant; c) als er wordt opgevuld vanaf de kruin van de te realiseren helling tot op een bestaande berm onder water, wordt er voor het bepalen van de breedte van deze berm rekening gehouden met het bresprofiel, vermeld in artikel 1.1.2 onder de subtitel “definities ontginningen”. Deze berekende breedte wordt vermeerderd met een veiligheidszone die minstens even breed is als de diepte van de plas onder de berm, met een minimum van tien meter.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op te gedeeltelijke demping van het Lobroekdok, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.”*

De exploitant motiveert dit als volgt: de te dempen zone ter hoogte van het Lobroekdok bevindt zich tussen een damwand enerzijds en een polderconstructie anderzijds. Deze zone

wordt opgevuld tot aan het huidige maaiveld waardoor er voor deze te dempen zone geen 'definitieve hellingen' van toepassing zijn. Daarnaast wordt deze zone na opvulling meteen in gebruik genomen als werfzone, waardoor gegarandeerd wordt dat deze zone tijdens de demping meteen voldoende verdicht zal worden. Tevens wordt de te dempen zone in de eindfase geïntegreerd in het ringpark Lobroekdok, waardoor de te dempen zone de facto onder het finale afgewerkte maaiveld verdwijnt en bijgevolg het bovenvlak van de te dempen zone niet kan worden ingezaaid of aangeplant.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

lioa OWK

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen.*

Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen:

- *voor debieten > 2 m³/uur of > 20 m³/dag: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid;*
- *voor debieten > 50 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat) of > 100 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat): de plaatsing van debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen."*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het lekwater van de polderconstructies niet gebeurt via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. Het geloosde debiet wordt bepaald op basis van een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde lekwater te bepalen, kunnen er staalnames gedaan worden via controleputten."*

De aanvrager motiveert dit als volgt: volgens artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dient het bedrijfsafvalwater geloosd te worden via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. In het kader van voorliggende polderconstructies en lozing van het lekwater is het echter niet relevant om bemonsteringsapparatuur voor de lozing van het lekwater te voorzien. De hoeveelheid lekwater die via de waterkelders wordt afgevoerd, wordt bepaald d.m.v. een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Deze meetmethode volstaat in voorliggende situatie voor lozing van lekwater als bedrijfsafvalwater. De hoeveelheid opgepompt lekwater, gemeten conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM, is immers gelijk aan de hoeveelheid water die geloosd zal worden.

De gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM heeft betrekking op de lozingen van bedrijfsafvalwater via lozingspunten LP2a en LP2b. Het lozingsdebiet bedraagt respectievelijk 34 m³/dag en 22,43 m³/u waardoor een meetgoot bij beide lozingspunten verplicht is. Via de lozingspunten LP2a en LP2b wordt lekwater, vermengd met hemelwater, geloosd. Hier wordt niet voorzien in een aparte drainagevloeistofopslag in de waterkelder, waarin het lekwater apart wordt opgevangen. Door de vermenging van het lekdebiet met het hemelwater, wordt de ganse stroom als bedrijfsafvalwater aanzien en stemt dit debiet dus niet overeen met het debiet van het grondwater, dat volgens een methode conform hoofdstuk 5.53

van titel II van het VLAREM gemeten wordt. Uit verduidelijking van de exploitant blijkt evenwel dat ook ter hoogte van deze lozingspunten een debietmeter en controleput voorzien worden. Men wenst enkel af te wijken van de eisen die aan de controle-inrichting worden opgelegd, zoals opgenomen in artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM.

De gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM kan worden toegestaan. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden van de vergunning

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Het grondwaterpeil in de pompput, de boring of elke installatie voor het winnen van het grondwater, uitgezonderd bronbemalingen door middel van vacuümpompen, moet zowel met de winning in rust als in werking steeds gemeten kunnen worden. Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt er daarom in elke boorgat een rechte onvervormbare peilbuis geplaatst met een binnendiameter van ten minste 18 mm.[...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizen netwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: gezien het hier niet gaat om een klassieke grondwaterwinning en er geen boorgaten aanwezig zijn, is het plaatsen van peilbuizen in de boorgaten niet mogelijk.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“[...] Wat de chemische samenstelling betreft, voldoen de bodematerialen aan de waarden voor vrij gebruik van bodematerialen, vermeld in bijlage V van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007. Behalve voor de bovenste laag van 150 cm waarvoor met toepassing van het standstillbeginsel de actuele milieukwaliteit moet worden gerespecteerd, kan in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit van de waarden, vermeld in het tweede lid, afgeweken worden: 1° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype I, II en III, tot maximaal 80 % van de overeenstemmende bodemsaneringsnormen van het overeenkomstige bestemmingstype, vermeld in bijlage IV van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming; 2° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype IV en V, tot maximaal de waarden voor bestemmingstype III, vermeld in bijlage IV van hetzelfde besluit.[...]”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodematerialen die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van de Noordkasteelvijver volgende chemische samenstelling hebben:*

- Minerale olie tot 500 mg/kg ds
- PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
- de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
- PCB's tot 1 mg/kg ds

- *Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO."*

Voor de onderbouwing van deze bijstelling werd, overeenkomstig artikel 5.60.2 van titel II van het VLAREM een studie ontvangende groeve opgemaakt.

Gelet op de conclusies van de studie ontvangende groeve wordt de gevraagde bijstelling van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, mag de normale aanvoer van bodemmateriële niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden."*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt."*

De aanvrager motiveert dit als volgt: de planning van de werken voorziet dat er minstens met een 2 ploegen systeem (6 - 22 uur) gewerkt kan/zal worden, maar dat er tevens ook, afhankelijk van de noodwendigheden bijvoorbeeld voor het uitvoeren van (tijds)kritische werkzaamheden en/of werkzaamheden die een impact zouden hebben op de reguliere verkeersstromen in het gebied, gedurende de nacht gewerkt kan/zal worden. Dit impliceert ook dat de werken zo kort mogelijk gehouden kunnen worden teneinde de algemene hinder maximaal te beperken. Rekening houdend met de ligging van de te dempen zone en dit nabij bestaande (snel)weginfrastructuur en havengebied, de beperkte omvang van de te dempen zone en het tijdelijke karakter ervan, wordt er geen overmatige bijkomende hinder voor mens en omgeving verwacht.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, houdt de exploitant een register bij waarin ten minste de volgende gegevens worden genoteerd over de aanvoer van de niet-verontreinigde bodemmateriële [...]"*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de exploitant geen register bijhoudt over de aanvoer van de bodemmateriële."*

De exploitant motiveert dit als volgt: rekening houdend met het feit dat de gronden die worden aangewend voor de te dempen zones maximaal afkomstig zijn uit het projectgebied zelf, het feit dat via de bestekken reeds de noodzakelijke werfregistraties worden opgezet, de grondstromen die op de werf plaatsvinden reeds via de grondverzetregeling worden opgevolgd en dat voor de projectonderdelen een gesloten ketenzorgsysteem, met inbegrip van een volledig track&trace systeem van alle grondstroombewegingen wordt opgelegd, is het bijhouden van een specifiek en apart werfregister van de te dempen zone overbodig.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld, maar wordt aangevuld als volgt: *"In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht bijhoudt van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen"*.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"[...] Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn voor de exploitant bij een opvulling van waterplassen de volgende voorwaarden van toepassing: [...] 2° bij een opvulling door middel van droog grondverzet: a) de delen van de definitieve hellingen en opvulling die boven het waterpeil komen, worden voldoende verdicht zodat de stabiliteit ervan verzekerd is; b) de delen van de definitieve hellingen die boven het waterpeil komen, worden binnen drie maanden na de realisatie ervan ingezaaid of aangeplant; c) als er wordt opgevuld vanaf de kruin van de te realiseren helling tot op een bestaande berm onder water, wordt er voor het bepalen van de breedte van deze berm rekening gehouden met het bresprofiel, vermeld in artikel 1.1.2 onder de subtitel "definities ontginningen". Deze berekende breedte wordt vermeerderd met een veiligheidszone die minstens even breed is als de diepte van de plas onder de berm, met een minimum van tien meter."*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op de gedeeltelijke demping van de Noordkasteelvijver, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden."*

De exploitant motiveert dit als volgt: de te dempen zone ter hoogte van de Noordkasteelvijver een ondiepe opvulling van een waterplas zone die wordt opgevuld tot aan het huidige maaiveld waardoor er voor deze te dempen zone geen 'definitieve hellingen' van toepassing zijn. Daarnaast wordt deze zone, na opvulling, meteen in gebruik genomen als werfzone, waardoor gegarandeerd wordt dat deze zone tijdens de demping meteen voldoende verdicht zal worden. Tevens wordt de te dempen zone in de eindfase geïntegreerd in het ringpark Noordkasteel, waardoor de te dempen zone verder wordt afgewerkt met een talud met daarbovenop een fietspad en zo de facto onder het finale afgewerkte maaiveld verdwijnt, zodanig dat het bovenvlak van de te dempen zone niet kan worden ingezaaid of aangeplant.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

lioa STLO

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Bedrijfsafvalwater van inrichtingen die een maximum hoeveelheid bedrijfsafvalwater van meer dan 2 m³ per dag of 50 m³ per maand of 500 m³ per jaar lozen, moet worden geloosd via een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen."*

Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit dient deze controle-inrichting vanaf de hierna vermelde debieten bovendien te beantwoorden aan de volgende eisen:

- *voor debieten > 2 m³/uur of > 20 m³/dag: de plaatsing van een meetgoot (bij voorkeur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen of een andere evenwaardige meetmogelijkheid;*
- *voor debieten > 50 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat één of meer gevaarlijke stoffen bevat) of > 100 m³/uur (lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat): de plaatsing van debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur volgens de in bijlage 4.2.5.1. bij dit besluit gevoegde omschrijving en gestelde eisen."*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat*

de lozing van het lekwater van de polderconstructies niet gebeurt via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. Het geloosde debiet wordt bepaald op basis van een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Om de kwaliteit van het geloosde lekwater te bepalen, kunnen er staalnames gedaan worden via controleputten.”

De aanvrager motiveert dit als volgt: volgens artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM dient het bedrijfsafvalwater geloosd te worden via debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur. In het kader van voorliggende polderconstructies en lozing van het lekwater is het echter niet relevant om bemonsteringsapparatuur voor de lozing van het lekwater te voorzien. De hoeveelheid lekwater die via de waterkelders wordt afgevoerd, wordt bepaald d.m.v. een meetmethode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM. Deze meetmethode volstaat in voorliggende situatie voor lozing van lekwater als bedrijfsafvalwater. De hoeveelheid opgepompt lekwater, gemeten conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM, is immers gelijk aan de hoeveelheid water die geloosd zal worden.

De gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM heeft betrekking op de lozing van bedrijfsafvalwater via lozingspunt LP1b. Het lozingsdebiet bedraagt 2,86 m³/u, waardoor een meetgoot verplicht is. Via het lozingspunt LP1b wordt lekwater, vermengd met hemelwater en wandenwaswater, en potentieel verontreinigd hemelwater van de vulzone ter hoogte van dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever geloosd. Hier wordt niet voorzien in een aparte drainagevloeistofopslag in de waterkelder, waarin het lekwater apart wordt opgevangen. Door de vermenging van het lekdebiet met het hemelwater, wordt de ganse stroom als bedrijfsafvalwater aanzien en stemt dit debiet dus niet overeen met het debiet van het grondwater, dat volgens een methode conform hoofdstuk 5.53 van titel II van het VLAREM gemeten wordt. Uit verduidelijking van de exploitant blijkt evenwel dat ook ter hoogte van dit lozingspunt een debietmeter en controleput voorzien worden. Men wenst enkel af te wijken van de eisen die aan de controle-inrichting worden opgelegd, zoals opgenomen in artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM.

De gevraagde bijstelling van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM kan worden toegestaan. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden van de vergunning

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Het grondwaterpeil in de pompput, de boring of elke installatie voor het winnen van het grondwater, uitgezonderd bronbemalingen door middel van vacuümpompen, moet zowel met de winning in rust als in werking steeds gemeten kunnen worden. Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, wordt er daarom in elke boorgat een rechte onvervormbare peilbuis geplaatst met een binnendiameter van ten minste 18 mm.I...I”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizen netwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: gezien het hier niet gaat om een klassieke grondwaterwinning en er geen boorgaten aanwezig zijn, is het plaatsen van peilbuizen in de boorgaten niet mogelijk.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“I...I Wat de chemische samenstelling betreft, voldoen de bodematerialen aan de waarden voor vrij gebruik van bodematerialen, vermeld in bijlage V van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007. Behalve voor de bovenste laag van 150 cm waarvoor met toepassing van het standstillbeginsel de actuele milieukwaliteit moet worden gerespecteerd, kan in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit*

van de waarden, vermeld in het tweede lid, afgeweken worden: 1° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype I, II en III, tot maximaal 80 % van de overeenstemmende bodemsaneringsnormen van het overeenkomstige bestemmingstype, vermeld in bijlage IV van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering en de bodembescherming; 2° voor groeven, graverijen, uitgravingen of andere putten die conform hun nabestemming ingedeeld worden in bestemmingstype IV en V, tot maximaal de waarden voor bestemmingstype III, vermeld in bijlage IV van hetzelfde besluit.[...]”

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de opvulling van de Tophatgracht volgende chemische samenstelling hebben:*

- Minerale olie tot 500 mg/kg ds
- PAK's:
 - Fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
- de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
- PCB's tot 1 mg/kg ds
- Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO.”

Voor de onderbouwing van deze bijstelling werd, overeenkomstig artikel 5.60.2 van titel II van het VLAREM een studie ontvangende groeve opgemaakt.

Gelet op de conclusies van de studie ontvangende groeve wordt de gevraagde bijstelling van artikel 5.60.2, derde lid van titel II van het VLAREM gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, mag de normale aanvoer van bodemmateriële niet vóór 7 uur en na 19 uur plaatsvinden.”*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *“In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt.”*

De aanvrager motiveert dit als volgt: de planning van de werken voorziet dat er minstens met een 2 ploegen systeem (6 - 22 uur) gewerkt kan/zal worden, maar dat er tevens ook, afhankelijk van de noodwendigheden bijvoorbeeld voor het uitvoeren van (tijds)kritische werkzaamheden en/of werkzaamheden die een impact zouden hebben op de reguliere verkeersstromen in het gebied, gedurende de nacht gewerkt kan/zal worden. Dit impliceert ook dat de werken zo kort mogelijk gehouden kunnen worden teneinde de algemene hinder maximaal te beperken. Rekening houdend met de ligging van de te dempen zone en dit nabij bestaand havengebied, de beperkte omvang van de te dempen zone en het tijdelijke karakter ervan, wordt er geen overmatige bijkomende hinder voor mens en omgeving verwacht.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *“Tenzij het anders bepaald is in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, houdt de exploitant een register bij waarin ten minste*

de volgende gegevens worden genoteerd over de aanvoer van de niet-verontreinigde bodemmaterialen [...]."

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de exploitant geen register bijhoudt over de aanvoer van de bodemmaterialen."*

De exploitant motiveert dit als volgt: rekening houdend met het feit dat de gronden die worden aangewend voor de te dempen zones maximaal afkomstig zijn uit het projectgebied zelf, het feit dat via de bestekken reeds de noodzakelijke werfregistraties worden opgezet, de grondstromen die op de werf plaatsvinden reeds via de grondverzetregeling worden opgevolgd en dat voor de projectonderdelen een gesloten ketenzorgsysteem, met inbegrip van een volledig track&trace systeem van alle grondstroombewegingen wordt opgelegd, is het bijhouden van een specifiek en apart werfregister van de te dempen zone overbodig.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld, maar wordt aangevuld als volgt: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht kan voorleggen van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen"*.

De aanvraag bevat ook een vraag tot afwijking van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM dat stelt dat: *"Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, zijn voor de exploitant bij een opvulling in den droge, al dan niet onder het grondwaterpeil, de volgende voorwaarden van toepassing: 1° de voet van de hellingen wordt aangezet op ongeroerde of voldoende stabiele gronden; 2° de opvulling wordt zo uitgevoerd dat er geen stagnerend water kan voorkomen op de definitieve hellingen; 3° de definitieve hellingen en opvulling worden voldoende verdicht zodat de stabiliteit ervan verzekerd is; 4° de definitieve hellingen worden binnen drie maanden na de realisatie ervan ingezaaid of aangeplant.[...]"*

De aanvrager vraagt de volgende afwijkende formulering: *"In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing op de demping van de Tophatgracht, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden."*

De exploitant motiveert dit als volgt: de te dempen zone ter hoogte van de Tophatgracht betreft een ondiepe opvulling van een waterloop dewelke wordt opgevuld tot aan het huidige maaiveld waardoor er voor deze te dempen zone geen 'definitieve hellingen' van toepassing zijn. Daarnaast wordt deze zone, na opvulling meteen in gebruik genomen als werfzone, waardoor gegarandeerd wordt dat deze zone tijdens de demping meteen voldoende verdicht zal worden. Tevens worden ter hoogte van de te dempen zone in de eindfase deels wegnis en deels taluds voorzien waardoor het bovensvlak van de te dempen zone de facto onder het finale afgewerkte maaiveld verdwijnt en bijgevolg niet kan worden ingezaaid of aangeplant.

De gevraagde bijstelling van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM wordt gunstig beoordeeld.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1 van de VCRO)

Er wordt verwezen naar de beoordeling onder de titel 'Verenigbaarheid van de stedenbouwkundige handelingen en ingedeelde inrichtingen of activiteiten met de bestemmingsplannen', hoger in dit advies.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2 van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° in rekening brengen en de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De realisatie van de Oosterweelverbinding volgens het ingediende geoptimaliseerde voorkeursontwerp kadert als geheel in het Masterplan 2020, met als doel een betere bereikbaarheid van de stad en de haven. Voorliggend project sluit aan op het reeds vergunde project "Infrastructuurwerken Linkeroever".

De voorgestelde handelingen worden uitgevoerd binnen de stedelijke context van Antwerpen:

- enerzijds door op Rechteroever een vernieuwing van 5 km snelweg te voorzien op het bestaande tracé van de snelweg tussen Antwerpen Noord (A12) en Antwerpen Oost (E314);
- anderzijds door een nieuw te realiseren tracé van 5 km tussen het reeds vergunde project op Linkeroever en de bestaande R1 waardoor er een bijkomende ontsluiting wordt gerealiseerd van het noordelijke deel van de binnenstad en het zuidelijke deel van de haven van Antwerpen naar het hoofdwegennet.



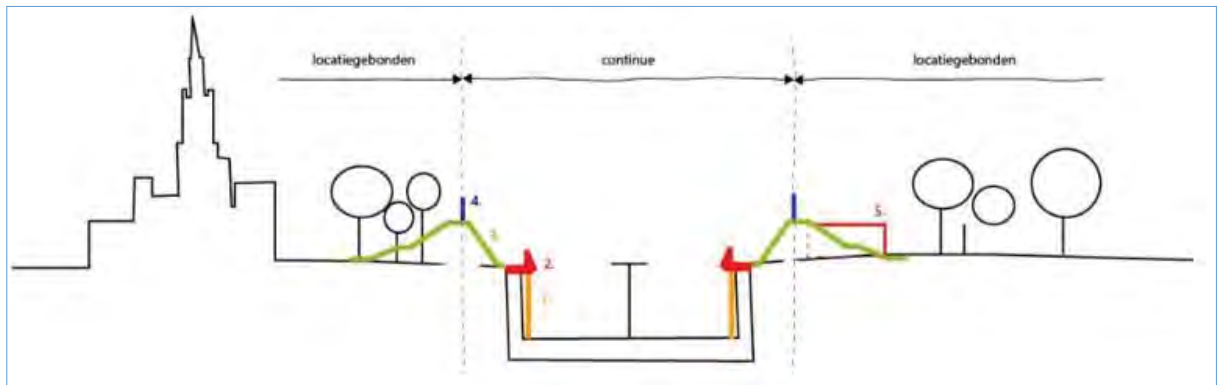
Figuur uit aanvraag: "De scope van het project"

Daarvoor worden verschillende tunnels en overkappingen gebouwd, 3 aansluitingscomplexen gerealiseerd en aangesloten op 3 bestaande verkeerswisselaars. De hoofdwegeninfrastructuur wordt nagenoeg over het volledige tracé ondergronds of verdiept aangelegd. Ter hoogte van die overkappingen en de aangepaste kruisingen met het onderliggende infrastructuurnet worden functionele relaties over de autosnelweg verbeterd door meer en kwaliteitsvollere verbindingen voor voetgangers en fietsers. Op de overkapte delen worden mogelijkheden gecreëerd voor nieuwe parklandschappen op stedelijk niveau en waardoor stadsdelen opnieuw met elkaar kunnen verbonden worden.



De infrastructuurwerken en de nieuwe parklandschappen vormen twee aparte werelden. Maar doordat beide werelden vlak naast elkaar liggen, ontstaat er veel interactie tussen beide lagen. Meerdere elementen gekoppeld aan de infrastructuur komen alsook tevoorschijn in het parklandschap: technische constructies, dienstbouwwerken, schermen, ... Maar ruimtelijk moeten deze werelden wel gescheiden worden.

Hiervoor wordt door de aanvrager het concept van '*wand – rand – berm – scherm – berm*' voorgesteld. De beschrijvende nota geeft meer duiding bij dit architecturale element.

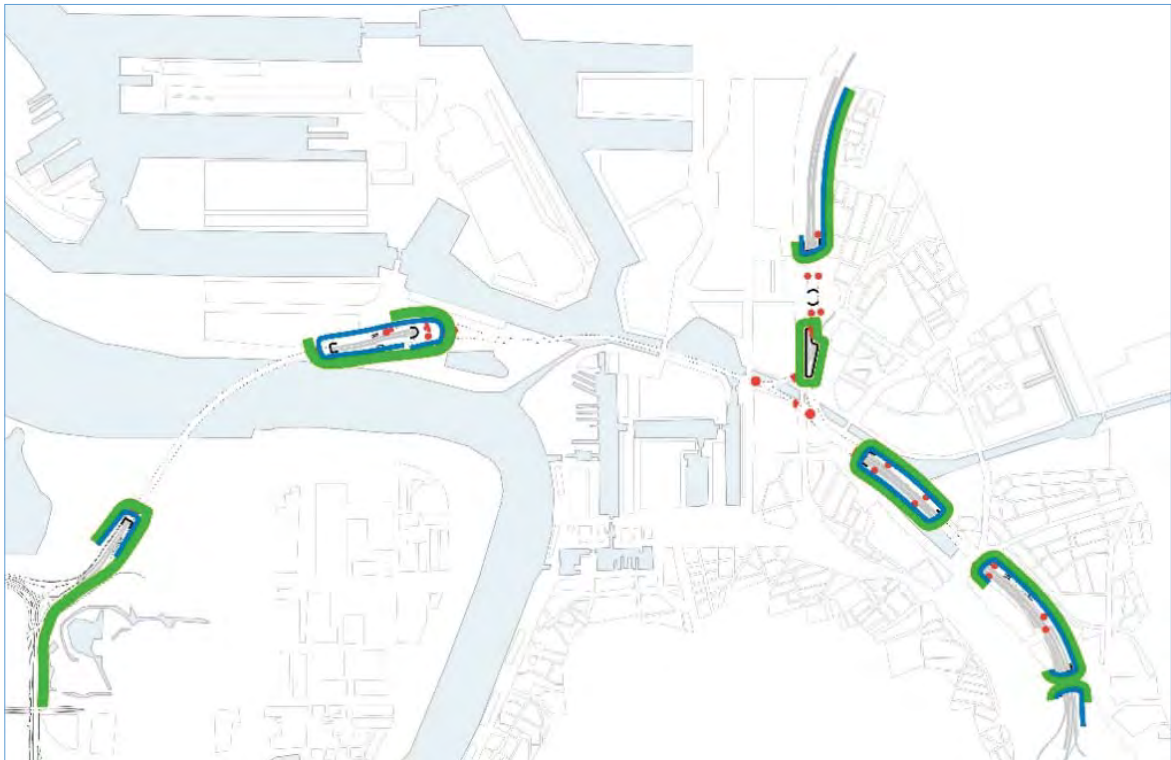


principetekening architecturaal element wand – rand – berm – scherm – berm

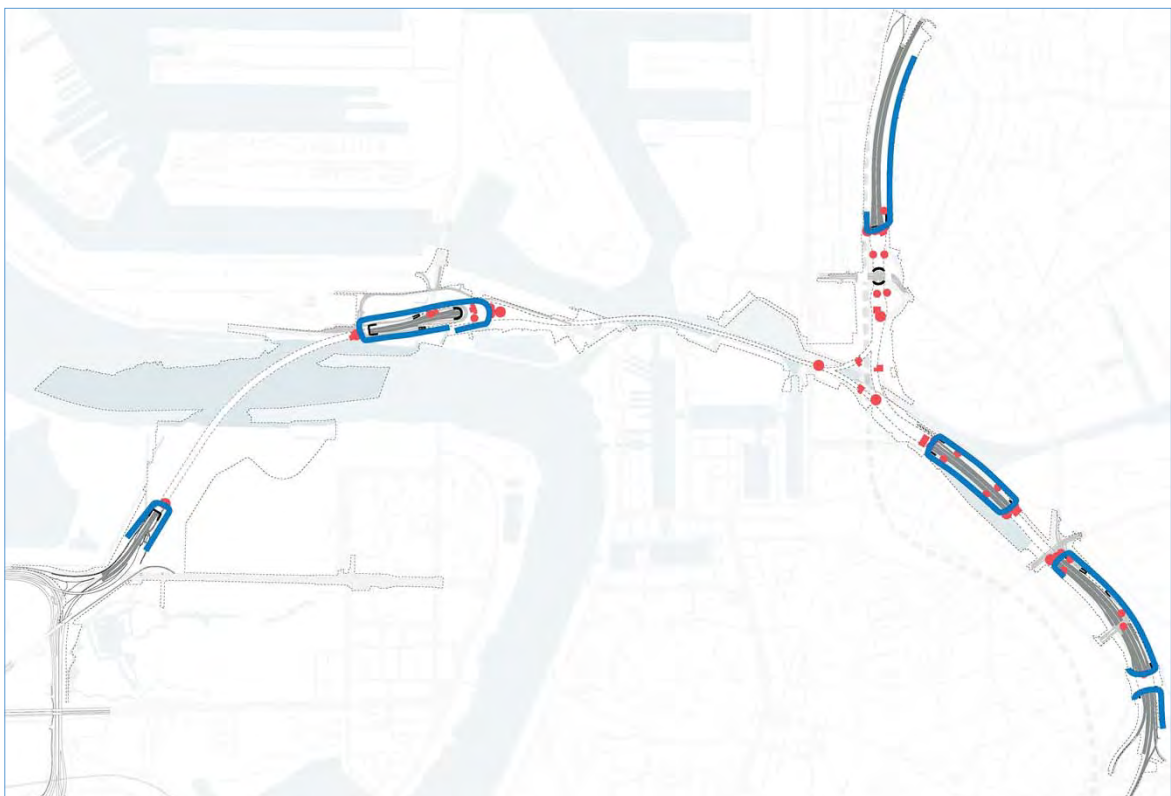
1. de **wand** van de verlaagde snelweg: de wand is een architecturale schil die de constructieve wanden en alle technische voorzieningen inpakt in/langs de verlaagde snelweg. Hierin wordt ook geluidsdemping opgenomen. Kleur van de rand is donker in de open gedeelten en licht in de gesloten gedeelten;
2. de **rand**: een continue betonelement dat de scheiding vormt tussen parklandschap en snelweglandschap. Het element begeleidt de weggebruiker door de weg leesbaar te maken, creëert een valbeveiliging langs de weg en integreert verlichting;
3. de **berm**: om de hoogte van de schermen te beperken, zowel aan de zijde van de snelweg als aan de parkzijde toe, wordt een berm voorzien (een talud 1/1), voorzien met lage taludvegetatie. Door een berm toe te voegen, kan de hoogte van de wand langs de snelweg beperkt worden en kan de wand als ene lichtere constructie worden uitgevoerd. Aan de zijde van het park ontstaat een landschappelijk element dat verschillende vormen en afmetingen kan krijgen, afhankelijk van de locatie, functies, behoeften en ingepakt kan worden in het landschap. In deze berm kunnen technische voorzieningen, al dan niet gedeeltelijk, 'verstopt' worden.
4. het **scherm**: om de vereiste hoogte te halen voor het beperken van geluids- en luchtemissie wordt bovenop de berm nog een scherm voorzien. Een scherm beperkter in hoogte, dan wanneer er geen berm zou worden voorzien;
5. de **berm**: aan de zijde van de stad/groengebied wordt het hoogteverschil opgevangen met talud dat veel flauwer is dan het andere talud aan de zijde van de snelweg. De vormgeving van dit talud verschilt van zone tot zone en wordt contextgebonden ontworpen. In deze berm worden verschillende technische voorzieningen zoals dienstbouwwerken, schouwen, ... opgenomen.

Dit concept wordt toegepast op alle delen van de snelweg in open lucht en bij de afwerking van de tunnelmonden aan de overkappingen.

Langs de delen van de snelweg in open lucht worden afschermende maatregelen voorzien om negatieve effecten inzake geluid en luchtkwaliteit in de omgeving te voorkomen. De hoogte van de afscherming is afhankelijk van de locatie en varieert van 4 tot 11,5 m boven het maaiveld van de omgeving.



Locatie bermen gecombineerd met schermen (figuur uit aanvraag)



Schermen langs de snelweg (figuur uit aanvraag)

Conclusie

Bijgevolg kan gesteld worden dat de voorliggende aanvraag op de voorgestelde wijze functioneel inpasbaar is binnen het stedelijk weefsel van Antwerpen.

Mobiliteitsimpact

Verkeersplanologisch kader

De Oosterweelverbinding maakt deel uit van het Masterplan 2020. De algemene doelstellingen van dit masterplan zijn:

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

De focus van het onderdeel Oosterweelverbinding van het masterplan ligt op het verbeteren van de mogelijkheden voor het Scheldekrusend verkeer. Door de realisatie van een derde Scheldekrusening, naast de Kennedy- en de Liefkenshoekttunnel, worden de bovenstaande na te streven doelstellingen verder verfijnd naar:

- het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven en de verschillende delen van het Antwerps stadsgewest, met focus op de mogelijkheden voor het Scheldekrusend verkeer en met volgende specifieke accenten:
 - o het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet;
 - o het verbeteren van de doorstroming op het onderliggende wegnennet;
 - o het opvangen van mogelijke calamiteiten op de ringstructuur;
- het verhogen van de verkeersveiligheid op de ringstructuur, met focus op de R1 en de Kennedyttunnel;
- het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid op het onderliggende wegnennet in het Antwerpse stadsgewest.

Het project kadert tevens in de visienota voor het Routeplan 2030. Deze visienota bevat maatregelen en projecten voor een multimodale bereikbaarheid van de gehele regio om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verder te bevorderen tot een modal split van 50/50, dit wil zeggen dat maximaal 50% van de verplaatsingen met de auto plaatsvinden, de overige verplaatsingen gebeuren te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. In het projectontwerp is er daarom expliciet voor gekozen om de capaciteit van de snelweg niet zodanig uit te breiden dat het een aanzuigefect voor het autoverkeer zou veroorzaken. Tegelijk wordt ingezet op een bijkomende Scheldekrusening voor het fietsverkeer en op het vervolledigen van het Ringfietspad. Op die manier past het project binnen de doelstellingen van het Routeplan 2030.

De visie van het Routeplan 2030 is in overeenstemming met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat stelt dat de evolutie van voornamelijk automobiliteit naar een globaal structurerend vervoerssysteem cruciaal is in het goed kunnen bundelen en het tot haar recht laten komen binnen een knooppuntbenadering. De keuze voor ruimtezuinige mobiliteit genereert een hogere leefbaarheid en biedt grote kansen voor de ontwikkeling op collectieve vervoersknooppunten en rond voorzieningenconcentraties. Een multimodaler vervoerssysteem is een belangrijke factor in het bekomen van meer ruimtelijk rendement.

Het voorliggend ontwerp heeft een lang traject afgelegd en werd gaandeweg aangepast en bijgesteld, onder meer door de feedback uit de milieueffectrapportage. Alle projecten van het Masterplan Antwerpen in functie van een globale aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblematiek met het oog op het bevorderen van de verkeersafwikkeling werden al in 2005 onderzocht op hun gevolgen voor mens en milieu in een plan-milieueffectrapport (plan-

MER). Mede op basis van de conclusies van het plan-MER werd datzelfde jaar door de Vlaamse Regering de keuze gemaakt voor de noordelijke sluiting van de Ring (R1) via een tracé met het 'Lange Wapper'-viaduct. Om de realisatie hiervan mogelijk te maken, dienden de bestemmingen volgens het geldende gewestplan gewijzigd te worden. Dit gebeurde door de opmaak van het GRUP 'Oosterweelverbinding' (definitief vastgesteld op 16 juni 2006), waarin de tracékeuze werd verankerd. De milderende maatregelen uit voorgenoemde plan-MER werden (voor zover ze planologisch vertaalbaar zijn) verankerd in het GRUP.

In 2009 besliste de Vlaamse Regering om principieel in te stemmen met het Masterplan 2020 en werd op basis van het onderzoek naar een volledig ondertunnelde oplossing een andere voorkeursvariant weerhouden. Om die voorkeursvariant te realiseren was het nodig om het GRUP Oosterweelverbinding op een aantal plaatsen te wijzigen en in functie daarvan werd eveneens een nieuw plan-MER opgemaakt. In dit plan-MER (goedgekeurd op 10 februari 2014) werden een aantal alternatieve tracés en uitvoeringsvarianten onderzocht. De resultaten van het onderzoek en een afweging van deze resultaten tussen de verschillende alternatieven hebben geleid tot de beslissing van de Vlaamse Regering (14 februari 2014) waarin een keuze wordt gemaakt met betrekking tot het tracé, de uitvoeringsvarianten en de exploitatievariant. De ruimtelijk relevante elementen uit het plan-MER werden vertaald in het GRUP 'Oosterweelverbinding –wijziging' (definitief vastgesteld op 20 maart 2015). In functie van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag werd op projectniveau meer gedetailleerd onderzoek verricht naar de milieueffecten in het project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 18 december 2019). In dit project-MER werden, naast het basisalternatief, verschillende uitvoeringsalternatieven (scenario's) onderzocht. Het voorliggend ontwerp is het resultaat van een wisselwerking tussen het ontwerptraject en het milieueffectenonderzoek. Gedurende het ontwerptraject werd het project op basis van de voorgestelde milderende maatregelen en aanbevelingen geoptimaliseerd, uiteraard ook op vlak van het thema mens en mobiliteit.

Verkeersplanologisch concept

Het tracé-ontwerp is in sterke mate bepaald door de bestaande en gewenste ruimtelijke en verkeerskundige context en is gebaseerd op het intensief onderzoek naar het functioneren van het verkeers- en vervoersnetwerk en de relatie tussen netwerk en tracé. Een vorm- en stroomconcept wordt gebruikt als basis voor het netwerk. Als vormconcept wordt geopteerd voor het 'ringconcept'. De Oosterweelverbinding vervolledigt de R1 en maakt deze tot een volwaardige ringweg. Het inkomende verkeer van de radiale hoofdwegen op de ring wordt de keuze geboden om ofwel in wijzerzin ofwel in tegenwijzerzin op de ringweg te rijden. Het ringconcept zal de kans op congestie sterk verminderen. Op een gesloten ringweg is geleiding van het verkeer in de andere richting steeds mogelijk. Zowel bij calamiteit, waar er steeds een alternatieve route wordt aangeboden, als bij wisseling van een dominante verkeersstroom, bijvoorbeeld oost-west in plaats van noord-zuid.

Het project brengt wijzigingen van het wegennet met zich mee die tot op lokaal niveau inwerken. De realisatie van de Oosterweelverbinding wordt aangegrepen om de structuur van het lokale wegennet, en de koppeling van dit net met de hoofdwegen te optimaliseren. Bij de uitwerking werd gekozen om, in het kader van voorliggend project, op Rechteroever geen ontdebbling van de infrastructuur in te voeren in functie van scheiding van bestemmingsverkeer van doorgaand verkeer op de ringweg. Een fysieke scheiding in doorgaande en stedelijke (lokale) wegen legt een te grote ruimtelijke impact op de geplande ontwikkeling van het aangrenzende stedelijk gebied, met name Singel Noord (Slachthuisite, Lobroekdok, Albertkanaal). Op Linkeroever gaat het ontsluitingsprincipe uit van de reductie van het aantal aansluitingscomplexen op het hoofdwegennet gecombineerd met de realisatie

van een verdeelweg parallel aan de bundel welke instaat voor de aansluiting van het lokaal wegennet op het hoofdwegennet. Dit ontsluitingsprincipe werd reeds opgenomen in het vergunde project infrastructuurwerken Linkeroever. Het systeem heeft niet enkel voordelen voor het functioneren van het hoofdwegennet maar vermijdt tevens sluipverkeer doorheen de kernen.

De sluiting van de Ring zal gebeuren door middel van tunnels en een verdiept segment in open lucht tussen de tunnel onder de Schelde en de zogenaamde Kanaalzonetunnels. De Kanaalzonetunnels staan in voor de verbinding van R1 Noord en R1 Oostrichting Scheldetunnel. Het viaduct van Merksem zal worden afgebroken. In de plaats wordt gekozen voor een verdiepte ligging van de hoofdweg waarbij de kruising van de R1 met het Albertkanaal gebeurt met een tunnel. De aangevraagde werken zullen functioneren als één geheel samen met het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever'.

Uitwisseling tussen bovenlokaal verkeer wordt georganiseerd in de volgende 'knopen':

- knoop E19 Noord (R1 richting Oosterweeltunnel, R1 richting Kennedytunnel, E19 richting Nederland);
- knoop E34 Oost (R1 richting Oosterweeltunnel, R1 richting Kennedytunnel, E34/E313);
- knoop E34 West (R1 richting Oosterweeltunnel, R1 richting Kennedytunnel, E34 richting Zelzate), ook knoop Sint-Anna Linkeroever genoemd;
- knoop E17 (R1 richting Oosterweeltunnel, R1 richting Kennedytunnel, E17 richting Gent) – vergund als onderdeel van het project 'infrastructuurwerken Linkeroever'.

De realisatie van de Oosterweelverbinding wordt aangegrepen om de koppeling van het lokale wegennet aan het hoofdwegennet te optimaliseren. Het streven naar een selectieve bereikbaarheid van woon-en werklocaties en leesbaarheid, veiligheid en afstemming van de verschillende vervoersmodi staan hierbij centraal. Het noorden van Antwerpen (rechteroever) wordt vandaag ontsloten door slechts twee aansluitingscomplexen (ASC), namelijk ASC Groenendaallaan (op- en afrittencomplex Merksem) en ASC Schijnpoortweg (op- en afrit Deurne). Het aansluitingscomplex Groenendaallaan is momenteel reeds volwaardig, waarbij alle rijrichtingen ontsloten zijn. Het aansluitingscomplex Schijnpoortweg geeft in huidige situatie enkel aansluiting in zuidelijke richting. Voor het oostelijk deel (Rechteroever) van de Haven van Antwerpen zijn op heden in de omgeving slechts twee aansluitingen op het hoofdwegennet, namelijk op- en afrittencomplex Ekeren en ASC Groenendaallaan.

De Oosterweelverbinding zorgt voor een bijkomend volledig aansluitingscomplex voor het zuidelijk gedeelte van de haven (Rechteroever) en het noordelijk deel van de stad Antwerpen, namelijk aansluitingscomplex Oosterweelknoop. Een dergelijk volledig op- en afrittencomplex is essentieel voor de ontsluiting en toegankelijkheid van het zuidwestelijke deel van de haven (Rechteroever) en de lopende en geplande ontwikkelingen in het noorden van de Stad Antwerpen. Aanvullend wordt het aansluitingscomplex Schijnpoortweg vervolledigd in alle richtingen waardoor ter hoogte van Schijnpoortweg het noordelijk deel van de Ring R1 bijkomend toegankelijk wordt. Deze ingrepen zorgen voor ontlasting van het aansluitingscomplex Groenendaallaan.

Verder omvat het project een verplaatsing van het ASC Schijnpoort en een aanpassing van de aansluiting ervan op het onderliggend wegennet. Het aansluitingscomplex wordt in zuidoostelijke richting verplaatst en zal in de toekomst niet langer rechtstreeks aangesloten worden op de Schijnpoortweg. Een nieuwe verbindingsweg zal instaan voor de connectie tussen het aansluitingscomplex en enerzijds Noordersingel en anderzijds het kruispunt Schijnpoortweg x Bisschoppenhoflaan. Deze ingreep zal ervoor zorgen dat de radiale as

Bisschoppenhoflaan -Schijnpoortweg ontlast wordt van verkeer tussen het stadscentrum en het aansluitingscomplex.

Op Linkeroever verliest de Charles de Costerlaan zijn functie voor het doorgaand wegverkeer. In kader van het project 'Infrastructuurwerken Linkeroever' wordt een Parallelweg gerealiseerd, die instaat voor de aansluiting van het lokaal wegennet op het hoofdwegennet. De Parallelweg verbindt de aansluitingscomplexen Waaslandhaven, Linkeroever en Zwijndrecht en takt aan op het onderliggend wegennet via Pastoor Coplaan, Blancefloerlaan en Canadastraat/Keetberglaan. Dit systeem heeft niet enkel voordelen voor het functioneren van het hoofdwegennet maar vermijdt tevens sluipverkeer.

Volgende aansluitingscomplexen worden gerealiseerd als onderdeel van de Oosterweelverbinding:

- aansluitingscomplex Waaslandhaven (alle richtingen) – aanleg als onderdeel van 'Infrastructuurwerken Linkeroever'
- aansluitingscomplex Knoop E17 (enkel richting Kennedytunnel) – aanleg als onderdeel van 'Infrastructuurwerken Linkeroever'
- aansluitingscomplex Zwijndrecht (enkel richting Gent) – aanleg als onderdeel van 'Infrastructuurwerken Linkeroever'
- aansluitingscomplex Oosterweelknoop (alle richtingen)
- aansluitingscomplex Groenendaallaan (alle richtingen met uitzondering van en naar het aansluitingscomplex Oosterweelknoop en Scheldetunnel)
- aansluitingscomplex Schijnpoort (alle richtingen)

De Vlaamse Regering heeft middels haar beslissing van 14 februari 2014, nadien meermaals bevestigd, haar voorkeur uitgesproken voor een systeem van gedifferentieerde tolheffing op de drie Scheldekruisende tunnels op snelwegniveau (de Liefkenshoektunnel, de Kennedytunnel en de Oosterweeltunnel) om het verkeer te sturen, waarbij telkens één van deze Scheldekruisende tunnels tolvrij moet zijn voor personenwagens. De Waaslandtunnel valt hier niet onder want is een lokale tunnel. De concrete uitwerking en de toltarieven zijn nog niet bepaald.

Hieronder wordt dieper ingegaan op het onderzoek naar de mobiliteitseffecten van het project, zoals onderzocht in het goedgekeurde project-MER:

Referentiesituatie

De referentiesituatie geeft in een drietal scenario's een beeld van de situatie in het projectgebied indien er geen (ingrijpende) nieuwe Scheldekruising zouden worden gerealiseerd en enkel het al besliste beleid verder zou worden uitgevoerd. Deze scenario's werden doorgerekend in het provinciaal verkeersmodel voor het referentiejaar 2020. Voor de referentiesituatie met het bestaande netwerk werden drie verschillende scenario's doorgerekend: met uitvoering van de infrastructuurwerken Linkeroever en zonder tol in de Liefkenshoektunnel, met uitvoering van de infrastructuurwerken Linkeroever en met tol in de Liefkenshoektunnel en zonder infrastructuurwerken Linkeroever, met tol in de Liefkenshoektunnel.

Hoofdwegen

In de bestaande toestand word de doorstroming op de Antwerpse ringstructuur sterk verstoord door structurele files, ook buiten de klassieke spitsuren, op alle hoofdwegen die aansluiten op de R1. De grote druk op het hoofdwegennet zorgt ervoor dat ook onderliggende wegennet sterk belast wordt door sluipverkeer. Zonder de infrastructuurwerken op Linkeroever

zou het aantal voertuigkilometer op het hoofdwegennet ten opzichte van de bestaande toestand nog met 25% toenemen waardoor de structurele files nog langer zouden worden. Uit de modellering blijkt dat de effecten van de uitvoering van de werken op Linkeroever vooral lokaal effect hebben en niet zorgen voor een significante wijziging inzake netwerkbelasting en gemiddelde trajecttijden. Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel zorgt voor een stijging van het aantal voertuigkilometers in het studiegebied, bijkomende congestie aan de tunnel zelf terwijl er op de andere hoofdwegsegmenten door de globale verkeerstoename nauwelijks verbetering optreedt. De stijging van de verkeersintensiteiten zal een evenredige stijging van het aantal verkeersongevallen met zich meebrengen, hoewel de verkeersveiligheid plaatselijk, door de uitvoering van de infrastructuurwerken op Linkeroever en het schrappen van gevaarlijke weefbewegingen, zal toenemen.

Onderliggend wegennet

Voor de berekening van de effecten op het onderliggend wegennet werd in de referentiesituatie al rekening gehouden met de aanpassingen in het kader van het Masterplan 2020: het vervangen van de IJzerlaanbrug door een fiets- en voetgangersbrug; de heraanleg van Singel-Noord; de aanleg van de Noorderlijn en de aanleg van een parallelweg langs E17 en E34 in Zwijndrecht. Op het onderliggende wegennet neemt het aantal voertuigkilometers in de drie referentiescenario's in quasi dezelfde mate toe, met een sterke toename van sluijverkeer, waardoor de filevorming op het onderliggende wegennet zal toenemen.

Het openbaar vervoer, dat in de Antwerpse agglomeratie nog sterk op het centrum is gericht, staat door de toename van de verkeersintensiteiten vaker en langer mee in de file met het autoverkeer. Enkel op een aantal grote assen beschikt het openbaar vervoer over vrij liggende infrastructuur waardoor de doorstroming beter gegarandeerd is. Voor het fietsverkeer verschillen de referentiescenario's niet significant van de bestaande toestand.

Inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid scoren de referentiescenario's voor het onderliggende wegennet slecht tot onaanvaardbaar voor oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Deelgebieden

Voor de deelgebieden nemen de trajecttijden van en naar het hogere wegennet in de referentiescenario's toe, wat gelijk staat met een verminderde bereikbaarheid. De globale toename van de verkeersdruk zal een verminderde verkeersveiligheid en -leefbaarheid met zich meebrengen. Uitzonderingen zijn de deelgebieden Linkeroever en Zwijndrecht in de scenario's waarbij de werken op Linkeroever gerealiseerd worden, waardoor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid daar verbetert.

Besluit effecten zonder Oosterweelverbinding

De project-MER Oosterweelverbinding toont aan dat bij loutere uitvoering van het reeds besliste beleid, zonder de aanleg van een nieuwe Scheldekruising, de effecten op het vlak van mobiliteit zowel voor de hoofdwegen, het onderliggend wegennet, als voor de deelgebieden negatief zijn. De Oosterweelverbinding niet aanleggen zal leiden tot hogere verkeersintensiteiten met frequenter voorkomende en langere files, zowel op de hoofdwegen als op het onderliggend wegennet. Dit brengt eveneens een verlaging van de verkeersveiligheid en de -leefbaarheid voor de omwonenden met zich mee.

Geoptimaliseerd voorkeursontwerp

Zoals hoger geschetst, kwam het voorliggend ontwerp tot stand na een lang traject, waarbij het ontwerp gaandeweg werd aangepast en bijgesteld, onder meer door de feedback uit de milieueffectrapportage.

Op vlak van mobiliteitseffecten concludeert het project-MER Oosterweelverbinding dat het onderzochte basisalternatief met de realisatie van een nieuwe Scheldekruising in sterke mate aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen van het project voldoet. Anderzijds concludeerde het MER ook dat er voor een aantal aspecten nog ruimte is voor verbetering. Dit gaf aanleiding tot verder onderzoek naar een geoptimaliseerd voorkeursontwerp dat opnieuw beoordeeld werd in het project-MER. In het nieuwe ontwerp werden de tolpleinen vervangen door weefzones, werd een toeritdosering voor de Waaslandtunnel voorzien en werd een verbeterd ontwerp gemaakt voor de Groenendaalknoop. Op het vlak van mobiliteit zorgt dit geoptimaliseerde voorkeursontwerp voor een verdere beperking van de fileterugslag op de aansluiting van E313 en R1 en een betere en veiligere doorstroming in de weefzone van de R1. Door de half verdiepte Groenendaalknoop kruisen fietsers en voetgangers de op- en afritten van de R1 veilig ongelijkvloers. Ze worden daardoor bovendien uit de lichtenregeling van de knoop gehouden, waardoor er extra marge vrijkomt voor autoverkeer en openbaar vervoer. De vermindering van het aantal rijstroken voor het stationsplein zorgt voor nog wat extra ruimte voor het openbaar vervoer. Op het vlak van de mobiliteitseffecten wordt het geoptimaliseerde voorkeursontwerp dan ook nog beter beoordeeld dan het oorspronkelijke voorkeursontwerp.

Het project-MER concludeert dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerpscenario zonder tolheffing, dat het voorwerp van voorliggende aanvraag betreft, een aanzienlijke verbetering inhoudt ten opzichte van de referentiescenario's en in grote mate bijdraagt tot het behalen van de hoger vermeld vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen. De verbeteringen aan het ontwerp die werden opgenomen in het geoptimaliseerde voorkeursontwerp nemen bovendien de belangrijkste manco's weg uit het basisontwerp.

Toch zijn er een aantal negatieve resteffecten inzake doorstroming, die vooral gekoppeld zijn aan de capaciteitsreductie van de autoweginfrastructuur. De gedifferentieerde tolheffing zorgt weliswaar voor een ontlasting van de Kennedytunnel en een betere spreiding van het autoverkeer, maar is onvoldoende om een volledig vlot functionerend ringsysteem te garanderen bij de verkeersvraag voorzien in het verkeersmodel 2020.

Om te komen tot een volledig vlot werkend ringsysteem, is een substantiële modal shift nodig. Precies daarom werd gekozen voor een capaciteitsreductie in het ontwerp. Doordat de infrastructuur de lagere capaciteit op die manier zal afdwingen, zal de uitvoering van het project bijdragen tot het bereiken van de nagestreefde modal shift.

Voor de volledigheid wordt hieronder nog een korte samenvatting gegeven van de beoordeling van de MER-deskundigen op het vlak van de effecten op het onderliggende wegennet en de andere modi.

Door de afkoppeling van de Charles de Costerlaan verdwijnt de rechtstreekse verbinding tussen E34 en de Waaslandtunnel. Hierdoor verliest de Waaslandtunnel in belangrijke mate zijn functie als bovenlokale verkeersas en krijgt hij de gewenste functie voor het lokale verkeer tussen Linkeroever en de binnenstad. Het is niet volledig uit te sluiten dat de route gebruikt zal worden door verkeer met herkomst of bestemming op rechteroever, maar mits flankerende maatregelen kan dit risico sterk herleid worden. Een capaciteitsreductie van de Waaslandtunnel geldt als afdoende flankerende maatregel en wordt ook gerealiseerd door de regeling van de opeenvolgende verkeerslichten op de route naar de Waaslandtunnel en zit ook al grotendeels vervat in het flankerend beleid n.a.v. de Infrastructuurwerken Linkeroever. De impact op de oversteekbaarheid van de Blancefloerlaan wordt dan ook als niet significant beoordeeld.

Door de afsluiting van de Charles de Costerlaan tussen de E34 en de Halewijnlaan wijzigt de lijnvoering van lijn 89 Kieldrecht-Antwerpen Linkeroever (die enkel i.f.v. woon-schoolverkeer

rijdt) en de Nederlandse Connexxion-snelbus 19 Hulst-Antwerpen-Breda. Die route zal in de toekomst via de Parallelweg en de Blancefloerlaan moeten lopen. Er zijn geen haltes op het betrokken deel van de Charles de Costerlaan. Alle haltes die nu langs de route liggen kunnen dus behouden blijven. De omrijdafstand zal beperkt blijven tot maximum 300 à 400 meter. Het effect hiervan is niet significant op vlak van de lijnvoering. Op Linkeroever rijden trams op eigen bedding en heeft het voorgenomen project geen impact op de doorstroming van de tram. Naar doorstroming van de bussen zijn er wel effecten te verwachten:

- de afkoppeling van de Charles de Costerlaan en de flankerende actie om de capaciteit van de Waaslandtunnel te beperken leidt tot een sterke daling van de verkeersintensiteiten in beide richtingen;
- op de Blancefloerlaan en Halewijnlaan leidt de rerouting t.g.v. de afkoppeling van de Charles de Costerlaan daarentegen tot een vergelijkbare toename van de verkeersintensiteit.

Het positieve effect op de doorstroming in de Waaslandtunnel weegt echter sterker door in de beoordeling, wat leidt tot een licht positief effect inzake doorstroming voor het openbaar vervoer.

In Zwijndrecht rijden trams en bussen over een deel van de N70 Verbrandendijk gemengd met het autoverkeer. De realisatie van het project en vooral de flankerende maatregelen om de doorstroming op de N419 Krijgsbaan te verbeteren en de capaciteit van de Waaslandtunnel te reduceren, leiden er tot dalingen van de verkeersintensiteit met ca. 30%. Op de doorstroming van het openbaar vervoer zal dit ongetwijfeld een positief effect hebben.

Naast een verkorting van de Scheldekruisende fietsrelaties zal ook het fietscomfort verbeteren door de realisatie van de nieuwe fietsverbinding doorheen de Scheldetunnel. In de huidige situatie dient het fietsverkeer op beide relaties o.a. gebruik te maken van de N70, Blancefloerlaan en van de Sint-Anna-(voetgangers)tunnel. De fietspaden van de N70 en Blancefloerlaan worden frequent onderbroken en gekruist door zijstraten en private in- en uitritten. De Sint-Annatunnel veroorzaakt met zijn oude roltrappen en liften die regelmatig buiten dienst zijn niet alleen tijdverlies maar ook comfortverlies. Wanneer de nieuwe Scheldetunnel wordt aangelegd, is er een aparte tunnelkoker voor fietsers, plus kan de route van/naar de nieuwe tunnel verplaatst worden naar de Charles de Costerlaan en de nieuwe (comfortabele) fietsvoorzieningen die aangelegd worden in kader van de 'infrastructuurwerken Linkeroever'. Dit zal het comfort van de fietsrelaties aanzienlijk verbeteren.

Alle bestaande relaties tussen binnenstad en haven blijven behouden, zowel voor auto- en vrachtverkeer als voor fietsers. De Oosterweelknoop zorgt voor een bijkomende ontsluitingsroute vanuit/naar binnenstad en haven naar/vanaf E17 en E34 (naast Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel). Mede door de knip van de Charles de Costerlaan, zal wat betreft personenwagens deze nieuwe connectie via de Oosterweelknoop ook een stuk de rol overnemen van de Waaslandtunnel. Zowel Scheldelaan als Oosterweelsteenweg zullen hierdoor intensiever gebruikt worden, de Leien minder intensief.

Om fileopbouw en blokkering van de aansluiting Oosterweelknoop met de Scheldelaan te vermijden bij openstaande Noordkasteelbruggen, wordt verkeer naar/van de Noordkasteelbruggen omgeleid via de Scheldelaan en Kastelweg. Daar is voldoende bufferruimte. Om onduidelijkheid tegen te gaan zal dit een permanente omleiding worden, dus ook op momenten dat de Noordkasteelbrug gesloten is. Verkeer naar de Royerssluis kan wel van de Oosterweelsteenweg gebruik maken. Om oneigenlijk gebruik van deze laatste route te vermijden wordt de afslagbeweging vanaf de Oosterweelknoop richting Noordkasteelbrug onmogelijk gemaakt door een fysieke scheiding.

Door de realisatie van de Oosterweelknoop (volgens paperclipconcept) zal het tracé van de Oosterweelsteenweg plaatselijk worden verlegd, maar alle lokale verbindingen blijven behouden. Omdat de Oosterweelsteenweg (oost) nu aangesloten wordt op de (huidige) Kastelweg impliceert dit voor de doorkomende buslijnen 763 en 764 een beperkte inkorting van het traject met ca. 250m. Het openbaar vervoer blijft gemengd met het overig gemotoriseerd verkeer verlopen. De rechtsafbeweging tussen Royerssluis en Oosterweelsteenweg (noord) kampt tijdens de spitsuren met wachttijden tot 2 à 3 cycli. Voor buslijn 763, die deze rechtsafbeweging 2x maakt tijdens de ochtendspits, is dit een aandachtspunt. Daarom is hier lokaal een busbaan voorzien die toelaat de wachtende auto's voorbij te rijden, zodat dit in het project-MER geformuleerde aandachtspunt geneutraliseerd zal worden.

Routes voor langzaam verkeer vormen de ruggengraat overheen de overkapping aan de Oosterweelknoop. De nieuwe fietspadkruisingen met Scheldelaan worden ongelijkvloers en dus conflictvrij.

Aangezien het complex Groenendaal vandaag reeds een volwaardig complex is en er in de toekomstige situatie geen lokale routes geknipt worden, noch worden toegevoegd, wijzigt er niets aan de verbindings- en ontsluitingsmogelijkheden. De overkapping van de R1 t.h.v. Groenendaallaan zorgt voor een ongelijkvloerse conflictvrije fiets- en voetgangersoversteek over de verdiept gelegen Groenendaallaan. Dit verhoogt niet enkel de verkeersveiligheid maar ook het gebruiksgemak van het Ringfietspad. In de omgeving van Groenendaallaan zijn er geen wijzigingen van trajecten voor de doorkomende bus-en tramlijnen, noch binnen het projectgebied zelf, noch op de aanpalende wegen en kruispunten. Door de ongelijkvloerse kruising van de Groenendaallaan door fietsers en voetgangers, en compacte organisatie van het op- en afrittencomplex in één lichtenregeling wordt een aanvaardbare doorstroming van het openbaar vervoer en wegverkeer gegarandeerd.

De vervanging van het half complex Schijnpoort door een volwaardig complex zorgt naar verwachting wel voor een stuk rerouting van het lokale bestemmingsverkeer van/naar Deurne en deels ook de binnenstad, dat in de toekomst complex Schijnpoort gebruikt om van/naar de R1-noord te rijden i.p.v. complex Groenendaal of complex Borgerhout. Door die rerouting zullen de intensiteiten op de Noorderlaan, Groenendaallaan, Theunisbrug en Slachthuislaan dalen en toenemen op de Bisschoppenhoflaan en Noordersingel. Uit de uitgevoerde microsimulaties blijkt dat op de aansluitingen van het complex Schijnpoort met het onderliggend wegennet een aanvaardbare verkeersafwikkeling wordt verkregen.

In de toekomstige situatie wordt de nieuwe trambedding op de Schijnpoortweg ook bruikbaar voor bussen (nu bestaat de trambedding er uit steenslag). Het stuk eigen bedding zal minstens een licht positief effect hebben op de toekomstige doorstroming van de bus. Ook omdat op de overkapping voldoende ruimte is om meerdere trams/bussen achter elkaar te laten halteren. Ter hoogte van de Schijnpoort wordt een fietsbrug voorzien. Deze fietsbrug wordt aangesloten op de 'passerelle', een ongelijkvloerse kruising die recent gerealiseerd is en voetgangers een conflictvrije wandelroute biedt tussen park Spoor Oost en het Sportpaleis/Lotto Arena. De fietsbrug is in eerste instantie een fietsverbinding, maar kan ook gebruikt worden door voetgangers. Omgekeerd is de passerelle bedoeld voor voetgangers, maar kan deze ook gebruikt worden door fietsers. Via de fietsbrug en de passerelle kunnen fietsers en voetgangers veilig de oversteek maken tussen volgende gebieden:

- Park Spoor Oost en het Sportpaleis/Lotto Arena;
- het Ringfietspad ter hoogte van de Ten Eekhoelei en het nieuwe Ringfietspad naar het Sportpaleis dat aansluit op de nieuwe fietsbrug over het Albertkanaal ter hoogte van de IJzerlaan;
- Spoor Oost en het Ringfietspad ter hoogte van de Ten Eekhoelei;

- de bestaande fietspaden.

Alle nieuwe fietsinfrastructuur wordt aangesloten op het bestaand fietsnetwerk en heeft naar verwachting invloed op zowel de directheid (afstand) van een aantal fietstrajecten, als op het comfort en de veiligheid van de fietsers.

Het advies van de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen van 4 juli 2020 behandelt de ontwerpplannen van de omgevingsvergunningsaanvraag in het licht van de fietsinfrastructuur. Er wordt verwezen naar de behandeling van dit advies hoger onder de titel 'adviezen'.

In het advies van De Lijn van 2 juli 2020 worden zowel technische aanpassingen als ontwerp-aanpassingen voorzien. Er wordt verwezen naar de behandeling van dit advies hoger onder de titel 'adviezen'.

Conclusie

De mobiliteitsimpact van de voorliggende aanvraag werd onderzocht in het project-MER Oosterweelverbinding en werd positief beoordeeld. Het project is in overeenstemming met de principes en doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Schaal en ruimtegebruik

Algemeen

De voorliggende aanvraag betreft een zeer grootschalig project. Het project bestaat uit verschillende componenten: de snelweg, het onderliggend wegennet, de functionele en recreatieve fiets- en wandelpaden en de ecologische verbindingen. In het ontwerp wordt gezocht naar een optimale integratie van de verschillende ingrepen in de diversiteit van de context, om te komen tot een goede ruimtelijke ordening van de plaats.

De stedenbouwkundige voorschriften van de geldende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 'Oosterweelverbinding' en 'Oosterweelverbinding – Wijziging' geven voor het gebied reeds de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer. Daarnaast werd in functie van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning een project-MER opgemaakt, waarvan de milderende maatregelen worden vertaald in het ontwerp. Het naleven van deze voorschriften en maatregelen draagt er reeds in belangrijke mate toe bij dat een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en een ruimtelijke kwalitatieve invulling wordt verwezenlijkt.

De nieuwe infrastructuur houdt een verbetering in t.o.v. de huidige toestand. Grote delen van het project bevinden zich immers ofwel ondergronds (Scheldetunnel, Kanaalzonetunnels, Schijnpoorttunnel, Luchtbaltunnel) ofwel ter hoogte van bestaande wegenis (R1). Daarnaast wordt in bepaalde zones de bestaande infrastructuur gecompacteerd, wat ruimtewinst oplevert voor de omgeving.

Projectonderdelen met positieve effecten qua gebruikswaarde zijn o.a. het supprimeren van de Charles De Costerlaan en het overkappen van belangrijke delen van de R1 (t.h.v. Groenendaallaan, IJzerlaan/Lobroekdok en Sportpaleis) en de Oosterweelknoop.

Door het project zal er ruimte-inname plaatsvinden van vegetaties en kleine landschapselementen. Ook dient er bos gekapt te worden en verdwijnt, weliswaar zeer beperkt, beschermde natuur waarop o.m. het Bos- en Natuurdecreet van toepassing zijn. De vegetatiewijzigingen en de impact op de aanwezige natuurwaarden worden behandeld in het

advies van het Agentschap voor Natuur en Bos. Boscompensatie wordt voorzien overeenkomstig de regelgeving ter zake. Voor zover er ruimte beschikbaar is, gebeurt dit binnen het projectgebied zelf.

Het naleven van het door ANB goedgekeurde boscompensatievoorstel wordt als voorwaarde opgelegd in toepassing van art. 4.3.1, §4 van de VCRO.

Het project heeft geen directe impact op de bouwdichtheid. Verspreid over het tracé zijn er plaatselijk (bovengrondse delen van) dienstbouwwerken, doch deze hebben - in verhouding tot de omvang van het project en de omvang van de omliggende ruimtelijke entiteiten - een zeer beperkte oppervlakte, en zijn geïntegreerd in de omgevingsaanleg.

Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever

Het project bevindt zich hier in een landschap dat in de huidige toestand gedomineerd wordt door enerzijds grootschalige groengebieden en anderzijds grootschalige infrastructuur (E34, knoop Sint-Anna Linkeroever, en de Charles de Costerlaan zelf). Het deel van de nieuwe weginfrastructuur dat wordt aangelegd in open sleuf (verbinding tussen knoop Sint-Anna Linkeroever en Scheldetunnel) is zo kort mogelijk gehouden. Zowel de knoop als de verbinding naar Scheldetunnel worden met groene bermen landschappelijk ingepast.

Het project houdt ook het supprimeren van de Charles De Costerlaan op Linkeroever in. In de plaats komt een fiets- en wandelpad. De bestaande bomenrijen worden behouden.

Door de opbraak van de Charles de Costerlaan wordt de samenhang tussen Het Rot/Middenvijver en Sint-Annabos versterkt, waardoor de barrièrewerking voor fauna en recreanten wordt opgeheven. Het fietspad ter hoogte van de gesupprimeerde Charles De Costerlaan sluit aan op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk van en naar de Waaslandhaven en het havengebied op rechteroever (via de fietstunnel in de Scheldetunnel). Het fiets- en wandelpad vormt ook een sterk verbeterde schakel binnen het zachte recreatieve netwerk, nl. als verbinding van het stedelijk gebied op Linkeroever met de groengebieden Sint-Annabos, Het Rot/Middenvijver en het Vlietbos. De toegang tot de sportterreinen in het Sint-Annabos blijft verzekerd door behoud van een deel van de noordelijke ventweg.

Het recreatief netwerk wordt verder nog versterkt door een nieuw recreatief fiets- en wandelpad in het bermenlandschap tussen de Charles de Costerlaan en de nieuwe Scheldedijk, en vlonderpaden doorheen het gedeelte met broekbos. De loop van de Tophatgracht wordt verplaatst en geïntegreerd in het bermenlandschap omheen de tunnelmond en sluit terug aan op de Palingbeek. Ze behoudt haar functie in de waterhuishouding van een ruimer gebied.

Het projectgebied wordt verder gekenmerkt door de aanwezigheid van de Schelde als een grootschalig landschapselement. Gezien de ondergrondse ligging heeft de Scheldetunnel geen impact op de ruimtelijke structuur en samenhang van de omgeving. De Scheldedijk wordt verhoogd en verplaatst in aansluiting op de bestaande (deels reeds verhoogde) dijken, maar blijft duidelijk herkenbaar als onderdeel van de rivier als geheel eigen landschapselement. De samenhang met de groencomplexen op Linkeroever wordt er verbeterd door de landschapsecologische inrichting van het bermenlandschap en buitendijks gedeelte.

Het bijkomend ruimtebeslag door de Oosterweelverbinding m.b.t. de verbindingen tussen de E34 richting Zelzate en de tunnel betreft een eerder beperkte oppervlakte gelet op de aard en omvang van het project. Het gaat om ontoegankelijke restgronden tussen het knooppunt en de aanpalende natuurgebieden Blokkersdijk ten noorden en Het Rot/Middenvijver ten zuidoosten. De weginfrastructuur tussen het knooppunt en de tunnelmond beslaat de zuidwestelijke hoek van het Sint-Annabos, zijnde het deel van het bos met de laagste toegankelijkheid en het minst intensief recreatief gebruik. De delen van het bos in de richting

van de woonwijken en de Charles de Costerlaan, die recreatief intensiever worden gebruikt, blijven behouden.

Verder noordoostwaarts doorsnijdt het tracé het Sint-Annabos over ca. 600m. Omdat het tracé hier in een tunnel gelegen is, is er geen ongunstig effect inzake gebruikswaarde van het bos. Het eerste gedeelte bovenop de tunnel wordt na de werken terug bebost en doorwaadbaar gemaakt. Anderzijds wordt van de aanleg van de Scheldetunnel gebruik gemaakt om de Scheldedijk achteruit te schuiven en een buitendijks natuurgebied te creëren.

Het Oosterweeltracé doorsnijdt de Schelde over een afstand van ca. 850m. Aangezien het tracé hier in tunnel gelegen is, onder de waterbodem van de Schelde, heeft het project geen permanente impact op het scheepvaartverkeer. Tijdens de aanlegfase wordt een tijdelijke vaargeul gegarandeerd.

De dijk op rechteroever wordt vervangen en geherprofileerd i.f.v. Sigmahoogte en om het herstel van slikken en schorren te ondersteunen.

De tijdelijke stockage van baggerspecie wordt voorzien in het Noordelijk Insteekdok en in de Schelde.

Het project is afgestemd en wordt aangesloten op de infrastructuurwerken Linkeroever, die momenteel in uitvoering zijn. De eerder vergunde oostelijke berm van het aansluitingscomplex wordt verhoogd in functie van een betere geluidsbuffering van de snelweg t.o.v. de omgeving.

Conclusie

Gezien zijn ondergrondse ligging heeft de Scheldetunnel geen negatieve impact op de ruimtelijke structuur en samenhang van de omgeving. Door de landschapsecologische inrichting van het bermenlandschap en buitendijks gedeelte wordt de samenhang met de groencomplexen op Linkeroever verbeterd. Tussen de aanwezige ecologische entiteiten worden ecologische migratiecorridors gerealiseerd en nieuwe ecologische gebieden aangelegd. Zodoende wordt de samenhang tussen Het Rot/Middenvijver en Sint-Annabos versterkt. Het recreatieve netwerk en het (bovenlokale) functionele fietsnetwerk worden aangevuld met bijkomende verbindingen.

Projectonderdeel Oosterweelknoop

Aan Oosterweelknoop, tussen de Scheldeoever en het Amerikadok, beslaat de bovengrondse weginfrastructuur iets meer dan 10 ha, waarvan ca. 8 ha ingenomen wordt door de zgn. “paperclip” en iets meer dan 2 ha door de verlegde Oosterweelsteenweg/Scheldelaan.

Een groot deel van de Oosterweelknoop krijgt een overkapping. Het in open sleuf en op maaiveld gelegen deel van de autoweginfrastructuur beperkt zich tot de zone ten westen van het Noordkasteel. De overkapping van de autosnelweginfrastructuur ten oosten van de knoop maakt dat de ruimtelijke impact – ondanks de aanwezigheid van de open sleuf – niet significant groter is dan in de huidige situatie.

Door het compacte ontwerp van de Oosterweelknoop en de overkapping van de aansluitingen op de Kanaalzonetunnels wordt permanente inname van de eigenlijke Noordkasteelsite grotendeels vermeden. Enkel een klein deel van de Noordkasteelvijver moet worden gedempt. Het project houdt geen ruimte-inname in op de site van de Hogere Zeevaartschool noch heeft dit directe impact op de Sint-Jan-de-Doperkerk (beschermde monument). De omgeving van de kerk wordt wel heringericht. De moeraszone tussen de Schelde en de Oosterweelknoop blijft maximaal behouden. De inname van een klein deel van het geplande natuurgebied aan de Sint-

Jan-de-Doperkerk wordt vervangen door de natuurlijke inrichting van het gebied aan de westzijde van de kerk, zodat er geen impact is op de vooropgestelde oppervlakte aan natuurcompensatie.

Bovenop de overkapping wordt een open landschap gecreëerd dat een verbinding vormt tussen stad en haven, en de verschillende historische relictten in de directe omgeving (S.A.M.G.A.-gebouwen, Sint-Jan-de-Doperkerk, Noordkasteelsite, Hogere Zeevaartschool, Royerssluis, ...). Hierin wordt ook het netwerk van fietspaden en een dienstbouwwerk geïntegreerd.

Tijdens de werffase aan de Oosterweelknoop zal het jaagpad op de Scheldedijk worden ingeschakeld als dienstweg naar de zeilclub. Een nieuwe ontsluiting voor de zeilclub wordt geïntegreerd in het landschapspark.

In de terreinaanleg wordt een ruime kade heraangelegd aan het Amerikadok. Tussen de Hogere Zeevaartschool, S.A.M.G.A.-gebouwen en Royerssluis wordt daarin een centrale parking geïntegreerd met een 100-tal parkeerplaatsen. Deze parking kan gebruikt worden voor de Hogere Zeevaartschool, voor gebruikers van het S.A.M.G.A.-gebouw (bij een latere exploitatie/invulling van het gebouw), en door bezoekers van de Noordkasteelsite. Het project wordt afgestemd op de eerder aangevraagde voorbereidende werken (sloop deel S.A.M.G.A.-gebouwen en aanvaarbescherming met dempen van insteekdokje aan S.A.M.G.A.-gebouwen) en de voorziene renovatie van de Royerssluis.

De bestaande bovenlokale fietsroutes worden heraangelegd omheen de Oosterweelknoop. Ze sluiten aan op het bestaand fietsnetwerk in de haven via ongelijkvloerse (conflictvrije) kruisingen van de Oosterweelsteenweg en op de fietstunnel in de Scheldetunnel.

Het tracé van de Scheldelaan-Oosterweelsteenweg wordt omgeleid rond de Oosterweelknoop over braakliggend industriegebied en – deels via het tracé van de huidige Kastelweg – over het terrein (in concessie) van TPA. Een deel dit terrein wordt definitief ingenomen door het noordzuid-gedeelte van de omgelegde Scheldelaan (verbinding huidige Scheldelaan met huidige Kastelweg). De ruimte ten oosten van deze wegverbinding doet tijdens de werken tijdelijk dienst als werfzone. Na de uitvoering van de werken zal het terrein terug door TPA grotendeels terug in gebruik kunnen worden genomen. Een deel van de huidige personeelsparking valt binnen het tracé van de verlegde Scheldelaan. Er worden vervangende parkings voorzien in de directe omgeving, zowel tijdens de werken als in de eindtoestand, om de verloren parkeercapaciteit te compenseren. De eigenlijke bedrijfssite en -installaties blijven gevrijwaard.

De Oosterweelsteenweg vormt ook op zijn nieuw tracé de scheiding tussen twee totaal verschillende ruimtelijke entiteiten met weinig ruimtelijke en functionele samenhang, nl. het havengebied en de Noordkasteelsite. Net door de grootschalige overkapping wordt de mogelijkheid tot een ruimtelijk kwaliteitsvolle samenhang en overgang tussen havengebied, Noordkasteelsite en Schelde gecreëerd.

De verlegde Oosterweelsteenweg wordt gebundeld met de eveneens vrij grootschalige spoorinfrastructuur en achterliggende grootschalige opslagplaatsen.

De spoorbundel tussen de Oosterweelknoop en het Amerikadok wordt tijdens de werken gereduceerd tot 3 sporen i.p.v. de huidige 7. Dit is als minimum gevraagd door Infrabel. Na de werfsituatie van het Oosterweelproject, zal een vierde spoor worden heraangelegd (door Infrabel). De heraanleg van het vierde spoor is geen onderwerp van voorliggende vergunningsaanvraag. De nodige ruimte wordt gevrijwaard.

Conclusie

Door een zo compact mogelijk ontwerp van de Oosterweelknoop en zo groot mogelijke overkapping, is de bovengrondse terreininname beperkt te noemen. Het betreft immers niet

enkel de aansluiting van het onderliggend wegnnet op een hoofdweg, maar ook de overgang van een vlakke tunnel naar een gestapelde tunnel dat in één complex moest worden vormgegeven. Het ruimtelijk rendement wordt geoptimaliseerd door de overkapping in te richten met groenaanleg zodat een samenhangend landschapspark ontstaat. De inrichting van de nieuw beschikbare zone bovenop de overkapping als landschapspark ondersteunt de natuurlijke waarde en omgevingskwaliteit van de Noordkasteelsite. De vrij open inrichting van de overkapping heeft een dubbel positief effect. Enerzijds worden ruime zichten gecreëerd op het havenlandschap, de Schelde en het stedelijk weefsel, zijnde ruimtelijke entiteiten van grote schaal. Anderzijds worden door de voorgenomen inrichting de verschillende erfgoedrelicten (Sint-Jan-de-Doperkerk, S.A.M.G.A.-gebouwen, Hogere Zeevaartschool,...) in één ruimte gekaderd zodat ze beter tot hun recht komen.

Projectonderdeel Kanaalzone en R1

Grote delen van het infrastructuurproject zijn tunnels en hebben dus als autosnelweginfrastructuur geen impact qua schaal. De overige delen worden verdiept aangelegd waardoor de visuele impact veel kleiner zal zijn dan op vandaag, zeker ter hoogte van het viaduct van Merksem. Het project is zo compact mogelijk ontworpen zodat de ruimtelijke en visuele impact van de open gedeelten (R1) eerder kleiner is dan de bestaande R1. Ter hoogte van de Groenendaallaan, tussen Albertkanaal en Lobroekdok, evenals ter hoogte van Sportpaleis en Lotto Arena en ter hoogte van Hof ter Lo wordt de R1 overkapt, en worden nieuwe stedelijke (groen)landschappen gecreëerd.

Ter hoogte van de Kanaalzonetunnels zijn er geen permanente effecten inzake ruimtebeslag/gebruiksgenot. Een aanzienlijk deel van de tunnallengte ligt onder het Amerikadok, Straatsburgdok en Albertkanaal. Door de tunnels zo zuidelijk mogelijk en deels onder de kades te situeren kan ook tijdens de werken een vaarweg gegarandeerd blijven.

De tunnels lopen ook gedeeltelijk onder land (Straatburgdok-Zuidkaai, Bredastraat, noordzijde Albertkanaal). Er wordt niet geraakt aan de bestaande gebouwen langsheen deze kades. De kaaimuren en kades worden na realisatie van de tunnels hersteld. De kademuuren komen nagenoeg overal terug op dezelfde locatie te liggen, en de bestaande straten worden opnieuw heraangelegd in hun huidige tracé, behalve een deel ter hoogte van de ondergrondse kruising van de R1. Daar wordt de nu nog resterende versmalling van het kanaal op dezelfde breedte gebracht als de reeds verbrede delen van het kanaal. De nieuwe kade komt er iets meer landinwaarts te liggen.

Zowel tijdens de aanleg van de Kanaalzone- en OKA-tunnels als in de eindtoestand blijft steeds een voldoende doorgang beschikbaar voor scheepvaartverkeer.

Het tracé van de noordelijke tunnel neemt de zuidoostelijke hoek van de stelplaats van De Lijn in. Het terrein van de stelplaats zal ook gedeeltelijk als werfzone worden gebruikt. Na het voltooiën van de werken wordt de stelplaats terug hersteld in de oorspronkelijke toestand en kunnen de huidige functies hernomen worden. Het oude Belga-bedrijfsterrein aan de Vaartkaai werd reeds ingericht om dienst te doen als tijdelijke busstelplaats voor De Lijn.

Een belangrijk deel van het project betreft eveneens de heraanleg van bestaande grootschalige infrastructuur (R1 Noord en R1 Oost). De R1 Noord en Oost worden verdiept heraangelegd. De werken ter hoogte van de R1 bevinden zich in de zate en directe omgeving van de bestaande autoweginfrastructuur. Langs het traject van de R1 zijn verscheidene ruimtelijke entiteiten te onderscheiden: omgeving Hof ter Lo, omgeving Schijnpoort, omgeving Lobroekdok en omgeving Groenendaallaan. Deze verschillende omgevingen kennen vandaag allemaal een andere context, maar worden gekenmerkt door enkele terugkomende elementen: de verloedering van de ruimte, de achterstand in inrichting van het openbaar domein, de

overheersende infrastructuur zonder aandacht voor het stedelijk weefsel. Deze omgevingen krijgen met het project een inrichting waarbij ruimte gecreëerd wordt voor het stedelijk weefsel, ruimte voor groen en een betere inpassing van de nieuwe infrastructuur in het stedelijk weefsel en/of het landschap.

De R1 wordt overkapt ter hoogte van het aansluitingscomplex aan Groenendaallaan. De ruime overkapping wordt ingericht als park. De Groenendaallaan wordt verdiept aangelegd waardoor langzaam verkeer via de overkapping de Groenendaallaan en de R1 conflictvrij kan kruisen. Op de overkapping kunnen zachte verbindingen tussen de parkdelen ten noorden en ten zuiden van de Groenendaallaan worden gerealiseerd. Aan de zijde van Merksem wordt de rand als groenzone ingericht in afwachting van het stedelijke leefbaarheidsproject met de ontwikkeling van levendige randen. De toegangen naar de perrons van station Luchtbal worden ook aan de zijde van de het bermenlandschap op de overkapte R1 toegankelijk gemaakt.

Ter hoogte van Luchtbal/Merksem (R1 Noord) ligt de verdiepte R1 volledig binnen de bestaande zate en bufferzones van de R1. Er is geen ruimte-inname van de woonwijken van Luchtbal en Merksem. Een deel van de huidige groenbuffer tussen de R1 en Merksem zal tijdelijk verdwijnen door de aanleg van de nieuwe Schijnkoker en de tijdelijke omleiding van de R1. Door deze werken na elkaar te faseren, kan ook bij gebruik van de tijdelijke R1 een afdoende buffering t.o.v. de woonwijken behouden blijven. Het grootste deel van de bestaande vegetatie zal wel tijdelijk verwijderd worden, maar in eindtoestand zal een bermenlandschap met grotere gebruikswaarde dan de huidige bufferzone worden gecreëerd.

Ten noorden van knooppunt Groenendaallaan wordt de zate van de R1 aan de westzijde verbreed met 1 à 2 rijstroken, maar dit betreft restruimte tussen de huidige autoweg en de spoorweg. De R1 ten noorden van de Groenendaallaan wordt hier verdiept aangelegd in functie van een mogelijke verdere overkapping in de toekomst. De verdiepte aanleg van de knoop Groenendaallaan zorgt voor een verlaging van haar visuele impact naar de omgeving toe. Na realisatie van de verdiepte gelegen R1 Noord, wordt ten noorden van de overkapping aan de Groenendaallaan een nieuw bermenlandschap tussen de vernieuwde R1 en het district Merksem aangelegd. Het nieuwe park wordt uitgewerkt als een glooiend bermenlandschap dat op termijn ingevuld kan worden met verschillende zachte functies.

Zowel qua gebruikswaarde (verhoging recreatieve waarde parkzones), ruimtelijke structuur en samenhang (beperking barrière-effect) als belevingswaarde (minder visuele impact van wegenis) wordt deze optimalisatie derhalve positief beoordeeld.

Aan het Lobroekdok (R1 Oost) heeft het project wellicht de grootste ruimtelijke impact. Ten eerste wordt het viaduct van Merksem, inclusief de brug over het Albertkanaal, vervangen door een deels ingesleufde/deels ingetunnelde R1. Om deze werken te kunnen uitvoeren zonder de verkeersfunctie van de R1 te hypothekeren, wordt het tracé van de R1 lichtjes naar het zuidwesten verschoven, waardoor de eerste fase van de nieuwe sleuf/tunnel naast het viaduct kan worden gebouwd.

In de zone tussen de spoorweg en het Lobroekdok worden zowel de R1 (OKA-tunnel onder het Albertkanaal) als de zuidelijke Kanaalzonetunnel ondergronds gebracht. Ook een zone ten zuidwesten van de nieuwe tunnels en heel de oeverzone langs het Albertkanaal worden ingenomen door het project. De bedrijfsgebouwen op de kop van het Lobroekdok, tussen de Slachthuislaan en het viaduct zijn intussen reeds afgebroken in functie van de bouw van de fietsbrug en het IJzerlaankanaal. Een deel van de kadezone zal ingenomen worden door de helling naar de fietsbrug.

Een deel van het Lobroekdok wordt gedempt. Het dok heeft op vandaag geen betekenis meer voor de scheepvaart of watergebonden activiteiten. Ter hoogte van de overkappingen en de

ingenomen ruimte onder het viaduct van Merksem wordt na de bouw van de Oosterweelverbinding opnieuw kwaliteitsvolle ruimte gecreëerd en wordt het ruimtelijk rendement aanzienlijk versterkt. De bijkomende stedelijke publieke ruimte vormt, ook voor de nabijgelegen wijken (o.a. wijk Dam), een belangrijke component in het verbeteren van de woonomgevingskwaliteit.

Ter hoogte van het Sportpaleis en de Lotto Arena aan Schijnpoort zal de sleuf van de R1 overkapt worden en een ca. 5 ha groot park annex “stedelijk plein” gecreëerd worden. Dit park wordt via het bermenlandschap langsheen de sleuf (zijde Ten Eekhoven) en de recreatief ingerichte nieuwe oever van het Lobroekdok verbonden met het parklandschap op de overkapping aan het kanaal. Hierbij worden aansluitingen voorzien voor langzaam verkeer in alle richtingen en naar de verschillende stadsdelen. Zo ontstaat een samenhangend aantrekkelijk groen recreatief landschap.

In de omgeving van Spoor Oost en Groot Schijn wordt het viaduct, dat hier gradueel naar maaiveld daalt, omgevormd tot een open sleuf. In deze zone schuift de autoweginfrastructuur ca. 30 m op richting Deurne (wijk Ten Eekhoven). Ook wordt het huidige ‘halve’ aansluitingscomplex ter hoogte van de Schijnpoortweg vervangen door een volwaardig aansluitingscomplex meer naar het zuidwesten. De nieuwe verbindingsweg tussen het nieuwe aansluitingscomplex Schijnpoort en de Schijnpoortweg komt in de corridor te liggen tussen de R1 en wijk Ten Eekhoven en komt op het dichtste punt tot op ca. 70 m van de achterzijde van de bebouwde percelen, er weliswaar van gescheiden door de loop van het Groot Schijn. Om de impact van deze verbindingsweg op de bewoning van Ten Eekhoven te beperken, wordt hij grotendeels verdiept aangelegd en over een lengte van ca. 200 m overkapt.

De zone rond het Groot Schijn en de nieuwe verbindingsweg naar Schijnpoort wordt ingericht als parkgebied, waarbij ook het Ringfietspad wordt verlegd. Aan Hof ter Lo komt een overkapping over ca. 100 m. Deze overkapping vormt de aanzet voor een ruimtelijke verbinding tussen beide zijden van de R1 ter hoogte van de overkapping. Er wordt niet geraakt aan de tramtunnel/sleuf aan de achterzijde van de woningen van de Ten Eekhoveleri.

De nieuwe verbindingsweg neemt een klein hoekje (ca. 800 m²) van het parkgebied Rivierenhof in. Gezien de zeer beperkte oppervlakte en de ligging naast de bestaande afrit van de E313, heeft deze inname geen belangrijk ruimtelijk effect. Aan de westzijde van de R1 wordt de ruimte-inname van de nieuwe op- en afrit grotendeels gecompenseerd door het afschaffen van de huidige oprit vanaf de Schijnpoortweg.

Conclusie

Door de afbraak van het viaduct van Merksem, de verdiepte ligging van de nieuwe infrastructuur, overkappingen met een inrichting op mensenmaat en de inpassing t.o.v. de omgeving door middel van een bermenlandschap zal het project voor dit deel een aanzienlijke mildering van de schaalbreuk tussen de infrastructuur en omliggend stedelijk weefsel inhouden t.o.v. de bestaande toestand.

Visueel-vormelijke elementen en landschappelijke inpassing

Algemeen

De landschappelijke evolutie van het projectgebied wordt in sterke mate bepaald door de Tachtigjarige Oorlog, toen *tabula rasa* werd gemaakt met het middeleeuwse landschap. Tijdens de belegering van het protestantse Antwerpen door de Spanjaarden o.l.v. Alexander Farnese (1582-85) werd het poldergebied, dat reeds gevoelig was voor overstromingen t.g.v. de intensieve veenontginningen, bewust onder water gezet door de verdedigers. Na de herovering

van Antwerpen door de Spanjaarden werd gestart met de herindijking van de overstroomde gebieden volgens een nieuw dijkenpatroon. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werden ook talrijke forten en schansen opgericht (o.a. het Vlaams Hoofd op Linkeroever tegenover de historische stad). Dijkdoorbraken leidden tot het ontstaan van zgn. wielen (Galgenweel, Burchtse Weel, Grooten Weel).

Na eeuwen van stilstand hervatte Antwerpen haar demografische en economische expansie in de 19de eeuw, waarbij de stad zich ook buiten haar 16de eeuwse “Spaanse Wallen” ontwikkelde. Tevens begon vanaf de Franse tijd de havenontwikkeling ten noorden van de historische kernstad, te beginnen met de huidige wijk Eilandje. Antwerpen werd door de Belgische staat in de 19de eeuw ook uitgebouwd als militair bastion. Daarbij werd een nieuwe fortengordel opgericht (met het fort Vlaams Hoofd) en werd vooral de zgn. Brialmont-omwalling gebouwd, waarvan het Noordkasteel het sluitstuk was aan de NW-zijde. Tevens werd de spoorweginfrastructuur uitgebouwd, met o.a. de lijnen naar Gent (LO) en Nederland (RO).

In de 20^{ste} eeuw werd begonnen met de uitbouw van Linkeroever tot een nieuw stadsdeel. Daarbij werd de Borgerweertpolder opgehoogd, maar omdat de stedelijke ontwikkeling op Linkeroever uiteindelijk veel beperkter uitviel dan voorzien, greep op de niet bebouwde delen spontane natuur-ontwikkeling plaats (Blokkeerdijk, Middenvijver,...). Het Sint-Annabos werd in 1950 aangeplant op de plaats van een Amerikaans legerkamp (het zgn. Tophatkamp). In de jaren '70 en '80 werden deze natuurgebieden doorsneden door autoweginfrastructuur (N49/E34). Bij de ontwikkeling van stadsdeel Linkeroever verdwenen het fort Vlaams Hoofd en het aanpalend dorp Sint-Anna. In de jaren 1930 werden de eerste vaste oeververbindingen tussen Linker- en Rechteroever aangelegd: de Sint-Anna-tunnel voor voetgangers en fietsers en de Waaslandtunnel voor autoverkeer.

In de jaren '60 werd de oude Brialmont-omwalling terug ontmanteld, en in deze zone werd de ring R1 aangelegd. De Noordkasteelvijver en het Lobroekdok zijn restanten van de Brialmont-omwalling. Het sluitstuk van de R1 ca. 1970 was de Kennedytunnel (autoweg- en spoortunnel). Na WO I en vooral na WO II vond ook een exponentiële expansie plaats van zowel het stedelijk gebied als het zeehavengebied van Antwerpen op Rechteroever. De polders ten noorden van Antwerpen werden opgespoten en omgezet in havengebied met dokken. Veel polderbewoners werden verhuisd naar de nieuwe sociale woonwijk Luchtbal. Van het dorp Oosterweel bleef enkel de Sint-Jan-de-Doper-kerk (op haar oud maaiveld) bewaard. De havendokken werd via sluizen verbonden met de Schelde, met als oudste de Royerssluis, langs waar ook het in de jaren '30 aangelegd Albertkanaal uitmondt. De R1 kruist het Albertkanaal via het viaduct van Merksem. Naast het viaduct staat het Sportpaleis, daterend uit de jaren '30.

Het projectgebied is in het verleden steeds functioneel ingezet als ruimte om de ontwikkeling en ontsluiting van het stedelijke gebied zo goed mogelijk op te vangen. De voorliggende aanvraag vormt daarop geen uitzondering. In dit landschap worden de aangevraagde infrastructuurwerken geïntegreerd vanuit de doelstellingen om de snede in het stedelijke weefsel zo compact mogelijk te houden en om zoveel mogelijk rekening te houden met lokale inpassing om belangrijke gebieden maximale ruimte te geven. Op die manier kan het ecologisch/recreatief landschap worden versterkt en de samenhang verhoogd.

De geplande Oosterweelverbinding is ontworpen als één samenhangend geheel. Bij de architectonische uitwerking van het infrastructuurproject is door een doordachte vormgeving en herhaalde vormtaal in de detailleringen van het gehele project gestreefd om de Oosterweelverbinding duidelijk ‘leesbaar’ te maken voor de gebruiker. De eenduidige vormgeving van de diverse elementen zorgt voor herkenbaarheid en continuïteit in wegbeeld. Het beeldkwaliteitsplan, dat als bijlage bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd,

wordt hierbij als leidraad gehanteerd. De (bovengrondse delen van de) dienstbouwwerken worden waar mogelijk geïntegreerd in de landschapsaanleg d.m.v. groene taluds. De zichtbare geveldelen worden gelijkaardig afgewerkt in geelgroene tinten. Dit zorgt voor herkenbaarheid en continuïteit langsheen het gehele traject van de Oosterweelverbinding vanaf Rechteroever en integratie in de groenaanleg van de bermenlandschappen en overkappingen. Op Linkeroever wordt gelijkvormigheid bewerkstelligd met de reeds vergunde infrastructuurwerken Linkeroever.

Grote delen van het project bevinden zich ondergronds. Ofwel wordt het huidige maaiveld er hersteld na de aanleg, ofwel krijgen de overkappingen een groene inrichting, wat in de stedelijke context ook visueel-vormelijk een meerwaarde is. De overige delen worden verdiept aangelegd. De visuele impact t.o.v. de ruimere omgeving is daardoor beperkt.

Hieronder worden per deelgebied de belangrijkste ingrepen opgesomd die de landschappelijke samenhang en de integratie van het infrastructuurproject bevorderen.

Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever

De snelweg naar de Scheldetunnel op Linkeroever ligt in een eerder landschappelijke context. De snelweg wordt ingewerkt in groene taluds, die een onderdeel zullen vormen van het groene landschap. De nieuwe weginfrastructuur op Linkeroever (sleuf naar tunnelmond Scheldetunnel, aansluiting op E34) zal lokaal een aanzienlijke visuele impact hebben. Niettemin zal het negatief effect inzake beeld- en belevingswaarde relatief beperkt zijn, omdat de volledige nieuwe infrastructuur (de sleuf naar de tunnelmond) verdiept wordt aangelegd en visueel gebufferd wordt door groenzones aan beide zijden (kant Blokkersdijk en kant Sint-Annabos).

Het knooppunt met de E34 wordt slechts beperkt gewijzigd t.o.v. van het reeds vergunde project Infrastructuurwerken Linkeroever. De knoop wordt in dat kader verdiept aangelegd en de omliggende groengebieden (Blokkersdijk, Vlietbos, Het Rot-Middenvijver-Donkers) worden gebufferd t.o.v. de infrastructuur. De kunstwerken (o.a. schermen en -bermen) worden ingebed in het landschappelijk groen. Verder is bij de infrastructuurwerken Linkeroever al ingezet op integraal ontwerp, waarbij alle infrastructuuronderdelen vormelijk op elkaar afgestemd zijn: kolommen, brugdekken, balustrades, schermen,... Deze visie (integraal ontwerp) wordt in het kader van de werken Oosterweelverbinding voortgezet.

Na de aanlegfase zal het gerooid westelijk gedeelte van het Sint-Annabos grotendeels heringericht worden, waarbij het huidige monotoon en geometrisch aangeplant bos zal vervangen worden door een nieuwe groenzone met een grotere diversiteit, niet alleen ecologisch maar ook visueel: in het oosten een recreatiebos, in het westen een broekbos met krekens, en in het noorden, voorbij de landinwaarts verschoven Scheldedijk, een buitendijks estuarien habitat. De toekomstige beeld- en belevingswaarde van dit gebied zal – weliswaar pas op langere termijn – hoger liggen dan in de huidige toestand.

Het architecturale beeld dat in het reeds vergunde deel van de infrastructuurwerken op Linkeroever is toegepast, zal in dit gedeelte worden doorgetrokken. Bovenop de tunnelmond wordt een dienstbouwwerk ingewerkt. De langgerekte frontwand van het dienstbouwwerk zal het enige deel van de constructie zijn dat zichtbaar is. Deze gevel wordt als lamellenroosterwand uitgevoerd met hierin verborgen de toegangsdeuren die met schijnroosters bekleed zijn. Vanuit de snelweg zelf wordt hiermee de tunnelmond geaccentueerd. Het dienstbouwwerk krijgt een groendak waardoor het zich inpast in de groenomgeving.

In het kader van het Sigmaplan wordt de Scheldedijk op de Linkeroever verhoogd en meer landinwaarts gelegd (omwille van stabiliteitsredenen). De rivier krijgt hierdoor een wat natuurlijker ogende oever. In de vrijgekomen ruimte buitendijks komt een nieuw estuarien habitat, wat een versterking is van de landschapsecologische structuur.

Het supprimeren van de Charles de Costerlaan zal een positief effect hebben qua beeld- en belevingswaarde, aangezien het geplande fietspad visueel volledig geïntegreerd kan worden in de groene omgeving. De voor Linkeroever kenmerkende laanstructuur en ook de tolgebouwen aan de Waaslandtunnel blijven behouden. De bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden en aangevuld.

Projectonderdeel Oosterweelknoop

De Oosterweelknoop ligt ingesloten tussen industriële landschappen van de haven, de Schelde en de groene omgeving van de Noordkasteelsite. De infrastructuur ligt volledig onder maaiveld en is grotendeels overkapt, zodat het effect qua beeld- en belevingswaarde van de weginfrastructuur naar de ruimere omgeving toe beperkt blijft.

De bovengrondse inrichting van het nieuwe maaiveld vormt een nieuw samenhangend landschapspark, dat een verbindend kader vormt voor de verschillende historische relictten, een landschappelijk kwaliteitsvolle overgang maakt tussen Schelde en Noordkasteelsite enerzijds en het havenlandschap anderzijds, en dat gebruik maakt van het bestaande panorama op de stad en de stroom.

Het havengebied ten noorden van het knooppunt heeft een beperkte beeld- en belevingswaarde, met uitzondering van de site van de Sint-Jan-de-Doperkerk. Het betreft hier eerder een 'potentiële' beeld- en belevingswaarde, want de kerk is nauwelijks zichtbaar en moeilijk bereikbaar vanuit de omgeving. Zowel de zichtbaarheid als de bereikbaarheid ervan worden door de Oosterweelverbinding verbeterd.

Het verschuiven van de as van de Oosterweelsteenweg-Scheldelaan heeft geen relevante visuele impact (conclusie project-MER). Hieraan kan toegevoegd worden dat door de bundeling ervan met de spoorinfrastructuur een minder versnipperd ruimtelijk samenhangend landschapspark bovenop de tunneldelen wordt bekomen.

Het Noordkasteel is ingebed in een groen kader dat wordt versterkt. Aan de noordzijde van het historisch relict wordt een grote groene open ruimte gecreëerd door het landschapspark. Het langgerekte dienstbouwwerk, dat op zich slechts beperkt boven het nieuwe maaiveld uitsteekt, wordt geïntegreerd in een constructie die refereert naar de voormalige omwalling omheen het Noordkasteel en een nog resterend deel hiervan doortrekt in het landschapspark. De zone rond de voormalige Sint-Jan-de-Doperkerk wordt volledig opengetrokken. De kerk staat momenteel verborgen in een put. Door de inrichting van een moeraszone ten zuiden van de kerk, gelegen op het niveau van de kerk, ontstaat de mogelijkheid om de put te vergroten. Het landschap wordt dan ook in helling gelegd richting de groene zone van het Noordkasteel, waardoor deze nieuwe plek ruimtelijk verbonden wordt met de rest van de overkapping over de Oosterweelknoop. Taluds en bermen worden zo geconcipeerd dat zichtlijnen ontstaan tussen het S.A.M.G.A.-gebouw en de kerk. Ook aan de oostzijde wordt een ecologische zone ingericht. Zo wordt de paperclip ingebed in een natuurlijke structuur met plaats voor water en groen.

Aan de Sint-Jan-de-Doperkerk worden 2 kunstwerken voorzien voor fietsers: een brug over de moeraszone en een brug over de Oosterweelsteenweg. De brug over het rietmoeras krijgt een meer natuurlijke look dan de andere kunstwerken in de Oosterweelknoop. De architectuur in de moeraszone past zich aan de landschappelijke context aan.

Aan beide tunnelmonden worden dienstbouwwerken voorzien. De dienstbouwwerken aan de Scheldetunnel worden in groene taluds ingewerkt en voorzien van een groendak zodat de visuele impact wordt geminimaliseerd.

Er wordt niet geraakt aan de herkenbaarheid van de dijk als landschapselement.

Projectonderdeel Kanaalzone en R1

De Kanaalzonetunnels liggen onder de waterbodem. De visuele impact van de Kanaalzonetunnels is zeer beperkt. Enkel ter hoogte van het niet-ingetunnelde gedeelte (verdiept gelegen, niet-overkapte sleuf) onder de spoorwegbruggen wordt het maaiveld niet heraangelegd. De sleuf ligt aan het landhoofd van het spoorwegtalud, in een bedrijfsomgeving en aan het uiteinde van de nieuwe parkzone rond Lobroekdoek. De sleuf wordt ingewerkt in de landschapsaanleg. De visuele impact is dan ook beperkt.

Ter hoogte van de huidige R1 (R1 Noord en R1 Oost) is de visuele impact van de wegenisinfrastructuur veel minder groot dan op vandaag. R1 Noord wordt verdiept heraangelegd. Langs de verdiept gelegen R1 wordt een bermenlandschap gecreëerd met aan de zijde van de snelweg een vrij steil talud, maar aan de stadzijde een afwisselend talud, ingewerkt in een landschappelijke context. Door het implementeren van bermen en de verdiepte ligging van de snelweg onttrekt de snelweg zich van het zicht vanuit de stad en omliggende bebouwing.

Verder betekent vooral de vervanging van het viaduct van Merksem door een ingetunnelde en ingesleufde snelweg een grote visueel-vormelijke verbetering. Het viaduct van Merksem wordt vervangen door een verdiepte R1 die in belangrijke mate wordt overkapt tussen het Albertkanaal en ca. 300m ten noorden van de Groenendaallaan. Daardoor verdwijnt niet alleen de negatieve impact van het viaduct op de omliggende woonwijken van Merksem en Luchtbal, maar wordt ook een parkgebied gecreëerd met een duidelijk positievere beeld- en belevingswaarde.

In de omgeving van het Lobroekdoek is de visuele impact van het viaduct het grootst, vooral gezien vanuit het westen. Het effect van de insleuving van de R1 op de beeld- en belevingswaarde van het gebied is positief, en is uiteraard het grootst ter hoogte van de overkapte autoweggedeelten tussen het Albertkanaal en het Lobroekdoek en ter hoogte van het “stedelijk plein” aan het Sportpaleis / Lotto Arena.

Ter hoogte van Spoor Oost / Groot Schijn is de visuele impact van de bestaande R1 kleiner dan verder noordelijk, omdat het viaduct gradueel overgaat naar een sleuf, en langs weerszijden visueel grotendeels afgeschermd wordt door een groenbuffer. De meerwaarde van een insleuving van de R1 op vlak van beleving is in deze deelzone dan ook beperkt (weinig wijziging t.o.v. de huidige toestand). Het nieuwe zuidelijker gelegen aansluitingscomplex Schijnpoort en de nieuwe verbindingsweg zijn nieuwe elementen met een visuele impact. De verbindingsweg loopt doorheen de parkzone rond de verlegde loop van het Groot Schijn, hetgeen een beperkt negatief effect heeft op de belevingswaarde van dit gebied, o.a. voor de fietsers op het Ringfietspad. Dit negatief effect geldt in feite enkel voor het zuidelijk deel van de verbindingsweg, aangezien in het noordelijk deel de huidige afrit naar de Schijnpoortweg een vergelijkbare impact heeft. De groenbuffer achter de woningen van de Ten Eekhoelei – die nu een visuele afscherming vormt t.o.v. parking Ten Eekhoeve en de afrit van de R1 – blijft behouden, en de nieuwe verbindingsweg wordt deels overkapt zodat er geen negatieve visuele impact is op deze woningen.

Er worden op verscheidene plaatsen dienstbouwwerken voorzien in deze zone. Deze worden ingepast in het landschap, afhankelijk van hun locatie. De impact op het landschap is hierdoor minimaal.

Cultuurhistorische aspecten

Projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever

Ter hoogte van het projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever zijn de volgende beschermde cultuurhistorische landschappen terug te vinden: Het Rot, Het Vliet en Bloktersdijk. Binnen dit projectonderdeel komen geen beschermde monumenten, noch beschermde stads- en dorpsgezichten voor.

Er bevinden zich in dit projectonderdeel geen erfgoedobjecten opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Beschermde cultuurhistorisch landschap 'Het Rot'

Binnen de perimeter van het beschermde cultuurhistorisch landschap 'Het Rot' worden volgende werken aangevraagd:

- aanleg berm aan knoop Sint-Anna Linkeroever;
- openleggen deel ingebuisde naamloze waterloop (Rotbeek/Donckersbeek);
- aanleggen van een open waterloopverbinding tussen Het Rot en het broekbos dat wordt gecreëerd ten noorden van de Charles de Costerlaan.

De verhoging van de berm aan knoop Sint-Anna Linkeroever wordt uitgevoerd als deelmaatregel uit de leefbaarheidsprojecten. De aanpassing van de knoop Sint-Anna Linkeroever zelf is reeds vergund in het dossier 'Infrastructuurwerken Linkeroever'. De voorgenomen wijziging houdt geen bijkomende ruimte-inname in het beschermde landschap in. De berm wordt steiler aangelegd. Dit houdt geen noemenswaardige bijkomende impact in t.o.v. de eerder vergunde toestand. De hogere berm heeft vooral een gunstig effect op de landschapsecologische waarde van het beschermde landschap.

De Rotbeek/Donckersbeek en de Tophatgracht dienen verlegd te worden gezien de tunnelmond van de Scheldetunnel deze grachten dwarst. De voorheen geplande en in het dossier 'Infrastructuurwerken Linkeroever' vergunde ingebuisde verbinding tussen de Rotbeek/Donckersbeek en de Tophatgracht wordt vervangen door een open loop, zonder inbuizing. De werken aan de waterlopen in het beschermde landschap maken deel uit van een aangepast watersysteem in functie van het verbeteren van de voeding en behoud van de afwatering van de Middenvijver. Visueel-landschappelijk en landschapsecologisch is dit een verbetering t.o.v. de eerder vergunde toestand.

In functie van een landschapsecologisch herstel en versterking van Het Rot wordt een open waterloopverbinding aangelegd tussen de plassen in Het Rot/Middenvijver en het broekbos dat wordt aangelegd rond de tunnelmond op Linkeroever. Het landschapsecologisch functioneren staat immers onder druk door de algemene verdrogingstrend. Door de aanleg van een natte ecologische verbinding van het broekbos naar Het Rot wordt het watersysteem van Het Rot en het landschapsecologisch functioneren ervan terug geoptimaliseerd.

Beschermde cultuurhistorisch landschap 'Het Vliet'

Het beschermde cultuurhistorisch landschap Het Vliet ligt ten zuiden van de E34 en ten westen van de verbinding E34/E17 (R1). De werken binnen de perimeter van het beschermde landschap

Het Vliet beperken zich tot een klein deel van een aan te leggen rijbaan in functie van de aansluiting van de Scheldetunnel op de knoop Sint-Anna Linkeroever. Deze rijbaan wordt ingepast binnen de reeds eerder vergunde aanpassing van deze verkeersknoop als onderdeel van de Infrastructuurwerken Linkeroever. Deze werken veroorzaken geen bijkomende impact ten opzichte van het beschermd landschap, aangezien tussen de aan te leggen rijbaan en het landschap zullen zich nog een rijbaan (zgn. parallelweg) en een berm zullen bevinden die reeds werden vergund en worden uitgevoerd in het kader van de Infrastructuurwerken Linkeroever.

Beschermd cultuurhistorisch landschap 'Blokkeerdijk'

De grens van het projectgebied komt plaatselijk tot nagenoeg tegen het beschermd cultuurhistorisch landschap Blokkeerdijk op Linkeroever. Er vinden geen handelingen plaats binnen de perimeter van het beschermd landschap. De meest nabije constructies zijn de faunapassage over de Palingbeek en de tijdelijke plaatsing van twee oeverzwaluwkasten aan de oostzijde van de Palingbeek. Deze worden voorzien aan de rand van het natuurgebied Blokkeerdijk, buiten de als landschap beschermde zone. Het betreft beide eenvoudige constructies van bescheiden omvang zonder noemenswaardige landschappelijke impact. De nieuwe snelweginfrastructuur (aansluiting van knoop Sint-Anna Linkeroever op Scheldetunnel) wordt met groene ecologische bermen gebufferd t.o.v. het beschermd landschap.

De voorgenomen handelingen binnen het projectonderdeel Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever houden slechts beperkte ruimtelijke ingrepen in. Deze situeren zich aan de randen van de beschermde landschappen en doen geen afbreuk aan de landschapswaarde. Door de voorziene groenstructuren (bermen) wordt de overgang naar de beschermde landschappen geoptimaliseerd.

Projectonderdeel Oosterweelknoop

Ter hoogte van het projectonderdeel Oosterweelknoop zijn de volgende beschermde monumenten terug te vinden: Sint-Jan-de-Doperkerk en de Hogere Zeevaartschool.

De windmolen Buulmolen werd verplaatst naar Olen en is niet meer aanwezig op de locatie ter hoogte van het Noordkasteel.

Daarnaast zijn in of in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied ook volgende objecten opgenomen in de vastgestelde inventaris van bouwkundig erfgoed: Het Fort Noordkasteel, de graanmagazijnen aan het Amerikadok, het Amerikadok en de Noordkasteelbruggen.

Binnen dit projectonderdeel komen geen beschermde landschappen, noch beschermde stads- en dorpsgezichten voor.

Sint-Jan-de-Doperkerk

De Sint-Jan-de-Doperkerk ter hoogte van het kruispunt Oosterweelsteenweg x Kastelweg ligt momenteel verborgen tussen opgespoten havengronden en een dichte bomenstructuur direct omheen de kerk. Enkel de torenspits steekt boven de kruinen van de bomen uit. De kerk refereert naar het sinds 1958 verdwenen polderdorp Oosterweel. De ruimte direct rond de kerk ligt nog op het oorspronkelijke maaiveldniveau. De gronden rondom werden met zand opgespoten in de jaren '60, waardoor de kerk samen met een bomengroep in een zes meter diepe put kwam te staan.

De aanvraag houdt geen werken in aan het kerkgebouw, dat net buiten de grens van het projectgebied is gelegen. Wel wordt de berm van de Kastelweg aangepast in functie van de omlegging van de Scheldelaan via dit deel van het tracé van de huidige Kastelweg. De zone aan de zuidzijde van de kerk worden terug afgegraven tot op het oorspronkelijke niveau en ingericht als rietmoeras en grasstrook. Visueel vormt het rietmoeras een aangesloten geheel met de kerktuin. Het maaiveld gaat door hellingen over in het ruimere landschapspark op de overkapping van de Oosterweelknoop. De directe omgeving rond de kerk krijgt hierdoor een

ruimer en meer open karakter en wordt beter geïntegreerd in de omgeving. Vanuit de Scheldelaan wordt een breed hellend toegangsvlak aangelegd en langsheen de kerk komt een fietspad dat onderdeel uitmaakt van het functioneel fietsnetwerk. Concluderend kan worden gesteld dat de aangevraagde handelingen geen ingrepen aan de kerk zelf inhouden, maar de contextwaarde en ontsluiting van het monument verbeteren.

Noordkasteel

De Noordkasteelsite ligt aan de bocht van de Schelde, op rechteroever. De nog bewaarde restanten van het voormalige fort bestaan uit de zuidelijke en zuidoostelijke delen van de wal, voorliggende delen van de hoofd- en voorgracht en een deel van de voormalige caponnière. Voor de aanleg van het project zal een deel van de Noordkasteelsite worden vergraven. Dit is nodig om de tunnels aan te kunnen leggen (cut & cover). Door het compactere ontwerp van de Oosterweelknoop en maximale verschuiving van het wegtracé naar het noorden, kan een groot deel van de Noordkasteelvijver (resterende delen van de hoofdgracht en voorste gracht) behouden blijven en kunnen aan de zuidzijde de restanten van het Noordkasteel nagenoeg volledig bewaard blijven. Waar de Oosterweelknoop de hoofd- en voorwal doorsnijdt, is in het ontwerpplan voorzien dat de ontstane profielen verstevigd worden met een muur zodat ze later geen schade oplopen door instorting of erosie.

Na de aanleg van de tunnels wordt het maaiveld terug aangelegd. Een deel van de zuidwestelijke wal wordt terug aangelegd, als ook een waterpartij aansluitend op het niet vergraven deel van de Noordkasteelvijver. Het dienstbouwwerk Oosterweelknoop wordt in het verlengde van de zuidwestelijk hoofdwal gesitueerd en is zo ontworpen dat de contour en het verloop van de wal terug wordt gevisualiseerd. Het maaiveld aan de 'binnenzijde' van de wallen wordt als open grasland aangelegd zodat de wal zich terug sterker aftekent in het landschapsbeeld t.o.v. het huidige opgaande groenmassief aan die zijde.

Ter hoogte van de aansluiting van de dijk tussen de voormalige voor- en hoofdgracht op de Scheludedijk wordt een verharding aangelegd (i.f.v. tijdelijke ontsluiting zeilclub). Hier is echter de directe omgeving qua erfgoedwaarde al verstoord door de bebouwing en verharding van de zeilclub. De verharding heeft geen significante bijkomende impact.

Gezien de reeds sterk verstoorde relatie tussen het Noordkasteel en de rest van de fortengordel rond Antwerpen is er geen bijkomende impact op dat ensemble te verwachten.

In het programma van maatregelen van de aangemelde archeologienota is intensieve werfbegeleiding voorzien. Alle af te breken delen van nog aanwezige structuren van het Noordkasteel worden archeologisch geregistreerd. Alle (ondergrondse) restanten die worden aangetroffen binnen de contouren van de geplande graafwerken – zowel deze van het Noordkasteel als het kleinere Fort du Nord dat het Noordkasteel voorafging – worden archeologisch opgegraven.

Hogere Zeevaartschool

De site van de Hogere Zeevaartschool, gelegen aan de Royerssluis, sluit aan op de Noordkasteelsite.

Het project houdt geen werken aan het beschermde gebouw van de Hogere Zeevaartschool in. Het gebouw bevindt zich buiten de grens van het projectgebied.

Wel wordt de ruimte rond de Hogere Zeevaartschool heringericht als onderdeel van een landschapspark bovenop de aan te leggen tunnels. Dit landschapspark zorgt voor een verbindende ruimtelijk kader waardoor ook de relatie met ander havengebonden onroerend erfgoed in de ruimere omgeving – onder andere S.A.M.G.A.-graanmagazijnen, Royerssluis en Stadsdroogdokken – verbetert.

Omdat de tunnelwerkzaamheden in de nabijheid van het gebouwencomplex kunnen leiden tot zetting, wordt dit opgevolgd in het monitoringsplan. Er wordt een strikte monitoring voorzien van het optreden van eventuele zettingen in of nabij de invloedssfeer van in het bijzonder

beschermde erfgoed. Door gerichte monitoring (bijvoorbeeld sonderingen, zettingsberekeningen, ...) tijdens de werken kan tijdig worden geanticipeerd.

Graanmagazijnen Amerikadok

Ter hoogte van het Amerikadok Zuidkaai bevinden zich een aantal graanmagazijnen van de 'S.A. des Magasins à grains d'Anvers'. Het S.A.M.G.A.-dok vormt een waardevol historisch en industrieel-archeologisch ensemble samen met de S.A.M.G.A.-silogebouwen.

Door het opschuiven van de tunnelmonden (voorkeursontwerp cfr. omgevingsvergunningsaanvraag) t.o.v. het oorspronkelijke ontwerp versmalt hun dwarsprofiel. Door deze ruimtewinst kunnen de meest waardevolle S.A.M.G.A.-loodsen bewaard blijven. De vanuit erfgoedogpunt minder waardevolle loods ten oosten van het S.A.M.G.A.-dok en de (minder oude) aanbouwen voor de westelijke loods en loods nr. 5 worden wel gesloopt. De sloop van een deel van de S.A.M.G.A.-gebouwen en het dempen van het S.A.M.G.A.-dok was het onderwerp van een voorafgaande omgevingsvergunning. De S.A.M.G.A.-toren zelf zal, ook in voorliggende aanvraag, gehandhaafd blijven. Tijdens de aanlegwerkzaamheden van de tunnels zal er monitoring zijn van eventuele trillingshinder en/of zettingen door grondwaterstandsverlagingen, graafwerken, e.d. Dit is opgenomen in het monitoringsplan, zodat indien nodig de gepaste maatregelen kunnen worden genomen om schade aan het erfgoed te voorkomen.

De kanaaltunnel die de Oosterweelknoop verbindt met de Ring, gaat dwars door het S.A.M.G.A.-dok, om de Royerssluis te vrijwaren. Het dempen van het S.A.M.G.A.-dok is echter verbonden aan de aanvaarbescherming die wordt aangelegd in het Amerikadok (afzonderlijke vergunningsaanvraag – zie referentietoestand). Na de realisatie van de Kanaalzonetunnels wordt de contour van het S.A.M.G.A.-dok hersteld als wateroppervlak. De omgeving van de S.A.M.G.A.-gebouwen en het wateroppervlak zal in uitvoering van de verleende vergunning voor de aanvaarbescherming worden aangelegd in kasseien met een boord rond het watervlak in blauwe hardsteen, i.f.v. de visueel-vormelijke integratie in het havengebied.

Amerikadok

Een deel van de Oosterweelverbinding doorsnijdt de zuidkade van het Amerikadok. Voor de realisatie van de Kanaalzonetunnel dient hiertoe de bestaande kaaimuur, in het profiel van de tunnel over een bijkomende lengte tot maximaal 10 meter aan weerszijden van dit profiel, afgebroken te worden.

De kademuur wordt op het tunneldak heropgebouwd en wordt afgewerkt op aansluitende hoogte van de bestaande kaaimuren, met dezelfde beeldwaarde. De impact op de erfgoedwaarde is beperkt.

Noordkasteel- bruggen

Ter hoogte van de Noordkasteelbruggen voorziet het project de aanleg van een fietspad. Dit fietspad gaat omheen het landhoofd van de bruggen en onder de brug door. Er wordt niet geraakt aan de bruggen zelf. De oostelijke grondwal van het landhoofd moet enigszins worden aangepast om het fietspad in te kunnen passen. Dit heeft echter geen impact op de erfgoedwaarde.

Projectonderdeel Kanaalzone en R1

Ter hoogte van het projectonderdeel Kanaalzone en R1 zijn de volgende beschermde monumenten terug te vinden: Pomphuis Droogdok 7 en Siberiabrug-noord met landhoofden en bedieningshuis.

Daarnaast zijn in of in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied ook volgende objecten opgenomen in de vastgestelde inventaris van bouwkundig erfgoed: Royerssluis en

kolenbergplaats bij de Royerssluis, Siberiabruggen, Straatsburgdok, Asiadok, Sportpaleis van Antwerpen, Premetrostation Sport en Rivierenhof. Binnen dit projectonderdeel komen geen beschermde landschappen, noch beschermde stads- en dorpsgezichten voor.

Pomphuis Droogdok 7

Het beschermde monument Pomphuis Droogdok 7 bevindt zich aan de Siberiastraat, aan de kade van het Amerikadok. De aanvraag houdt geen werken in aan of in het Pomphuis zelf. Wel zullen er onder en naast het Pomphuis constructies worden aangebracht om het monument te beschermen tijdens de bouw van de Kanaalzonetunnel. De tunnelstructuur komt immers ter hoogte van de kade aan het Pomphuis te liggen. De bouw ervan kan trillingen veroorzaken die de stabiliteit van het Pomphuis in het gedrang kunnen brengen. Om verzakking van het Pomphuis tijdens de aanleg van de tunnels te voorkomen wordt er onder het Pomphuis een specifieke techniek, zgn. 'compensation grouting' toegepast om de funderingen van het Pomphuis ter plaatse te houden. De voorziene handelingen hebben dus tot doel om schade aan het monument te voorkomen. Er wordt een werfzone voorzien aan de oostzijde van het Pomphuis. Dit om de werken te kunnen uitvoeren, materiaal en materieel zoveel mogelijk via de waterweg in situ te krijgen en voldoende opslagruimte te hebben vlak bij de eigenlijke werken. Het betreft een tijdelijke situatie die louter een visuele impact heeft. De zone voor de werf heeft op vandaag echter ook al nauwelijks tot geen contextwaarde voor het Pomphuis behoudens de visuele relatie met het dok. Die visuele relatie zal hoe dan ook verstoord zijn door de eigenlijke constructie- en aanlegwerkzaamheden van de tunnels.

Siberiabrug-noord met landhoofden en bedieningshuis

De Siberiabrug-noord met landhoofden en bedieningshuis bevindt zich net buiten de grens van het projectgebied en blijft gevrijwaard. De geplande werken komen niet aan of tegen het monument.

In het monitoringsplan ter realisatie van de Hoofdwerken Oosterweelverbinding wordt een monitoring ten aanzien van mogelijke zettingen door de tunnelwerkzaamheden voorzien.

Royerssluis met Royersbrug en Lefebvrebrug

Het Oosterweelproject sluit aan op de voorziene renovatie van de Royerssluis (afzonderlijke vergunningsaanvraag), maar houdt zelf geen ingrepen aan de sluis in.

Voor eventuele indirecte effecten op het aanwezige bouwkundig erfgoed ten gevolge van de tunnelwerkzaamheden worden de nodige voorzorgmaatregelen genomen (conform monitoringsplan).

Kolenbergplaats bij Royerssluis

De Kolenbergplaats situeert zich vlak bij de Royerssluis, ten noordoosten van de Lefebvrebrug. Voorliggende vergunningsaanvraag houdt geen werken aan of in gebouw in. Gezien de nabijheid van de Kanaalzonetunnels wordt met eventuele trillingen rekening gehouden. Voor de effecten op het aanwezige bouwkundig erfgoed ten gevolge van de tunnelwerkzaamheden worden ook hier de nodige voorzorgmaatregelen genomen (conform monitoringsplan).

Straatsburgdok

Het Straatsburgdok vormt de verbinding tussen het Amerikadok en het Albertkanaal.

De Kanaalzonetunnels komen deels onder de zuidelijke kaaimuren te liggen. Het huidig en toekomstig verdiept bodempeil van het dok van -1,75m TAW wordt gevrijwaard. Voor de aanleg van de tunnels moeten de kaaimuren worden afgebroken. Deze worden herbouwd op de tunneldaken en wordt afgewerkt op dezelfde hoogte van de bestaande kaaimuren, met dezelfde beeldwaarde. De contour van het dok wordt volledig hersteld.

Aan de noordkaaien van het dok wordt een werfzone aangevraagd. Dit om materiaal en materieel zoveel mogelijk via de waterweg te kunnen vervoeren en voldoende opslagruimte te hebben nabij de zone van de eigenlijke werken (Kanaalzonetunnels en R1), zonder het onderliggend wegennet te belasten. Het betreft een tijdelijke situatie die louter een visuele impact heeft. Die impact is beperkt aangezien een maritiem karakter (op-/overslag) eigen is aan dergelijk dok. Deze handelingen houden geen wijzigingen aan het erfgoed in. Bij eventuele schade zal deze worden hersteld overeenkomstig de oorspronkelijke toestand.

Asiadok

Het Asiadok ligt ten zuiden van het Straatsburgdok en ten westen van, parallel aan, de Noorderlaan.

Aan de oost- en westkade wordt een werfzone aangevraagd i.f.v. maximaal gebruik van de waterweg en minimale hinder op het onderliggend wegennet. Het betreft een tijdelijke situatie die louter een visuele impact heeft. Die impact is beperkt aangezien een maritiem karakter (op-/overslag) eigen is aan dergelijk dok. Deze handelingen houden geen wijzigingen aan het erfgoed in. Bij eventuele schade zal deze worden hersteld overeenkomstig de oorspronkelijke toestand.

Sportpaleis van Antwerpen

Deze evenementenhal ligt tussen het viaduct van Merksem (R1) en de Schijnpoortweg. De aangevraagde handelingen houden geen werken aan of in het Sportpaleis in. De belevingswaarde in de omgeving van het Sportpaleis vergroot door het verdwijnen van het viaduct van Merksem en de intunneling van de R1. Op de overkapping wordt een nieuw stedelijk landschap gecreëerd.

Premetrostation Sport

Het premetrostation bevindt zich onder (met toegangsgebouw op) het Raoul Gregoirplein, tegenover het Sportpaleis. Het station wordt in zijn geheel gevrijwaard. De aangevraagde werken houden op deze plaats geen ondergrondse handelingen in. Het plein wordt heraangelegd maar de toegang tot het metrostation blijft behouden (buiten de projectgrens).

Rivierenhof

Het provinciaal domein Rivierenhof ligt in de noordoostelijke oksel van de E34/E313 en R1. Het betreft een groot parkgebied omheen de vallei van het Groot Schijn, met recreatie- en kasteeldomeinen en bosgebieden. Om de verkeersveiligheid en -doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren wordt een nieuwe afrit van R1 Zuid naar het nieuwe aansluitingscomplex Schijnpoort aangelegd aan de rand van de zone die is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Hierdoor moet ook het Ringfietspad plaatselijk worden aangepast, dat zich net in noordwestelijke hoek van de vastgestelde zone bevindt. Deze omgeving wordt vandaag gekenmerkt door opgaand groen omheen het Ringfietspad en op de autosnelwegbermen. Het aangepaste fietspad en snelwegberm zullen opnieuw worden beplant. De aanvraag houdt geen ingrepen met een aanzienlijke impact op het bouwkundig erfgoed in.

Conclusie

In het projectontwerp en bij de uitvoering worden alle mogelijke maatregelen genomen om de erfgoedwaarden zoveel mogelijk te vrijwaren. Gezien de omvang van het infrastructuurproject blijft een beperkte aantasting onvermijdelijk. De te verwijderen delen zullen archeologisch worden gedocumenteerd. Het uitvoeren van het programma van maatregelen van de bij de omgevingsvergunning gevoegde archeologienota wordt als voorwaarde opgelegd.

In het project-MER Oosterweelverbinding wordt als aanbeveling opgenomen om in een strikte monitoring te voorzien van het optreden van eventuele zettingen in of nabij de invloedssfeer

van in het bijzonder beschermd erfgoed en t.a.v. vastgestelde inventarisitems. Monitoring van eventuele trillingshinder en zettingen is opgenomen in het monitoringsplan dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag is gevoegd. Specifieke aandachtspunten vormen de tunnelwerken ter hoogte van de Hogere Zeevaartschool, de Samgatoren, het Pomphuis (Droogdok nr. 7) en de Royerssluis. Tevens, maar in mindere mate, geldt dit voor nog andere nabijgelegen erfgoedwaarden zoals onder andere talrijk (vastgesteld) bouwkundig erfgoed zoals de Siberiabruggen, pompgebouwen, wachtershuisjes, sluizen en bruggen, dokken, loodsen, kolenbergplaats, ... (vooral in de omgeving van het Kattendijkdok).

Bodemreliëf

Het studiegebied ligt op de grens tussen het zandgebied van de Kempen en de Scheldepolders. Door stads- en havenontwikkeling en door de aanleg van verkeersinfrastructuur werden de oorspronkelijke bodemprofielen in de loop van de eeuwen al volledig verstoord door afgraving of ophoging van de terreinen. Circa 95% van het projectgebied is op de bodemkaart dan ook gekarteerd als antropogeen. De ophogingen bestaan voornamelijk uit zandig materiaal.

Het studiegebied is een vrij vlak gebied waarbinnen alle relevante hoogteverschillen een antropogene oorsprong hebben. De topografie varieert tussen -12 TAW aan de mond van de Kennedytunnel tot iets meer dan +10 TAW aan de verhoogde weg- en spoorwegbeddingen. Globaal is het studiegebied weinig erosiegevoelig, met uitzondering van de steile oevers van waterlopen, weg- en spoorwegtaluds.

Binnen en rond het projectgebied zijn talrijke bodemonderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat door (voormalige) bedrijvigheid verschillende verontreinigingen werden veroorzaakt. Ook uit de beschikbare milieuhygiënische onderzoeken van de waterlopen in het studiegebied blijkt dat in de waterbodems verschillende verontreinigingen aanwezig zijn.

Aangezien de voorziene hoofdwegeninfrastructuur nagenoeg volledig ondergronds of verdiept wordt aangelegd, gaat de uitvoering van het project gepaard met een grote hoeveelheid grondverzet. Dit grondverzet vormt op zich geen milieueffect, het effect hangt af van wat er met het grondverzet gebeurt.

Het project-MER Oosterweelverbinding concludeert dat de verschillende alternatieven en varianten, en ook het geoptimaliseerde voorkeursontwerp dat het voorwerp van deze aanvraag vormt, voor het aspect bodem geen significante effecten ten opzichte van het basisalternatief hebben. Het project-MER formuleerde daarom ook geen milderende maatregelen. Het formuleert met betrekking tot het grondverzet wel volgende aanbevelingen:

- De tijdelijke stockage van gronden beperken tot gronden die in functie van de grondbalans binnen het project verwerkt kunnen worden. Overschotgronden moeten systematisch worden afgevoerd.
- De werf wordt zoveel mogelijk afgestemd op andere gelijktijdig lopende werven in de omgeving. Zo kunnen de grondstromen voor beide projecten geoptimaliseerd worden. Een mogelijkheid is om een deel van het grondoverschot te gebruiken voor het realiseren van geluidsbermen buiten het projectgebied om daar de leefbaarheid te verhogen.

Bovendien hebben de voorziene waterkelders een functionaliteit als ADR-bekkens en worden er KWS-afscheiders met zand- en slibvang voorzien, wat positief is voor de kwaliteit van de bodem. De nodige maatregelen (sonderingen, inzaaien taluds,...) worden in het project voorzien om de impact op de bodemstabiliteit en erosie tot een minimum te beperken.

De nieuwe hoofdwegeninfrastructuur wordt ingepast in de omgeving door bermenlandschappen. Lokale reliëfverschillen tussen onderdelen van het project en tussen het project en de omgeving, worden opgevangen door glooiingen, terrasvormige taluds, hellingen of trappenpartijen die landschappelijke geïntegreerd worden in het bermenlandschap en in de inrichting van de overkappingen.

Conclusie

De aanvraag is op het vlak van bodem en reliëf bijgevolg verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Algemeen

De totale uitvoeringstermijn van het Oosterweelproject wordt geschat op 10 jaar en zal, gezien de omvang van het project, onvermijdelijk gepaard gaan met heel wat hinder. De hinderaspecten hangen nauw samen met de gebruikswaarde van de infrastructuur en de impact op bereikbaarheid van omliggende functies, direct ruimtebeslag waardoor bestaande functies verdwijnen, lichthinder, en de effecten van lucht- en geluid ten gevolge van verkeer. Naast de weginfrastructuurwerken voorziet het project ook in aanvullende werkzaamheden in functie van zacht verkeer, natuurinrichting, waterhuishouding en mildering van lucht- en geluidseffecten. De werken zullen verder samengaan met een pakket aan minder-hindermaatregelen om de hinder tijdens de aanlegfase zo klein mogelijk te houden.

De effecten die worden gegenereerd door de realisatie van de Oosterweelverbinding zijn uitvoerig geïnterviewd en bestudeerd in het project-MER Oosterweelverbinding, dat deel uitmaakt van het aanvraagdossier. Globaal kan gesteld worden dat het project slechts een beperkt aantal aanzienlijke effecten genereert, die nopen tot milderende maatregelen. De milderende maatregelen met een ruimtelijke weerslag uit het project-MER werden integraal verwerkt in het onderhavige projectvoorstel.

De niet ruimtelijk te vertalen milderende maatregelen en aanbevelingen uit het project-MER zullen worden verwerkt in flankerend beleid.

De Vlaamse Regering keurde op 9/10/2020 de nota goed betreffende *“Milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan – MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project- MER Oosterweelverbinding.* “ (zie inleiding punt 0.4 onder de titel ‘bezwaren openbaar onderzoek’)

Lucht en geluid

De nieuwe hoofdwegeninfrastructuur wordt nagenoeg volledig ondergronds of verdiept aangelegd en ingepast t.o.v. de omgeving door bermenlandschappen. Langs de open gedeelten van de (verdiept gelegen) snelweg en de tunnelmonden worden afschermingsmaatregelen voorzien in functie van het milderen van de effecten inzake geluid en luchtvervuiling. Op verschillende plaatsen worden transparante schermen geïntegreerd in het bermenlandschap op een verhoogde berm (t.o.v. bestaand maaiveldniveau). De verhoogde bermen vormen samen met de schermen één geheel inzake afscherming van de omgeving voor geluids- en luchtemissies van het wegverkeer. De hoogtes variëren afhankelijk van de locatie (tot een maximum van 11m boven het maaiveld) en zijn in overeenstemming met de hoogtes waarvan werd uitgegaan bij de effectbeoordeling van het voorkeursontwerp in het project-MER. Aan de

tunnelmonden tussen de overkapping t.h.v. het Sportpaleis en de overkapping t.h.v. Hof Ter Lo voorziet het ontwerp hogere schermen dan vooropgesteld in het project-MER (8m i.p.v. 6m).

Uit de conclusies in het project-MER blijkt dat het projectontwerp in het grootste deel van het studiegebied positieve effecten op het vlak van verkeersgeluid genereert. Dit door intunnelingen en het (bufferende) bermenlandschap, en dankzij de maatregelen die opgelegd werden in het project-MER (snelheidsvermindering, afscherming,...). Alle tunnelmonden zullen geluidsabsorberend worden uitgevoerd. Negatieve resteffecten (rond de Oosterweelknoop en de aansluiting van het tracé op de E34 op Linkeroever) doen zich voor in onbewoond gebied. Ter hoogte van de Hogere Zeevaartschool, de Noordkasteelsite en natuurgebied Blokkersdijk worden negatieve effecten voorkomen door de schermen.

Langs de tijdelijke R1 worden ter hoogte van de wijken Lambrechtshoeken (Merksem) en Ten Eekhoeve (Deurne) schermen als milderende maatregel noodzakelijk geacht, in de zones waar geen bermen zijn, om de lucht- en geluidseffecten maximaal te beperken. In de omgevingsvergunningsaanvraag zijn deze schermen opgenomen.

De resteffecten inzake luchtkwaliteit van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp worden in het project-MER aanvaardbaar geacht, rekening houdend met de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteit en voertuigemissies in de nabije toekomst en de op dit moment beschikbare technieken. Het voorzien van afzuiging of ventilatie aan de tunnelmonden werd als aanbeveling opgenomen in het project-MER. In voorliggend projectontwerp zijn deze ventilatieschouwen opgenomen. Voor de behandeling van deze aspecten inzake lucht wordt verder verwezen naar het advies van de afdeling EKG Lucht, uitgebracht op 24 juli 2020, zoals hoger besproken onder de titel 'adviezen'.

Werkstroken

Deze aanvraag omvat in hoofdzaak de ontworpen toestand voor het project Oosterweelverbinding en slechts in beperkte mate ingrepen die nodig zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project. Het is onmiskenbaar dat om het project te verwezenlijken de aanleg van een uitgebreide werfinfrastructuur noodzakelijk is. Hoe de werf georganiseerd zal worden en hoe de werken zullen uitgevoerd zullen worden, zal door de aannemers worden bepaald in een volgende fase. Met betrekking tot de inrichting en exploitatie van de werven die horen bij de uitvoeringsfase van het project zullen in een latere fase door de aannemers zelf aanvullend één of meerdere omgevingsvergunningsaanvragen ingediend worden.

Uitzondering hierop zijn enerzijds zones waar indelingsplichtige activiteiten en/of inrichtingen plaatsvinden die gedempt gaan worden in functie van de infrastructuurwerken en anderzijds het gebruik van het Noordelijk Insteekdok voor de tussentijdse stockage van baggerspecie. Deze worden in dit advies behandeld onder het iioa-luik.

De werken en opslag in de aanlegfase zullen zoveel mogelijk plaatsvinden binnen de zones voor weginfrastructuur en de werfzones. De werkstroken opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag (i.k.v. de toepassing van artikel 7.1. van het vrijstellingenbesluit) worden grotendeels beperkt tot de eigenlijke zone waar bouw- en inrichtingswerken nodig zijn voor de realisatie van het project.

Op plaatsen waar geen werfzones wenselijk zijn omwille van mogelijke hinder ten opzichte van aanpalende functies (wonen, bedrijven, natuur, ...) is de grens van de werkstrook op afdoende afstand gehouden van deze functies. In de zone tussen de werkstrook en de vergunningsgrens zijn enkel de eigenlijke bouw- en inrichtingswerkzaamheden in functie van de realisatie van het project (wegaanleg, omgevingsaanleg, rioleringsaanleg, plaatsen van geluidsbermen en schermen, ...) toegelaten.

De zones die louter een functie als werkstrook hebben (buiten de eigenlijke zone waarin werken worden uitgevoerd) zijn beperkt in aantal en gesitueerd op locaties waar de potentiële hinder beperkt is (omgeving van grote infrastructuren, bedrijven) en waar ze een directe ontsluiting naar de waterwegen en/of hoofdassen voor wegverkeer hebben om maximaal in te kunnen zetten op vervoer van materiaal en materieel via waterwegen en werfverkeer door woonzones te voorkomen.

De exacte locatie van de werfwegen zal bepaald worden door de aannemer in de uitvoeringsfase. In het project-MER wordt als aanbeveling opgenomen dat het werfverkeer routes met veel bewoning maximaal moet vermijden. Het intern transport moet zo veel mogelijk binnen de grenzen van de werkstrook plaatsvinden. Het extern transport moet maximaal van het regulier verkeer gescheiden worden en in de mate van het mogelijke via het water gebeuren.

Tijdens de aanlegfase kan geluidshinder optreden van de stockage en aan- en afvoer van grond (werfverkeer), het materieel dat wordt ingezet, betoncentrales, werkactiviteiten, machines zoals bemalingspompen,... De afstand tot deze activiteiten en de woningen en het tijdstip is bepalend voor het al dan niet voorkomen van geluidshinder. Werkzaamheden die 's nachts worden uitgevoerd zullen een veel grotere geluidshinder veroorzaken dan overdag. Overeenkomstig de milderende maatregelen in het project-MER moeten luidruchtige activiteiten 's nachts voor werkzaamheden op minder dan 200m van woningen vermeden worden. Overdag zal het huidige wegverkeersgeluid zeker voor een maskerend effect zorgen.

In het project-MER worden verder milderende maatregelen opgenomen met betrekking tot het inzetten van geluidsarm materieel, communicatie met de burens, voorzien van lokale afschermingen, monitoring van trillingshinder, ... om de (geluids)hinder tijdens de werffase te beperken.

De milderende maatregelen en aanbevelingen die betrekking hebben op de aanlegfase (werffase) worden opgenomen in het bestek van de werken als eis voor de aannemer. Op deze manier wordt gegarandeerd dat deze worden meegenomen tijdens de uitvoering.

De eindinrichting van de werfzones moet gerealiseerd worden binnen de 3 maanden nadat deze niet meer worden gebruikt als werfzone en ten laatste binnen de 3 maanden na in gebruik name van de infrastructuur.

Minder-hinder-maatregelen

Door de bouwheer worden een set van maatregelen uitgewerkt die de hinder voor de gebruikers van de infrastructuur milderden en de bereikbaarheid op de verschillende schaalniveaus garanderen. Deze maatregelen worden gebundeld in een Minder Hinder plan, waarin een aantal basisprincipes zullen worden uitgewerkt omtrent fasering van de werken, optimale werforganisatie en aanvullende maatregelen. Deze basisprincipes zullen in samenspraak met de aannemer en de betrokken stakeholders verder worden geconcretiseerd.

Teneinde de hinder te beperken worden de werken uitgevoerd in verschillende fases. In elke fase wordt voor alle vervoersmodi de meest optimale verkeersafwikkeling voorgesteld en staat de bereikbaarheid van de omgeving en het gebruik van de infrastructuur voorop, met specifieke aandacht voor hulpdiensten en openbaar vervoer.

Het minder-hinder-plan heeft voor de verschillende fases van de werken en de werforganisatie als doel de doorstroming voor autoverkeer en voor openbaar vervoer te garanderen tijdens de werken. Door maximaal behoud van de verkeerscapaciteit op het hoofdwegennet, wordt extra

belasting door bijkomend verkeer op het onderliggend wegennet en in de omliggende wijken vermeden. Ook mogelijke omleidingen worden verder uitgewerkt, evenals een kwalitatief fietsnetwerk zodat fietsers op een vlotte en veilige manier langs of door de werf kunnen rijden. In overleg met De Lijn zullen zoveel mogelijk maatregelen worden genomen om de bestaande reismogelijkheden en haltes, evenals de bestaande frequenties en amplitudes te behouden en om de vlotheid van het openbaar vervoer te garanderen.

Daarnaast zal, in het kader van het Routeplan 2030, ook worden ingezet op het realiseren van een modal shift van autoverkeer naar fiets, openbaar vervoer of een combinatie van duurzame verkeersmodi. Dit met de ambitie de instelling van alle betrokkenen bewust te veranderen in functie van een blijvende gedragsverandering.

Gebruiksgenot/bereikbaarheid

Wat betreft de effecten inzake functionele versnippering in het actuele gebruik, bereikbaarheid en functioneren van aanpalende functies kan gesteld worden dat de geplande ingrepen in hun geheel een beperkte impact hebben op het actuele gebruik van omliggende gronden. Er bevinden zich geen bestaande woningen of bedrijven binnen de projectgrens. Andere functies binnen de projectgrens werden in de voorbije jaren afgebouwd en/of geherlocaliseerd.

De bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de aanpalende percelen en (bedrijfs)gebouwen tijdens en na de werken is een belangrijk aandachtspunt. Inzake (tijdelijke) impact op het gebruiksgenot zijn verschillende maatregelen reeds voorzien en/of in het project geïntegreerd, zoals de aanleg van tijdelijke parkings TPA en Manuchar, de tijdelijke ontsluiting van de zeilclub aan de Noordkasteelvijver via het jaagpad op de Scheldedijk, de tijdelijke herlocatie van de busstopplaats van De Lijn.

Tijdens de aanlegfase worden alle verbindingen in de mate van het mogelijke in stand gehouden, waar nodig via tijdelijke bypasses e.d. Dit dient verder te worden geconcretiseerd in de uitvoeringsfase van het project. In het kader van de uitvoering van het project worden minder-hinder-maatregelen geformuleerd om de hinder zo klein mogelijk te houden (zie hoger).

Effecten op de gebruikswaarde van de waterwegen

De Scheldetunnel wordt gebouwd als zinktunnel, waarbij betonnen tunnelelementen worden aangevaren (vanuit het bouwdok in Zeebrugge) en worden afgezonken tot in de bodem van de Schelde. Het uitgraven en aanvullen van de zinksleuf en het afzinken van de tunnelelementen zal in twee fasen gebeuren om doorgang voor de scheepvaart te kunnen behouden. In een eerste fase zal een tijdelijke vaargeul langs de Rechteroever aangelegd worden. In een tweede fase zal een tijdelijke vaargeul langs de linkeroever in gebruik genomen worden. Tijdens deze werkzaamheden zal alternerend één van de twee tijdelijke vaargeulen in gebruik zijn.

Na de werkzaamheden wordt de sleuf opnieuw opgevuld en het profiel van de Scheldebodem hersteld.

Bij de realisatie van de definitieve vaargeul van de Schelde wordt rekening gehouden met het minimale profiel van vrije ruimte voor schepen.

Gedurende de realisatie van de Kanaalzonetunnels en de ondertunnelde kruising van het Albertkanaal (OKA) zal het scheepvaartverkeer op het Albertkanaal doorgang kunnen blijven vinden. Hiertoe zal gefaseerd beurtelings eenrichtingsverkeer georganiseerd worden in volledige samenspraak met De Vlaamse Waterweg en andere betrokken instanties. De minimale doorvaarbreedte voor alle scheepstypes van de binnenvaart wordt hierbij gerespecteerd. Voor de realisatie van de twee kanaalkruisingen moet de doorvaarbreedte van het kanaal verminderd worden maar doorgaand verkeer blijft steeds mogelijk. De nodige beschermingsmaatregelen tegen een aanvaring zullen worden voorzien. Na realisatie van de

Kanaalzonetunnel wordt de waterbodem afgewerkt op minimaal het huidig peil teneinde de toegang van schepen in de Royerssluis mogelijk te houden. Hierbij is rekening gehouden met de afmetingen van toekomstige scheepvaart en het nieuwe ontwerp voor de Royerssluis.

De afdeling Maritieme Toegang en De Vlaamse Waterweg zijn de bevoegde instanties met betrekking tot de werken aan en in de omgeving van de Zeeschelde en het Albertkanaal en de mogelijke hinder voor het scheepvaartverkeer. Voor de verdere beoordeling van de werken met betrekking tot deze waterwegen wordt dan ook verwezen naar deze adviezen.

Veiligheid in het algemeen

Bij de uitvoering van de infrastructuurwerken dient rekening te worden gehouden met de door de beheerders opgelegde voorwaarden en veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de binnen het projectgebied gelegen leidingen, wegen en spoorwegen.

Door de afdeling GOP van het departement Omgeving werden verschillende leidingbeheerders aangeschreven met betrekking tot de binnen het projectgebied gesitueerde leidingen. Er wordt verwezen naar de behandeling van deze adviezen hoger onder de titel 'adviezen'.

Wat betreft het uitvoeren van werken aan en in de omgeving van de traminfrastructuur zijn de veiligheidsvoorschriften opgenomen in het advies van De Lijn van 29 september 2020. Er wordt verwezen naar de behandeling van dit advies hoger onder de titel 'adviezen'.

Wat betreft het aspect brandveiligheid werd tijdens het ontwerpproces overleg gevoerd met de brandweer/hulpverleningszone Antwerpen. Door de stad Antwerpen werd in het kader van de procedure voor de omgevingsvergunning het advies van de brandweer ingewonnen.

Externe mensveiligheid (sevesoveiligheid)

Het project Oosterweelverbinding is op zich geen seveso-inrichting en hierdoor niet onderworpen aan de verplichting tot opmaak van een omgevingsveiligheidsrapport. Er gebeurde wel onderzoek naar de impact op de externe veiligheid van omliggende seveso-bedrijven, meer bepaald:

- in een ruimtelijke veiligheidsrapportage n.a.v. van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging;
- in een externe veiligheidsrapportage over het basisontwerp i.f.v. de opmaak van het project-MER Oosterweelverbinding;
- in een veiligheidsstudie n.a.v. mogelijks relevante wijzigingen in het voorkeursontwerp t.o.v. het basisontwerp, meer bepaald door de keuze voor een Oosterweelknoop volgens het 'paperclip-concept', met mogelijke impact op de veiligheidsrisico's van TPA.

In het kader van de procedure voor de omgevingsvergunning werd door de GOVC het advies van het team Externe Veiligheid van de afdeling GOP ingewonnen.

Cumulatieve effecten met werken op Linkeroever

De werken aan de Oosterweelverbinding enerzijds en die op Linkeroever (infrastructuurwerken + leefbaarheidsproject) anderzijds vinden plaats op andere locaties, met andere werfzones en andere werfroutes, waardoor er quasi geen interferentie is tussen de effecten van de respectievelijke aanlegfases indien deze werken tegelijkertijd zouden plaatsvinden. In de enige zone waar er wel interferentie is tussen OWV en de werken op Linkeroever, namelijk ter hoogte van knoop Noord (E34/N49/Scheldetunnel), wordt de cumulatie van beide projecten in het

project-MER Oosterweelverbinding als positief beoordeeld, omdat dan minder (lang) infrastructuur moet voorzien worden die nadien terug wordt opgebroken. Voorts kan door een goede afstemming tussen OWV en het leefbaarheidsproject Linkeroever de grondbalans geoptimaliseerd worden.

Conclusie goede ruimtelijke ordening

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2 van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt mits de volgende voorwaarden worden opgelegd in de vergunning:

- de milderende maatregelen worden uitgevoerd zoals voorzien in kolom 6 (Verwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding) en kolom 7 (Verwerking in het bestek voor de aannemer hoofdwerken Oosterweelverbinding) van de overkoepelende tabel “Extra_tabel MM en aanbevelingen MER”;
- het goedgekeurde boscompensatievoorstel van ANB wordt nageleefd;
- de eindinrichting van de werfzones wordt gerealiseerd binnen de 3 maanden nadat deze niet meer worden gebruikt als werfzone en ten laatste binnen de 3 maanden na in gebruik name van de infrastructuur.

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

Direct werkende normen (artikel 4.3.3 van de VCRO).

Uit de adviezen blijkt dat de aanvraag niet in strijd is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving (zie bespreking adviezen).

Doelstellingen of zorgplichten (artikel 4.3.4 van de VCRO)

Uit de adviezen blijkt dat het aangevraagde niet onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.

Toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen (artikel 4.3.7 van de VCRO)

De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid (besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009) (zie titel 'verenigbaarheid van de stedenbouwkundige handelingen met de voorschriften die volgen uit verordeningen'.

Rooilijn (artikel 4.3.8 van de VCRO)

In dit advies van de Afdeling Wegen en Verkeer dd. 28 september 2020 wordt gesteld:

"1) De omgevingsvergunning heeft betrekking op volgende gewestwegen waar geen rooilijnplan voor bestaat en waarvoor de rooilijn dus samenvalt met de grens van het openbaar domein:

- N1010001 van 26.8+0 tot 29.0+0
- N0499011 van 0.3+0 tot 2.1+0

2) De omgevingsvergunning heeft betrekking op volgende gewestwegen waar de geen bekrachtigde rooilijn bestaat, enkel een feitelijke rooilijn;

- N1200001 van 0.2+0 tot 0.4-30
- N1290001 van 1.9+50 tot 2.2+20

3) Er worden geen reservatiestroken getroffen in het ingediende dossier.

- Er is geen reservatiestrook rond de R1 van toepassing, de reservatiestrook voor de A102 valt buiten het projectgebied."

Hieruit kan afgeleid worden dat de aanvraag voldoet aan de bepalingen van artikel 4.3.8, §1 van de VCRO.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2. tot en met artikel 4.3.8. van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikels geen weigeringsgrond vormen.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen en de vegetatiewijzigingen kan een vergunning van onbepaalde duur worden verleend.

Voor iioa KZR1, iioa OWK en iioa STLO kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

Voor iioa NID wordt overeenkomstig artikel 68, tweede lid, 1° van het Omgevingsvergunningendecreet een termijn van vijf jaar toegestaan.

Binnen deze iioa's zullen bepaalde vergunde activiteiten aan het begin van de verwezenlijkingswerken in exploitatie gaan, andere zullen pas in exploitatie genomen worden als een infrastructuurwerk is opgeleverd. Een fasering wordt opgenomen, overeenkomstig artikel 80 van het Omgevingsvergunningendecreet en artikel 48, §1, 11° van het Omgevingsvergunningenbesluit.

De afzonderlijke iioa's worden gelinkt aan de volgende 3 afzonderlijke loten:

- Lot 2: verwezenlijking van de Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever + gebruik Noordelijk Insteekdok (iioa STLO en iioa NID);
- Lot 3A: verwezenlijking Oosterweelknoop (iioa OWK);
- Lot 3B: verwezenlijking Kanaalzone & R1 (iioa KZR1).

Aangezien de uitvoering van de 3 loten in tijd niet op elkaar aansluit, maar gelijktijdig of overlappend zal gebeuren, wordt een fasering per lot opgenomen.

De eerste fase in lot 2, is "FASE 1 STLO+NID". De start van deze fase zal via een schriftelijke melding kenbaar gemaakt worden. In deze eerste fase zullen de volgende ingedeelde activiteiten opgestart worden en in exploitatie gaan:

- De tijdelijke stortlocatie in het Noordelijk Insteekdok (maximum 5 jaar waarbij er een periodieke aan- en afvoer van uitgebaggerde specie zal zijn die niet langer dan 3 jaar onderbroken zal zijn) (rubriek 63.2 van iioa NID);
- Start dempen van het te dempen gedeelte van de Tophatgracht (rubriek 60.2 van iioa STLO).

De start van de tweede fase "FASE 2 STLO+NID" zal net als de eerste fase schriftelijk gemeld worden. Dit zal gebeuren uiterlijk 5 jaar na de start van FASE 1 STLO+NID. In deze fase gaan de tunneltechnische installaties alsook de lozing van de lekdebieten van de polderconstructies voor onbepaalde duur in exploitatie (rubrieken 3.4.2°, 6.4.1°, 12.1.1.2°b), 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.1°, 16.3.2°a), 17.3.2.1.1°b), 17.3.6.2°b), 31.1.2°b) en 53.4.1 van iioa STLO).

De eerste fase in lot 3A, is "FASE 1 OWK". De start van deze fase zal via een schriftelijke melding kenbaar gemaakt worden. In deze eerste fase zal de volgende ingedeelde activiteit opgestart worden en in exploitatie gaan: het dempen van delen van de Noordkasteelvijvers (rubriek 60.1 van iioa OWK). De start van de tweede fase "FASE 2 OWK" zal net als de eerste fase schriftelijk gemeld worden. Dit zal gebeuren uiterlijk 5 jaar na de start van FASE 1 OWK. In deze fase gaan de tunneltechnische installaties alsook de lozing van de lekdebieten van de polderconstructies voor onbepaalde duur in exploitatie (rubrieken 3.4.2°, 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.1°, 16.3.2°a), 17.3.6.2°b) en 53.4.1° van iioa OWK).

De eerste fase in lot 3B, is "FASE 1 KZR1". De start van deze fase zal via een schriftelijke melding kenbaar gemaakt worden. In deze eerste fase zullen de volgende ingedeelde activiteiten

opgestart worden en in exploitatie gaan: het dempen van de te dempen zones R1 Noord en van het te dempen gedeelte van het Lobroekdok (rubriek 60.2 van iioa KZR1). De start van de tweede fase "FASE 2 KZR1" zal net als de eerste fase schriftelijk gemeld worden. Dit zal gebeuren uiterlijk 5 jaar na de start van FASE 1 KZR1. In deze fase gaan de tunneltechnische installaties alsook de lozing van de lekdebieten van de polderconstructies voor onbepaalde duur in exploitatie (rubrieken 3.4.2°, 6.4.1°, 12.1.1.2°a), 12.2.1°, 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.2°, 16.3.2°b), 17.3.2.1.1.2°, 17.3.6.2°b), 31.1.3° en 53.4.1° van iioa KZR1).

Inleiding

Voorafgaandelijk aan de behandeling van de bezwaarschriften wordt opgemerkt dat:

- 0.1. De beoordelingscriteria van deze omgevingsvergunningsaanvraag worden bepaald in volgende decreten:
- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen: in hoofdstuk III van Titel IV – (Vergunningenbeleid) van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO);
 - voor wat betreft de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit: in hoofdstuk 3 van Titel V (exploitatie van inrichtingen en activiteiten en erkende personen) van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM)
 - voor wat betreft de vergunningsplichtige wijzigingen van de vegetatie: in hoofdstuk IV van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Dus enkel de opmerkingen die betrekking hebben op deze beoordelingscriteria zullen uitvoerig behandeld worden.

Dit betekent dat niet zal ingegaan worden op o.a.:

- opmerkingen over het proces dat geleid heeft naar deze aanvraag, de voorafgaandelijke vergaderingen, standpunten, werkbanken, vraag naar referendum, communicatie buiten het georganiseerde openbaar onderzoek, rol intendant, rol van actiegroepen;
- problemen over openbaarheid van bestuur;
- kostprijs, financiering van het project, tolheffing, het buiten de begroting houden van Oosterweel;
- te weinig investeren in openbaar vervoer;
- onteigeningen en/of schadevergoedingen;
- standpunten over toekomstige projecten en opportuniteitskritieken

- 0.2. Artikel 23 van het omgevingsdecreet bepaalt:

“Er wordt een openbaar onderzoek georganiseerd over de vergunningsaanvraag. Gedurende het openbaar onderzoek kan iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon zijn standpunten, opmerkingen en bezwaren indienen.”

Het motiveren van het belang bij het indienen van een bezwaar wordt niet onderzocht. Alle ingediende bezwaarschriften worden ontvankelijk verklaard.

- 0.3. Het openbaar onderzoek van het MER kan in deze omgevingsvergunning niet in vraag gesteld worden.

Uit het goedkeuringsverslag van 18 december 2019 van het team Mer van de afdeling GOP van het departement Omgeving blijkt dat:

“Team Mer van de Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (toenmalige dienst Mer) verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 20 augustus 2015.

De bijzondere richtlijnen dateren van 22 december 2015. Bij het opstellen van deze richtlijnen werd rekening gehouden met adviezen en inspraakreacties die Team Mer ontving naar aanleiding van een adviesvraag en terinzagelegging van het kennisgevingsdossier in een ruim studiegebied (Antwerpen, Beveren, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hove, Kapellen, Kruibeke, Lint, Mortsel, Ranst, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht).

De in de inspraakreacties voorgestelde alternatieven en varianten werden onderworpen aan een trechteringsonderzoek. De resultaten van dit onderzoek werden, samen met een aantal aanvullingen m.b.t. methodologie, verankerd in aanvullende richtlijnen op 10 februari 2017.

In het kader van het zogenaamde Toekomstverbond (TKV) dat op 15 maart 2017 werd afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-Generaal, Ademloos en Ringland, werd door BAM nv aan Team Mer gevraagd om nog een aantal bijkomende uitvoeringsvarianten en scenario's te laten onderzoeken in het MER. Deze varianten en alternatieven liggen in lijn van de eerdere vraag tijdens de inspraakprocedure om te zoeken naar oplossingen met een beperkter ruimtebeslag waarbij bepaalde locaties (meer) zouden kunnen gespaard blijven. Team Mer heeft dit bijkomend onderzoek verankerd in de tweede aanvullende richtlijnen van 17 juli 2017.

Het definitieve MER werd ontvangen op 7 november 2019.

Op 9 december 2019 werd dit MER volledig ingetrokken en ontving Team Mer een beperkt gewijzigd MER. Op 13 december ontving Team Mer een ontbrekende bijlage (Bijlage 7) van deelrapport 1-6 algemene hoofdstukken. Op 17 december 2019 ontving Team Mer de finale versies van de deelrapporten waarin kleine verduidelijkingen werden aangebracht na voorafgaande instemming van het Team Mer. Om tegemoet te komen aan de voorwaarden die ANB stelde aan de goedkeuring van de Passende beoordeling, ontving Team Mer tot slot op 18 december 2019 nog aanpassingen aan deelrapport 13 Biodiversiteit, aan de bijlage Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets bij deelrapport 13, aan deelrapport 17 en aan de bijlage Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets bij deelrapport 17.

Geen van deze wijzigingen veranderden de onderzoeksmethode, de onderzoeksresultaten of de conclusies van het MER.”

Vervolgens werd het project-MER door de dienst Mer inhoudelijk getoetst aan de decretaal voorziene criteria van het DABM en werd het MER goedgekeurd.

De potentiële effecten werden door onafhankelijke MER-deskundigen omstandig onderzocht en beoordeeld in het project-MER. Het komt noch aan een bezwaarindiener, noch aan de vergunningverlenende overheid, toe om zich in de plaats te stellen van een MER-deskundige. De bezwaarindiener toont niet aan dat de gekozen werkwijze (significantiekader, modelering en berekeningswijze) foutief of kennelijk onredelijk zou zijn en de milderende maatregelen onvoldoende zouden zijn.

In de weerlegging van de bezwaarschriften zal meermaals verwezen worden naar dit goedgekeurde MER.

Er wordt kennis genomen van de reactie van de aanvrager op de inhoudelijke bezwaren op het MER.

- 0.4. Op 9 oktober 2020 werd een nota aan de Vlaamse Regering voorgelegd en goedgekeurd betreffende *“Milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan – MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project- MER Oosterweelverbinding.”*

In diverse bezwaarschriften worden opmerkingen gemaakt betreffende het flankerend beleid en moet verwezen worden naar dit besluit van de Vlaamse Regering, daarom wordt deze nota integraal hieronder gepubliceerd:



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan – MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project- MER Oosterweelverbinding

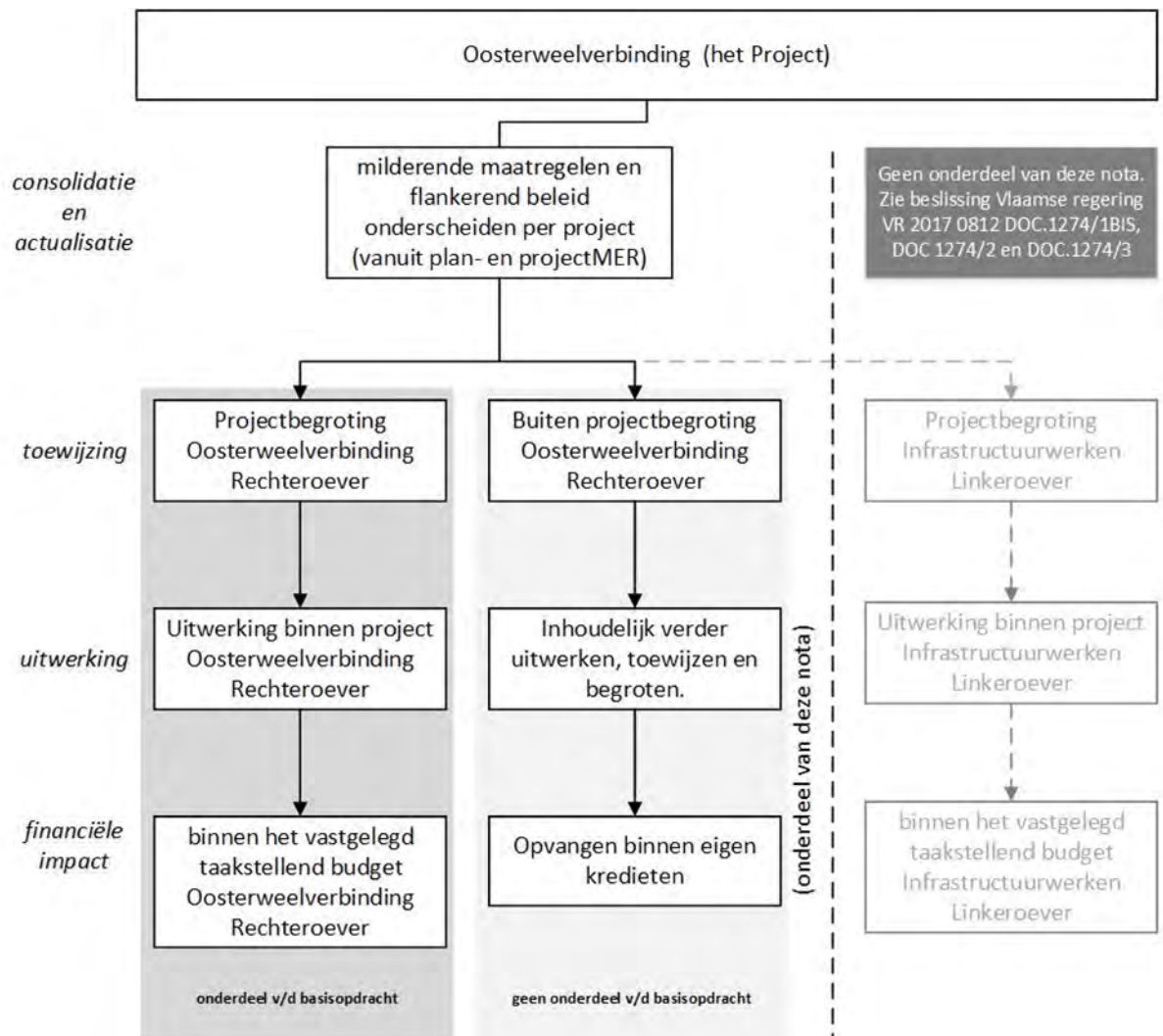
Deze nota geeft voor het project Oosterweelverbinding Rechteroever een actualisatie en aanvulling op projectniveau van de *“Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding”* (planniveau) van 4 april 2014 rekening houdende met de *“Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever”* van 8 december 2017.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze nota geeft voor wat betreft de Oosterweelverbinding Rechteroever een actualisatie en aanvulling op projectniveau van de *“Nota milderende maatregelen en flankerend beleid*

Oosterweelverbinding” (planniveau) van 4 april 2014, tevens rekening houdende met de “Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever” van 8 december 2017 en het project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 18 december 2019 – PRMER-2236-GK).



• Enerzijds wordt er opgelijst welke milderende maatregelen opgenomen werden in (de omgevingsvergunningsaanvraag van) het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever (tabel 1 – infra). Deze milderende maatregelen zullen conform voormelde principiële beslissing inzake de derde Scheldekruising worden inbegrepen in het taakstellend budget voor het project Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering bij haar beslissing van september 2010 (VR PV 2010/36 - punt 0035 en VR PV 2010/37 – punt 1). De aanvullende milderende maatregelen die nog geen onderdeel uitmaakten van het project Oosterweelverbinding zijn inmiddels begroot (worst case kostprijs) en zullen deel uitmaken van het taakstellend budget van de Oosterweelverbinding. Deze milderende maatregelen en aanbevelingen (die dus reeds verankerd zijn in de hangende omgevingsvergunningsaanvraag) maken verder geen deel uit van het flankerend beleid en zijn verder niet opgenomen in deze nota.

- Anderzijds wordt er opgelijst en inhoudelijk geduid welk flankerend beleid onlosmakelijk verbonden is met het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever op basis van het gevoerde milieueffectenonderzoek en informatie uit de vergunningsaanvraag doch niet in de omgevingsvergunningsaanvraag kon worden opgenomen (tabel 2 – infra). Deze flankerende beleidsmaatregelen maken deel uit van deze nota. Ze vallen niet binnen de projectbegroting van de Oosterweelverbinding. Er wordt telkens aangegeven per flankerende beleidsmaatregel welke instantie deze zal uitvoeren, tegen wanneer en op basis van welk budget.

In bijlage bij deze nota worden deze twee tabellen gevoegd:

- tabel 1: Overzichtstabel milderende maatregelen opgenomen binnen de omgevingsvergunningsaanvraag van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever.
- tabel 2: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding, geactualiseerd cfr. het project-MER Oosterweelverbinding.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Met de principiële beslissing inzake de derde Scheldekruising van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014¹ (VR 2014 1402 Doc.0203-1) werd het “Masterplan 2020” herbevestigd, werd de tracékeuze van de Oosterweelverbinding vastgelegd en de verdere uitwerking van de uitvoerings- en exploitatievarianten hiervan bepaald. Ter implementatie hiervan werden een aantal aanvullende opdrachten verleend waaronder de opmaak van een nota *“milderende maatregelen en flankerend beleid”*.

Bij beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014 werd de *“Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding”* (VR 2014 0404 DOC.0489/1) goedgekeurd in het kader van de voorlopige vaststelling van het GRUP *“Oosterweelverbinding-wijziging”*. Deze nota gaf aan welke maatregelen toegewezen worden aan het project Oosterweelverbinding (hierna *“milderende maatregelen”*) en welke maatregelen de betrokkenheid vereisen van andere partners (hierna *“flankerend beleid”*). Bij besluit van de Vlaamse regering van 20 maart 2015 houdende definitieve vaststelling van het GRUP *“Oosterweelverbinding-wijziging”* werd deze nota herbevestigd.

De uitvoering van het project Oosterweelverbinding is opgedeeld in twee deelprojecten, namelijk het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever en het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever² (m.i.v. de derde Scheldekruising). De Infrastructuurwerken Linkeroever zijn reeds definitief vergund en in uitvoering. Een *“Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever”* werd in

¹ Principiële Beslissing inzake de derde Scheldekruising: tracékeuze en bijhorende uitvoeringsvariant en exploitatievariant van 14 februari 2014.

² Het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever omvat de Scheldetunnel, de Oosterweelknoop, de Kanaaltunnels en de aansluiting en aanpassing van de R1 tussen Antwerpen-Oost en de E19 (noord).

deze context reeds goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 8 december 2017 (VR PV 2017/44 – punt 0042) waardoor deze geen onderdeel meer uitmaken van deze nota.

Voor de Oosterweelverbinding Rechteroever werden de milderende maatregelen en het flankerend beleid nader uitgewerkt en gedetailleerd in het kader van de opmaak van het project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 18 december 2019 – PRMER-2236-GK).

2. INHOUD: Uitwerking flankerend beleid

2.1. Oplijsting flankerend beleid voor Oosterweelverbinding Rechteroever

In dit hoofdstuk wordt het flankerend beleid uitgewerkt, met name (i) de flankerende beleidsmaatregelen en (ii) de optimalisaties³ die niet tot de omgevingsvergunningsaanvraag behoren van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever. De voormelde optimalisaties vloeien voort uit het project-MER Oosterweelverbinding maar zijn niet te beschouwen als milderende maatregel. Ze dienen wel verankerd te worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en/of het flankerend beleid. Er wordt meer specifiek een beschrijving gegeven per flankerende beleidsmaatregel, haar (eventuele) meerkost, de uitvoerder(s) en de timing.

De nummering volgt de nummering zoals opgenomen in tabel 2 (kolom "nr").

Maatregelen komende uit de discipline mobiliteit

Maatregel (80)

De weerstand verhogen om de Waaslandtunnel te nemen, met maatregelen die minstens een vergelijkbaar reducerend effect hebben als de maatregelen die genomen zijn in kader van de "knip van de Leien".

Maatregel (98, 158)

Capaciteitsbeperking Waaslandtunnel tot maximaal 800 pae/uur per richting (minder verkeer op de as Blanceflourlaan-Halewijnlaan)

Maatregel (103)

Reduceren van de capaciteit van de Waaslandtunnel tot 800 pae/uur/rijrichting via een lichtenregeling om sluipverkeer te ontmoedigen

³ Zie project-MER 'Beschrijving voorkeursontwerp': hoofdstuk 17 p22 en '17.13.1 Eindsynthese voorkeursontwerp(scenario's)' hoofdstuk 17, p. 511. Het supprimeren van de tolpleinen en de het verbreden van de fietstunnel (Scheldetunnel) zijn beide opgenomen in de omgevingsvergunningaanvraag. De Snelheidsverlaging op de R1, toerit waaslandtunnel en verkeerslichten op de afrit Kruikeke zijn onderdeel van het flankerend beleid.

Uitwerking (80,98,103,158)

Door AWW:

Conform de beslissing Vlaamse regering van 4 april 2014 VR 2014 0404 DOC.0489/1 worden op de kruising met de gewestweg minimale aanpassingen aan bestaande infrastructuur en verkeerslichten voorzien.

Door Lantis (BAM):

In het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever werden een aantal voorstellen gedaan ter verbetering van de ontsluiting van de omgeving, zoals een turbotonde (afrit Linkeroever) of een lichtenregeling op de op- en afritten Kruibeke. De voorgestelde aanpassingen uit het Project-MER zijn mee opgenomen in de stedenbouwkundige vergunning Infrastructuurwerken Linkeroever. De heraanleg van de kruispunten en het onderliggende wegennet dat zich binnen het projectgebied van de Infrastructuurwerken Linkeroever bevindt, zijn inbegrepen in het taakstellend budget OWV (2010). De verkeerslichtenregeling te op de afrit Kruibeke is reeds uitgevoerd.

Meerkost (80,98,103,158) :

Door AWW:

De meerkost is geraamd op < **0,5 mio euro** en wordt opgevangen binnen de eigen kredieten van AWW, conform de beslissing Vlaamse regering van 4 april 2014 (VR 2014 0404 DOC.0489/1).

Door BAM:

Geen meerkost, inbegrepen in taakstellend budget OWV (2010). De lichtenregeling te Kruibeke is reeds uitgevoerd.

Timing (80,98,103,158):

AWV: De aanpassingen dienen uiterlijk gerealiseerd, voor de ingebruikname van de Infrastructuurwerken Linkeroever. Door AWW wordt de nodige budgettering voorzien en goedgekeurd.

BAM: De verkeerstechnische inrichtingen, lichtenregeling, ..., binnen het projectgebied zijn meegenomen in de stedenbouwkundige vergunning Infrastructuurwerken Linkeroever en worden in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken Infrastructuurwerken Linkeroever. De lichtenregeling te Kruibeke is reeds uitgevoerd.

Maatregel komende uit de discipline mobiliteit***Maatregel (81):***

Invoering van een sturingsmechanisme dat zorgt voor een evenwichtige verdeling van het Scheldekrusend verkeer.

Uitwerking (81):

In de beslissing van de Vlaamse Regering 14 februari 2014 werd volgende bepaling opgenomen:

“De Vlaamse Regering beslist principieel om, rekening houdend met de resultaten van het plan-MER, te opteren voor gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisingen in functie van de technische realiseerbaarheid en onder de voorwaarden van een sluitende financiering, het behoud van een tolvrije Scheldekruising voor personenwagens, en het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel op basis van de tunnelrichtlijn.” Met behulp van de gedifferentieerde tol wordt een sturingsmechanisme ingevoerd waardoor een evenwichtige verdeling van het Scheldekruisend verkeer bekomen wordt.

De toltarieven op de drie Scheldekruisingen (Liefkenshoektunnel, Scheldetunnel en Kennedytunnel) zullen door de Vlaamse regering worden vastgelegd voor ingebruikname van de Scheldetunnel.

Meerkost (81):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing.

Timing (81):

Uiterlijk tegen de ingebruikname van de Scheldetunnel.

Maatregel komende uit de discipline mobiliteit***Maatregel (85):***

Realisatie andere onderdelen Toekomstverbond: infrastructuur (optimalisatie E34-West, Tweede Tijsmanstunnel, oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) en modal shift.

Uitwerking (85):

De cumulatieve infrastructurele onderdelen van het Toekomstverbond en modal shift worden door de Vervoerregio Antwerpen verder uitgewerkt in de werkbank Haventracé als onderdeel van het Routeplan 2030. Deze milderende maatregel is een aanbeveling en is niet noodzakelijk voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding Rechteroever.

Meerkost (85):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing. De meerkosten worden geraamd in het verdere proces van de infrastructurele onderdelen van het Routeplan 2030.

Timing (85):

De opdracht voor een gedragen Haventracé werd op 15 december 2017 door de Vlaams minister van Openbare Werken gegeven aan de gouverneur van de provincie Antwerpen. De eerste werkbank vond plaats op 5 december 2018 en wordt op heden verdergezet.

De projecten optimalisatie E34-West en Tweede Tijsmanstunnel hebben een eigen procesverloop onder leiding van respectievelijk de afdeling Maritieme Toegang (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) en Lantis. De studieopdracht aangaande de verschillende scenario's voor het project Tweede Tijsmanstunnel is reeds opgestart en zal tegen einde 2020 afgerond zijn.

Voor het oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) wordt geopteerd voor een Complex Project om de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten. Het Agentschap Wegen en Verkeer en departement Omgeving zijn hier de initiatiefnemer.

De ambitie van een modal shift realiseren maakt deel uit van het Toekomstverbond en werd opgenomen in het Regeerakkoord, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan 2030. Op korte termijn zal hiervoor een nota aan de VR worden medegedeeld en over gerapporteerd worden aan het Vlaams Parlement. De verdere uitwerking maakt ook deel uit van het Routeplan 2030.

Maatregel komende uit de discipline mobiliteit, discipline lucht en discipline mens gezondheid

Maatregel (82,100,151):

Snelheidsverlaging tot 80 km/u op R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en 100 km/u op de toekomstige autosnelwegen vanaf (tot aan) het voorlaatste op- en afrittencomplex.

Uitwerking (82,100,151):

Voor de onderdelen van de Oosterweelverbinding zelf (Scheldetunnel, Oosterweelknoop en Kanaaltunnels) wordt de ontwerpsnelheid vastgelegd op 80km/u.

Als milderende maatregel vanuit de discipline lucht en aanbeveling vanuit de discipline mobiliteit is in het Project- MER⁴ een snelheidsvermindering vooropgesteld op de R1

⁴ Zie project-MER hoofdstuk 17 p.23

(inclusief de Oosterweelverbinding) en op de toekomstige autosnelwegen (vanaf de voorlaatste op- en afrit). Verschillende snelheidsregimes werden bestudeerd.

Voor ingebruikname van de Oosterweelverbinding zal de minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort de snelheidsregimes op de R1 en toekomstige autosnelwegen vastleggen.

Meerkost (82,100,151):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing

Timing (82,100,151):

Uiterlijk tegen de ingebruikname van de Oosterweelverbinding.

Maatregel komende uit de discipline lucht en discipline Mens gezondheid

Maatregel (107, 155):

Verbeteren luchtkwaliteit in de Antwerpse agglomeratie :

- Implementatie Vlaams Luchtbeleidsplan 2030.
- Lage emissiezone
- Ontdieselings van het wagenpark

Uitwerking (107, 155):

De milderende en flankerende maatregelen, in voorliggende nota, kunnen gekoppeld worden aan het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever. Daarnaast stelt het project-MER⁵ dat de luchtkwaliteit in Antwerpen ook verbeterd kan worden door generieke flankerende maatregelen die deel uitmaken van het Vlaams beleid en/of het beleid van de stad Antwerpen. Dit beleid is reeds goedgekeurd en moet niet meer specifiek verankerd worden i.f.v. het project Oosterweelverbinding.

Het flankerend beleid voor de Oosterweelverbinding Rechteroever zal invulling geven aan de uitvoering van het Luchtbeleidsplan 2030 (VR 2019 2510 DOC. 1118-1 en bijlagen). De Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa bepaalt dat de luchtkwaliteit waar zij goed is in stand moet gehouden worden en in andere gevallen moet verbeteren. Verder is bepaald dat daar waar de norm voor één of meer van de pollutanten wordt overschreden de periode van overschrijding zo kort mogelijk moet

⁵ Zie project-MER- deelrapport 8 discipline Lucht p.115-118.

worden gehouden. Inzake vergunningen van grote infrastructuurprojecten is het volgende opgenomen in het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030:

“In het kader van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt de mobiliteitsontwikkeling gestuurd:

- Vlaanderen vermindert de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden(...). De milieueffectrapporten zullen de impact op de luchtkwaliteit van projecten in kaart blijven brengen. We bekijken hierbij zowel de globale impact op de emissies als de impact op de luchtkwaliteit en de lokale blootstelling. We kiezen voor de varianten met de minste impact en zetten extra milderende maatregelen in waar nodig. Dit verankeren we in de omgevingsvergunningen van de projecten. De nodige vergunningen moeten vervolgens de optimale oplossing omvatten.
- We nemen weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten. We evalueren tijdens het vergunningsproces van plannen en projecten hun impact met het oog op het behalen van klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen en maken met het oog hierop bewuste keuzes.
- Verminderen de impact van luchtverontreiniging door verkeer bij de (her)inrichting van (weg)infrastructuur:
 - door het optimaliseren van de constructie van geluidsschermen in functie van de luchtkwaliteit
 - en door het verminderen van de blootstelling aan tunnelmonden”

Daarnaast zullen ook andere maatregelen uit het Luchtbeleidsplan bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, ook in Antwerpen.

Lage-emissiezone

LEZ is reeds ingevoerd in Antwerpen (1 februari 2017) en bijgesteld (verstrengd op 1 januari 2020) conform aan het Luchtbeleidsplan 2030.

Ontdieseling van het wagenpark

De maatregelen voor het ontdieselen van het wagenpark zijn beschreven in het Vlaams luchtbeleidsplan 2030.

Meerkost (107, 155):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing

Timing (107, 155):

Dit beleidsplan is in uitvoering. Het voorliggend deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever voldoet hieraan.

Maatregel komende uit de discipline lucht en Mens gezondheid

Maatregel (160):

Intensieve recreatie in de directe omgeving (enkele tientallen meter) van de tunnelmonden moet vermeden worden.

Uitwerking (160):

Voor de discipline lucht werden als optimalisatie een aantal bijkomende openingen voorzien in de tunneldaken. Deze optimalisaties zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit maar laten niet toe dat er in de directe omgeving van de tunnelopeningen (enkele tientallen meter), binnen het toekomstig parkgebied en bovenop de overkapte R1, intensief gerecreëerd wordt.

In de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding Rechteroever zijn geen inrichtingen voorzien waarbij intensieve recreatie in de directe omgeving van tunnelmonden mogelijk is.

Als flankerend beleid zal deze voorwaarde mee overgedragen worden aan de toekomstige beheerders van de bovenbouw.

De luchtkwaliteit aan de tunnelmonden zal na ingebruikname gemonitord worden. Bij verbetering van de luchtkwaliteit en het niet meer overschrijden van de NO₂ norm kan de impact geherevalueerd worden.

Meerkost (160):

Er zijn geen meerkosten gerelateerd aan deze beslissing

Timing (160):

Het voorliggend deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever voldoet hieraan.

2.2. Financiële impact

Zoals eerder toegelicht worden flankerende beleidsmaatregelen die niet tot de basisopdracht behoren van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever niet opgevangen binnen het taakstellend budget.

Van alle voormelde flankerende beleidsmaatregelen is er slechts één **(80,98,103,158)** die een bijkomende kost genereert in hoofde van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De meerkost bedraagt maximaal 0,5 mio euro voor de vereiste verkeerstechnische inrichtingen (bebording, lichtenregeling, ...). Dit bedrag wordt opgevangen binnen de eigen begroting van AWV, zoals bepaald in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

Er zijn geen andere bijkomende meerkosten ten gevolge van de toewijzing van de flankerende maatregelen opgesomd in deze nota aan het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen bijkomende budgettaire weerslag gezien deze reeds werd opgenomen in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

Het gunstig advies van de IF werd ontvangen op 18 september 2020.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 05 oktober 2020.

B. ESR-TOETS

Er is geen ESR impact van de voorliggende nota op de uitvoeringsrekening van de begroting. De bijkomende budgettaire weerslag werd reeds opgenomen in voormelde beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Voorliggende nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of het personeelsbudget zodat het akkoord van de Vlaamse minister van bestuurszaken niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Voorliggend ontwerpbesluit heeft geen weerslag op het personeel, de werkingsuitgaven, investeringen, schuld en ontvangsten van de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

De Milderende Maatregelen die opgenomen zijn in de tabellen 1 en 2 (bijlage aan deze nota) zullen allen mee uitgevoerd worden met de aanleg van de Oosterweelverbinding.

Door het goedkeuren van deze nota wordt het flankerend beleid, zoals opgenomen in deze nota, verankerd in de uitwerking van de Oosterweelverbinding.

Beide zijn noodzakelijk om de robuustheid te garanderen van het project Oosterweelverbinding.

BESLISSING :

Mits voldaan wordt aan de voorwaarden, geformuleerd in het akkoord van 5 oktober 2020 van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, beslist de Vlaamse Regering:

1. kennis te nemen van bovengenoemde nota en van de bijbehorende bijlagen met tabellen 1 en 2;
2. haar goedkeuring te hechten aan het flankerend beleid voor het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever;
3. zich te engageren de flankerende beleidsmaatregelen waarvoor zij niet de volle bevoegdheid draagt, op te volgen en er bij de bevoegde instanties op aan te dringen tijdig de nodige maatregelen te nemen en uit te (laten) voeren conform hetgeen bepaald in voornoemde nota en deze te rapporteren aan de Vlaamse Regering;
4. de Vlaamse ministers, elk wat zijn of haar bevoegdheid betreft, te belasten met de uitvoering van deze beslissing volgens hetgeen bepaald in voornoemde nota.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Voor de desbetreffende tabellen 1 en 2 wordt verwezen naar de website van de Vlaamse Regering:

Tabel 1:

<https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/5F7EC8980379AD00080003FF>

Tabel 2:

<https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/5F7EC8A20379AD0008000400>

De bezwaren uit het openbaar onderzoek kunnen als volgt worden samengevat en beantwoord:

(Identieke bezwaren of bezwaren die meermaals werden ingediend (zowel op het Omgevingsloket als bij de stad) worden hierbij slechts éénmaal besproken.)

Bezwaarschrift 1

Inhoud:

De omgevingsvergunningsaanvraag is in strijd met de 3 basisprincipes van een omgevingsvergunning:

- a. Geen geïntegreerde aanvraag: de uitbating (exploitatie) is niet opgenomen in de vergunningsaanvraag;
- b. Geen geïntegreerde aanvraag: onlosmakelijke delen dienen samen in één aanvraag te worden opgenomen;
- c. Het feit dat reeds voor het openbaar onderzoek geweten is dat deze vergunning nog zal gewijzigd worden.

Bespreking:

- a. Exploitatie dient begrepen te worden zoals bedoeld in het omgevingsdecreet en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM): exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit met de daarbij horende rubrieken.
Tolheffing of een tolsysteem kan niet worden afgedwongen via een omgevingsvergunning, maar maakt deel uit van het flankerend beleid (zie 0.1.).
- b. Het project, zoals omschreven in het project-MER, is beperkt tot de aanleg van de Oosterweelverbinding. Uit de conclusies van het project-MER volgt zeer duidelijk dat het Oosterweelproject op zichzelf (zonder de ontwikkelingsscenario's) voldoende robuust is (en voldoet aan de opgelegde doelstellingen) op zichzelf. Aldus maken bezwaarindieners niet aannemelijk dat er onlosmakelijk verbonden elementen ontbreken en dat de aanvraag aldus onontvankelijk had moeten worden verklaard.
De Oosterweelverbinding vormt slechts één van de pijlers van het Toekomstverbond. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen.
Verder kan voor de weerlegging van dit bezwaar worden verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.3.1.
- c. Deze aanvraag wordt beoordeeld op basis van het dossier zoals het is ingediend op 30 april 2020. Het voorliggende omgevingsvergunningsaanvraagdossier is, overeenkomstig het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: "Omgevingsvergunningendecreet"), volledig en ontvankelijk verklaard op 29 mei 2020.

De vergunningverlenende overheid is slechts bevoegd om kennis te nemen van de omgevingsvergunningsaanvraag zoals zij is ingediend, waarbij ook geldt dat:

- wijzigingen aanbrengen aan een ingediende omgevingsvergunningsaanvraag na het openbaar onderzoek mogelijk is, gelet op de decretale grondslag in artikel 30 Omgevingsvergunningendecreet. Het komt aan de aanvrager toe om hierom te verzoeken en aan de vergunningverlenende overheid om de naleving van de voorwaarden in artikel 30 Omgevingsvergunningendecreet na te gaan. De

vergunningverlenende overheid moet de aanvraag dan beoordelen in haar gewijzigde vorm. Het aanbrengen van wijzigingen aan het project is als dusdanig dus geen grond voor afwijzing van een vergunningsaanvraag, voor zover de voorwaarden uit artikel 30 van het Omgevingsvergunningendecreet zijn nageleefd.

- wijzigingen aanbrengen aan een reeds beoordeeld project (en dus de bij hypothese verleende omgevingsvergunning) is evenmin *a priori* uitgesloten. Een eventuele toekomstige aanpassing van het project van de aanvrager zal evenwel het voorwerp moeten uitmaken van een nieuwe vergunningsaanvraag, die op haar eigen merites te beoordelen zal zijn. De mogelijkheid tot toekomstige wijzigingen vormt niet het voorwerp van onderhavige aanvraag en kan aldus niet door de vergunningverlenende overheid in het kader van huidige procedure worden beoordeeld.

Aangezien eventuele toekomstige wijzigingen zelf het voorwerp van een omgevingsvergunningsaanvraag zouden moeten uitmaken, kunnen zij niet worden beschouwd als feitelijke en juridische aspecten van het dossier. Aldus kan evenmin worden aangenomen dat het zorgvuldigheidsbeginsel de vergunningverlenende overheid zou verplichten om ze reeds bij de beoordeling van de voorliggende aanvraag te betrekken. Behoudens indien er ernstige twijfel bestaat over de uitvoerbaarheid van een aanvraag, kan de loutere mogelijkheid dat in de toekomst wijzigingen aan de gebeurlijk verleende vergunning zouden worden aangevraagd, een vergunningverlening niet in de weg staan.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 2

Inhoud:

In de communicatie met het publiek ontbreekt informatie over wat het project betekent voor:

- de biotopen (de Scheldebocht, rechter rivieroever, het bos op LO);
- de recreatiemogelijkheden in de voornoemde gebieden;
- het doorgaande fietsverkeer van en naar de haven op rechteroever.

Informatie over de planten/dieren/mensen die op dit moment (voor de werken) gebruik maken van die ruimte en wat het voor hen betekent, wordt niet teruggevonden.

Bespreking:

De communicatie naar het algemeen publiek middels presentaties is in geen regelgevend kader aan een aanvrager opgelegd. De aanvrager heeft op vrijwillige wijze presentaties en informatieve communicatie aan het publiek gericht. Het kan dan ook niet aan de aanvrager worden verweten dat een door bezwaarindiener gevraagde presentatie in haar eigen communicaties zou ontbreken.

Tenslotte moet vastgesteld worden dat de gevraagde 'presentatie' ook geen vereist onderdeel is van een openbaar onderzoek over een omgevingsvergunning of een infovergadering. Het bezwaar mist juridische grondslag.

In elk geval moet opgemerkt worden dat de gevraagde informatie (biotopen, recreatie en fietsverkeer) na de werken terug te vinden is in de geijkte documenten van een omgevingsvergunningsaanvraag (project-MER, passende beoordeling, verantwoordingsnota, toelichtingsnota natuuraspecten en de plannen zelf). Het volledige aanvraagdossier was ter inzage tijdens het openbaar onderzoek.

Inhoud:

3.1 Bezwaarindiener toont zijn belang aan.

3.2 Opmerkingen op het MER

Het MER kan niet aanvaard worden als een volwaardige en correcte inschatting van de effecten van de aanleg van de Oosterweelverbinding (Oosterweeltunnel) op de belangrijke natuurwaarden op LO. De MER moet deels herschreven en herbeoordeeld en bijkomend gecompenseerd/gemitigeerd worden. Deze herwerkingen en oplegging van bindende voorwaarden en mitigaties moeten doorheen de volledige MER, de Passende Beoordeling en de omgevingsvergunning doorwerken.

3.3 Opmerkingen op het project en de vergunningsaanvraag

- a. Bundeling van infrastructuren in het kader van zuinig ruimtegebruik, het beperken van de verstoorde oppervlakte en om meer aaneengesloten ecologische en gebruiksruimte over te houden.
 - i. Hieraan wordt niet voldaan in de tracéplanning van de fietsinfrastructuur ter hoogte van de tunneltoerit. Deze is sterk weggetrokken van de autoweginfrastructuur en ligt zelfs nadrukkelijk in natuurinrichtingsgebied. Het is voor het fietspad aan de tunneltoerit een harde eis omdat er anders bijkomend VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk) wordt ingenomen.
 - ii. Er mag geen fietsaansluiting komen vanuit het Vlietbos of de Dwarslaan op het bovenlokaal fietspad ten westen van de Verbindingsweg (RI). Hiertoe moet er gekozen worden voor een bundeling met de Blancefloerlaan en een aansluiting die van daaraf aantakt.
 - iii. De geluidsbuffer, die in hoogte fors is opgevoerd en daardoor als een gewapende harde infrastructuur moet aanzien worden, wordt ter hoogte van Knoop Noord breder gemaakt dan voor de landschappelijke inpassing nodig is en neemt daardoor meer hoogwaardige natuurwaarden in dan nodig. Deze moet versmald worden, met teruggave van de ruimte aan het natuurgebied Het Rot.
 - iv. Om een goede bundeling van infrastructuren te bekomen, zal er zo nodig een afscherming tussen verschillende functies nodig zijn. Deze dient steeds zo ruimte-efficiënt mogelijk te zijn. Om het fietspad van de autostrade af te schermen, zullen op vele plaatsen doorschijnende wanden nodig zijn. Dergelijke wanden moeten steeds een voldoende intense "print" bevatten om het aanvliegen van vogels (en insecten) te voorkomen. Daartoe moeten eerst de nodige testen gedaan worden om daaruit de meest diervriendelijke te kunnen selecteren.
 - v. Figuur 17-213: Knooppunt E34 na Infrastructuurwerken LO, resp. aansluiting Oosterweelverbinding die getoond wordt in MER, deelrapport 17, p. 491 geeft aan dat het fietspad niet voldoet aan de voorwaarde van bundeling van infrastructuren.
 - vi. Bij de ombouw van Knoop Noord tussen de situatie in de fase van de Infrastructuurwerken Linkeroever (mét een afslag naar de Charles de Costerlaan) en de situatie met de Oosterweeltunnel (zonder een afslag naar de Charles De Costerlaan), moeten er nog een aantal ecologie- en landschapsinrichtingswerken en infrastructuurwerken aan toegevoegd worden, die nu nog niet voorzien zijn.

- vii. De uitbocht die het fietspad aan de oostzijde van Knoop Noord maakt omwille van de (vroegere) bocht van de weg naar de Charles de Costerlaan, moet in de versie "OWV" verlegd worden tot tegen de aansluiting naar de tunneltoerit.
 - viii. De bermen en andere infrastructuurbegeleidende elementen die aanwezig waren langsheen de ruimere afslag naar de Charles de Costerlaan moeten op die plaats allemaal weggehaald worden en verschoven worden tot tegen de centralere toerit naar de Oosterweeltunnel. De open ruimte die hierdoor vrijkomt moet dan ingericht worden als moerasgebied en vochtig bos in aansluiting op en als uitbreiding van het Beschermd Landschap Het Rot en zal ook haar bescherming als Natuurgebied en Beschermd Landschap volwaardig terugkrijgen. Het ruime moerasgebied en het vochtig spontaan bos moeten de ideale aanloopzone naar het ecoduct over de R1 vormen om deze optimaal te laten functioneren en moeten volledig onttrokken worden aan menselijke verstoring.
- b. Connectiviteit van Natuurgebieden
- Volgens de projectomschrijving worden bepaalde natuurgebieden beter met mekaar verbonden, zoals Sint-Annabos met Het Rot, door het knippen van de Charles de Costerlaan voor autoverkeer. Er worden evenwel geen kwaliteitseisen gesteld of passagebevorderende maatregelen voorgesteld om de bovenlokale fietsroute op de Charles de Costerlaan goed te kunnen kruisen door organismen.
- c. Connectiviteit gekoppeld aan waterbehoud en eco-migratie
- i. Tussen het watersysteem in Het Rot/Middenvijver en de zone ten noorden van de Charles de Costerlaan (Sint-Annabos en omgeving tunnelmond) zijn er twee waterverbindingen voorzien. Deze zijn momenteel (plaatselijk) te smal om voor een goede eco-migratie te kunnen zorgen en moeten op die plaatsen (aan de fietspadoverbruggingen) verbreed worden. De meest oostelijke waterverbinding moet zo ingericht worden dat ze voor een bijkomende voeding van het watersysteem van Het Rot kan zorgen. Evenwel moet er een sluis voorzien worden met een voldoende hoog en regelbaar peil om geen nuttig water aan Sint-Annabos te onttrekken. Deze waterverbinding moet voorzien zijn op een (voedende) stroomrichting van Sint-Annabos naar Het Rot en niet omgekeerd.
 - ii. De water- en moerasgedeelten van zowel ten noorden als ten zuiden van de Charles de Costerlaan moeten een uitsluitende en exclusieve natuurfunctie krijgen, zonder recreatieve of andere vermenging.
 - iii. De meest westelijke waterverbinding moet eveneens breder en in open verbinding uitgevoerd worden om een goede en vrije eco-migratie te verzekeren. Hierbij is de stroomrichting van het watersysteem van Het Rot naar de waterpartijen in het zuidwestelijk deel van Sint-Annabos en rondom de tunnelmond. Vooraleer het water vanuit het watersysteem van Het Rot mag overvloeien naar het noorden, moet het met een regelbare sluis maximaal opgestuwd worden voor het de Charles de Costerlaan doorsnijdt. Deze sluis ten zuiden van de laan moet er voor zorgen dat zowel het oppervlaktewater en het grondwater in Het Rot zo hoog mogelijk opgevoerd wordt. Daarbij mogen geen al te grote vervallen gecreëerd worden om vismigratie mogelijk te houden.
 - iv. Het watergedeelte in het zuidwesten van Sint-Annabos en rondom de tunnelmond moet op haar beurt een zo hoog mogelijk grond- en oppervlaktewaterpeil nastreven. Een bijkomende instelbare sluis met een hoog opstuwende werking moet in dit waterrijk habitat nog toegevoegd worden om zoveel mogelijk water op te houden en zo weinig mogelijk water af te voeren. Deze opstuwing moet komen vóór het bekken van waaruit het "overtollige" water zal geheveld of geloosd worden in de Schelde.

- v. Ten noorden van de as van de Charles de Costerlaan moeten de water- en moeraszones aan de tunnelmond een hoofdzakelijk ecologische inrichting en functie krijgen. Zelfs in het laatste deel nabij de Schelde, waar via een bufferbekken het overtollige water kan geloosd worden, moet het nog zo lang mogelijk opgestuwd en opgespaard worden in een ecologische inrichting.
 - vi. De Palingbeek, die water aanvoert vanuit het westen (en in uitbreiding ook de Top Hatgracht), moet ook ten minste twee opstuwingen krijgen in functie van een betere biologische waterzuivering en ecologische werking; met het bijkomende water als "natuurdrager" en voor meer waterbehoud.
 - vii. Deze ruimere waterberging moet zo efficiënt mogelijk toegepast worden, nog voor het verloren gaat in het laatste opvangbekken van waaruit het geheveld of geloosd wordt in de Schelde. Op zijn beurt moeten de waterstanden in dat lozingsbekken volledig losgekoppeld worden van de opgestuwde peilen in de drie hierboven beschreven waterpartijen. De hierbij gevraagde waterstuwen moeten vandalisme-proof zijn en moeten er op voorzien zijn dat ze in dwarse richting niet mens- of vospasseerbaar zijn.
 - viii. De Palingbeek in zijn geheel dient ook in te staan voor de afscherming van Blokkersdijk tegenover recreanten; waarbij enkel toegang tot het reservaatgebied mogelijk is aan de zuidwestkant en aan de Scheldedijk.
 - ix. De aanvraag en het MER geven onvoldoende garanties om vervuiling van de 'watersystemen met ecologische functie' te voorkomen. Bezwaarindiener dringt aan op bijkomende maatregelen. De plaatsen waar overstorten vanuit de riolering kunnen plaatsvinden, dienen gecompartmenteerd te worden en met de voorziening van biologische zuivering of mechanische verwijdering in het aparte bekken, dicht bij het mogelijke vervuilingspunt. Er is in het MER en de OVA voor de OWV geen rekening gehouden met het overstort vanuit de riolering van Linkeroever, ten noorden van de Charles de Costerlaan. Bezwaarindiener vraagt dan ook nadrukkelijk om dit lozingspunt definitief te dichten, of om een sluitende oplossing nog uit te werken.
- d. Grondverzet en -stockage
- In de vergunningsaanvraag en de milieueffecten voor de OWV is er nog geen sluitende grondbalans weergegeven. Bezwaarindiener stelt dat er geen grondoverschotten van elders naar Linkeroever mogen aangevoerd worden en vraagt te onderzoeken of er in de overkappingen van de R1 op rechteroever nog mogelijkheden zijn voor berging.
- e. Klimaatbestendigheid
- Klimaatbewustzijn is nog onvoldoende is doorvertaald in de planning van de OWV. Er wordt nog te weinig ingezet op waterbuffering en-infiltratie, opwarming, verdroging, hitte-effect door toegenomen verharding, ontharding van verharde bodems via een verhardings- / onthardingsbalans, ...
- Er is niet voldaan aan de zorgplicht om overal waar mogelijk water op te vangen en op te stuwen om de toekomstige watertekorten te kunnen overbruggen vanuit deze bijkomende – maar noodzakelijke – voorraden. Zo wordt er bijvoorbeeld nergens in de opstuwing voorzien van o.a. de Donkersbeek, Palingbeek, Top Hat gracht, het watersysteem in Het Rot – Sint-Annabos en gaat er permanent te veel water verloren. Daarbij zijn eveneens te weinig bijkomende (bovenop de voorzieningen om een status quo te bekomen) voorzieningen getroffen om meer water in de grondwaterlaag te doen infiltreren.
- f. Opvang en sturing van recreatie en voorzieningen

Ter hoogte van het Farnèseschor en het ooibos moeten de natuurdoelen voorop staan. Om verstoring te voorkomen dient de inrichting van de omgeving daar op afgestemd te worden. Het wandelpubliek dient daartoe afgeschermd te worden van het natuurgebied om verstoring en betreding te voorkomen. Meerdere informatieborden met vermelding van natuurwaarden en gedragsregels moeten vanuit het Oosterweelproject voorzien worden. Een vooruitgeschoven uitkijkpunt kan enkel ingericht worden binnen een schermwand of kijkhut.

g. Veiligheid voor zachte weggebruikers

Waar wandelpaden worden voorzien in de vorm van loopplanken, treden, hellingen, ... dienen deze steeds anti-slip te zijn om de veiligheid van de gebruikers te garanderen. Voor de fietsostrade die in de Oosterweeltunnel komt, dienen bijzondere veiligheidsvoorzieningen te worden ingebouwd. Rekening houdende met de helling van het fietspad in de tunnel is het van belang voor de veiligheid van alle gebruikers dat de maximumsnelheid van de speedelecs daar wordt ingeperkt tot 30 km/u.

h. Scheldedijk

Bij de werken aan de Oosterweeltunnel zal ook de Sigmadijk verlegd worden om op een stabiele ondergrond gebouwd te worden en aan de huidige inzichten te voldoen. De aanvraag bevat erg weinig technische informatie over het profiel van deze dijk. De bezwaarindiener gaat er van uit dat dit werk duidelijk gelinkt is aan de Oosterweelwerken en dat alles overkoepelend moet bekeken en beMERd worden, zonder de dijkwerken van de "grote Oosterweelwerken" af te splitsen.

i. Gemaal

De manier waarop het "overtollige water" naar de Schelde zal afgevoerd worden is in deze OVA niet of onvoldoende aangegeven. Ook is er niet terug te vinden wat de omstandigheden en/of waterpeilen zijn waarop zal geloosd worden.

De aanvraag geeft ook niet aan of er voldoende is gedaan om het water voldoende op te houden in het gebied, om maximale retentie en opwaardering van water in de natuur te bekomen.

j. Grondwaterpeilen

- i. Voor de Oosterweelwerken – met daarin onder andere de Oosterweeltunnel en de polderconstructies – is er beMERd wat de effecten zijn op de oppervlakte- en grondwaterstanden. De onttrekking van grondwater in de buurt van Bloktersdijk door lekverliezen in de polderconstructies en door andere verliezen is dermate dat berekeningen van de bezwaarindiener aangeven dat Bloktersdijk in zijn voortbestaan bedreigd wordt.
- ii. Enkel met grondige aanpassingen en toevoeging van maatregelen voor in de eerste plaats het "voorkomen van schade" (geen end of pipemaatregelen) die garanderen dat "het project geen negatieve gevolgen zal hebben op het gebied", en vervolgens het volwaardig compenseren van impact indien dit niet volledig kan voorkomen/gemitigeerd worden, kan een vergunning verleend worden. De daartoe nodige bijstellingen en maatregelen dienen eenduidig als bindende randvoorwaarden in de vergunning opgenomen te worden.
- iii. Enkel de continu uitgevoerde peilmetingen op het terrein geven aan wat de reële toestand is en wat de gevolgen daarvan zijn. Vooral de omliggende natuurgebieden Bloktersdijk, Sint-Annabos, Vlietbos en Het Rot zijn uitermate gevoelig voor de geringste waterpeildaling. Deze kwetsbaarheid wordt in het MER veel te weinig onderzocht en belicht. Bindende (voor)waarden voor de werken worden hier niet

- aan gekoppeld. Nochtans kan een (tijdelijk) watertekort een blijvend effect hebben op het ecologisch functioneren van deze beschermde natuurgebieden.
- iv. Er wordt nog te veel van uitgegaan dat deze gebieden goed bestand zijn tegen een behoorlijke schommeling van deze peilen en dat deze schommelingen (in neerwaartse richting) een natuurlijk verschijnsel zijn. Het effect van de Oosterweelwerken wordt hierbij beschouwd als beperkt.
 - v. Het uitgangspunt moet evenwel zijn het onvoorwaardelijk goed functioneren van deze natuurgebieden. In het MER werd nergens het worstcasescenario onderzocht waarin de negatieve effecten van een langdurige droogte, gepaard gaande met hoge temperaturen, met wateronttrekkingen allerhande,... in combinatie met droogtrekken van de bouwwerven van de Oosterweelverbinding werden onderzocht. Daarbij mogen deze omstandigheden zelfs geen worstcasescenario meer genoemd worden, maar "het nieuwe normaal".
 - vi. In het MER werd niet onderzocht of bij een lagere waterstand – vanuit een natuurlijke oorzaak – nog mogelijkheid is om op datzelfde moment nog wateronttrekkingen te kunnen doen voor de OWV.
 - vii. De waterinjectie kan bij voorkeur gebeuren in kwetsbare natuurgebieden, die vlugger negatieve of langdurige effecten van verdroging hebben. De waterkwaliteit moet daarvoor in de juiste staat gebracht worden.
 - viii. Bezwaarindiener stelt voor op de website van de bouwheer de normale en de alarmpeilen voor de (grond)waterstanden in de diverse natuurgebieden te publiceren. Daarnaast moeten van al die peilpunten de actuele peilen tweewekelijks gepubliceerd worden. Bij het bereiken van de minimum- of alarmpeilen moeten alle bemalingen gestopt worden tot de toestand zich hersteld heeft, om te voorkomen dat er onomkeerbare negatieve effecten zouden optreden.
- k. Natuurverbinding Het Rot – Sint-Annabos
- i. Voor de Oosterweelwerken – met daarin onder andere de Oosterweeltunnel en de polderconstructies – is er beMERd wat de effecten zijn op de oppervlakte- en grondwaterstanden. De onttrekking van grondwater in de buurt van Blokkersdijk door lekverliezen in de polderconstructies en door andere verliezen is dermate dat berekeningen van de bezwaarindiener aangeven dat Blokkersdijk in zijn voortbestaan bedreigd wordt.
 - ii. Ontsnipperende werking
Het opbreken van de Charles de Costerlaan wordt in het MER geregeld aangehaald als maatregel om de natuurgebieden met elkaar te verbinden en het geheel te ontsnipperen. Dit is onvoldoende bewezen: er wordt niet weergegeven hoe de effecten van de fietsverbinding met dienstweg gemilderd zullen worden wat betreft de passeerbaarheid voor migrerende fauna. Ook geeft de herinrichting van de ontharde weg geen garantie dat hierbij de beste invulling gekozen werd om de ecologische verbinding of de hereniging van de natuurgebieden te realiseren.
Ruimtebesparing en tijdigheid
Bezwaarindiener vindt dat er niet voldoende consequent gekozen is voor de meest ruimtebesparende inrichting van de te behouden verharding. Voor de opgegeven doelstelling van bovenlokaal fietspad en dienstweg is volgens bezwaarindiener slechts een breedte nodig van 6 of 7 m. Deze breedte is aanwezig op de plaats van de huidige zijrijbanen of ventwegen.
Door in de OVA te kiezen voor een centrale ligging op de huidige hoofdrijbaan, zal men vlug meer dan de benodigde breedte innemen. Deze keuze heeft nog het nadeel dat de nieuwe natuurinrichting moet gebeuren in de kleinere "restruimtes" en geen robuust geheel kan vormen.

Door in de OVA te kiezen voor de aanleg van het fietspad in het midden van de laan, moet ook de (her)aanleg ervan worden uitgesteld tot alle andere werken beëindigd zijn. Dit heeft tot gevolg dat de natuurinrichting tevens moet uitgesteld worden tot na de aanleg van de Oosterweeltunnel en van de nieuwe fietsverbinding, hetgeen tijdsverlies is voor natuur- en fietsinrichting.

Bezwaarindiener dringt aan om de opbraak van een van de beide ventwegen reeds uit te voeren bij het begin van de OWV. Dit kan door ervoor te kiezen om de aanleg van het fietspad op een van de beide ventwegen te plannen. Met een slimme werkplanning van beurtelings opbreken van de oude infrastructuur (= ventweg, riolering, verlichting) en aanleggen van het fietspad, met uiteindelijke natuurinrichting van de andere ventweg, kunnen deze beide cruciale functies reeds tijdens de Oosterweelwerken gerealiseerd worden. Enkel de robuuste natuurinrichting op de middenrijbaan moet dan nog gebeuren na de Oosterweelwerken. Daarvoor moet een strakke timing opgelegd worden dat deze nieuwe eco-verbinding en natuurinrichting klaar is 1 maand na de openstelling van de Oosterweeltunnel, om het lange wachten op mitigaties een beetje te verzachten.

iii. Vochtig en natuurlijk habitat

De vergunningsaanvraag toont niet aan dat de vochtige omstandigheden van Het Rot over deze zone doorgetrokken worden om dit bijzondere habitat ook naar Sint-Annabos door te geven. De plannen geven niet aan of de straatverlichting en alle rioleringen volledig zullen worden verwijderd, hetgeen nochtans noodzakelijk is om het ecologisch functioneren te kunnen garanderen.

Bezwaarindiener ziet het goed ecologisch functioneren van de natuurinrichting van de Charles de Costerlaan enkel realiseerbaar na opbreken en afvoeren van de bestaande verharding, gevolgd door een verdere verlaging van het bodempeil. Dit laatste is enorm belangrijk om het vochtig biotoop te continueren over de Charles de Costerlaan.

De verlaagde ligging van de gewezen laan is de ideale kiembodem voor de gewenste spontane opslag van een natuurlijk gemengd loofbos zonder kunstmatige aanplantingen toe te moeten voegen. Bezwaarindiener vraagt om het inrichtings- en beplantingsplan als dusdanig aan te passen. Ook het ontwerp van het fietspad dient te worden aangepast door het iets verhoogd aan te leggen, zodat de afwatering van de rijweg kan gebeuren door het spontaan afvloeien van het regenwater naar het omliggende terrein. Deze verhoogde ligging en nieuwe aanleg van het fietspad biedt de opportuniteit om er meteen voldoende passagemogelijkheden voor amfibieën en kleine zoogdieren in te verwerken.

3.4. Opmerkingen op (bos)compensaties

- a. Door aanpassingen in de werkmethode van de OWV zal een groot deel van Sint-Annabos niet meer moeten gekapt worden (positief).
- b. De kapping van bomen of bos voor de Oosterweelwerken moet zo lang mogelijk uitgesteld worden.
- c. In totaal wordt op Linkeroever ca 35,60 ha bos gekapt (zone Scheldetunnel/Sint-Annabos). De boskapping in Sint-Annabos van het benodigde deel voor de werken van de OWV moet afhankelijk gemaakt worden van de stand van zaken van de werken van de Oosterweelverbinding. De kappingen mogen niet uitgevoerd worden als er niet met zekerheid kan gesteld worden dat de werken op korte termijn zullen uitgevoerd worden. De kapvergunning mag alleen maar verleend worden voor het deel van de werken dat het eerstkomende jaar gegarandeerd uitgevoerd zal worden. De uitvoering van de kapvergunning moet opschortend zijn aan volgende twee voorwaarden:

- i. de vergunning van de OWV moet volledig verleend en uitvoerbaar zijn
 - ii. de financiering van de OWV moet gegarandeerd zijn zodat de uitvoering ervan met zekerheid zal doorgaan.
- d. De boscompensaties die het gevolg zijn van de kappingen die voor de OWV moeten gebeuren, staan onvoldoende gedetailleerd in de vergunning vermeld. Bezwaarindiener vraagt om dit nog in detail weer te geven en vraagt:
 - i. dat de heraanplantingen zoveel als mogelijk in eigen regio gebeuren (van de 82 ha boscompensatie zou 40 ha 'buiten projectgebied' voorzien worden en 'slechts' 42 ha (daarvan is 'slechts' 25,27 ha op Linkeroever) in eigen omgeving);
 - ii. dat de heraanplantingen gebeuren in een ruimtelijke bestemming die ten minste een evenwaardige groene bestemming heeft als de plaats waar de bomen gekapt werden.
- e. In het MER is een vermindering van 39,55 ha op de lokale herbebossingsindex. Deze wordt nog versterkt door het tekort van 10 ha op de lokale herbebossingsindex voor de Infrastructuurwerken Linkeroever, waardoor 50 ha nieuw bos wordt ontlopen. Dit enorme tekort in onze zwaar gehavende regio moet bijgestuurd worden. Bezwaarindiener voegt twee voorstellenbundels bij voor meer lokale herbeplantingen te Antwerpen L.O. en Zwijndrecht.
- f. De opgegeven kappingen hebben een zeer zware impact op de biodiversiteit, het landschap, het klimaat, de leefbaarheid. Voor Linkeroever moeten daar nog eens minstens 34 ha aan ontbossingen toegevoegd worden vanwege de Infrastructuurwerken Linkeroever. Dat maakt een totaal voor Linkeroever van 70 ha; of de oppervlakte van een volwaardig stadsbos die aan de regio ontnomen wordt. Het is noodzakelijk om de impact van deze ontbossingen gezamenlijk en cumulatief te bekijken.
- g. Door het ontnemen op Linkeroever van 70 ha bos en het ontoegankelijk worden van zeker 90 ha in de werfzone verhoogt de (recreatieve) druk en de verstoring op de overgebleven natuurgebieden enorm en komt de biodiversiteit enorm in de verdrukking.
Bezwaarindiener vraagt de aanwerving van 2 voltijdse toezichters met verbaliserende bevoegdheid om deze enorm toenemende recreatiedruk op de biodiversiteit te handhaven.
- h. Bezwaarindiener vraagt om ook in aanzienlijke mate bos te compenseren door spontane opslag, waarbij enkel de bodem geschikt gemaakt wordt (iets verlaagd aanleggen) en de bebossing gebeurt door spontaan aangewaaiden zaden uit de omgeving. Deze vorm van bosontwikkeling sluit het best aan bij de bestaande spontane bossen in de omgeving.
- i. "Beschermingen van natuurgebieden" en "robuustheid van natuurgebieden" worden evenwel niet meegenomen in de mitigaties of compensaties.
- j. Andere compensaties:
 - i. Het huidige MER bekijkt en mitigeert niet alle versturende werken die in praktijk zullen uitgevoerd worden bij de werken voor de Oosterweeltunnel. Zo werden in het MER enkel de baggerwerken voor de tunnelsleuf in rekening gebracht en niet het terug afdekken van het dak van de tunnelelementen met bodemspecie. Dit zal opnieuw een belangrijke vertroebeling van de waterkolom en verstoring van

het ecosysteem teweeg brengen. In de studieopdracht aan het INBO ter voorbereiding van OWV werd een veel te klein studiegebied afgebakend waardoor meerdere (cumulatieve) effecten niet konden gedetecteerd worden. Door de getijdenwerking in de Schelde wordt de veroorzaakte bijkomende vertroebeling veel verder megedragen dan de afgebakende studiezone. Daaruit besluit bezwaarindieners dat het MER en de Passende Beoordeling voor de Oosterweelwerken in het HRG van de Schelde niet volledig is uitgevoerd en niet toereikend is.

- ii. Ook niet meegenomen zijn de versturende effecten van het terugstorten van de bovenste sliblaag uit de tunnelsleuf in de Schelde. Hierbij wordt aangegeven dat dit zal gebeuren binnen de lopende vergunning voor het terugstorten van onderhoudsbaggerspecie. Volgens Europees Milieueffect-recht is dit evenwel niet toegestaan en moet bij een wijziging van een MER-plichtige activiteit een nieuw MER opgemaakt worden. Het huidige MER is dus niet rechtsgeldig.
 - iii. Er werd ook geen rekening gehouden met de verdere opslibbing van slikken, schorren, getijdengebieden en de versteilling van de oevers door de bodembewerkingen en terugstortingen in de Schelde. Als daar wel rekening mee zou gehouden worden, dan zou men tot de vaststelling komen dat door de tunnelwerken de intergetijdengebieden afnemen in oppervlakte, duurzaamheid en functionaliteit. Dit zal zich onder meer uiten in een versterkte opslibbing van het compensatiegebied Burchtse Weel, waardoor de estuariene werking ervan zal verminderen en op korte termijn niet meer zal voldoen aan de gestelde doelen. Bezwaarindieners vraagt om de estuariene werking in Burchtse Weel verder uit te breiden tot tegen de waterkerende ringdijk om in overeenstemming te zijn met de grotere compensatieplicht waaraan voldaan moet worden.
- k. Historisch Passief
- i. Voorafgaand aan de Oosterweelwerken werden er in een vorig MER natuurcompensaties opgelegd en (ten dele) reeds uitgevoerd. Daartoe behoren de herinrichting van Middenvijver West (deel uitmakend van het Beschermd Landschap Het Rot), waar de Rotbeek werd verbreed en omgelegd en een plas werd uitgegraven om bij verstoring met de Oosterweelwerken de vogels te kunnen opvangen. Uit bevraging blijkt dat dit gebied niet functioneert voor de opgelegde functie, door een veelheid van versturende invloeden die vooral gerelateerd zijn aan onaangepast menselijk gedrag. Deze niet-functionele toestand zal zich tijdens en na de Oosterweelwerken bestendigen, zolang er niet in handhaving geïnvesteerd wordt. Bezwaarindieners vraagt om 2VTE gedurende ten minste 8 jaar te gelasten met handhaving.
 - ii. In 2011 werd de Burchtse Weel onder getijdeninvloed gebracht. Daarbij werden de aanbevelingen van de Natuurstudie in het kader van het Masterplan Antwerpen evenwel niet gevolgd. Deze spreekt van de aanleg van een 'GGG' (Gecontroleerd Gereduceerd Getijdengebied). Dat heeft men duidelijk niet nageleefd en men heeft een gewone 'aantakking' op de Schelde gemaakt. Daartoe werd er een koker gestoken tussen de Schelde en Burchtse Weel om getijden binnen te laten. Door toch slechts een simpele open aantakking te ontwikkelen met eenzelfde lage ligging van in- en uitlaat is Burchtse Weel in ijtempo gaan opslibben en moest er al enkele malen wekenlang gebaggerd worden. De laatste jaren is de opslibbing dermate hoog geworden dat er in de meeste gevallen geen overspoeling meer is van de hoogst gelegen (het merendeel van de) platen. Hieruit moeten we besluiten dat de estuariene werking van het gebied niet duurzaam gegarandeerd is, en dat er vanuit het MER voor de OWV moet opgelegd worden dat de constructie moet aangepast worden om nog aan de

compensatievoorwaarden voor de OWV te voldoen. Een aparte hoge inlaat (met weinig specie-inbreng) moet toegevoegd worden om hieraan te voldoen. De huidige aantakkingskoker kan dan behouden blijven als lage uitlaat om zoveel mogelijk ingebracht slib terug te evacueren. Bezwaarindiener vraagt om dit aan de vergunningsvoorwaarden voor de OWV als verplichting toe te voegen.

3.5. Cumulatieve effecten

- a. Op Linkeroever werden de Oosterweelwerken in meerdere stukken geknipt, maar waarvan de "samenhang" tussen al deze onderdelen onlosmakelijk en duidelijk aantoonbaar is. Toch bestaat er geen enkel beleidsdocument (MER) dat de milieueffecten van al deze verschillende werven gezamenlijk onderzocht heeft. De cumulatieve effecten zijn in regel steeds groter dan de som van de verschillende deeleffecten. De werkelijke cumulatieve effecten zijn bijgevolg nog steeds niet in kaart gebracht, laat staan gemitigeerd.
Deze systematische opsplitsing in aparte beoordelingen met aparte vergunningsaanvragen ("saucissoneren") is in de regelgeving niet toegestaan.
- b. Door het in aparte delen hakken van het Oosterweelproject, waarbij alles strikt op zichzelf bekeken wordt, zonder de wederzijdse beïnvloedingen en cumulatieve effecten in ogenschouw te nemen, stellen we vast dat de vergunningsaanvraag voor de Oosterweeltunnel (OWT) zelfs niet in Zwijndrecht in openbaar onderzoek ligt. Nochtans zijn er duidelijke en grote effecten van de OWT op het Vlietbos, dat hierbij wordt aangetast. Het Vlietbos is gedeeltelijk gelegen in Zwijndrecht en wordt ook intensief gebruikt door bewoners van Zwijndrecht.
- c. In de vergunningsaanvragen en MER's van de Infrastructuurwerken Linkeroever en de Oosterweelverbinding wordt beweerd dat beiden onafhankelijk van elkaar staande projecten zijn, waarvoor geen cumulatieve effecten moeten beoordeeld worden.
 - i. De overbrugging over de Verbindingsweg (R1) is een bewijs dat beiden één gemeenschappelijk project zijn. Deze brug dient als werfoverbrugging over de R1 tussen de Oosterweeltunnel ten oosten van de R1 en de werfzone op 't Zand ten westen van de R1. Hoewel ze pas nodig is tijdens de Oosterweelwerken, is ze reeds in de werken van de Infrastructuurwerken LO geschoven om reeds van bij de start van de Oosterweelwerken operationeel te zijn. Dit bewijst duidelijk de verwevenheid – en ook de toe te passen cumulatieve effecten die overkoepelend moeten beoordeeld worden – van dit "gezamenlijke project".
 - ii. Ook in Knoop Noord zijn er duidelijke gemeenschappelijke werken om enerzijds tijdelijk nog de Charles de Costerlaan te bedienen en nadien de Oosterweeltunnel te bedienen. Als we de vergunde en de geplande toestand van Knoop Noord bekijken, zien we duidelijke verschillen in wegeaanleg. Deze wijzigingen in Knoop Noord zijn het gevolg van de noodzakelijke aansluitingen op de Oosterweeltunnel. Dit bewijst dat de plannen en milieueffecten van Knoop Noord – mét zijn effecten op de beschermde natuurgebieden Vlietbos en Het Rot – integraal en overkoepelend in de OVA van de OWV moeten opgenomen worden.
 - iii. Er is ook uitwisseling tussen beide projecten waarbij er met PFOS vervuilde specie uit de Palingbeek / Top Hat gracht (project OWV) wordt uitgehaald en gestockeerd wordt ten zuiden van de Charles de Costerlaan/E34 (in project IWLO). Mochten dit effectief twee zuiver aparte projecten zijn, dan zou deze vervuilde specie niet uit het project OWV mogen getransporteerd worden naar een plek buiten de eigen omlijning, naar een ander gebied.
 - iv. Figuur 17-159: Werfzones binnen het projectgebied volgens het GRUP Oosterweelverbinding en het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging (deelrapport

17 p. 361) laat de afbakening van het projectgebied zien. Deze kaart laat ter hoogte van Vlietbos en Het Rot een overlapping zien met de contouren van de Infrastructuurwerken Linkeroever. Aangezien de afbakening van de Oosterweelwerfzone deze natuurgebieden omvat, dient ook de impact op deze gebieden hier vermeld en gemitigeerd te worden met inbegrip van de cumulatieve effecten.

- d. Alle (milieu)effecten dienen integraal (cumulatief) beoordeeld en gemitigeerd te worden los van deze opsplitsing. Daarbij dient ook nog rekening gehouden te worden met de bijkomende negatieve effecten van de "Leefbaarheidsprojecten".
Door de Oosterweelwerken en de Infrastructuurwerken LO maar ook de toegevoegde Leefbaarheidsprojecten elk apart te bekijken, worden de cumulatieve effecten volledig aan het zicht onttrokken. Dat men zelfs de nog in uitvoering zijnde Infrastructuurwerken Linkeroever beschouwd als "referentietoestand" is helemaal niet te aanvaarden. De milieu-effecten moeten in hun totaliteit bekeken worden.
- e. Ook in de waterhuishouding is duidelijk vast te stellen dat alle Oosterweelwerken één geheel vormen en door de kunstmatige opsplitsing in aparte delen hun overkoepelende visie missen. De waterpartijen in Het Rot en Middenvijver hebben uitwisseling met enerzijds de Palingbeek / Top Hatgracht en anderzijds met het moerasgebied in Sint-Annabos. Infrastructuurwerken Linkeroever moet cumulatief worden bekeken met de 3 polderconstructies van de OWV.
- f. Daardoor moet het MER ten minste voor de hoofdstukken over de cumulatieve effecten globaal herschreven en herbeoordeeld worden, en moet bijkomend gecompenseerd/gemitigeerd worden. Deze herwerking en oplegging van bindende voorwaarden en mitigaties moeten doorheen het volledige MER, de Passende Beoordeling en de omgevingsvergunning doorwerken.
- g. Niet meerekenen van versnippering en barrièrewerking
Versnippering omvat effecten van verlies van leefgebied, de kleine oppervlakte van de resterende fragmenten, toegenomen isolatie en toegenomen randeffecten. Hierdoor wijzigt de habitatkwaliteit van de overgebleven fragmenten. Waar actuele corridors en stapstenen, zoals waterlopen en hun oevers, ononderbroken grazige bermstroken langs wegen of op dijken, bomenrijen en houtkanten doorsneden worden, kunnen barrières ontstaan, afhankelijk van de soortengroep die er gebruik van maakt. Harde, moeilijk oversteekbare barrières leiden tot een verlies van samenhang van het leefgebied, waardoor populaties geïsoleerd raken en het areaal van hun leefgebied afneemt. Verlichting en (verkeers-)lawaai versterken de barrièrewerking. Versnipperde gebieden kennen een lagere buffercapaciteit en verhoogde randeffecten. De kleinere populatiegrootte die hiervan het gevolg is, kan de overleving van de populatie op korte of langere termijn negatief beïnvloeden. Al deze effecten zijn in deze MER en vergunningsaanvraag veel te weinig beoordeeld.

3.6. Juridisch:

- a. Opsplitsen van projecten
Bezwaarindiener kan enkel akkoord gaan met een opdeling in deelprojecten als de beoordeling in de globaliteit van het project gebeurt met inachtnaam van alle deelgrensoverschrijdende en cumulatieve effecten, en verwijst naar het Handboek Milieu-effect-rapportagerecht van Hendrik Schoukens, Nektaria Moskofidis en Jan De Mulder, Die Keure 2016 (i.v.m. de salamitechniek).

b. Stikstofverhoging

- i. Het MER maakt melding van verhoging van de stikstofdeposities in de buurt van SBZ Blokkersdijk. Voor bezwaarindiener mag er in dit Europees beschermd natuurreserveaat geen verhoging (= verslechtering) plaatsvinden. Elke bijkomende stikstofdepositie is een betekenisvolle aantasting.
- ii. Bezwaarindiener vraagt voldoende herstel- en flankerende maatregelen om de stikstofdeposities te doen dalen. Enkel op die manier kan vermeden worden dat betekenisvolle effecten optreden in Europees beschermd natuurgebied.
- iii. Hiertoe ontbreekt een definitief kader. Het is duidelijk dat de voorlopige 'PAS', de stikstofdeposities geenszins doet dalen. De aanwezige habitats bevinden zich dan ook reeds in een gedegradeerde, ongunstige staat van instandhouding. De Raad van State heeft hierover onder meer geoordeeld dat wanneer een habitatype zich in een ongunstige staat van instandhouding bevindt, dit impliceert dat elke bijkomende verslechtering op zich genomen betekenisvol is:
"De verwerende partij betwist niet dat de habitats en de soortenaantallen in de betrokken SBZ's zich grotendeels en globaal gezien niet in een goede lokale staat van instandhouding bevinden en dat in deze situatie elke ingreep die een achteruitgang van de huidige natuurtoestand betekent, op zich betekenisvol is". (RVS 20 december 2016, nr. 236.837, Orleans e.a.)
- iv. Het toepassen van artikel 6 van de Habitatrichtlijn, vertaald in artikel 36ter §4 van het Natuurdecreet (welke ook de vogelrichtlijngebieden betreft), zal dan ook nopen tot de vaststelling dat deze aanvraag in deze vorm niet kan toegestaan worden:
"§4 De overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, mag de vergunning slechts toestaan of het plan of programma slechts goedkeuren indien het plan of programma of de uitvoering van de activiteit geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken. De bevoegde overheid draagt er steeds zorg voor dat door het opleggen van voorwaarden er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan ontstaan."
- v. De enige mogelijkheid die zou resten is de afwijkingsmogelijkheid die wordt voorzien in artikel 36ter 55 van het Natuurdecreet. Het concrete project dient zelf te voorzien in voldoende flankerende- en herstellende maatregelen.

c. Bezwaarindiener wijst er op dat bij de uitvoering van de OWV op ten minste twee punten deze regelgeving niet gevolgd wordt:

- i. Een belangrijke functieaantasting in het habitat van de Schelde, vooral ten gevolge van een belangrijke vertroebeling van het water:
 - door het gebruik van de aangegeven slibterugstortplaatsen wordt schade verwacht aan het estuariene ecosysteem waardoor een te grote vertroebeling van de waterkolom verwacht wordt. De toename in sedimentconcentratie in de waterkolom zal een impact hebben op het lichtklimaat, wat op zijn beurt weer gevolgen heeft voor primaire productie en de voedselketen.
 - de gelijktijdige vertroebeling door de baggerwerken aan de tunnelsleuf (gedurende 2 à 3 jaar) en het terugstorten van de slibfractie in de nabije omgeving in de Schelde (Palingplaat), die zich onder invloed van de voortdurende getijdenwerking beiden met mekaar vermengen tot een kilometers lange vertroebelde slibwolk in de waterkolom, die de werking van het ecosysteem en de normale ecopasseerbaarheid sterk verstoort of onmogelijk maakt. De vertroebeling wordt ook niet beoordeeld op vlak van migratiebarrière voor fauna. De primaire voedselproductie zal onder invloed

van de verminderde lichtinval sterk dalen en het functioneren van het ecosysteem doen dalen.

- De Schelde is SBZ en mag geen bijkomende verstoring en vertroebeling krijgen. Deze stortingen geven meer opslibbing van de schorren in de ruime regio, versteilling van de oeverzones en snellere opslibbing in getijdengebied Burchtse Weel.
 - Bezwaarindiener stelt voor uit te wijken naar slibcellen in Noordelijk Insteekdok. Rondom Noordelijk Insteekdok is niet overal bedrijvigheid langs de kade. Op die plaatsen waar geen activiteit is, kan de onderwaterstorthoogte verhoogd worden, waardoor er ook plaats is voor bijkomende slibcellen. Daarmee worden zowel de vertroebeling in de Schelde, als de aanslibbingen en vermindering van de getijdenwerking van Burchtse Weel ondervangen.
- ii. Een belangrijke en bedreigende grondwateronttrekking in het Vogelrichtlijngebied Blokkersdijk:
- in het hoofdstuk 'Grondwater' ontbreken de nodige relevante gegevens over de 'kwantiteit' van de wateronttrekkingen door de polderconstructies, waardoor er geen correcte beoordeling van kan opgemaakt worden en daardoor ook geen voorkomingsbeleid en geen milderende maatregelen aan gekoppeld worden.
Het MER minimaliseert het effect door te stellen dat het leegtrekken van de polderconstructies slechts een éénmalige activiteit is tijdens de aanlegfase. Bezwaarindiener berekent hoeveel m³ water daardoor verloren gaan en stelt dat het onverdedigbaar is dat dit opgepompte water onbenut in de Schelde zal geloosd worden.
 - Aangezien de omliggende natuurgebieden met een steeds duidelijker wordend (grond)watertekort te kampen hebben, pleit bezwaarindiener ervoor om deze tekorten aan te vullen door het opgepompte water uit de polderconstructies terug in te brengen in de grondwatervoorraad van de 4 omliggende natuurgebieden.
 - Het MER suggereert dat het effect van de leegtrekking slechts plaatselijk is en geen effect heeft op de grondwatertafel in de omgeving.
 - In het MER ontbreken de noodzakelijke relevante cijfers in het hoofdstuk grondwater over de 'lekverliezen'. In het hoofdstuk 'Oppervlaktewater' wordt gesteld dat in totaal voor Linkeroever, Schelde en Kanaalzone 210.000 m³ per jaar aan 'lekverliezen' constant uit de polderconstructie moet weggepompt worden. Die worden wél uit de omgeving onttrokken en hebben wél invloed op de grondwaterstanden buiten de polderconstructies. Bezwaarindiener stelt dat als de aannames in het MER correct zijn, er op L.O. een gebied van 30,7 ha is zonder aanvulling van de watertafel, temidden van 4 beschermde natuurgebieden (waaronder een watervogelreservaat dat als SBZ beschermd is), en dus het duurzaam voortbestaan van de 4 beschermde natuurgebieden ernstig in gevaar wordt gebracht. Er zijn dus wel degelijk erg betekenisvolle negatieve effecten op grondwaterafhankelijke ecosystemen, met name het SBZ-V Blokkersdijk, dat daardoor in zijn voortbestaan bedreigd wordt.

3.7. Vervuiling, verstoring, handhaving

a. PFOS

- i. Bezwaarindiener stelt de correctheid van de onderzoeksgegevens – waaruit blijkt dat er op Blokkersdijk geen PFOS-vervuiling is – zeer in vraag.
- ii. Bezwaarindiener stelt dat het principe niet correct is dat de gemeenschap moet opdraaien voor het oplossen en bekostigen van deze zware milieuvervuiling en

- dat de multinational die ze veroorzaakt heeft vanuit winstbejag en door onvoldoende voorzorg, voor een groot deel vrijuit gaat.
- iii. De te verplaatsen en te stockeren vervuilde grond moet voor een beduidend groter deel op het bedrijfsterrein van het betrokken bedrijf opgeslagen worden. Opslag dicht bij het SBZ Blokkersdijk of in de Natuurgebieden (Vlietbos en Het Rot) dient uitgesloten te worden.
- b. Lichthinder
- In MER-deelrapport 15 staat onder lichthinder: *"Als lokale weg behoeft de Charles de Costerlaan op zich geen straatverlichting."* Deze aanbeveling vinden we in de vergunningsaanvraag niet meer terug en dient nog toegevoegd te worden.
- c. Versturende recreatie
- i. Bezwaarindiener ziet een onvoldoende belichting en onderschatting voor verstoring door recreatie en verwijst naar p. 396-397 van MER-deelrapport 17.
 - ii. Om een objectieve beoordeling te kunnen doen moet men hier ook opgeven hoeveel hectare toegankelijk gebied ontoegankelijk gemaakt wordt door de werken. Deze gegevens ontbreken in deze beoordeling.
 - iii. Dit geeft voor Sint-Annabos alvast een oppervlakte van +/-40 hectaren, waardoor de recreatiedruk zich op andere plaatsen versterkt. Deze verhoogde recreatiedruk komt evenwel op een kleinere uitwijkoppervlakte, want door de gelijklopende Infrastructuurwerken L.O. en Leefbaarheidsprojecten worden Het Zand, Burchtse Weel, Het Rot en Vlietbos tijdens de werken nog eens met +/- 50 ha ingekrompen, en wordt de recreatiedruk en de overschrijding van de draagkracht van de natuur daardoor nog eens verhoogd op de resterende beschikbare oppervlakte.
De inkrimping van de openbare groene ruimte met +/- 90 ha is een significant groot negatief effect (-3) voor de natuurgebieden, de biodiversiteit en de recreatie(druk), dat hier nog moet toegevoegd worden en gemitigeerd.
 - iv. De resterende delen van de natuurgebieden worden daarbij nog eens geconfronteerd met inperking van de robuustheid en dieper indringen van verstoring in het gebied, die zich niet meer als "randeffect" voordoen maar tot in de natuurkern doordringen.
 - v. Bezwaarindiener vraagt daarom de aanstelling van 2 bijkomende VTE's met verbaliserende bevoegdheid om gedurende 8 jaar – te beginnen vanaf de dag dat de Oosterweelwerken op Linkeroever starten – aan handhaving te doen.
- d. Goede werking van het gebied Het Rot/Middenvijver om verstoring te kunnen opvangen
- i. Bezwaarindiener verwijst naar p. 437-438 van het MER-deelrapport 17. De verstoring in 'Rot/Nieuwe Middenvijver' wordt in de MER-beoordeling en mitigatie steeds beoordeeld op basis van de huidige recreatieve druk en verstoringsgraad. Door de afsluiting van +/- 90 ha aan voorheen toegankelijk wandelgebied in de werfzones op Linkeroever, zal de recreatiedruk in de beperkt overgebleven andere natuurgebieden sterk stijgen. Daarmee is totaal geen rekening gehouden.
 - ii. Bezwaarindiener stelt voor om minimaal volgende voorwaarden in de vergunning te voorzien: voor de werken kunnen starten, voorzien in:
 - de aanleg van 2 hondenvijvers om de recreatieve activiteiten daar te concentreren;
 - fysieke afscheiding tussen het recreatief deel van Middenvijver en het natuurgebied, met op de grens van beide functionele eenheden elk een

- gescheiden toegang, en schrappen van de huidige gemeenschappelijke toegang ter hoogte van de tramterminus en de huidige P+R;
- duidelijke affichering van de per gebied verschillende toegangs- en gedragsregels;
 - 2 bijkomende VTE's met verbaliserende bevoegdheid om ingezet te worden te Antwerpen Linkeroever en Zwijndrecht;
 - correcte handhaving.

Bespreking:

Voorafgaandelijke opmerking

Bezwaarindiener verzoekt doorheen haar omstandig bezwaarschrift naast tal van aanpassingen aan het MER (zie ook inleiding punt 0.3) ook aanpassingen aan de omgevingsvergunningsaanvraag (OVA). Deze aanpassingen, vaak in de vorm van bijkomende maatregelen (op de bestaande milderende maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen uit het project-MER), situeren zich vaak buiten het projectgebied en overstijgen dus het voorwerp van huidige omgevingsvergunningsaanvraag. Zo wordt bv. bekritiseerd dat voor de aanmeerlocaties in de Schelde nog geen passende beoordeling werd uitgevoerd en nog geen milderende maatregelen werden vastgesteld. Dit maakt evenwel het voorwerp uit van een OVA die zal worden ingediend door de gekozen aannemer. Op het ogenblik van de opmaak van het project-MER (inclusief passende beoordeling en VEN-toets) en OVA waren de juiste locaties immers nog niet gekend. Bezwaarindiener vraagt ook de verdere uitbouw van de natuurverbinding Laarbeek-Vlietbeek. Deze verbinding maakt evenwel reeds onderdeel uit van het project Infrastructuurwerken Linkeroever en is thans reeds in uitvoering. Bezwaarindiener miskent dus de contouren van het project, alsook de verhouding/afbakening tot het project Infrastructuurwerken Linkeroever.

Het kan geenszins de bedoeling zijn dat het debat omtrent de (wettigheid) van de Infrastructuurwerken Linkeroever (of de latere leefbaarheidsprojecten, cf. bezwaarschrift 8) gevoerd wordt n.a.v. het openbaar onderzoek van het Oosterweelproject.

Daarnaast hebben de verzoeken van bezwaarindiener vaak betrekking op de opportuniteit van het Oosterweelproject (wensen/verzoeken van de bewaarindiener). Deze kunnen in het kader van huidige OVA niet beoordeeld worden aangezien zij niet tot het voorwerp van de aanvraag behoren (zie ook inleiding, punt 0.1). De vergunningverlenende overheid moet haar beoordeling van de OVA immers beperken tot het voorwerp van de aanvraag.

Daarnaast verzoekt bezwaarindiener ook om zaken die niet tot de bevoegdheid van de aanvrager of de vergunningverlenende overheid behoren: bv. dat de lage emissiezone (LEZ) wordt uitgebreid, hetgeen kennelijk het voorwerp van de OVA miskent en enkel als beleidskritiek kan worden aanzien.

Ook moet opgemerkt worden dat de verzoeken overigens niet altijd even duidelijk zijn. Zo wordt verzocht bv. dat de aanplant van struweel als hop-over moet worden "*geaccentueerd*". Nog los van de vaststelling dat ook dit verzoek opportuniteitskritiek betreft, voegt ter verantwoording daarvan louter toe dat dit vereist is "*omdat deze door de aanleg van de 'stille bermen' dreigt niet uitgevoerd te worden*". Dit verzoek is exemplarisch voor de wijze waarop bezwaarindiener haar resen aan bezwaren formuleert.

Het bezwaarschrift bevat ook tal van verzoeken en bezwaren die reeds werden beantwoord en verwerkt in het voorkeursontwerp (project-MER, deelrapport 17), bv. het gebruik van het Noordelijk Insteekdok i.p.v. het Sint-Annabos voor lagunering. Deze bezwaren kunnen dan ook

teruggebracht worden tot een algemene verwijzing naar het omgevingsvergunningsaanvraagdossier (en project-MER, passende beoordeling en VEN-toets). Ook zijn bepaalde bezwaren te vaag of weinig concreet (bv. *“de voorziene maatregelen (NTMB, bufferbekkens) moeten toegepast worden voor de Palingbeek, de Tophatgracht, de waterloop zonder naam, de ringgracht rond de tunnelmond en de waterverbinding van Het Rot – Sint Annabos”*). Het is hierbij niet duidelijk om welke voorziene maatregelen (bv. getrapt profiel, zachthellende oevers, stuwen, drempels, beplanting, ...) het gaat. Als ze voorzien zijn, worden ze ook toegepast en uitgevoerd, dat is evident. Niet alle maatregelen zijn overal uniform toe te passen en zelfs niet gewenst. Het komt niet aan de vergunningverlenende overheid toe om zich in de plaats te stellen van een bezwaarindiener en het bezwaar te concretiseren of verder in te vullen.

Tenslotte worden haar verzoeken en bezwaren ook veelvuldig herhaald, doch telkens enigszins anders geformuleerd. Zo wordt eerst een algemeen bezwaar uiteengezet en vervolgens dit bezwaar vervolgens puntsgewijs hernomen met kritiek op het MER. Deze werkwijze leidt ertoe dat het bezwaarschrift tal van herhalingen bevat.

Deze bezwaren zullen hierna thematisch worden behandeld.. Ook moet de weerlegging van dit bezwaar in samenhang gelezen worden met de weerlegging van de overige bezwaren (bv. het bezwaar veiligheid voor zachte weggebruikers wordt reeds weerlegd in de overige bezwaren).

De hiernavolgende weerlegging moet steeds samen worden gelezen met het volledige omgevingsvergunningsaanvraagdossier (en project-MER, passende beoordeling en VEN-toets). Vanuit leesbaarheid en coherentie van de bezwaarweerlegging is gekozen voor een thematische behandeling en zal niet op elk van de punten uit het bezwaarschrift afzonderlijk ingegaan worden indien het

- i. reeds duidelijk vervat zat in het omgevingsvergunningsaanvraagdossier,
- ii. buiten het voorwerp van het aanvraagdossier ligt ('bijkomende opportuniteiten) of
- iii. een herhaling van een eerder bezwaar betreft.

A. Technische bezwaren:

A.1. Betreffende de vertroebeling van de Schelde (SBZ-H)

De bezwaarindiener haalt aan dat een belangrijke functieaantasting in het habitat van de Schelde kan optreden, vooral ten gevolge van een belangrijke vertroebeling van het water. De bezwaarindiener verwijst hierbij naar het gebruik van de slibterugstortplaatsen, en de gelijktijdige vertroebeling door de baggerwerken aan de tunnelsleuf en het terugstorten van de slibfractie.

Zoals vermeld in de Toelichtingsnota Natuuraspecten (p. 58 e.v.), die bij de omgevingsvergunningaanvraag werd gevoegd, worden, om verstoring van het Scheldemilieu (zoals bv. vertroebeling) te vermijden en te minimaliseren, stort- en baggeractiviteiten tot een strikt minimum beperkt en uitgevoerd op plaatsen met de minste impact op het Scheldemilieu. Hierbij wordt, voor wat betreft de (mogelijke) definitieve stockageplaatsen, maximaal gebruik gemaakt van reeds bestaande en door de afdeling Maritieme Toegang (aMT) gefaciliteerde onderhoudsbaggerstortplaatsen (zoals Schaer Ouden Doel). Daarnaast kan bv. ook de Palingplaat, een stortzone die onafhankelijk is van de stortzones die aMT gebruikt, voorzien worden als definitieve stortplaats. Deze stortactiviteiten maken het voorwerp uit van een afzonderlijke vergunningsaanvraag, waarin eventuele cumulatieve effecten onderzocht zullen worden. Zo oordeelde ook het Team MER in het goedkeuringsverslag van het project-MER d.d. 18 december 2019, op p. 5: *“Mochten de in het MER beschreven stortactiviteiten niet binnen de*

huidige vergunning van AMT uitgevoerd kunnen worden op de aangegeven plaatsen, zullen nieuwe procedurestappen moeten gezet worden. Deze houden mogelijk een bijkomende vergunningsaanvraag met waar nodig een bijhorende Passende beoordeling in."

In het project-MER, deelrapport 17 worden onder hoofdstuk 17.9.3.1 (verontreiniging oppervlaktewater) de milieueffecten omstandig onderzocht en beoordeeld. Specifiek voor wat betreft de vertroebeling van het oppervlaktewater wordt verwezen naar p. 317 en volgende. Uit de conclusies op p. 342 en volgende blijkt: *"Gezien de hoge turbiditeit en variabiliteit in het hoogdynamische systeem van de Schelde en het gebruik van de best beschikbare techniek (conform milderende maatregel uit de plan-MER en overgenomen in het GRUP) wordt de impact van vertroebeling beperkt negatief beoordeeld voor de deelzone Scheldetunnel."* en *"Een basismonitoring van de kwaliteit van de Schelde in functie van opvolging en het verhogen van de wetenschappelijke kennis over de effecten van deze werkzaamheden wordt aanbevolen. Het betreft het opvolgen van de turbiditeit / zuurstofconcentraties. Dit kan aan de hand van het reeds bestaande meetnet in de Schelde, doch een uitbreiding gericht op de werkzaamheden kan aangewezen zijn (voor een verdere toelichting zie discipline biodiversiteit)."* Een monitoring is voorzien, zoals blijkt uit het bij de aanvraag gevoegde monitoringplan.

Bezwaarindiener beperkt zich daarnaast nog tot de stelling dat de gradiënt van het Schelde-estuarium ononderbroken moet blijven tijdens de ganse duur van de tunnelwerken. Er mogen geen barrières of vertroebeling optreden door het terugstorten van slib. In het project-MER, deelrapport 13, p. 27, wordt inderdaad erkend dat de continuïteit van de verschillende gradiënten van cruciaal belang is voor de biodiversiteit. Dat deze gradiënt zou beïnvloed worden door het terugstorten van slib, vindt evenwel geen steun in de stukken die aan het openbaar onderzoek werden onderworpen. Bezwaarindiener brengt daartoe evenmin stukken aan. Bezwaarindiener stelt later in haar bezwaarschrift nog dat de passage van zeehonden en bruinvissen ononderbroken moet blijven tijdens de ganse duur van de tunnelwerken, zonder barrières of te troebele zones. Dit is wel degelijk in de OVA voorzien. Zoals blijkt uit de Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 78, wordt bij de bouw van de tunnel in de Schelde immers gefaseerd gewerkt, waarbij steeds een maximale vrije doorgang in de Schelde wordt gegarandeerd, hetgeen niet enkel van belang is voor de scheepvaart maar *"ook voor de trekbewegingen van vissen"* (en zeehonden en bruinvissen).

Bezwaarindiener stelt dat het effect van de getijdewerking op deze vertroebeling niet wordt beschreven. In het project-MER wordt dit wel degelijk onderzocht (deelrapport 17, hoofdstuk 17.10.7 Versnippering en barrièrewerking, meer specifiek p. 416): *"De geluidsimpact en de impact door de wijziging van de waterkwaliteit (vertroebeling) tijdens de werken worden respectievelijk besproken bij de effectgroepen 'verstoring fauna' en 'verstoring biotopen via wijziging waterkwaliteit'. Hieruit blijkt dat de impact op vissen en andere aquatische organismen beperkt en lokaal is waardoor de geluidsverstoring en vertroebeling tijdens de werken niet voor een belangrijke barrière in de Schelde zullen zorgen. De stroming in de Schelde is bij de getijdebewegingen vrij sterk waardoor de invloed van de werken op de vertroebeling zich voornamelijk in de langsrichting van de Schelde zal laten voelen. Dit kan betekenen dat de mogelijke invloed in de 'far field' iets hoger ligt in de lengterichting dan de berekende typewaarden per techniek (zie discipline oppervlaktewater) maar dat er langs de overzijde (in de zone waar dan niet gewerkt wordt) er lagere waarden zullen optreden en de invloed van vertroebeling in deze zones dan ook lager ligt. Hierdoor zal het barrière-effect ten gevolge van de vertroebeling dan ook beperkter zijn. Gezien de breedte van de Schelde en de lokale impact zullen de organismen de tunnel in aanleg nog kunnen kruisen, maar is er door verstoring wellicht wel een verlaagde migratie te verwachten".*

De bezwaarindiener verwijst naar een mogelijk snellere opslibbing in het getijdengebied Burchtse Weel. De Burchtse Weel zou in de nabije toekomst haar rol van estuariene natuur niet meer kunnen vervullen door de snelle opslibbing. Meer bepaald zouden er vanuit de slibstortplaats Palingplaat ernstig systeemverstorende opslibbingen te verwachten zijn op de Scheldeslikken- en schorren stroomop- en afwaarts en in het getijdengebied Burchtse Weel. De Burchtse Weel zou ook niet voldoen als gecontroleerd gereduceerd getijdengebied (GGG). De getijdenwerking moet volgens haar in afdoende mate kunnen worden gegarandeerd voor de Burchtse Weel. Dit alles blijkt evenwel niet uit de stukken die aan het openbaar onderzoek werden onderworpen. Bezwaarindiener brengt daartoe evenmin stukken aan.

Het voorgaande moet vooreerst in haar juiste context worden geplaatst. In het Plan-MER Oosterweelverbinding 2014 (deelrapport 7 Fauna en Flora, p. 39) staat het volgende: *"In het verleden (2008) werden in het kader van het Oosterweel-dossier reeds uitgebreide milderende maatregelen genomen in de vorm van de inrichting van het gebied Middenvijver i.f.v. ondermeer water- en rietvogels en van het Burchtse Weel voor de ontwikkeling van getijdengebied (slikken en schorren)."*

Deze maatregelen voor gebiedsontwikkeling kwamen voort uit het Plan-MER Masterplan Antwerpen en de Natuurstudie uitgevoerd in het kader van het Masterplan Antwerpen. Om de eventuele tijdelijke impact ter hoogte van het natuurgebied Blokkersdijk, veroorzaakt door de bouw van de Oosterweelverbinding, op te vangen werden milderende maatregelen voorzien die een opwaardering van de natuurwaarde nastreven. Eén van deze maatregelen bestond erin een nieuwe waterplas te creëren als mogelijke uitwijkplaats voor de avifauna. De meest geschikte locatie hiervoor was het gebied Rot/Middenvijver. Een tweede aanbeveling uit het rapport was om een bijkomend gebied voor de ontwikkeling van slikken en schorren te voorzien. Hiervoor werd geopteerd om het gebied Burchtse Weel om te vormen tot een gecombineerd gereduceerd getijdengebied (GGG) en gecontroleerd overstromingsgebied (GOG). Deze maatregel werd specifiek uitgevoerd als milderende maatregel voor de relatief kleine oppervlakte slik- en schorgebied die tijdelijk, tijdens de aanlegfase, zal verstoord worden ter hoogte van de tunneltoegangen. Deze milderende maatregelen zijn reeds gerealiseerd en kunnen ook ingebracht worden indien voor een ander tracé met een gelijkaardige tunnelaanleg wordt gekozen, gezien in alle gevallen de netto oppervlaktewinst groter is dan het tijdelijk verlies.

In het Plan-MER Masterplan Antwerpen 2005 (deelrapport fauna en flora, p. 55) staat het volgende: *"Mitigatie ruimtebeslag in groengebied: Inrichting van Burchtse weel als natuurgebied mildert het ruimtebeslag ter hoogte van het groengebied Noordkasteel. In de ecologische ruimtetabel in de natuurstudie opgesteld in het kader van de passende beoordeling wordt deze nieuwe groene ruimte mee opgenomen".*

Op p. 93 (bevestigd op p. 110-111) werden volgende milderende maatregelen tegen het tijdelijk ruimtebeslag in beschermde gebieden en gebieden met natuurlijke potenties geformuleerd: *"Inrichting van Burchtse Weel als getijdebeïnvloed natuurgebied. Ook de inrichting van Middenvijver als tijdelijke natuur kan bijdragen tot milderende effecten van tijdelijke verstoring."*

Uit voorgaande kadering volgt dat ten gevolge van de verwachte (tijdelijke) inname van estuarien habitat die reeds voorzien was in het kader van het initiële Oosterweelproject (met Lange Wapper), een mitigatie van de effecten noodzakelijk bleek. Deze mitigatie werd reeds uitgevoerd door de inrichting van de Burchtse Weel (en Middenvijver). Het gebied Burchtse Weel werd reeds omgevormd tot een GGG en gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) met ca 16,24 ha estuarien habitat ter mitigatie van de tijdelijke inname van estuarien habitat voor de aanleg van de Scheldetunnel (slikken en schorren) (project-MER, deelrapport 13, p. 71).

De inrichting van de Burchtse Weel werd voltooid in 2013 en het gebied is sindsdien in natuurlijke ontwikkeling. Het beheer ter hoogte van de Burchtse Weel werd recentelijk aangepast om de in- en uitstroming te verbeteren en aanslibbing te beperken. Uit de vastgestelde aantallen en soortendiversiteit aan watervogels in het gebied blijkt dat het gebied actueel zijn functie als rust- en foerageergebied kan invullen.

In de Passende beoordeling, p. 74 staat hierover het volgende: *“De inrichting van de Burchtse Weel werd reeds voltooid in 2013 en het gebied is sindsdien in natuurlijke ontwikkeling. Het beheer van het gebied wordt afgestemd op het behoud van de nodige dynamiek en bijgevolg het behoud van de slikken en schorren. Recent werd hiervoor onderhoudswerken uitgevoerd ter hoogte van de verbindingssluizen met de Schelde. Actueel kan gesteld worden dat het gebied zeker zijn functie uitoefent. De aanwezige watervogels zijn zowel in aantal als soortensamenstelling van dezelfde aard als langs de Schelde. Het gebied heeft een voldoende oppervlakte – ruimer dan de vooropgestelde oppervlakte - en zal ook zeker tijdens de geplande werken zijn functie kunnen uitoefenen, maar vereist wel opvolging/ beheer (bvb. ruiming t.h.v sluis) zodat de goede werking die er nu is gegarandeerd blijft. De goede werking van het gebied bij aanvang (en gedurende de volledige looptijd) van de werken is noodzakelijk”.*

In het deelrapport 13 Biodiversiteit van de project-MER, p. 52 staat het volgende: *“De Burchtse Weel is bijgevolg erg waardevol voor avifauna. Er wordt verwacht dat het gebied een hogere waarde heeft voor (broed)vogels dan de desbetreffende zones slik/schor langs de Schelde die waarvoor het gebied ingericht werd i.r.t. het verlies tijdens de werken. Dit omwille van de samenhang en rust van het gebied en de hogere samenhang van diverse (eveneens ook niet-estuariene) biotopen”.*

Ook de komende jaren en tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding (in het bijzonder aan de Scheldetunnel) zal Burchtse Weel zijn functie als rust- en foerageergebied kunnen invullen. Er kan alvast gegarandeerd worden dat het gebied zijn functie kan uitoefenen tijdens de werken, nu er voldoende oppervlakte en habitatkwaliteit aanwezig is in het gebied om de verstoring/tijdelijke inname te milderen. In het (goedgekeurde) project-MER is op p. 376 overigens het volgende te lezen: *“Vanuit de discipline oppervlaktewater wordt niet verwacht dat de geplande werken een versnelde aanslibbing zullen veroorzaken op slikken en schorren. Het risico tot versnelde aanslibbing ter hoogte van Burchtse Weel wordt dan ook als laag beoordeeld.”*

De monitoring van het functioneren van de Burchtse Weel werd overigens opgelegd in het project-MER als milderende maatregel (deelrapport 17, p. 581) en is verwerkt in het monitoringplan dat bij de aanvraag werd gevoegd.

Tot slot stelt de bezwaarindiener voor om uit te wijken naar slibcellen in het Noordelijk Insteekdok. Om de stortactiviteiten in de Schelde tot een strikt minimum te beperken (300.000 m³ zand en 70.000 m³ klei in de strekdam) wordt het merendeel van de baggerspecie (2,3 mio m³) tijdelijk geborgen in het Noordelijk Insteekdok. Het aanwenden van het Noordelijk Insteekdok in plaats van het Sint-Annabos als tijdelijke stockagezone, is een milderende maatregel die ten opzichte van het basisontwerp in de voorkeursontwerp werd verwerkt. Het verzoek van bezwaarindiener om als mitigerende maatregel op te leggen dat de slibfractie van de tunnelsleuf ook in het Noordelijk Insteekdok in afzonderlijke onderwatercellen zal worden geborgen, moet dan ook verworpen worden. Het Noordelijk Insteekdok beschikt overigens niet over de vereiste capaciteit om alle specie te bergen, gelet op het feit dat 9m waterkolom moet behouden worden boven geborgen specie. Dit is te lezen in het project-MER op p. 499: *“Bij stockage van baggerspecie in het Noordelijk Insteekdok wordt de opvulling van het dok beperkt tot max. -5,5m TAW, zodat erboven een waterdiepte van min. 9m overblijft. Zodoende blijven de bedrijven rond het dok (Gyproc,...) permanent bereikbaar voor hun schepen en kan het effect inzake gebruikswaarde als niet significant (0) beoordeeld worden.”*

Wat betreft de cumulatieve effecten van het gelijktijdig baggeren voor de tunnelgeul en het terugstorten van slib moet worden opgemerkt dat dit het voorwerp vormt van de nog in te dienen vergunningsaanvraag door aMT.

Wat betreft de reguliere onderhoudsbaggerwerken moet opgemerkt worden dat de stortingen zullen worden afgestemd op de door aMT uitgevoerde reguliere onderhoudsbaggerwerken (project-MER, deelrapport 17, p. 331).

Wat betreft het cumulatieve effect met de mogelijke aanleg van het 2e getijdedok (ECA) wordt in het project-MER, deelrapport 17, op p. 343 gesteld dat de tijdelijke werken voor het Oosterweelproject geen effecten teweegbrengen die een blijvende achteruitgang veroorzaken, zodat er in redelijkheid van uitgegaan werd dat het Oosterweelproject niet voor een versterking van de mogelijke impact zal zorgen. Er moet echter vermeden worden, en dit wordt met zoveel woorden erkend in het project-MER, dat slibstoringen van beide projecten gelijktijdig plaatsvinden. Overleg tussen o.a. Lantis, aMT en het Havenbedrijf Antwerpen moet hiervoor zorgen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.1).

A.2. Betreffende de evaluatie van de effecten van wateronttrekking (op beschermde natuurgebieden) en verdroging meer algemeen

Bezwaarindiener meent dat de negatieve effecten van de (grond-)wateronttrekkingen en waterverstoringen door de Oosterweelwerken met negatieve gevolgen voor de SBZ-V Blokkersdijk onvoldoende werden onderzocht en uitgewerkt. Het zou tevens ontbreken aan preventieve of milderende maatregelen, niettegenstaande de restverliezen gecumuleerd worden met andere ingrepen en fenomenen, zoals bv. klimaatverandering. Derhalve zou deze SBZ-V in zijn voortbestaan bedreigd worden, zowel tijdens en na de werken. Meer algemeen zouden de verdroging en het watertekort te weinig zijn onderzocht. Met het water dat uit de polderconstructies wordt getrokken moet aan retourbemaling worden gedaan, zodat het water terug kan infiltreren in de natuurgebieden. Ook de lekverliezen zouden niet afdoende aan bod zijn gekomen. Een en ander zou in strijd met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en artikel 36 van het Decreet Natuurbehoud, gelet op de beschermde status van Blokkersdijk als SBZ-V. Bezwaarindiener betoogt dat er eerst preventieve maatregelen (zoals bv. damwanden 100% afsluitend maken door cement/bentonietwand dikker uit te voeren) moeten getroffen worden, bindend op te leggen in de vergunning. Voor de restverliezen en cumulatieve effecten die hierna nog zouden optreden, meent bezwaarindiener dat bijkomende compensaties/mitigaties cruciaal zijn: opvangen van al het water in de polderconstructies en infiltratie van dat water, zo nodig na zuivering, in de omliggende natuurgebieden.

In de mate bezwaarindiener aanvoert dat het aspect verdroging en watertekort niet (afdoende) werd onderzocht, wordt hierbij niet enkel voorbij gegaan aan het onderzoek van het project-MER (deelrapport 13, p. 105-109), maar evenzeer aan de Vergunningstechnische Nota Water. In deze Vergunningstechnische nota Water die bij de aanvraag werd gevoegd, worden alle aspecten water in het kader van deze omgevingsvergunningsaanvraag gebundeld zodat men zich makkelijk een integraal beeld kan vormen van de waterhuishouding die gepaard gaat met dit project. Deze nota maakt deel uit van de OVA en kon dus geconsulteerd worden n.a.v. het openbaar onderzoek.

Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) besloot in haar advies d.d. 16 juli 2020 dat uit het grondwatermodel blijkt dat er geen relevante verdrogingseffecten zullen ontstaan. In dezelfde

zin leverde de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) voorwaardelijke gunstige adviezen af d.d. 15 juli 2020 (watertoets) en d.d. 15 juli 2020 (grondwater). Het is tegen deze context dat de losse en herhaalde bezwaren van bezwaarindiener hierna zullen worden weerlegd.

Impact op Blokkersdijk

Volgens de bezwaarindiener wordt Blokkersdijk in zijn voortbestaan bedreigd. Dit blijkt nochtans niet uit deelrapport 17 van het (goedgekeurde) project-MER. Op p. 283 wordt immers gesteld dat het kwelwater van onder meer Blokkersdijk voornamelijk afkomstig is van zones buiten het projectgebied, ten westen van Blokkersdijk. Er wordt bijgevolg geen impact verwacht van het project op de kwelgebieden in de omgeving, er worden geen kwelzones beïnvloed. Het effect wordt niet significant (0) beoordeeld voor al de deelzones.

In het project-MER, deelrapport 12, wordt op p. 106 daarbij het volgende geconcludeerd:

“Gezien het kwelwater van onder meer Blokkersdijk voornamelijk afkomstig is van zones buiten het projectgebied, ten westen van Blokkersdijk, is het niet relevant hoe de inrichting (welke variant) er op Linkeroever uitgewerkt wordt. Op dit vlak is het verschil ten aanzien van het basisalternatief nihil en wordt het effect voor al de varianten (voor al de deelzones) niet significant (0) beoordeeld.” (eigen onderlijning)

De impact van de wijziging van de grondwaterstand in functie van het huidig en toekomstig bodemgebruik wordt eveneens besproken in het project-MER, discipline Biodiversiteit (deelrapport 13) – paragraaf vernatting/ verdroging, p. 406 en volgende. Op p. 409 van het project-MER wordt gesteld dat ter hoogte van Blokkersdijk de verandering van de freatische grondwaterstand minder dan 5 cm is waardoor er geen impact plaatsvindt op Blokkersdijk. Op diezelfde pagina valt te lezen dat het effect ter hoogte van Linkeroever als beperkt negatief (-1) wordt beoordeeld. De wijzigingen zijn beperkt ter hoogte van Blokkersdijk en de nodige maatregelen zijn in het project opgenomen om een voldoende natte uitgangssituatie te creëren ten oosten van de tunnelmond om hier een broekbos te kunnen ontwikkelen, wat een ecologische meerwaarde dient te creëren in deze zone.

De bezwaarindiener stelt dat de kwetsbaarheid van de natuurgebieden op Linkeroever te weinig worden onderzocht en belicht, dat er geen worst-case scenario zou bekeken zijn. De effecten van vernatting/verdroging, zowel tijdens de aanleg- als exploitatiefase, worden nochtans besproken onder hoofdstuk 17.10.5 van deelrapport 17 van het (goedgekeurde) project-MER. In verband met de peilmetingen op het terrein wordt verwezen naar het monitoringplan dat bij de aanvraag werd gevoegd. Onder hoofdstuk 3 (monitoring MER – Bodem en Grondwater) van dit monitoringplan wordt verwezen naar de milderende maatregel inzake monitoring uit het project-MER, discipline Biodiversiteit hoofdstuk 17.10.9.3: *“De grondwaterstanden worden voor, tijdens en na de werken gemonitord ter hoogte van de SBZ-V Blokkersdijk. Op deze manier kunnen de theoretische aannames op terrein worden geverifieerd en waar nodig kan bijsturing voorzien worden. Aandacht gaat uit naar de zone tussen de plas en de geplande polderconstructie ter hoogte van de toerit naar de Scheldetunnel.”*

De stelling dat de Blokkersdijk door de verdroging in zijn voortbestaan zou worden bedreigd, vindt dan ook geen steun in de stukken van de OVA en is onjuist.

De bezwaarindiener vraagt het opleggen van randvoorwaarden in de vergunning om schade te voorkomen en het compenseren van eventuele impact. Opgemerkt moet worden dat, zoals ook vermeld in het voorwaardelijk gunstige advies van het Agentschap Natuur en Bos, alle project-geïntegreerde maatregelen, het monitoringsplan, de maatregelen uit de toelichtingsnota Natuuraspecten, de milderende maatregelen (en aanbevelingen) worden gevolgd en ook zullen doorvertaald moeten worden naar de navolgende bestekken voor de aannemers en onderaannemers. Aangezien het aanvraagdossier deel uitmaakt van de

vergunning, zijn de maatregelen gericht op het voorkomen van schade of het compenseren van impact reeds deel van de vergunning. Uit de Toelichtingsnota Natuuraspecten, toegevoegd aan de omgevingsvergunningaanvraag, blijkt bijvoorbeeld uit p. 50 en volgende dat het teveel aan water in het Broekbos zal overvloeien naar de Middenvijver, die op zijn beurt uitwatert via de Rotbeek/Donckersbeek, via de nieuw aan te leggen koppeling met de Tophatgracht richting de Palingbeek en zo uiteindelijk in de Schelde. Op die manier wordt al het beschikbaar water maximaal benut om verdere verdroging van deze gebieden tegen te gaan.

Om de terugslag van overstortwater vanuit de Tophatgracht naar de Middenvijver te vermijden, wordt daarnaast ten zuiden van de kruising met de Charles de Costerlaan een drempel aangelegd. Deze drempel heeft een tweeledige functie. Vooreerst moet deze het water afkomstig uit de Middenvijver opstuwen alvorens het langs de verlegde Tophatgracht zal worden afgevoerd naar de waterloop Palingbeek. Daarnaast zal deze een barrière vormen tussen het relatief zuiver water van de Middenvijver en het minder zuiver water van de Tophatgracht. Deze maatregel komt vanzelfsprekend het gebied Middenvijver ten goede, en biedt op die manier evenzeer een oplossing op het verdrogingsprobleem van Middenvijver. Deze ingreep vormt, zo blijkt uit de Toelichtingsnota Natuuraspecten (p. 56), geen belangrijke wijziging van de waterhuishouding in de negatieve zin, maar enkel in de positieve zin.

Polderconstructies

In functie van de verdiepte aanleg van de wegenis en tunnels worden op verschillende plaatsen polderconstructies gebouwd. Meer bepaald worden voor de Oosterweelwerken 3 fysiek gescheiden polders voorzien. Een eerste polder bevindt zich op Linkeroever aan de tunnelmond van de Scheldetunnel. Een tweede polder is gesitueerd op Rechteroever en betreft een overkoepelende polder die zich uitstrekt van cut&cover Rechteroever, over Oosterweelknoop en Kanaalzone tot R1 Schijnpootweg en de R1 ten noorden van de Groenendaallaan. De derde polder is gesitueerd ten zuiden van de Schijnpootweg aan de R1-Oost. Ten zuiden van deze derde polderconstructie zal ter hoogte van Hof ter Lo een drainage aanwezig zijn, om zodoende voldoende drooglegging te garanderen aan een verdiept gelegen rijstrook. Om dezelfde reden wordt ook ter hoogte van de Groenendaallaan een drainage voorzien (Vergunningstechnische Nota Water, p. 8).

Het grondwaterpeil binnen deze constructies wordt permanent verlaagd. De polderconstructies worden aangelegd met wanden (betonnen diepwanden, cementbentonietwanden, damwanden of combiwanden, of een combinatie van de voorgaande) die zorgen voor een grondkering en een waterdichting, zodat wegen onder het maaiveld- en grondwaterniveau aangelegd kunnen worden en droog gehouden worden. Binnen de polderconstructies zelf wordt het grondwaterpeil op peil gehouden tot onder het aanzetpeil van de fundering van de verharding. De wanden worden tot in de Boomse klei aangebracht. Deze klei zorgt voor de waterdichte afsluiting onderaan. De wanden en bodem van de polders zijn niet 100% waterdicht. Door het drukverschil aan weerszijden van de wanden en de bodem kan er in beperkte mate grondwater binnensijpelen ('lekwater'). Ook de neerslag kan er voor zorgen dat het grondwater binnen de polder aangevuld wordt. Om te voorkomen dat het grondwaterpeil binnen de polder stijgt, wordt elke polderconstructie van de nodige drainage voorzien (advies VMM Watertoets dd. 16 juli 2020, p. 2).

Doordat praktijkgegevens beperkt beschikbaar zijn en omdat uit de praktijkgegevens niet duidelijk blijkt van welk type lekstroom het gemeten debiet afkomstig is, wordt het maximale lekdebiet door de voegen van de diepwand vastgesteld op basis van realistische functionele eisen die aan de uitvoering kunnen gesteld worden. Uitgaande van de functionele eis dat er geen uitstromend water langs de wand mag lopen, geldt een eis van maximaal 10 liter per uur per voeg. Bij grotere lekkages zal nabehandeling door de aannemer vereist zijn. Middels

doorvertaling naar het bestek van de aannemer wordt bij de uitvoering van de vergunning gegarandeerd dat de integriteit van de voegen wordt gecontroleerd door middel van ultrasone metingen of dat voegen direct preventief geïnjecteerd worden. Waar nodig zullen de watervoerende scheuren door de aannemer met een gepaste herstelmethode nabehandeld worden. Doorrekening van de gehanteerde eis leidt daarom tot een worst case lekdebiet, waarin alle voegen net voldoen aan de eisen (Vergunningstechnische Nota Water, p. 11).

Tijdens de aanlegfase van de Oosterweelverbinding worden er polderconstructies en bouwputten aangelegd waar tijdelijke bemalingen noodzakelijk zijn. Er zijn verschillende mogelijkheden om deze te realiseren, waarbij, zoals vermeld in het project-MER, deelrapport 17 op p. 286, de aannemer een werkplan moet uitwerken om eventuele impact op de omgeving te beperken. In dat verband wordt in het project-MER inderdaad een volume van ca. 500.000-1.250.000 m³ water per polderconstructie (voor wat betreft de polderconstructies ter hoogte van o.a. Linkeroever) vermeld. Dit betreft een inschatting van het volume grondwater die tijdens het éénmalig droogtrekken van de polderconstructie geloosd moeten worden. De voorliggende aanvraag betreft evenwel de permanente ingedeelde inrichtingen en activiteiten. Voor de ingedeelde inrichtingen en activiteiten tijdens de aanlegfase zullen later desgevallend door de aangestelde aannemers vergunningsaanvragen worden ingediend indien dit noodzakelijk blijkt. Wat niet wegneemt dat ook hier bijzondere aandacht zal moeten worden gegeven aan de grondwaterbemalingen en het zoveel mogelijk beperken van de debieten en de invloeden. Hierbij zal ook aandacht besteed worden aan de kwaliteit van het opgepompte grondwater en de vereiste kwaliteit voor retour.

Bezwaarindiener meent verder dat er geen gegevens beschikbaar zouden zijn van de wateronttrekkingen voor de polderconstructies. Dit klopt evenwel niet, hiervoor kan verwezen worden naar het project-MER, deelrapport 17, hoofdstuk 17.8 'Effectbeoordeling discipline grondwater', waar op p. 222 en volgende de uitgangspunten van het grondwatermodel beschreven zijn. De effecten ervan vormen dus onderdeel van de globale beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag.

In deelrapport 17 van het ontwerp-MER, hoofdstuk 17.8.1.3 exploitatiefase (subhoofdstuk van hoofdstuk 17.8.1 effecten op grondwaterkwantiteit) is toegelicht dat het grondwatermodel wel degelijk rekening houdt met het lekwater van de verschillende polderconstructies: *"Om de effecten op de grondwaterstand in beeld te brengen is het grondwatermodel gebruikt. Om de in het vorige hoofdstuk berekende worst-case lekdebieten exact te simuleren zijn deze debieten hard opgelegd aan de polders, door middel van het toevoegen van 'onttrekkingen' aan de polders. Hierdoor is weliswaar het peil binnen de polders niet goed berekend, maar is exact het berekende lekdebiet gesimuleerd en kunnen daarvan de effecten buiten de polders geëvalueerd worden"*.

De onttrekkingen door de polderconstructies (lekdebieten) zijn anderzijds gekwantificeerd in de 'Vergunningstechnische Nota Water', Tabel 2. Het totale onttrokken water in de polderconstructie op Linkeroever (ST_LO1 en ST_LO2) bedraagt $5,9 + 14,0 = 19,9 \text{ m}^3/\text{dag}$.

Retourbemaling

De bezwaarindiener stelt dat waterinjectie kan gebeuren in kwetsbare natuurgebieden. Voor wat betreft het retouren van het lekdebiet werd in de 'Vergunningstechnische Nota Water' op p. 45 en 46 een motivatie gegeven waarom dit niet mogelijk is. In het geval van de polderconstructies zijn omgevingseffecten van de lekdebieten langs de kilometerlange wanden van de polderconstructies zeer klein omdat het effect over een zeer groot gebied wordt verspreid. Het effect is overwegend minder dan 5 centimeter verlaging en aldus niet significant. Retourbemaling gericht op het mitigeren van de beperkte effecten zou via kilometers lange ringleidingen om de polderconstructies gerealiseerd moeten worden. Infiltratie wordt bemoeilijkt door relatief hoge waterstanden en beperkte infiltratieoppervlakte. In het

monitoringsprogramma zullen de debieten en de kwaliteiten van onder andere het lekwater opgevolgd worden. Op basis van deze resultaten kan verder besloten worden of het lekwater alsnog verder nuttig kan aangewend worden. Het effectief uitwerken hiervan kan een onderdeel uitmaken van de leefbaarheidsprojecten, die verder geen deel uitmaken van deze vergunningsaanvraag. In het project is voorzien dat de verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project zodanig worden uitgevoerd dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik.

Opgemerkt wordt dat de bemalingsactiviteiten, nodig tijdens de aanlegfase, geen deel uitmaken van de voorliggende aanvraag. Hiervoor zullen later desgevallend door de aangestelde aannemers vergunningsaanvragen worden ingediend indien dit noodzakelijk blijkt. Wat niet wegneemt dat ook hier bijzondere aandacht zal moeten worden gegeven aan de grondwaterbemalingen en het zoveel mogelijk beperken van de debieten en de invloeden. Er kan in die zin verwezen worden naar de sectorale voorwaarden voor bemalingen, die in artikel 5.53.6.1.1, §2 vermelden dat het grondwater dat onttrokken wordt, in zoverre dit met toepassing van beste beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond moet worden ingebracht.

Verharding/ontharding

Verharding vormt op zichzelf geen milieueffect, maar heeft uiteraard wel mogelijk een invloed op andere disciplines zoals waterhuishouding, ruimtebeslag, bodem en dergelijke. De effecten van de verharding werden daarom ook per discipline onderzocht in het project-MER. Er is in de vigerende wetgeving evenwel geen verplichting tot de opmaak van een verhardings-/onthardingsbalans.

Uit het goedgekeurde project-MER (deelrapport 17, p. 268) blijkt dat de verharde oppervlakte van de snelwegen in de huidige situatie wordt ingeschat op ongeveer 35ha. Na uitvoering van de werken zou dit totaal op 47ha komen, maar daarvan is 13ha opgenomen als overkapping van de snelwegen. Het project-MER stelt bovendien dat de overkappingen niet als verhard mogen worden beschouwd aangezien zij de potenties bieden om een groene invulling te krijgen. Op de overkappingen zal inderdaad een grondpakket worden aangebracht om de landschappelijke visie te kunnen realiseren. Globaal gezien zal daardoor de totale oppervlakte aan verharding van de snelwegen reeds verkleinen.

Ook het verzoek om de oppervlakte aan toegenomen verharding binnen een straal van +/- 5km te ontharden, vindt geen steun in de regelgeving ter zake, doch betreft loutere opportuniteitskritiek en is om die reden onontvankelijk.

Cumulatieve effecten

De cumulatieve effecten met de polderconstructie knoop noord zijn wel degelijk onderzocht (cf. passende beoordeling: de 4 polders zijn samen beoordeeld (polder 4 is daarbij de polderconstructie van de Infrastructuurwerken Linkeroever).

In de grondwatermodelleringen, waarvan de figuren zijn opgenomen in het project-MER deelrapport 17, werden zowel de effecten van de verlegging van de Scheldedijk als de effecten van de polderconstructies doorgerekend. Daarbij werden op Linkeroever zowel de polderconstructies ter plaatse van de aanloop naar de Scheldetunnel (aangevraagde polderconstructies in voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag) als de polderconstructie uit het project Infrastructuurwerken Linkeroever (aangevraagd in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken Linkeroever) samen opgenomen in het model. Bij die modellering werden tevens de lekdebieten van de verschillende polderconstructies mee in rekening gebracht.

De figuren opgenomen in het project-MER, deelrapport 17 geven bijgevolg de cumulatieve effecten van de polderconstructies van voorliggende aanvraag én van de Infrastructuurwerken Linkeroever m.i.v. alle lekdebieten weer.

De effecten van de barrièrewerking én het lekdebiet van de polderconstructies werden doorgerekend in samenhang met de veranderingen aan maaiveld van de Scheldeoever.

De verandering van de stijghoogte in het watervoerend pakket en de verandering van de freatische grondwaterstand werden in beeld gebracht in de omgeving van de werken, resp. in de figuren 17-96 (deelrapport 17, p. 234) en 17-97 (deelrapport 17, p. 235).

De lekdebieten in de polderconstructies van deze omgevingsvergunningsaanvraag werden opgenomen in de tabel van het project-MER (deelrapport 17, p. 262.) Ze zijn zeer beperkt met een totaal maximaal (worst-case) lekdebiet van 20m³/dag in exploitatiefase en 46m³/dag in aanlegfase. Ook de lekdebieten in de polderconstructie van Infrastructuurwerken Linkeroever zijn zeer beperkt, gezien de beperkte bemalingsdiepte die ingesteld moet worden vanwege de geringe aanlegdiepte van de weginfrastructuur. De waarde van deze lekdebieten werd niet opgenomen in deze omgevingsvergunningsaanvraag, gezien de polderconstructie van Infrastructuurwerken Linkeroever reeds vergund is.

Er werden in het MER geen aparte figuren voor enkel de lekdebieten van de polderconstructies opgenomen, daar de verlaging (effecten van hooguit enkele centimeters) verwaarloosbaar is t.o.v. de opstuwende werking door de barrièrewerking. De verlaging zit dus al impliciet in berekeningen en in de figuren verwerkt.

De barrièrewerking van de polderconstructie zorgt ervoor dat de kwelstroom vanuit het Sint-Annabos naar de Palingbeek wordt geblokkeerd. Daardoor stijgt het grondwaterpeil in het gebied ten oosten van de polderconstructies, effecten tot 70 centimeter. Die stuwing zal vernatting veroorzaken, waardoor het Broekbos kan gecreëerd worden.

Aan de westzijde van de Palingbeek zijn geen effecten merkbaar omdat de geohydrologische randvoorwaarden daar worden opgelegd door de Palingbeek en Blokkersdijk en het gebied daartussenin, en deze randvoorwaarden ongewijzigd blijven. Dit is zichtbaar in de figuren 17-96 (deelrapport 17, p. 234) en 17-97 (deelrapport 17, p. 235). De impact op Blokkersdijk is toegelicht in de passende beoordeling in deelrapport 17 (bijlage 5 van het MER onder 3.1.5 Vernatting/verdroging), en dit o.a. op basis van de figuur 3-16 op p. 106 (identiek aan figuur 17-97) uit de grondwatermodellering.

Dezelfde figuren tonen ook aan dat de polderconstructies die worden aangevraagd in voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag voor de toegang naar de Scheldetunnel, geen bijkomende impact hebben op de waterstanden in het Vlietbos.

Verder onderzoek en monitoring

De bezwaarindiener stelt voor de (alarm)peilen voor de grondwaterstanden in de diverse natuurgebieden te publiceren. Hiervoor kan opnieuw verwezen worden naar het monitoringplan. In functie van de monitoring van zowel de grondwaterkwaliteit alsook de grondwaterkwantiteit zal het bestaande netwerk van peilbuizen maximaal in stand worden gehouden en/of ter hoogte van de gevoelige gebieden worden versterkt. Onder de gevoelige gebieden vallen zowel de gebieden waar de natuurwaarden dienen gewaarborgd te worden, alsook de gebieden waar gekende verontreinigingen aanwezig zijn en waar dient te worden nagegaan dat de aanwezige (rest)verontreinigingen zich als gevolg van de bouwwerken alsook

de exploitatie niet verder verspreiden. Wat betreft de gebieden waar de natuurwaarden dienen gewaarborgd te blijven zijn dit:

- het moeras rondom de Sint-Jan-de-Doperkerk;
- de Noordkasteelvijvers en de aanpalende moeraszone;
- het SBZ-gebied Blokkersdijk, met specifiek aandacht voor de zone tussen de plas en de geplande polderconstructie ter hoogte van de toerit naar de Scheldetunnel.

De monitoring van de grondwaterkwantiteit alsook de grondwaterkwaliteit zal zowel voorafgaand, als tijdens de bouwfase, als tijdens de exploitatiefase plaatsvinden. Aanvullend op de reeds uitgevoerde grondwateronderzoeken (toegevoegd als bijlagen aan de 'Vergunningstechnische Nota Water'), dewelke tevens als nulmetingen kunnen fungeren, zal de komende periode tot aan de start van de werken gebruikt worden om zowel het volledige projectgebied alsook de gevoelige gebieden nauwgezet op te volgen. Er wordt een frequente rapportage voorzien, met een minimale frequentie van 1 maal per jaar. Indien er significante impact of wijzigingen optreden ten opzichte van de referentiesituatie, dan zal dit vermeld worden in de rapportage, evenals welke maatregelen zijn getroffen, welke nog moeten genomen worden (evenals de termijn waarbinnen deze genomen worden) en wat de effectiviteit van de getroffen maatregelen is. Deze monitoring wordt als voorwaarde verankerd in de vergunning. Er is evenwel niet voorzien om deze resultaten ter beschikking te stellen van derden. Van een verplichting tot rapportage aan Natuurpunt Waasland, kan dus geen sprake zijn.

Betreffende het vermeend ontbreken van meetreeksen van peilbuizen moet opgemerkt worden dat er inderdaad geen grafieken of tabellen werden ingevoegd, doch er werd rekening gehouden met peilbuisgegevens voor de opbouw van het model. Dit blijkt uit het project-MER, deelrapport 12, p. 36: *"De grondwaterstanden zijn zowel in de freatische als de gespannen aquifer gemeten. Over de periode van 22 mei 2002 tot 4 februari 2005 varieerde het gemiddeld waterpeil in de freatische aquifer van +1,85 m TAW (nabij de Tophatgracht en de Schelde) tot +6,73 m TAW (omgeving Burchtse Weel). In diezelfde periode varieerde het gemiddeld waterpeil in de gespannen aquifer van +1,9 m TAW (tussen Blokkersdijk en de Schelde) tot +5,48 m TAW (Blancefloerlaan - Laarbeek). Ter hoogte van de toekomstige toerit van de Scheldetunnel staat het grondwater gemiddeld op +4,5 m TAW. Er zijn geen recentere peilbuisgegevens beschikbaar in de omgeving van het projectgebied. Wel werden recent door BAM enkele nieuwe peilmetingen uitgevoerd (peilmetingen in februari 2016 in bestaande en nieuw geplaatste peilbuizen). Uit hun onderzoek blijkt dat de eerdere metingen grotendeels overeenkomen met de recente metingen. Op basis van deze controlemetingen wordt geoordeeld dat de eerder gehanteerde maatgevende grondwaterstanden in het model en bij ontwerp van de infrastructuur voldoen."* (eigen onderlijning)

Infiltratie van hemelwater

Bezwaarindiener verzoekt om de infiltratie van het hemelwater te maximaliseren door de regenwaterafvoerriolen op de Charles de Costerlaan te verwijderen, alsook de afwatering van het wandel- en fietspad met dienstweg naar de omgeving en realisatie van een brede waterverbinding naar het Rot/Middenvijver en de aanleg van een moeras in Sint-Annabos.

Het uitgangspunt van de OVA betreft inderdaad het maximale hergebruik en infiltratie van hemelwater (m.i.v. hemelwater dat in de polderconstructies valt). Hemelwater dat valt op de overkappingen gelegen binnen polderconstructies, zal infiltreren in het grondpakket van de overkappingen. Het overtollige water (dat niet kan worden opgeslagen in een grondpakket van de overkapping) zal hiervan afstromen, ofwel naast de polderconstructie waarop het infiltreert in de bodem, ofwel binnen de polderconstructie. Het hemelwater dat valt op de onverharde oppervlakten van de polderconstructies (buiten de overkappingen) zal samen met het lekwater

dat doorheen de wanden van de polderconstructies komt, worden gedraineerd en opgevangen in de waterkelders. Hemelwater dat op de verharde oppervlakten valt binnen de polderconstructies zal eveneens worden opgevangen in de waterkelders, waar mogelijk afzonderlijk van lekwater. Zoals blijkt uit de Vergunningstechnische Nota Water, worden vanuit deze waterkelders twee stromen met behulp van pompinstallaties en afvoerleidingen richting het maaiveld gepompt om aan te sluiten op een bepaald lozingspunt. Indien in de toekomst hergebruiksmogelijkheden zouden ontstaan, zowel binnen als buiten het project, kunnen ter hoogte van deze afvoerleidingen aftappunten voorzien worden om het water op te vangen i.f.v. hergebruik. Daartoe werden reeds gesprekken opgestart met de stad Antwerpen. In elk geval zijn de ontwerpen en locaties van de verschillende afwateringsconstructies, pompstations en lozingspunten zodanig gekozen dat mogelijkheden naar hergebruik van hemelwater niet gehypothekeerd worden naar de toekomst toe. De visies voor water en energie worden binnen de leefbaarheidsprojecten maximaal afgestemd (hoofdstuk 3.2.2. van de Vergunningstechnische Nota Water).

In het bijzonder voor wat betreft de Charles de Costerlaan en afwatering van het wandel- en fietspad met dienstweg naar de omgeving, alsook de realisatie van een brede waterverbinding naar het Rot/Middenvijver en aanleg van een moeras in het Sint-Annabos, dient opgemerkt dat hierin grotendeels wordt voorzien. Zo is de afwatering van het wandel- en fietspad met dienstweg d.m.v. infiltratie in de naastgelegen bermen voorzien in het project. De regenwaterafvoerriolen in de Charles de Costerlaan worden slechts beperkt behouden en hergebruikt voor de afvoer van het regenwater van de behouden ventweg naast de voetbalvelden. Hieromtrent kan worden verwezen naar de plannen (BA_wegen_P_N_01_maaiveld-20200527 t.e.m. BA_wegen_P_N_03_maaiveld-20200527), de infiltratienota met bijhorende infiltratieplannen, GAG_CDCparallelwegen_N-20200527 en naar de bijhorende terreinprofielen.

De aanleg van een broekbos (permanent nat bos dat af en toe overstroomt) en de realisatie van een brede waterverbinding tussen dit broekbos en Het Rot/Middenvijver is overigens voorzien in het project, zoals blijkt uit de plannen (BA_wegen_P_N_03_maaiveld-20200527, BA_wegen_P_N_04_maaiveld-20200527) en de toelichting van het watersysteem Broekbos-Middenvijver in de Vergunningstechnische Nota Water, hoofdstuk 8.2.1.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.2).

A.3. Betreffende de met PFOS-vervuilde grond

Betreffende het hergebruik van de met PFOS-vervuilde grond, dient verduidelijkt dat bij grondverzet rekening moet worden gehouden met de milieuhygiënische kwaliteiten van de uit te graven bodem volgens het VLAREBO. Deze volgen uit de resultaten van de milieutechnische onderzoeken, en worden verwerkt in de Technische Verslagen (Verantwoordingsnota B26, p. 412). Rekening houdend met de problematiek rond het hergebruik van PFOS-houdende gronden werden in samenwerking met de Grondenbank vzw voor het Oosterweelproject specifieke voorwaarden afgeleid (Project-MER, deelrapport 17, p. 380). Momenteel is er immers nog geen wettelijk beoordelingskader voor PFOS in Vlaanderen, zodat een uitgebreide literatuurstudie werd uitgevoerd, aangevuld met project specifieke data, in samenwerking met OVAM en de Grondenbank. In het Technisch Verslag werd voor de PFOS-houdende zone een aparte kadastrale werkzone afgebakend. Dit Technisch Verslag werd conform verklaard door de Grondenbank.

Het toetsingskader van PFC (PFOS) werd ook in het project-MER omstandig toegelicht (cf. deelrapport 17, p. 214 e.v.). Bezwaarindieners bekritiseert weliswaar de beoordeling in het MER,

maar brengt daarbij zelf geen draagkrachtige gegevens aan die de beoordeling van zowel de MER-deskundigen als het Team Mer dat het project-MER d.d. 18 december 2019 goedkeurde, kan tegenspreken.

De suggestie van bezwaarindiener betreffende de opslag van PFOS-houdende gronden aan de zuidwestelijke en de westelijke kant van het terrein van 3M kan niet gevolgd worden, aangezien deze locatie buiten het projectgebied van de OVA gelegen is. Zoals hierboven reeds toegelicht, werd voor de PFOS-houdende zone een aparte kadastrale werkzone afgebakend.

Wat betreft het verzoek van bezwaarindiener om de kosten voortvloeiend uit de PFOS-vervuiling toe te rekenen aan 3M, dient opgemerkt dat dit kennelijk het toepassingsgebied van de OVA overstijgt. De omgevingsvergunning wordt immers afgeleverd onder voorbehoud van burgerlijke rechten (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.3).

A.4. Betreffende de vermeende impact op de erfgoedwaarden/landschappelijke versnippering

Binnen het projectonderdeel 'Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever' liggen de beschermde cultuurhistorische landschappen Blokkersdijk, Het Rot en Het Vlier, weergegeven op figuur 354 in de Verantwoordingsnota B26, p. 388.

Binnen de perimeter van het beschermingsbesluit worden volgende handelingen aangevraagd:

- aanleg berm aan knoop Sint-Anna Linkeroever;
- openleggen van een deel van de ingebuisde naamloze waterloop (Rotbeek/Donckersbeek);
- aanleggen van een open waterloopverbinding tussen Het Rot en het broekbos dat wordt gecreëerd ten noorden van de Charles de Costerlaan.

De aanpassing van de knoop Sint-Anna Linkeroever werd reeds vergund in de omgevingsvergunning voor de Infrastructuurwerken Linkeroever. De huidige OVA houdt een verhoging in van deze berm als deelmaatregel uit de leefbaarheidsprojecten. Deze wijziging houdt evenwel geen bijkomende ruimte-inname van het beschermd landschap in. De berm wordt alleen steiler aangelegd, hetgeen geen noemenswaardige bijkomende impact t.o.v. de eerder vergunde toestand. De hogere berm heeft vooral een gunstig effect op de landschapsecologische waarde van het beschermde landschap. Bijkomende mitigaties zijn dan ook niet vereist.

Zoals blijkt uit de Verantwoordingsnota B26 (p. 393) bij de OVA, zijn er tot slot geen erfgoedlandschappen vastgesteld in of nabij de vergunningsgrens.

Bezwaarindiener betwist verder dat voldaan is aan de milderende maatregel van het plan-MER om de impact op landschappelijke erfgoedwaarde te minimaliseren, doch gaat eraan voorbij dat deze maatregel werd doorvertaald in het voorkeursontwerp en bovendien ook zal worden opgelegd in het bestek van de aannemer (project-MER, deelrapport 17, p. 583).

Bezwaarindiener brengt zelf geen elementen of studies aan die aantonen dat de MER-deskundigen n.a.v. het onderzoek dat in het project-MER werd uitgevoerd niet redelijk tot hun beoordeling konden komen, noch dat het Team Mer het project-MER niet op goede gronden heeft goedgekeurd d.d. 18 december 2019 (zie ook inleiding, punt 0.3).

Het Agentschap Onroerend Erfgoed heeft met betrekking tot de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag tot slot een gunstig advies (zonder voorwaarden) uitgebracht op 2 oktober 2020.

Zoals reeds aangehaald wordt er geen bijkomend beschermd landschap ingenomen voor infrastructuurwerken. De overlapping met het project Infrastructuurwerken Linkeroever is reeds vergund en de aanleg van een verbindingsgracht tussen het broekbos Sint Annabos en het Rot is in functie van het tegengaan van verdroging in het Rot. Dit laatste werd met Onroerend Erfgoed doorgesproken en positief geadviseerd.

Tevens kan hieromtrent verder worden verwezen naar de beoordeling van de cultuurhistorische aspecten onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

Voor wat betreft de stellingname dat sprake zou zijn van een landschapsecologische versnippering, moet verwezen worden naar de weerlegging van bezwaar over het gebrek aan ecologische verbindingen (zie verder, punt A.6).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.4).

A.5. Betreffende de toenemende druk op de natuurgebieden ingevolge recreatie

Het project-MER (deelrapport 17, p. 389-390, 438) erkent de nood om de goede werking van het gebied 'Rot/Nieuwe Middenvijver' op te volgen en somt daartoe op niet-limitatieve wijze verschillende mogelijke maatregelen op: een verhoogde handhaving en sturing van recreatie (bv. door aanleg van een hondenvijver in de parkzone Middenvijver), of, indien het voorgaande niet haalbaar zou blijken, de volledige afsluiting van het gebied voor recreanten. Meer zelfs, luidt het in het MER als volgt *"de werken die een mogelijke verstoring op Blokkesdijk hebben kunnen niet starten indien de goede werking van het gebied 'Rot/Nieuwe Middenvijver' niet gegarandeerd kan worden"*.

Hiermee wordt wel degelijk rekening gehouden. Deze initiatieven vallen echter buiten de scope zelf van het Oosterweelproject (huidige aanvraag) of kaderen binnen handhaving (niet het voorwerp van de omgevingsvergunningsprocedure).

Niettemin kan meegedeeld worden dat:

- er een stevig hekwerk (2m hoog), rondom het Rot/Nieuwe Middenvijver zal worden geplaatst (afzonderlijke aanvraag in voorbereiding bij de aanvrager);
- er ook enkele bijkomende kleine ingrepen zullen uitgevoerd worden zoals het versperren van sluippaadjes met takken, het uitgraven van greppels, ... Het ANB zal, in het kader van haar beheer, deze ingrepen als voorafgaande maatregel op de plaatsing van het hekwerk uitvoeren in het Rot om indringing door bezoekers tegen te gaan;
- de stad Antwerpen een omgevingsvergunningsaanvraag thans aan het voorbereiden is voor de aanleg van 2 hondenuitloopvelden in het gebied Middenvijver.

Door de combinatie van deze maatregelen en de handhaving ervan, wordt aan de bezorgdheid van de bezwaarindiener voldaan (cf. zie ook de weerlegging van bezwaarschrift 9, punt 2).

De bezwaarindiener merkt tenslotte ook op dat ter hoogte van het Farnèseschor en het Ooibos de natuurdoelen moeten voorop staan (en dus geen recreatie). Dit gebied is niet toegankelijk en enkel te overzien vanop de Scheldedijk zoals dit ook bij alle andere natuurgebieden langs de Schelde het geval is. Als er al verstoring zal optreden, zal dit enkel aan de rand zijn.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.5).

A.6. Betreffende de ecologische verbindingen

Het belang van de ecologische verbindingen wordt benadrukt doorheen het project-MER. Zo vormt het westelijk deel van het Sint-Annabos dat na gebruik als werfzone heringericht zal worden als broekbos (een gebied met een grotere diversiteit en een hogere biologische en ecologische waarde), de ecologische verbinding tussen het Rot/Middenvijver en Bloktersdijk (Project-MER, deelrapport 17, p. 372). Door het opbreken van het viaduct van Merksem en het ondergronds leggen van een autosnelweg komt tevens een belangrijke ruimte vrij ter hoogte van deelzone Lobroekdok. Hoewel de definitieve inrichting van deze zone nog niet gekend is, wordt wel reeds benadrukt dat het van belang is om deze zone te laten functioneren als ecologische verbindingszone (Project-MER, deelrapport 17, p. 378). Er werd/wordt in het voorkeursontwerp, alsook het project Infrastructuurwerken Linkeroever en/of het Leefbaarheidsproject Linkeroever, dan ook voorzien in de aanleg en herstel van landschapsecologische verbindingen (Project-MER, deelrapport 17, p. 583). Het blijkt overigens uit het advies van het ANB d.d. 16 juli 2020 dat het project na afloop voorziet in een versterking van de connectiviteit tussen de verschillende, kwetsbare, gebieden.

Bezwaarindiener stelt dat bij de omvorming van de Charles de Costerlaan de natuurverbindende functie centraal moet staan. Pas daarna zou kunnen bekeken worden hoe hier een fietsverbinding kan worden ingepast. Ook zou de onderdoorgang van het water onder het fietspad breder uitgevoerd moeten worden om zo alle faunamigratie toe te laten. Ook zou ook het recreatief gebruik van de opgebroken Charles de Costerlaan beperkt moeten blijven. Tot slot meent bezwaarindiener dat de Charles de Costerlaan als lokale weg geen straatverlichting behoeft, zodat de lichthinder die hiermee zou gepaard gaan kan worden vermeden.

Zoals blijkt uit de Toelichtingsnota Natuuraspecten moet de nieuwe inrichting van de Charles de Costerlaan er net op toezien dat de laan niet meer als barrière wordt ervaren tussen het Sint-Annabos en Het Rot/Middenvijver. Door het opbreken van de Charles de Costerlaan worden het Rot en het Sint-Annabos met elkaar verbonden (Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 9). Er werd hierbij maximaal ingezet op natuurontwikkeling- en verbinding. Het effect ter hoogte van de Charles de Costerlaan wordt overigens positief (+2) beoordeeld, juist gelet op de significante meerwaarde van het afkoppelen van de Charles de Costerlaan naar functionele versnippering toe voor natuur en zacht verkeer. Het bezwaarpunt is ongegrond, minstens overstijgt het betoog van bezwaarindiener de opportuniteitskritiek niet.

Wat betreft de stelling van bezwaarindiener dat de huidige onderdoorgang van water onder het fietspad niet zou toelaten om alle faunamigratie toe te laten, moet opgemerkt dat onterecht is. In het voorkeursontwerp dat thans het voorwerp uitmaakt van de huidige OVA werd net de aanbeveling uit het basisontwerp en alternatieven doorvertaald om te voorzien in de aanleg van amfibietunnels om redenen van passeerbaarheid voor amfibieën (Project-MER, deelrapport 17, p. 519). In de aanvraag wordt voorzien in de ontsnippering van het fietspad van de Charles de Costerlaan door langs beide zijden tussen de Knoop St-Anna en de toegang tot de sportterreinen, een geleidingssysteem voor amfibieën te voorzien met ongeveer elke 100m een amfibieëntunnel onder het fietspad (Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 79). Bezwaarindiener wenst dat deze amfibieëntunnels worden verbreed, doch maakt op geen enkel punt aannemelijk dat de voorziene amfibieëntunnels niet zouden volstaan. Zulks vindt overigens ook geen steun in de stukken van de OVA, m.i.v. het project-MER, dat werd goedgekeurd door het Team MER.

Deze verbindingen zijn momenteel reeds 10 m breed en voorzien van een faunapassage. Een nog bredere verbinding vraagt ook een andere brugconstructie met een tussenpijler in de beek. Dit is niet wenselijk. Een natte verbinding van 10 m is bovendien ruimschoots voldoende om alle soorten die hier voorkomen passage te verlenen. De Nederlandse 'Leidraad voor faunavoorzieningen infrastructuur' geeft voor de breedte van bruggen de volgende richtafmetingen op: *"Naast de breedte van de loopstrook is vooral de openheid van de onderdoorgang een belangrijke factor voor acceptatie. Naarmate de openheid groter is, maken meer soorten gebruik van de faunapassage en is de frequentie van gebruik hoger. De 'openheid' is bij een brug de breedte van de watergang inclusief de loopstrook (B) vermenigvuldigd met de afstand van de waterspiegel tot de onderkant van de brug (H), gedeeld door de lengte (L) van de faunapassage ($H \times B / L$). Een situatie met een openheid van 1 of meer wordt (zeer) frequent gebruikt door alle diersoorten kleiner dan een ree."* Deze formule toepassend op onze bruggen geeft de volgende waarden: $10 \times 1 / 8 = 1,25$ en $10 \times 1,425 / 8 = 1,78$. Ruimschoots voldoende dus. Ook vleermuizen kunnen er gemakkelijk onderdoor vliegen gezien de vrije ruimte tussen water en brugdek minimum 1m bedraagt.

Het bezwaar mist ook feitelijke grondslag in de mate dat het stelt dat het recreatief gebruik van het opgebroken deel alleszins beperkt moet blijven, daar in de OVA geen recreatief gebruik van de Charles de Costerlaan wordt voorzien, behalve fietsen en wandelen. Het betoog van bezwaarindieners kwalificeert opnieuw als opportunistiekritiek. Bezwaarindieners verzoekt ook dat het dubbelrichtingsfietspad gebundeld wordt met een dienstweg met een maximum breedte van 7m, en de vrijgekomen ruimte ecologisch wordt ingevuld. Dit is het geval. De breedte wordt overigens beperkt tot 4,5m. Om extra verharding tegen te gaan zal dit fietspad tevens dienstdoen als calamiteitenweg vanaf LO richting de tunnel. Daarom moeten ook de nodige bochtstralen ter hoogte van de afslag richting tunnel gerespecteerd worden. Zowel in de OVA als in de Toelichtingsnota Natuuraspecten (p. 80) zijn profielen van deze weg opgenomen.

Het betoog van bezwaarindieners kan tot slot ook voor wat betreft de straatverlichting van de Charles de Costerlaan niet gevolgd worden. Bezwaarindieners gaat ervan uit dat de straatverlichting voor lichthinder zou zorgen. Dit is niet het geval. Het is net door de omvorming van de Charles de Costerlaan naar een trage weg dat de verlichting voor de autoinfrastructuur zal verdwijnen. Er wordt weliswaar lokale verlichting voorzien voor het fietspad met automatische dimmers tot 20% lichtintensiteit wanneer er geen beweging is, doch voor deze zone is er over het geheel genomen een positief effect te verwachten (Project-MER, deelrapport 17, p. 404). Het niet voorzien van enige verlichting zou de (sociale) veiligheid van de fietsers en wandelaars in het gedrang brengen. Er wordt wel een aangepaste verlichting voorzien, met een aangepaste armatuur en lichtkleur.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.6).

A.7. Betreffende de bundeling en afscherming van infrastructuren

Bezwaarindieners meent algemeen dat niet afdoende voorzien wordt in de bundeling van de infrastructuur. Dit bezwaar mist grondslag. De bundeling van infrastructuur is wel degelijk één van de uitgangsprincipes geweest bij het ontwerpen van het Oosterweelproject. In het project-MER is dit dus wel degelijk meegenomen als deel van het project. Het gebrek aan bundelingen is uiteraard geen 'milieueffect' op zich (en is dus niet specifiek onderworpen aan een MER-beoordeling). Het gebrek aan bundeling kan evenwel impliciet gevolgen hebben op de milieueffecten (bv. meer ruimtebeslag). Die laatste milieueffecten zijn omstandig in het project-MER onderzocht en beoordeeld.

Dezelfde weerlegging geldt voor de afscherming van infrastructuur. De kritiek van bezwaarindiener klemmt in het bijzonder voor wat betreft de tracéplanning van de fietsinfrastructuur ter hoogte van de tunneltoerit. Bezwaarindiener meent tevens dat de afscherming van verschillende functies vereist is, bv. fietspad van autostrade door doorschijnende wanden. Zoals blijkt uit het project-MER, deelrapport 17 wordt de recreatieve infrastructuur maximaal gebundeld langsheen de nieuwe (verharde) infrastructuur en bestaande bewoning, ervoor zorgend dat tussen de recreatieve infrastructuur een zachte afscherming (als een waterloop of een ruigere zone) bestaat (project-MER, deelrapport 17, p. 405).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (A.7).

B. Specifieke verzoeken/bezwaren:

B.1 Geluidsniveau ter hoogte van Blokkersdijk

Bezwaarindiener formuleert tal van opmerkingen op de geluidsmodellering ter hoogte van Blokkersdijk, en doet daarbij (herhaaldelijk) verschillende suggesties.

Zo verzoekt bezwaarindiener dat als milderende maatregel het gebruik van fluisterasfalt wordt opgelegd. Voor de weerlegging van dit bezwaar kan integraal worden verwezen naar bezwaarschrift 22, punt 15.

Bezwaarindiener meent ook dat de snelheidsbeperking van 80km/u moet worden doorgetrokken tot het westen van de SBZ Blokkersdijk en tot in de Oosterweeltunnel. Hierbij dient vooreerst opgemerkt dat er door de fysieke reductie van de Oosterweelknoop, de voorziene schermen en de snelheidsbeperking van 80 km/u ter hoogte van Blokkersdijk een positief effect is voor wat betreft geluid i.p.v. een negatief effect (Project-MER, deelrapport 17, p. 173). Bezwaarindiener is het blijkbaar niet eens met deze positieve beoordeling, doch brengt geen draagkrachtige elementen aan waaruit zou blijken dat de beoordeling van de MER-deskundigen, alsook het Team MER dat het project-MER in zijn totaliteit goedkeurde d.d. 18 december 2019, op dit punt kennelijk onredelijk is. Gelet op deze positieve beoordeling is er dan ook geen reden om in te gaan op de suggesties van bezwaarindiener.

Daarbij is nog op te merken dat in het project-MER de volgende milderende maatregel is voorzien (project-MER, deelrapport 17, p. 520): *“Als milderende maatregel vanuit lucht en aanbeveling vanuit mobiliteit wordt snelheidsvermindering voorgesteld op de R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en op de toekomstige snelwegen (vanaf de laatste op- en afrit). In de doorgeredende voorkeursontwerpscenario's werd daarbij indicatief een verlaging van de toegelaten snelheid aangenomen van 100 tot 80 km/u op de R1 en van 120 tot 100 km/u op de toekomstige snelwegen. 80 km/u is echter geen gebruikelijke snelheidslimiet in Vlaanderen. De gebruikelijke snelheden zijn 70 en 90 km/u. Bij wijze van gevoeligheidsanalyse wordt hierna ingeschat wat de effecten zijn indien op de R1 een snelheidslimiet van 90 km/u zou ingesteld worden i.p.v. 80 km/u. Daarnaast wordt ook de situatie bekeken met een limiet van 90 km/u voor personenverkeer en 70 km/u voor vrachtverkeer.”*

In het Oosterweelproject is derhalve een milderende (flankerende) maatregel opgelegd die een snelheidsverlaging voorziet op de R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en op de toekomstige snelwegen. Dit is dus niet vastgeklekt op 80 km/u. Een snelheidsregime vormt overigens niet de scope van een OVA (zie inleiding, punt 0.4 m.b.t. flankerend beleid).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.1).

B.2. Natuur- of groeninvulling als functies van de werfzones na de werken

De werfzones zullen na afloop van de werken terug hun onderliggende planologische bestemming krijgen. Het toekennen van een andere bestemming is pas mogelijk na een planinitiatief of afzonderlijke omgevingsvergunningsprocedure (indien toepassing van een afwijkingsmogelijkheid zou kunnen worden gemaakt).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.2).

B.3. Klimaatbestendigheid (opwarming, verdroging, hitte-effect door verharding, ontharding, ...) komt te weinig aan bod

In het project-MER werden deze aspecten wel degelijk op zeer grondige wijze onderzocht en beoordeeld. Zo wordt ook het aspect "klimaat" behandeld in de relevante disciplines lucht en oppervlaktewater (hoofdrapport (1-6), p. 17 van het project-MER).

In deelrapport 17 (p. 314) van het project-MER wordt bijkomend over klimaat verduidelijkt: *"In het rapport 'Modellering en beleidsaanbevelingen ten aanzien van neerslag in Antwerpen, studie voor stad Antwerpen' (KU Leuven, 2015) wordt de impact van verschillende klimaatscenario's op enkele klimaatparameters (neerslag, temperatuur, ...) voor Antwerpen bekeken, o.a. in relatie tot mogelijke toekomstige wateroverlast en dimensionering van rioleringen.*

In een eerste deel wordt nagegaan of in de regio Antwerpen, ruimtelijk gezien, afwijkende neerslag-extremen in rekening gebracht dienen te worden dan deze van de standaardwaarden die gebruikt worden in bijvoorbeeld de code van goede praktijk voor dimensionering van rioleringsstelsels (gebaseerd op parameters Ukkel). Voor het grootste deel van het projectgebied wordt vastgesteld dat er geen statistisch significante afwijkingen worden vastgesteld, wat dus wil zeggen dat gebruik van de standaardparameters goede praktijk is. De ontwerpwaarden voor rioleringsstelsels en buffervoorzieningen in Antwerpen komen voor een groot deel van het studiegebied overeen met de parameters van Ukkel. Wel kan worden opgemerkt dat, hoe dicht men naar het stadscentrum gaat (dus project-zone Schijnpoort) de neerslagextremen groter worden. In deze zone zijn de terugkeerperiodes kleiner in vergelijking met neerslagstatistieken zoals gebruikt in de Vlaamse Code van Goede Praktijk voor het ontwerp van rioleringsstelsels.

Er wordt ook gekeken naar de mogelijke wijzigingen in klimaatparameters in de toekomstige klimaat-scenario's. Algemeen wordt geconcludeerd dat de zomermaanden droger en de wintermaanden natter zullen worden (maandgemiddelde neerslagen), het aantal "natte dagen" zal dalen en de extreme neerslagevents zullen nog extremer worden. Met betrekking tot dat laatste werden in kader van de studie aangepaste (hogere) composietbuien bepaald voor terugkeerperiodes T2 tot T20 voor dimensionering voor rioleringsstelsels voor verschillende klimaatscenario's en tijdshorizonten. De modelleringen voor de dimensionering van de afwateringssystemen van het voorliggende project werden echter uitgevoerd voor terugkeerperiodes T50 met een controle voor T100 (bij gravitaire afwatering) en T200 (bij de tunnels op autosnelwegen). Er werd dus bij het ontwerp van het afwaterings-systeem rekening gehouden met extreme neerslagevents. Gelet op voorgaande paragraaf, namelijk dat er lokaal afwijkende neerslagstatistieken gemeld worden, betekent dit ook dat dit wordt opgevangen door het optrekken van de gedimensioneerde terugkeerperiodes, maar dat de 'reserve' kleiner is dan het verschil tussen beide. Echter, aangezien de T20 zoals deze gebruikt wordt in de huidige code van goed praktijk al rekening houdt met de recente bevindingen inzake klimaat,

en dat specifiek voor het voorliggend ontwerp zelfs met een T50 werd gerekend, kan gesteld worden dat het ontwerp voldoende robuust uitgevoerd is.

Op basis van de aangepaste composietbuizen werd in de aangehaalde studie ook nagegaan of er een verhoogde kans is op overstromingen vanuit het rioleringsstelsel bij gemiddelde en hoge klimaat-scenario's voor 2030, 2050 en 2100. Bij analyse van de resultaten van deze oefening blijkt dat er voor een groot deel van het projectgebied geen verhoogde overstromingskans te bemerken is, behalve voor de zone binnen de ring naar het stadscentrum toe. In de studie wordt geconcludeerd dat het risico op overstromingen voor het stadscentrum binnen de ring kritischer wordt ingeschat. In het projectgebied worden hier enerzijds reeds voorbereidende werken uitgevoerd met betrekking tot het Schijn in functie van de afwatering van deze waterloop, anderzijds worden ook hier de buffer-voorzieningen gedimensioneerd op buizen met een grote terugkeerperiode en worden de controle-berekeningen uitgevoerd voor terugkeerperiodes van T100 en T200.

In de desbetreffende studie wordt ook de aanbeveling gedaan om er over te waken om ontworpen systemen niet systematisch te overdimensioneren, maar meer in te zetten op bergings- en infiltratie-voorzieningen. Het ontwerp voorziet in verschillende bergingsbekkens (waterkelders) met vertraagde afvoer. Er wordt wel vastgesteld dat er minder wordt ingezet op infiltratievoorzieningen (vanuit de ADR-eisen)."

Voor de maatregelen inzake klimaat kan dus worden verwezen naar de disciplines lucht en oppervlaktewater van het project-MER en de aldaar geformuleerde milderende maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen. Bezwaarindieners toont niet aan dat deze werkwijze of de milieubeoordelingen in deze disciplines foutief of kennelijk onredelijk zouden zijn.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.3).

B.4. Impact van de duur van de werken op de beschermde natuurgebieden

Bezwaarindieners stelt dat de werken ter hoogte van Sint-Annabos 5,5 jaar in beslag nemen (6,5-7 jaar incl. heraanleg van de Charles de Costerlaan), hetgeen ecologisch en gelet op de vele negatieve effecten onaanvaardbaar lang is. Zij stelt een alternatieve werkmethode voor om de werken sneller uit te voeren.

Het precieze tijdschema van de uitvoering van de werken wordt nog besproken en onderzocht door de aannemer in het kader van de omgevingsvergunningsaanvragen voor de uitvoeringsfase. Dit ligt buiten de scope van huidige omgevingsvergunningsaanvraag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.4).

B.5. Verzoek om het verlaten voetbalveld ten noorden van de Charles De Costerlaan te behouden

Het voetbalveld is niet binnen het projectgebied gesitueerd (buiten de scope van huidige OVA), zodat het bezwaar niet kan worden ingewilligd.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.5).

B.6. Realisatie van een ruimere natuurinrichting ingevolge het schrappen van de tolpleinen

De uitgespaarde ruimte wordt volledig ingenomen door groenruimte, vooral in het kader van het bermenlandschap. De berm dient als geluidsberm t.o.v. het Rot en zal grotendeels beplant worden met struweel in aanloop naar de bermbrug.

De ruimtewinst bevindt zich in de knoop en zijn eilanden die volledig afgeschermd zijn van de natuurgebieden (snelweg omringd door talud). Dit zal aldus geen bijdrage geven tot het natuurgebied Het Rot/Middenvijver.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.6).

B.7. Bundeling van verkeers- en fietsinfrastructuur.

Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.7.

B.8. Bijkomende ruimte voor het natuurgebied Het Rot/Middenvijver

Hierbij wordt opgemerkt dat de ruimtewinst zich bevindt in de knoop en volledig afgeschermd is van de natuurgebieden. De snelweg wordt immers omringd door een talud.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.8).

B.9. Verlengen en verbreden van de fietstunnel in de Scheldetunnel

Dit is dan ook precies wat gebeurde om te komen tot het voorkeursontwerp, dat het voorwerp vormt van deze OVA: de fietstunnel in de Scheldetunnel werd verbreed van 4m naar 6m (Project-MER, deelrapport 17, p. 22). Het bezwaar van bezwaarindiener is aldus achterhaald ingevolge het voorkeursontwerp.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.9).

B.10. Verzoek om de motorfietsen met verbrandingsmotor uit de fietserskoker van de Oosterweeltunnel te weren

Dit bezwaar is niet ruimtelijk relevant of relevant vanuit een iioa. Dit aspect is dan ook vreemd aan een OVA. Toepassing van de wegcode wordt niet als voorwaarde opgelegd in een omgevingsvergunning (zie ook bespreking adviezen).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.10).

B.11. Aanplantingen (effectiviteit en gebruik van uitheemse soorten).

De beplantingen worden allemaal voorzien met inheemse, streekeigen soorten volgens beplantingstypes afhankelijk van de situatie en bodemtype. In de Toelichtingsnota Natuuraspecten (onder hoofdstuk 7, 7.2.2 Compensatie) worden binnen de vergunningsgrens, deze types aangehaald. Uitheemse soorten worden in het Oosterweelproject niet aangeplant.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.11).

B.12. Bezwaarindiener merkt bijkomend op dat gronden en moerassen kunnen best spontaan begroeid worden vanuit zaden die spontaan uit de omgeving terecht komen. In de 'Toelichtingsnota Natuuraspecten' (hoofdstuk 2.4 'Habitatontwikkeling binnen de vergunningsgrens') wordt een omstandige beschrijving gegeven van de te gebruiken houtige (bebossing, solitaire bomen) en kruidachtige planten (inzaaien taluds). Wat waterpartijen en oevers betreft werd in de nota het volgende vermeld: *"Ook de waterpartijen die (gedeeltelijk) gedempt zullen worden, worden elders binnen de vergunninggrens opnieuw aangelegd. Deze zullen een spontane ontwikkeling kennen zonder inplant of inzaai van soorten. Dit is eveneens*

zo voor nieuw aan te leggen of te verleggen waterlopen zoals de Tophatgracht. Zowel de oevers als de grachtbodem worden niet beplant of bezaaid.” De OVA voldoet dus reeds aan het verzoek van de bezwaarindiener.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.12)

B.13. Aanleg oeverwaluwwand

Bezwaarindiener vraagt een geschikte steile oeverwaluwwand aan te leggen voor 100 koppels in de buurt van de werfzone. Zoals blijkt uit het project-MER, deelrapport 17, wordt opgenomen in het bestek dat tijdens het broedseizoen geen rechte zandwanden mogen gecreëerd worden als deze gebruikt worden in het broedseizoen. Enkel in de rustige zone, met eventuele grondstocks die niet nodig zijn tijdens het broedseizoen, mag dit. Tevens worden in de rustige zones twee kustnestlocaties voorzien voor de oeverwaluw (Project-MER, deelrapport 17, p. 406). Wanneer er overigens alsnog nesten worden geconstateerd op de werfzone, zal de werf op die locatie worden stilgelegd tot midden augustus. Tot slot worden ook overgangsmaatregelen genomen tijdens de werken, in de vorm van de installatie van 2 nestkasten met elk 50 nestplaatsen. Deze nestkasten zijn mobiel en kunnen jaarlijks met de werf mee verplaatst worden, om uiteindelijk een definitieve plaats te krijgen nabij de Palingbeek (Project-MER, deelrapport 17, p. 432). Bezwaarindiener gaat aan dit alles voorbij. In het bezwaarschrift wordt wel gesteld dat de geplande nestkasten geen garantie bieden op bezetting, doch er worden daartoe geen draagkrachtige gegevens aan die de beoordeling van de MER-deskundigen, het Team MER, alsook het ANB - dat op 18 december 2019 een gunstig advies verleende op het MER en de passende beoordeling aan het Team MER - kunnen ondergraven. Het ANB valideerde in zijn advies d.d. 16 juli 2020 tot slot evenzeer de beoogde werkwijze aangaande de nestkasten als specifieke maatregelen voorzien in functie van de binnen het projectgebied aanwezige soorten (*i.c.* de oeverwaluw), en besloot algemeen dat de OVA niet in strijd is met de beschermingsbepalingen t.a.v. beschermde soorten zoals bepaald in het Soortenbesluit van 15 mei 2019.

In zoverre bezwaarindiener (de voorwaarden voor) het hergebruik van PFOS-gronden bekritiseert, kan verwezen worden naar hetgeen eerder werd besproken onder punt A.3.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.13).

B.14. Verstoring van de vogelpopulatie van het Vlietbos door de wijzigingen in geluidsniveau en trillingen

Het inzetten van geluidsarme machines behoort tot de uitvoeringfase van het Oosterweelproject, hetgeen niet het voorwerp vormt van huidige OVA.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.14).

B.15. Fietsroutes worden onvoldoende afgeschermd

Ten aanzien van het basisontwerp werd als milderende maatregel geformuleerd dat fietspaden ter hoogte van tunnelmonden moeten worden afgeschermd, bv. door (doorzichtige) wanden of eventueel zelfs overkappingen (dit laatste aan de toegangen tot de fietstunnel onder de Schelde). Deze afscherming werd dan ook voorzien in het voorkeursontwerp (Project-MER, deelrapport 17, p. 513) en in de OVA.

Voor het overige kan integraal worden verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.7.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.15).

B.16. Goed functioneren van Burchtse Weel en Nieuwe Middenvijver

Bezwaarindieners vraagt dat de Burchtse Weel en de Nieuwe Middenvijver gedurende de looptijd van de werken optimaal kunnen functioneren. Dit werd als zodanig doorvertaald in het voorkeursontwerp: de goede werking van beide gebieden moet gegarandeerd blijven. De werken die een mogelijke verstoring hebben kunnen niet worden aangevat/uitgevoerd als er geen garantie is/blijft op de goede werking van beide gebieden (Project-MER, deelrapport 17, p. 515). Het functioneren van de Burchtse Weel en Middenvijver zal worden gemonitord (Project-MER, deelrapport 17, p. 581).

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.16).

B.17. Opmaak masterplan ecologie voor Linkeroever en Zwijndrecht

De opmaak van een masterplan ecologie voor Linkeroever en Zwijndrecht valt buiten de scope van de OVA.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.17).

B.18. Habitatdegradatie

Zoals blijkt uit het project-MER, deelrapport 17, bijlage Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets, kan het totaal verlies aan habitat inderdaad niet uitsluitend geëvalueerd worden op basis van hetgeen fysisch wordt ingenomen. Er kan habitatdegradatie optreden ingevolge randeffecten op het milieu zoals geluid, visuele verstoring en polluenten. Er wordt daartoe mildering voorzien waar nodig (bijlage Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets, p. 95). Zo worden ter mildering van de impact van geluid geluidsbermen en schermen voorzien (Project-MER, deelrapport 17, p. 397). Daarnaast worden maatregelen genomen ter vernatting van deelgebieden of het tegenhouden van verdere verdroging. Dit heeft positieve gevolgen op verruiging van vegetaties en vermindering van CO₂-uitstoot.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.18).

B.19. Het broekbos mag niet doorsneden worden met (fiets)infrastructuur en moet robuust verbonden worden met de waterrijke gebieden in Het Rot/Middenvijver

In het broekbos wordt enkel een vlonderpad van 2m breed voorzien dat het padennetwerk van het Sint-Annabos met dat van het Rot verbindt. Gezien dit vlonderpad grotendeels door boszone loopt, is de kans op verstoring van broedvogels zeer minimaal. Andere recreatieve voorzieningen buiten dit vlonderpad worden er niet voorzien. Het bezwaar kadert derhalve louter in de opportuniteitskritiek.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (B.19).

B.20. Gebrek aan een sluitende grondbalans (inzet op hergebruik)

Zie weerlegging bezwaarschrift 11.

C. Juridische bezwaren

C.1. Verenigbaarheid met de project-MER-richtlijn, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn

Bezwaarindiener stelt algemeen de verenigbaarheid van de OVA met de project-MER-richtlijn, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in vraag. De weerlegging van deze algemene en niet onderbouwde stellingname gebeurde reeds hoger bij de bespreking van de verschillende (technische) bezwaren, doch hierbij wordt nog in het bijzonder opgemerkt wat volgt.

Voor wat betreft de verenigbaarheid met de project-MER(-richtlijn) wordt verwezen naar de inleiding, punt 0.3.

Voor wat betreft de vermeende schending van de Vogel- en Habitatrichtlijn (deugdelijkheid passende beoordeling) dient nog opgemerkt dat het Team MER op 18 december 2019 een gunstig advies ontving van ANB op de tekst van het MER en op de passende beoordeling. Dit advies was gunstig onder voorwaarde van specifieke tekstuele aanpassingen, waarvan het Team MER de doorvertaling controleerde en bevestigde in het goedkeuringsverslag van het project-MER d.d. 18 december 2019: *“Team MER controleerde of deze aanpassingen werden aangebracht in de definitieve tekst en kan bevestigen dat het MER voldoet aan de door ANB gevraagde aanpassingen. Daarmee beschouwt Team Mer de Passende beoordeling voor het definitieve MER als goedgekeurd.”*

Het ANB stelde dan ook in zijn advies d.d. 16 juli 2020 dat de geplande werken, bijhorende infrastructuur en activiteiten geen betekenisvolle aantasting impliceren voor de instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ. Evenmin hebben zij een aanzienlijk negatieve impact op de beoogde natuurontwikkeling en actuele natuurwaarde en treedt er in die zin geen onvermijdbare en onherstelbare schade op. Sterker nog, het ANB is van oordeel dat er na de werken een natuurwinst zal ontstaan omwille van de milderende en projectgeïntegreerde maatregelen uit voorgaande MER (project en plan) - procedures, die na de tijdelijke verstoring ten gevolge van de aanleg van de Oosterweelverbinding overigens een permanent karakter krijgen, de maatregelen die worden voorzien in de toelichtingsnota natuuraspecten, het feit dat wordt ingezet op het beperken van schade door bv. de infrastructuur compacter uit te voeren, het versterken van natuurverbindingen en het omzetten van minder waardevolle natuur naar zeer waardevolle natuur.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.1).

C.2. Verhouding tot het plan-MER GRUP ‘Oosterweelverbinding – wijziging’

De milderende maatregelen uit het plan-MER dat werd opgemaakt n.a.v. het GRUP ‘Oosterweelverbinding-wijziging’ (2015), alsook het plan-MER dat werd opgesteld i.f.v. het GRUP ‘Oosterweelverbinding’ (2006), werden voor zover planologisch vertaalbaar, inmiddels doorvertaald en verankerd in de GRUP’s (Verantwoordingsnota B26, p. 386). Een aantal maatregelen moesten rechtstreeks op projectniveau doorvertaling vinden. Er vond bij de opmaak van het project-MER Oosterweelverbinding dan ook een voortdurende wisselwerking plaats tussen de uitwerking van het projectontwerp en het milieueffectonderzoek, waarbij het project o.a. rekening houdend met de milderende maatregelen werd geoptimaliseerd. In hoofdstuk 17.15.3 (deelrapport 17) van het project-MER worden in tabelvorm per MER-discipline de milderende en flankerende maatregelen opgesomd die in het plan-MER Oosterweelverbinding werden gekoppeld aan negatieve milieueffecten van het tracé Oosterweel, met vermelding van de wijze waarop deze maatregelen werden doorvertaald in

het geoptimaliseerd voorkeursontwerp en beoordeeld in het project-MER. In hoofdstuk 17.2.5 (deelrapport 17) van het project-MER is de relatie van het voorkeursontwerp(scenario's) met eerder onderzochte varianten en met maatregelen en aanbevelingen uit de effectbeoordeling van die varianten toegelicht. Bezwaarindieners gaat aan dit alles voorbij. Daarenboven bevestigde het ANB in haar advies d.d. 16 juli 2020 dat het project-MER aantoont dat er, mits inachtneming van de nodige milderende maatregelen, geen aanzienlijke effecten voor de discipline biodiversiteit zijn en dat in het (geoptimaliseerde) voorkeursontwerp reeds de nodige maatregelen zijn geïntegreerd om de schade aan de natuur te voorkomen, te beperken en te herstellen. Het bezwaar kan dus op dit punt, waarbij de doorvertaling van de milderende maatregelen wordt bekritiseerd, niet gevolgd worden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.2).

C.3. Opsplitsen van het project en de cumulatieve effecten

C.3.1. Opsplitsen van het project

Het is vaste rechtspraak dat een aanvrager in beginsel de vrijheid heeft om een voorgenomen project op te splitsen in meerdere deelprojecten en voor elk van deze deelprojecten een afzonderlijke vergunningsaanvraag in te dienen. De Raad voor Vergunningsbetwistingen stelt hierover dat hem geen regelgeving bekend is die op zich de opsplitsing verbiedt van een globaal project in een aantal deelprojecten (RvVb 5 juni 2018, nr. A/1718/0969). De Raad voor Vergunningsbetwistingen geeft daarbij zelf aan dat de opsplitsing van een 'aanzienlijk project' in deelprojecten verantwoord kan zijn omwille van 'praktische of technische motieven' en om hinder als gevolg van de te verrichten werkzaamheden te beperken.

Het opsplitsen van een project in verschillende deelprojecten is echter ongeoorloofd in volgende gevallen:

- om de rechten van derden te miskennen;
- om een bevoegdheid te omzeilen;
- om andere regelgeving te omzeilen;
- wanneer de opsplitsing ertoe leidt dat de globale beoordeling van het totaalproject door de vergunningverlenende overheid onmogelijk of bemoeilijkt wordt waarbij ingediende bezwaren moeten kunnen worden onderzocht en beoordeeld, niet alleen ten aanzien van het voorwerp van de aanvraag maar ook ten aanzien van het totale project en zijn gevolgen.

De rechtspraak laat dus toe dat projecten gefaseerd ontwikkeld worden en bijgevolg in deelfasen onderworpen worden aan milieueffectenrapportage, mits steeds een correct en volledig inzicht wordt gegeven in het totaalproject.

Het is vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat de doelstelling van de project-m.e.r.-richtlijn niet mag worden gefrustreerd door een opsplitsing van de projecten en dat het buiten beschouwing laten van het cumulatieve effect ervan in de praktijk niet tot gevolg mag hebben dat projecten, hoewel zij in onderlinge samenhang beschouwd een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, volledig aan de beoordelingsverplichting worden onttrokken. Zie in die zin HvJ 21 september 1999, C-392/96, *Commissie t. Ierland*, paras. 76 en 82; HvJ 25 juli 2008, C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA*, para. 44; HvJ 10 december 2009, C-205/08, *Umweltanwalt von Kärnten*, para. 53; HvJ 28 februari 2008, C-2/07, *Abraham e.a.*, para. 27; HvJ 17 maart 2011, C-275/09, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, para. 36).

Een vergunning in de zin van de project-m.e.r.-richtlijn kan volgens de vaste rechtspraak van het Hof bestaan uit de combinatie van meerdere afzonderlijke besluiten, wanneer de nationale procedure toestaat dat een vergunning verleend kan worden in fasen. Zie in die zin HvJ 15 januari 2013, C-416/10, *Krizan*, para. 103; HvJ 7 januari 2004, C-201/02, *Wells*, para. 52; HvJ 4 mei 2006, C-508/03, *Commissie/Verenigd Koninkrijk*, para. 102.

Wanneer het nationale recht bepaalt dat de vergunningprocedure verloopt in verschillende fasen (een basisbesluit en voorts een uitvoeringsbesluit dat niet mag afwijken van de in het basisbesluit vastgelegde parameters), moeten de milieueffecten van het project als zodanig worden onderscheiden, en beoordeeld in het kader van de procedure met betrekking tot het basisbesluit. Enkel indien deze effecten pas in de procedure met betrekking tot het uitvoeringsbesluit kunnen worden onderscheiden, moet de beoordeling tijdens die procedure plaatsvinden. Bij een vergunningprocedure in verschillende fasen moet deze beoordeling aldus in beginsel worden verricht zodra het mogelijk is alle milieueffecten die het project kan hebben, te onderscheiden en te beoordelen (HvJ 7 januari 2004, C-201/02, *Wells*, paras. 52-53).

Een milieueffectbeoordeling is noodzakelijk wanneer in het geval van een vergunning in verschillende fasen, in de tweede fase blijkt dat het project een aanzienlijk milieueffect kan hebben, met name gezien de aard, omvang of ligging ervan (HvJ 4 mei 2006, C-290/03, *Barker-Crystal Palace*, para. 49).

De project-m.e.r.-richtlijn verzet zich met andere woorden niet tegen de fasering van de vergunningverlening van projecten, zolang de verplichtingen inzake milieueffectrapportage niet worden omzeild (door bv. artificiële opsplitsing van een project zodat de verschillende fasen van het project, door de werking van drempelwaarden, ontsnappen aan de MER-plicht). Wanneer het besluitvormingsproces omtrent een project bestaat uit meerdere fasen, dienen de potentiële effecten van het project in kaart te worden gebracht van zodra het mogelijk is de milieueffecten die het project kan hebben te onderscheiden en te beoordelen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.3.1).

C.3.2. Cumulatieve effecten

Het Oosterweelproject kent reeds een lange historiek en is reeds onderworpen aan meerdere MER-onderzoeken. In 2005 werd het volledige Masterplan Antwerpen aan een plan-MER (het éérste plan-MER in Vlaanderen) onderworpen. In dit plan-MER werden reeds de milderingen voor de tijdelijke Oosterweelwerken (Middenvijver en Burchtse Weel) voorzien (en verankerd in het GRUP Oosterweelverbinding). Later werd er nog een bijkomend plan-MER specifiek voor de Oosterweelverbinding opgemaakt. Dit plan-MER vormde het voorafgaandelijke plan-MER voor het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging (definitief vastgesteld op 20 april 2015). Vervolgens werd dit verfijnd in twee project-MER's:

- project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever (goedgekeurd door de Dienst MER op 7 juli 2016), voorafgaand aan de stedenbouwkundige en milieuvergunning voor de Infrastructuurwerken op Linkeroever
- project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd door het Team MER op 18 december 2019), voorafgaand aan de huidige omgevingsvergunningsaanvraag voor de realisatie van de Oosterweelverbinding

Er is dus wel degelijk sprake van een globale MER-benadering.

Project Infrastructuurwerken Linkeroever

De cumulatieve effecten van de Oosterweerverbinding met de Infrastructuurwerken Linkeroever zijn wel degelijk onderzocht, gekend en beoordeeld. Beide MER's zijn hierop afgestemd. Op pagina 50 van het project-MER Oosterweelverbinding (algemene hoofdstukken 1-6) wordt toegelicht dat de milieueffecten van deze werken werden onderzocht in het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever (goedgekeurd op 7 juli 2016). In het project-MER Oosterweelverbinding behoren deze Infrastructuurwerken Linkeroever tot de referentiesituatie. Daardoor worden de cumulatieve effecten van het aangevraagde project Oosterweelverbinding en de Infrastructuurwerken Linkeroever per definitie meegenomen.

Het MER-richtlijnenboek (versie 2015, p. 87) verduidelijkt dat de referentiesituatie moet worden beschouwd als de *“toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan of project. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan of project”*.

In het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever werd bovendien de Oosterweelverbinding (huidige omgevingsvergunningaanvraag) meegenomen als ontwikkelingsscenario (project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever p. 73 e.v.). Het Oosterweelproject (3de Scheldekruising) werd in het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever als (afzonderlijk) ontwikkelingsscenario meegenomen omdat het zowel een directe als een indirecte impact heeft op het geplande project op Linkeroever:

- Direct: de aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E34 vereist een (nieuwe) aanpassing aan de noordelijke knoop, waarbij de aansluitingen van de E34 op de Charles De Costerlaan (N49a) omgevormd worden tot aansluitingen op de Oosterweelverbinding, en de Charles De Costerlaan tot aan het kruispunt met de Halewijnlaan in zijn geheel gesupprimeerd wordt als (reguliere) autoverbinding en omgevormd wordt tot fietspad annex interventieweg.
- Indirect: de realisatie van de Oosterweelverbinding zal voor belangrijke verschuivingen van verkeersstromen op het Antwerps autowegennetwerk zorgen, en zal in het bijzonder een grote impact hebben op het verkeerskundig functioneren van de noordelijke en zuidelijke knoop op Linkeroever.

Ontwikkelingsscenario's worden in een MER meegenomen in functie van het onderzoek naar hun cumulatieve effecten met het onderzochte project.

Leefbaarheidsprojecten Linkeroever-Zwijndrecht

Het Ringpark West in Zwijndrecht en op Linkeroever vormt één van de leefbaarheidsprojecten die momenteel naast de Oosterweelverbinding verder worden uitgewerkt. Het leefbaarheidsproject spitst zich toe op het voltooiën van het fietsnetwerk op Linkeroever en in Zwijndrecht en de aanleg van geluidsbermen (Stille bermen Zwijndrecht en Linkeroever).

Deze projecten bevinden zich nog in een 'voorontwerpfase' en maken geen deel uit van huidige omgevingsvergunning (cf. bezwaarschrift 8). De effecten van de leefbaarheidsprojecten zijn dan ook op heden nog niet gekend (en kunnen ook nog niet gekend zijn). Het zal juist de omgevingsvergunningaanvraag van deze leefbaarheidsprojecten zijn die rekening zal moeten houden met de eventuele cumulatieve effecten met het Oosterweelproject.

Natuurbalans

De bezwaarindiener bekritiseert enkel het (beperkt) verlies van natuurwaarden, maar gaat daarbij geheel voorbij aan de creatie van nieuwe en waardevolle natuurgebieden die met de aanleg van de Oosterweelverbinding gepaard gaat. Deze moeten uiteraard hierbij mee in rekening worden gebracht. De vaststelling op basis van het totaalbeeld is dat er zelfs natuur is bijgekomen. Hierbij is niet alleen te wijzen op Middenvijver en Burchtse Weel (cf. milderende maatregelen GRUP Oosterweelverbinding), maar ook op de toekomstige aanleg van het Broekbos, de afschaffing van de Charles De Costerlaan (weliswaar met aanleg van een veel

beperkter fietspad) en de uitbreiding van het slikken- en schorrengebied langs de Schelde. Het bezwaar is derhalve gesteund op een verkeerd feitelijk uitgangspunt.

Reeds uitgevoerde werken voor de Aquafin-waterleiding

De boskappingen in het Vlietbos voor de Aquafinwaterleiding (2007 – 2008) werden door Waterlink (Aquafin) uitgevoerd. Het boscompensatiedossier in het kader van deze aanvraag diende dan ook door de aanvrager (Waterlink/Aquafin) opgevolgd te worden. De aanvrager van het Oosterweelproject (BAM) was zelf geen aanvrager of initiatiefnemer van de verplaatsing van de Aquafinwaterleiding. BAM heeft hiervoor enkel een verplaatsingsbevel uitgevaardigd. De wijze waarop deze leiding werd verplaatst, staat dan ook los van het aangevraagde Oosterweelproject vermits BAM daarvan niet de aanvrager is. Het kan dan ook niet aan de initiatiefnemer van het Oosterweelproject worden verweten dat de effecten van deze boskappingen (die overigens reeds in 2007 werden uitgevoerd) niet meer worden genomen in de cumulatieve effecten. Overigens moest het project-MER opgemaakt worden rekening houdend met de bestaande feitelijke situatie. De boskappingen maakten daar deel van uit.

Beschermde natuurgebieden

De bezwaarindieners houdt ten onrechte voor dat bepaalde beschermde natuurgebieden hun bescherming zouden verliezen. Vastgesteld moet worden dat door het Oosterweelproject geen beschermde zones worden afgeschaft. In het kader van het ruimere Oosterweelproject zijn er juist meer beschermde gebieden bijgekomen (bv. Middenvijver, Burchtse Weel, de uitbreiding SBZ Slikken en Schorren). Indien er wijzigingen aan beschermde gebieden zijn gebeurd, dan waren deze al opgenomen in de verschillende GRUP's voorafgaandelijk aan huidige omgevingsvergunningsaanvraag (cf. project-MER). Overigens kan opgemerkt worden dat enkel het SBZ/VEN-gebied Bloklersdijk een beschermd natuurgebied is. Aan dit natuurgebied wordt niet geraakt.

Bijstelling effectenmatrix

Zie inleiding, punt 0.3.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.3.2).

C.4. Stikstofverhoging

In het bezwaar wordt aangegeven dat er in het Europees beschermd natuurreserveaat (Bloklersdijk) geen verhoging van stikstofdepositie mag plaatsvinden. Elke bijkomende stikstofdepositie is een betekenisvolle aantasting, zo wordt gesteld. In bijlage 5 (bijlage passende beoordeling en verscherpte natuurtoets voorkeursontwerp) van het project-MER (deelrapport 17) wordt de impact 'eutrofiëring en verzuring via luchtdepositie' besproken. Hieruit blijkt dat in het vogelrichtlijngebied Bloklersdijk slechts over een beperkte oppervlakte het habitatype 3150 (van nature eutrofe meren) aanwezig is. Dit habitat is niet heel gevoelig voor eutrofiërende en verzurende deposities (kritische depositiewaarde = 30 kg N/ha.jaar). Ter hoogte van dit habitat wordt een toename van ca. 0.1 kg N/ha/jaar verwacht tot geen toename (afhankelijk van het scenario dat wordt gebruikt). Bijgevolg wordt geen betekenisvolle aantasting verwacht.

Rekening houdende met de argumentatie uit de passende beoordeling kan geconcludeerd worden dat de bijdrage ter hoogte van (deels) effectief habitat te Bloklersdijk inderdaad niet betekenisvol zal zijn. Deze bijdrage bedraagt in het worst-case scenario 0.33% van de kritische last en dus minder dan 1% van de kritische last van dit habitat. Op basis van figuur 17-180 in het MER (deelrapport 17, p. 413) kan worden geconcludeerd dat de N-bijdrage ter hoogte van de

volledige eutrofe plas (voornaamste leefgebied) te Blokkersdijk in een worst-case scenario zich veelal zal beperken tot een bijdrage die minder dan 3% bedraagt.

Op 30 november 2016 heeft de Vlaamse Regering beslist hoe zij de N-deposities in Vlaanderen zal aanpakken. Meer specifiek in relatie tot de Europese natuurdoelen. In deze beslissing wordt geduid dat de NO_x-emissies van transport in een business as usual-scenario (BAU) zullen afnemen (dit door o.a. technologische optimalisaties). Wat het bepalen van de significantie van de impact betreft wordt vandaag gewerkt met het significantiekader beschikbaar in het richtlijnenboek Lucht (geactualiseerde versie). Een bijdrage minder dan 1% wordt overeenkomstig dit kader als niet significant beschouwd. Een bijdrage van minder dan 3% wordt als een beperkte impact ingeschat. Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend. In het project-MER (17.14) wordt gemotiveerd welke maatregelen men al dan niet kon nemen. Er blijken momenteel echter geen redelijke maatregelen voorhanden.

Rekening houdende met bovenstaande argumentatie kan worden geoordeeld dat in die zin het voldoende functioneren van het leefgebied voor de tot doel gestelde vogels hier niet wordt geschaad. Er kan gesteld worden dat het functioneren van het Vogelrichtlijngebied 'De Blokkersdijk' door toedoen van N-deposities niet wordt gehypothekeerd, en dat er zodoende kan worden besloten tot een niet betekenisvolle aantasting. In die zin worden geen herstel- en flankerende maatregelen noodzakelijk geacht. De aanvraag kan voor dit aspect in zijn huidige vorm worden aanvaard zonder het toepassen van artikel 36ter §5 van het natuurdecreet.

Bovendien had de juridische en feitelijke context waarbinnen de Raad van State (rechtspraak waar de bezwaarindieners op alludeert) overwoog dat *"elke ingreep die een achteruitgang van de huidige natuurtoestand betekent, op zich betekenisvol is"*, betrekking op de vaststelling van een plan dat tot gevolg zou hebben dat binnen een SBZ-H een bestaand geheel van 20 hectare Europees beschermde habitat zou verdwijnen. Deze feitelijke en juridische context is dus helemaal anders als de voorliggende context, waar beschermde habitats niet verdwijnen – er worden zelfs bijkomende habitats aangelegd – en waar de enige vraag is of de stikstofdepositie ten gevolge van het bestreden project de beschermde habitats op significante manier aantast en de conclusie is dat dit niet het geval is.

In de mate dat de kritiek van bezwaarindieners het PAS-significantiekader viseert, meer bepaald het feit dat er nog geen definitief PAS-kader zou zijn vastgesteld, moet worden opgemerkt dat deze kritiek in het licht van de omgevingsvergunningsaanvraag naast de kwestie is. De effecten van eutrofiëring en verzuring via de lucht op de beschermde habitats en soorten werden onderzocht in het project-MER, zonder dat daarbij beroep wordt gedaan op het ontwerp van PAS-kader, dat trouwens voorlopig slechts toegepast wordt op de beoordeling van omgevingsvergunningsaanvragen in de landbouwsector (intensieve veehouderij). De loutere vaststelling dat er nog geen definitief PAS-kader voorhanden is, ondermijnt dus geenszins het onderzoek dat n.a.v. het aanvraagdossier werd uitgevoerd.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.4).

C.5. Boscompensatie

Bezwaarindieners voert aan dat de boscompensatie ten onrechte grotendeels (ver) buiten het projectgebied zal worden gerealiseerd en stelt dat een groter aandeel van de boscompensatie binnen de regio van het projectgebied moet worden uitgevoerd. Daarbij wordt nog aangevoerd dat er te weinig zal worden gecompenseerd.

Artikel 90*bis* van het Bosdecreet voorziet in een aantal uitzonderingen op het principiële verbod op ontbossing. Zo kan een omgevingsvergunning voor ontbossing onder meer bekomen worden voor ontbossing die plaatsvindt in het kader van de realisatie van handelingen van algemeen belang. Hierbij moet dan wel in een boscompensatie worden voorzien. Beslaat de ontbossing meer dan drie hectare, dan moet de compensatie in natura plaatsvinden. Het ingediende compensatievoorstel moet voldoen aan de voorwaarden uit het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels inzake compensatie van ontbossing en ontheffing van het verbod op ontbossing (hierna: 'Boscompensatiebesluit'). De omgevingsvergunning voor ontbossing kan tenslotte slechts toegekend worden na voorafgaand advies van het ANB. Het ANB zal het compensatievoorstel daarbij toetsen aan de voorwaarden uit voormeld besluit en zal het voorstel zo nodig aanpassen.

De omgevingsvergunningsaanvraag voldoet aan de voorwaarden van artikel 90*bis* van het Bosdecreet: door de aanvrager werd een aanvraag tot ontbossing met uitgewerkt compensatievoorstel ingediend.

Artikel 4 van het Boscompensatiebesluit stelt dat boscompensatie slechts in bepaalde bestemmingszones kan worden uitgevoerd, te weten: "*groengebied, natuurontwikkelingsgebied, parkgebied, buffergebied, bosgebied, bosuitbreidingsgebied, agrarisch gebied in de ruime zin, recreatiegebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen of de met al deze gebieden vergelijkbare gebieden, aangeduid op de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen*". De verplichting inzake de bestemmingszones voor boscompensatie wordt echter genuanceerd voor onder meer ontbossingen met het oog op handelingen van algemeen belang en ontbossingen waarbij de compenserende bebossing wordt uitgevoerd op de projectlocatie die het voorwerp is van de omgevingsvergunningsaanvraag voor stedenbouwkundige handelingen. *In casu* kan aldus worden afgeweken van de verplichting inzake de bestemmingszones. Het toepassen van deze uitzonderingsmogelijkheid is evenwel slechts een mogelijkheid en geen verplichting.

Op basis van hetgeen voorafgaat, moet worden vastgesteld dat het Bosdecreet en het Boscompensatiebesluit slechts in beperkte mate voorschrijven waar boscompensatie moet worden uitgevoerd. Met name wordt slechts bepaald in welke bestemmingszones kan worden gecompenseerd. Daarop wordt een uitzondering gemaakt voor boscompensatie in het kader van handelingen van algemeen belang en boscompensatie waarbij in compensatie wordt voorzien op de projectlocatie: daar gelden de ruimtelijke beperkingen voor de keuze van compenserende bebossingen (beperking van bestemmingszones) niet. Het maakt dus niet uit waar de compenserende bebossingen worden uitgevoerd, als ze maar worden uitgevoerd. Het regelgevend kader bevat aldus geen verplichtingen omtrent het aandeel van de boscompensatie dat al dan niet in de buurt van het werkterrein ('in eigen regio') moet worden uitgevoerd. Het betoog van bezwaarindiener kan dan ook niet worden bijgetreden.

De berekening van de omvang van de boscompensatie werd overeenkomstig bijlage I bij het Boscompensatiebesluit uitgewerkt in de Toelichtingsnota Natuuraspecten die bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd. Hierbij moet vastgesteld worden dat in het project een belangrijk deel (32,40 ha) van de totale boscompensatie (78,12 ha) zal gerealiseerd worden binnen het projectgebied (meer bepaald 20,51 ha op Linkeroever, 2,40 ha ter hoogte van de Oosterweelknoop en 9,49 ha R1 Oost en Noord). Hierbij wordt aandacht gegeven aan de functionele, ecologische en landschappelijke inpasbaarheid en standplaatskenmerken/abiotische condities. Er wordt gewerkt met geschikte streekeigen en standplaatsgeschikte struiken en bomen en deels met spontane ontwikkeling om een maximaal bos- en natuurherstel te kunnen realiseren. De overige oppervlakte compenserende bebossing zal door derden uitgevoerd worden, buiten het projectgebied.

Het ANB gaf op 16 juli 2020 haar goedkeuring aan het boscompensatieplan van de aanvrager, zij het mits beperkte wijzigingen. Op basis van deze goedkeuring moet worden vastgesteld dat de boscompensatie waar vergunningsaanvrager in voorziet, voldoet aan het regelgevend kader.

De klaarblijkelijke teleurstelling van bezwaarindiener die stelt gronden in de regio in aanbod te hebben voor compensatie, met bijhorende vergoeding, aanbod waarop de vergunningsaanvrager blijkbaar niet is ingegaan, is niet van aard de wettigheid van het boscompensatieplan van vergunningsaanvrager aan te tasten.

Daarnaast stelt bezwaarindiener dat de geplande compensatie onvoldoende gedetailleerd wordt weergegeven, dat een groter aandeel van de compensatie via spontane bebossing moet gebeuren en dat het kappen van de bomen zo lang mogelijk moet worden uitgesteld.

Wat de detaillering van het compensatievoorstel, het aandeel van spontane bebossing alsook de uitvoering van de ontbossing betreft, moet worden vastgesteld dat het regelgevend kader inzake boscompensatie hieromtrent geen voorschriften oplegt. Zoals hierboven reeds werd beschreven, schrijven het Bosdecreet en het Boscompensatiebesluit bepalingen voor omtrent de omvang van de compensatie en de bestemmingszones waar deze kan worden uitgevoerd. Daarnaast bepaalt artikel 8, vijfde lid van het Boscompensatiebesluit tevens dat de compenserende bebossing moet worden uitgevoerd binnen een periode van twee jaar na de afgifte voor stedenbouwkundige handelingen.

In casu zal de boscompensatie echter worden uitgevoerd in de context van een project in de zin van artikel 4, vierde lid van het Boscompensatiebesluit (te weten: een project dat kwalificeert als een handeling van algemeen belang waarbij de compenserende bebossing wordt uitgevoerd op het terrein dat voorwerp is van de omgevingsvergunning en waarbij de compenserende bebossing een uitdrukkelijk onderdeel van het voorwerp van de omgevingsvergunning uitmaakt; zie ook Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 91), waardoor de compenserende bebossing op de projectlocatie tevens binnen een termijn van twee jaar na het beëindigen van de werkzaamheden mag worden uitgevoerd (Boscompensatiebesluit, artikel 8, vijfde lid).

Het Bosdecreet en Boscompensatiebesluit voorzien echter niet in uitvoermodaliteiten tijdens de uitvoering van de omgevingsvergunning. De kritiek van bezwaarindiener dat het kappen van de bomen zo lang mogelijk moet worden uitgesteld, mist bijgevolg grond. Er wordt evenmin enige andere verplichting inzake de uitvoering van de boscompensatie voorgeschreven. De kritiek van bezwaarindiener omtrent de detaillering van het compensatievoorstel en het aandeel van spontane bebossing kan aldus niet leiden tot het weigeren van de omgevingsvergunningsaanvraag. Het kan zijn dat bezwaarindiener een andere kijk had op de uitvoering van het compensatievoorstel. Maar dat maakt het compensatievoorstel van vergunningsaanvrager, zoals het werd goedgekeurd door ANB, nog niet onwettig.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat vergunningsaanvrager reeds gedeeltelijk voorziet in spontane boscompensatie ter hoogte van de projectlocatie (Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 92-93). Dergelijke wijze van boscompensatie zal de structuur van het projectgebied verbeteren en tevens leiden tot minder verstoring van dit gebied. Bezwaarindiener stelt in haar bezwaar enkel dat er “in aanzienlijke mate” aan spontane bebossing moet worden gedaan, maar bepaalt daarmee niet verder wat de spontane bebossing moet bewerkstelligen en nog minder hoe en waar. Gelet op de algemene insteek van het bezwaar (te weten: bescherming van de aanwezige natuur), moet aldus worden vastgesteld dat

de boscompensatie zoals deze thans voorligt reeds tegemoetkomt aan de bezorgdheden op het vlak van natuurbescherming.

De kritiek van bezwaarindiener op het boscompensatievoorstel verduidelijkt niet waarom de goedkeuring van het boscompensatievoorstel door ANB dd. 16 juli 2020 die regelgeving zou miskennen, laat staan kennelijk onredelijk zou zijn.

Besluit: Verwerping van het bezwaar (C.5).

C.6. Actualiteit van het project-MER

Zie inleiding, punt 0.3

Bezwaarschrift 4

Inhoud:

4.1 Toont belang van de indiener aan;

4.2 De Omgevingsvergunningsaanvraag en het bijhorende Milieueffectenrapport, de cumulatieve effecten van de impact van de verschillende infrastructuurwerken in het verleden en in de toekomst, alsook voor de deelprojecten van deze aanvraag onderling, worden onvoldoende in beeld gebracht. De effecten op de natuur op Linkeroever worden totaal onderschat en daardoor is de aanvraag niet conform de wettelijke bepalingen van de Europese en Vlaamse natuurwetgeving. Bezwaarindiener dringt aan op een grondige bijstelling en herafweging van de impactstudie en de opname van alle nodige mitigerende en compenserende maatregelen als bindende randvoorwaarden in de uiteindelijke vergunning waardoor de beschermde en zeer kwetsbare natuurgebieden geen schade zullen oplopen als gevolg van de werken.

Meer specifiek m.b.t. volgende thema's:

- a. Salamitechniek (de opsplitsing in deelprojecten en het niet globaal taxeren van het geheel der deelprojecten) in verschillende projecten druist in tegen de Europese Richtlijn 2011/92/EU, het arrest van de Raad van State (08/11/2011) en de principes van behoorlijk bestuur.
- b. Het negeren van de cumulatieve effecten van de verschillende (deel)projecten van de Oosterweelwerken of werken die daaraan kunnen gelinkt worden, werkt negatief in op de natuurgebieden Blokkersdijk, Het Rot, Vlietbos en Sint-Annabos.
- c. De opsplitsing van de perimeters voor de Infrastructuurwerken Linkeroever en voor de Oosterweeltunnel leggen de ware impact op de natuur van die twee ingrepen niet bloot.
- d. Miljoenen m³ grondwater worden opgepompt en onbenut in de Schelde geloosd. Vier aanliggende natuurgebieden (waaronder het kwetsbare watervogelreservaat Blokkersdijk als Speciale BeschermingsZone of SBZ beschermd) worden gehypothekeerd door zowel oppompen van grondwater als door permanente wateronttrekking door lekverliezen tijdens de aanleg- en exploitatiefase. Beoordeling bemaling moet ook in de aanlegfase gebeuren.
- e. Er is te veel bijkomende wegverharding.
- f. Boscompensaties
- g. Het terugstorten van slib uit de baggersleuf voor de Oosterweeltunnel in de Schelde (=Habitatrichtlijngebied) heeft een negatieve invloed op fauna en flora in de Schelde en bovendien worden de rechtsregels niet gevolgd.

- h. Volgens het MER zal het natuurgebied Het Rot de opvang van vogels bij verstoring door de werken aan de Oosterweelverbinding moeten garanderen. Hiervoor ontbreken op heden de noodzakelijke gedragsregels en handhaving.
- i. Het GRUP van 2006 gaat uit van een veel kleinere oppervlakte voor de werfzone in de Schelde dan het GRUP 2015. De compensatie in de Burchtse Weel werkt niet zoals opgelegd.
- j. De inname van (> 15 ha) meervoudig beschermd natuurgebied in Het Rot en Vlietbos te Antwerpen Linkeroever wordt in de MER slechts gequoteerd als 'verwaarloosbaar tot licht negatief'.
- k. Het heien van palen mag geen negatief effect hebben op de omliggende natuur en bewoning.

Bespreking:

4.1. Zie inleiding, punt 0.2.

4.2. a. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.1.

b en c. In het project-MER met referentie PR2211 dat werd opgemaakt (en goedgekeurd op 7 juli 2016) voor de Infrastructuurwerken te Linkeroever werden de effecten van de knoop Noord besproken. De milderende maatregelen zijn geïntegreerd in de vergunningen voor de Infrastructuurwerken te Linkeroever. De Oosterweelverbinding Rechteroever werd op haar beurt aan een project-MER onderworpen (referentie PR2236). In dit Project-MER werd het project Infrastructuurwerken Linkeroever als referentietoestand meegenomen en cumulatief met de voorkeursvariant Oosterweelverbinding beoordeeld. Deze project-MER werd op 18 december 2019 goedgekeurd.

Bovendien werd het volledige project op planniveau onderzocht in het plan-MER Masterplan Antwerpen (goedgekeurd op 30 mei 2005) en het plan-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 10 februari 2014).

Er kan dan ook bezwaarlijk gesteld worden dat beide projecten afzonderlijk zouden zijn beoordeeld of dat de impact op de natuur niet gekend of onvoldoende onderzocht zou zijn.

De impact op de speciale beschermingszones werd nauwkeurig onderzocht door erkende deskundigen in het goedgekeurde Project-MER Oosterweelverbinding en de hierin opgenomen passende beoordeling.

Voor de weerlegging van dit bezwaar wordt verder verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.3.2.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- d. De bemalingsactiviteiten nodig tijdens de aanlegfase maken geen deel uit van de voorliggende aanvraag. Hiervoor zullen later door de aangestelde aannemers vergunningaanvragen worden ingediend.

Voor de weerlegging van dit bezwaar wordt verder verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.2.

Besluit: Verwerping van het bezwaar

- e. Er bestaat geen verplichting om de bijkomende verharding globaal voor alle projecten te beoordelen en te compenseren met een evenredige oppervlakte ontharding in de regio.

Verder kan worden verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.2.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- f. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.5.
- g. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.1.
- h. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.5.
- i. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.1.
- j. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.2.
- k. Bezwaarindieners vraagt dat in het project-MER beperkingen worden opgelegd qua geluidshinder tijdens het heien van damplanken, palen en ander constructies. Dit is reeds het geval (project-MER, deelrapport 17, p. 440): *“Verstoring fauna: De werkzaamheden impliceren heien en deze werkzaamheden kunnen dus trillingen veroorzaken met potentieel ook sterke onderwater geluiden die ongunstig zijn voor waterzoogdieren (maar ook voor vissen). Het preventief wegjagen met ultrasoon geluid van visfauna in de Schelde en ingrepen, zoals heien, langzaam beginnen zodat de dieren onbeschadigd weg kunnen komen, zijn maatregelen die reeds in het project vervat zitten. Uit onderzoek van Wageningen IMARES en TNO is gebleken dat het aan te raden is ook zeezoogdieren voor de werken beginnen weg te jagen met behulp van specifieke geluiden waar de dieren een hekel aan hebben. Dit mag evenwel slechts gedurende een zeer korte periode ingezet worden, dit wordt bijkomend aanbevolen.”*

Aanvullend kan er op gewezen worden dat de aanlegfase geen deel uitmaakt van huidige OVA (en nu dus niet ter beoordeling voorligt).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 5

Inhoud:

- 5.1. De aanvraag, en het bijhorende milieueffectenrapport, brengen de cumulatieve effecten van de impact van de verschillende infrastructuurwerken in het verleden en in de toekomst, alsook voor de deelprojecten van deze aanvraag onderling, onvoldoende in beeld. Opdeling ('*salamislicing*') van grote projecten in verschillende deelprojecten om het uitvoeren van een zwaardere project-MER te ontlopen, dan wel een negatieve eindbeoordeling te vermijden, moet vermeden worden. Teneinde een 'death by a thousand cuts'-scenario te vermijden, is het van belang om ook de cumulatieve effecten waartoe de beoogde ontwikkelingen aanleiding kunnen geven, mee te nemen bij de start van het project.
- 5.2. De ontwikkeling van de Oosterweelverbinding geeft aanleiding tot volgende relevante cumulatieve betekenisvolle natuureffecten, welke onvoldoende worden ondervangen:

- a. Blokkersdijk wordt ernstig in haar voortbestaan bedreigd ten gevolge van de grote bijkomende permanente grondwateronttrekkingen van het project. Het MER noch de aanvraag voorzien de nodige maatregelen om de significante effecten op de waterhuishouding van de Blokkersdijk in eerste instantie maximaal te voorkomen/mitigeren en in tweede instantie onoverkoombare effecten te compenseren.
- b. Door de terreininnames van natuur in functie van de Oosterweelwerken in het Vlietbos en het Rot (2007-2008), de Infrastructuurwerken Linkeroever-Zwijndrecht en de Leefbaarheidsprojecten Linkeroever-Zwijndrecht als aparte – vaak niet-beMERde – losstaande projecten te behandelen, worden hun cumulatieve effecten nergens ten gronde beoordeeld. Hierdoor dreigen zich stap voor stap verregaande natuurverliezen voor te doen waarbij de ware en totale omvang van de natuurschade op de natuurgebieden van linkeroever onaanvaardbaar wordt.
- c. De sterke en problematische vertroebeling van het Scheldewater wordt zelfs voor de voorliggende deelprojecten van de aanvraag niet cumulatief bekeken. Het gelijktijdige baggeren voor de tunnelgeul en het terugstorten van het slib iets verder in de rivier – die beiden lange tijd (2 tot 3 jaar) zullen doorgaan – moeten cumulatief in kaart worden gebracht. Ook de reguliere onderhoudsbaggerwerken en de mogelijke aanleg van een tweede getijdendok (ECA) moet in rekening worden gebracht.
- d. Bovendien zal het de opslibbing van het compensatiegebied Burchtse Weel versnellen. Burchtse Weel zal daardoor zijn compenserende werking wellicht niet duurzaam kunnen vervullen waardoor het historisch passief verder wordt opgebouwd.

Hieruit wordt besloten dat het milieueffectrapport en de voorliggende aanvraag onvoldoende rekening houden met de Europese Richtlijn 2011/92/Eu, de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen en het (Vlaams) Natuurdecreet. Bezwaarindieners dringt aan op een grondige bijstelling en herafweging van de impactstudie en de opname van alle nodige mitigerende en compenserende maatregelen als bindende randvoorwaarden in de uiteindelijke omgevingsvergunning.

Bespreking:

- 5.1. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.1 (opsplitsing in deelprojecten) en C.3.2. (cumulatieve effecten).
- 5.2. a. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.2.
 b. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.2.
 c. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.1.
 d. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.1.

Bezwaarschrift 6

Inhoud:

- 6.1. Proces: bezwaarindieners drukt zijn appreciatie uit voor deze nieuwe manier van werken. Bezwaarindieners gaat akkoord met de infrastructurele ingrepen die met deze omgevingsvergunning aangevraagd worden.
- 6.2. Luchtkwaliteit: het MER stelt dat aan sommige tunnelmonden van de Oosterweelverbinding de luchtkwaliteit niet goed is (deelrapport 17), ondanks toevoeging van extra luchtopeningen, schouwen en overkragingen. Daarom is het belangrijk dat er extra onderzoek komt naar innovatieve systemen van luchtbehandeling in tunnels, zodat

de overkappingen langer en vollediger kunnen worden. Nu zitten er nog te veel gaten in de overkappingen. Er moet voldoende budget worden voorzien om deze gaten in de toekomst te dichten.

- 6.3. Aantal rijstroken – klimaat: bezwaarindiener pleit ervoor om reeds vanaf de eerste fase slechts 2x2 rijstroken met een pechstrook te voorzien in de nieuwe Scheldetunnel, om zo extra druk te zetten op de shift van autoverkeer naar fiets of openbaar vervoer. Ook voor klimaatdoelstellingen is het belangrijk dat het autoverkeer niet verder toeneemt, maar wel afneemt.
- 6.4. Hernieuwbare energie: bezwaarindiener vraagt om maximaal in te zetten op de integratie van zonnepanelen aan tunnelmonden en op bermen. De kosten voor de installatie en de uitbating kunnen door een energie-coöperatieve worden ingevuld.
- 6.5. Natuur en waterhuishouding: voor de effecten op natuur en waterhuishouding vormen de grootschalige bemalingen die nodig zijn om de werken uit te voeren een grote bekommernis. Dit dreigt een negatieve impact te hebben op onder meer het Europees beschermde natuurgebied Blokkersdijk, dat dreigt te verdrogen. Daarom worden extra ingrepen gevraagd zoals retourbemaling van gezuiverd bemalingswater of de aanleg van een infiltratiebekken nabij de natuurgebieden Vlietbos, Het Rot, Sint-Annabos die de laatste jaren kampen met acuut watertekort. Ook belangrijk is om een goede monitoring te voorzien van de grondwaterstanden.
- 6.6. Opgebaggerde slib: door de baggerspecie in suspensie zal de troebelheid van het Scheldewater toenemen, wat gevolgen heeft voor de (herstellende) Schelde-biota, met name de primaire productie, filterende organismen, vissen en zichtjagers. Aangezien de werken meerdere jaren zullen duren, zal ook de vertroebeling en vervuiling van het water gedurende meerdere jaren plaatsvinden.
Zeker vanuit de slibstortplaats Palingplaat zijn ernstig systeemversturende opslibbingen te verwachten op de Scheldeslikken- en schorren stroomop- en stroomafwaarts en in het getijdengebied Burchtse Weel. De Schelde is een SBZ-zone die in een goede staat van instandhouding moet gehouden worden. Het is dan ook een betere oplossing om meer plaats te voorzien in de onderwatercellen in het Noordelijk Insteekdok om dit slib te storten, bovenop de specie die hier gestort wordt. Rondom het Noordelijk Insteekdok is niet overal bedrijvigheid langs de kade. Op die plaatsen waar geen activiteit is kan de onderwaterstorthoogte verhoogd worden, waardoor er ook plaats is voor bijkomende slibcellen. Daarmee worden zowel de vertroebeling, aanslibbingen en vermindering van de getijdenwerking van Burchtse Weel ondervangen.
De beste oplossing is volgens bezwaarindiener om het slib te aanzien als een grondstof en vanuit circulair oogpunt wordt gevraagd om het opgebaggerde slib te verwerken tot bouwstoffen, in plaats van het terug te storten in de Schelde of in een havendok.

Bespreking:

- 6.1. Dit houdt een positief standpunt in ten aanzien van de huidige omgevingsvergunningsaanvraag, dat geen verdere reactie vraagt.
- 6.2. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. De bezwaarindiener vraagt verder onderzoek naar innovatieve systemen inzake luchtbehandeling om de overkappingen langer en vollediger te maken.

Voorliggende aanvraag is het resultaat van een overlegtraject, onder leiding van de intendant, dat beschreven staat in het document “Extra Inleiding Project”, dat bij de

aanvraag werd gevoegd. Op p. 6 is over de overkappingen het volgende te lezen: *“In juni 2018 maakte de Vlaamse Regering een selectie uit deze voorstellen, op basis van aanbevelingen van de intendant. Een groot deel van deze leefbaarheidsprojecten bevindt zich in het projectgebied van de Oosterweelverbinding en er werd dan ook beslist de onderdelen die er inherent mee verbonden zijn, toe te voegen aan de werken Oosterweelverbinding. De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen zegden een totaalbudget van 1,25 miljard euro toe voor de realisatie van een eerste reeks overkappings- en leefbaarheidsprojecten. In november 2018 werd de aanstelling van Alexander D’Hooghe voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse Ring verlengd voor een periode van acht jaar. Met deze aanstelling nam de Vlaamse overheid een lange termijn engagement op om de mobiliteits- en leefbaarheidsoplossingen die in het Toekomstverbond zijn vastgelegd ten uitvoer te brengen.”*

In de Verantwoordingsnota B26, gevoegd bij de omgevingsvergunningaanvraag, staat op p. 45 het volgende te lezen over de overkappingen: *“De snelweg wordt onder het maaiveld aangelegd om zo de impact op de omgeving te beperken. Er wordt zo veel als mogelijk overkapt, maar om verschillende technische redenen is het niet mogelijk om een continue overkapping te voorzien. Waar er bijvoorbeeld op- en afritten zijn (aansluitingscomplexen) en je een verbinding hebt tussen tunnel en maaiveld, verdwijnt het dak.”*

Hieruit blijkt dat niet enkel luchtkwaliteit, maar ook andere criteria, hun invloed hebben gehad bij het uittekenen van het project, en de hierin opgenomen overkappingen. De milieueffecten van voorliggend project werd beschreven in het (goedgekeurd) project-MER dat bij de aanvraag werd gevoegd. De hierin opgenomen conclusies en milderende maatregelen werden in acht genomen bij de beoordeling van het project in functie van de vergunningverlening.

In de vergunning wordt een voorwaarde opgenomen met betrekking tot een monitoringsprogramma voor de discipline lucht. Dit programma voorziet in een beoordeling van de luchtkwaliteit voor wat betreft NO₂ in een aantal kritische zones. Het voorziet eveneens in het opstellen en uitvoeren van een actieplan indien de luchtkwaliteitsnormen niet gehaald zouden worden, om deze overschrijding in tijd zo beperkt mogelijk te houden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 6.3. Het voorliggende project kadert in de visienota voor het Routeplan 2030. Deze visienota bevat maatregelen en projecten voor een multimodale bereikbaarheid van de gehele regio om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verder te bevorderen tot een modal split van 50/50, dit wil zeggen dat maximaal 50% van de verplaatsingen met de auto plaatsvinden, de overige verplaatsingen gebeuren te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. In het projectontwerp is er daarom expliciet voor gekozen om de capaciteit van de snelweg niet zodanig uit te breiden dat het een aanzuigeffect voor het autoverkeer zou veroorzaken. Tegelijk wordt ingezet op een bijkomende Scheldekruising voor fietsverkeer en op het vervolledigen van het Ringfietspad. Het voorliggende ontwerp heeft een lang traject afgelegd en werd gaandeweg aangepast en geoptimaliseerd, onder meer door de feedback uit de milieueffectrapportage, uiteraard ook op vlak van het thema mens en mobiliteit.

Het tracé-ontwerp is in sterke mate bepaald door de bestaande en gewenste ruimtelijke en verkeerskundige context en is gebaseerd op het intensief onderzoek naar het

functioneren van het verkeers- en vervoersnetwerk en de relatie tussen netwerk en tracé. Een vorm- en stroomconcept wordt gebruikt als basis voor het netwerk. Als vormconcept wordt geopteerd voor het 'ringconcept'. De Oosterweelverbinding vervolledigt de R1 en maakt deze tot een volwaardige ringweg. Het inkomende verkeer van de radiale hoofdwegen op de ring wordt de keuze geboden om ofwel in wijzerzin ofwel in tegenwijzerzin op de ringweg te rijden. Het ringconcept zal de kans op congestie sterk verminderen. Op een gesloten ringweg is geleiding van het verkeer in de andere richting steeds mogelijk. Zowel bij calamiteit, waar er steeds een alternatieve route wordt aangeboden, als bij wisseling van een dominante verkeersstroom, bijvoorbeeld oost-west in plaats van noord-zuid.

Het project brengt wijzigingen van het wegennet met zich mee die tot op lokaal niveau inwerken. De realisatie van de Oosterweelverbinding wordt aangegrepen om de structuur van het lokale wegennet, en de koppeling van dit net met de hoofdwegen te optimaliseren. Het streven naar een selectieve bereikbaarheid van woon-en werklocaties en leesbaarheid, veiligheid en afstemming van de verschillende vervoersmodi staan hierbij centraal.

Het project-MER concludeert dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerpscenario zonder tolheffing, dat het voorwerp van voorliggende aanvraag betreft, een aanzienlijke verbetering inhoudt ten opzichte van de referentiescenario's en in grote mate bijdraagt tot het behalen van de hoger vermeld vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen. De verbeteringen aan het ontwerp die werden opgenomen in het geoptimaliseerde voorkeursontwerp nemen bovendien de belangrijkste manco's weg uit het basisontwerp.

Toch zijn er een aantal negatieve resteffecten inzake doorstroming, die vooral gekoppeld zijn aan de capaciteitsreductie van de autoweginfrastructuur. De invoering van een sturingsmechanisme zorgt weliswaar voor een ontlasting van de Kennedytunnel en een betere spreiding van het autoverkeer, maar is onvoldoende om een volledig vlot functionerend ringsysteem te garanderen bij de verkeersvraag voorzien in het verkeersmodel 2020.

Om te komen tot een volledig vlot werkend ringsysteem, is een substantiële modal shift nodig. Precies daarom werd reeds gekozen voor een capaciteitsreductie in het ontwerp. Doordat de infrastructuur de lagere capaciteit op die manier zal afdwingen, zal de uitvoering van het project bijdragen tot het bereiken van de nagestreefde modal shift.

Een verdere reductie van het aantal rijstroken in de Scheldetunnel is daarom ook niet zinvol, uit het goedgekeurde Project-MER blijkt immers dat dit zou leiden tot een onvoldoende vlot functionerend ringsysteem (hoofdstukken 16.2.1.6 en 16.2.15), zeker in de rijrichting van west naar oost. Het verhoogde congenstierisico zou bovendien leiden tot een grotere verkeerdrukke op het onderliggende, lokale wegennet met een verlaagde leefbaarheid en verkeersveiligheid tot gevolg. In dat geval zou het project niet meer voldoen aan één van de hoofddoelstellingen, namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid.

De reductie van het aantal rijstroken is bovendien niet wenselijk in het kader van de tunnelveiligheid. Om het mogelijk te maken dat hulpdiensten met het verkeer mee de incidentkoker kan inrijden, zijn in het dwarsprofiel minimaal drie rijstroken (twee rijstroken met een pechtstrook of één rijstrook, één calamiteitenstrook en één pechtstrook) noodzakelijk. Ook de op- en afritten dienen voorzien te worden van pechstroken om de bereikbaarheid van de tunnels te borgen bij file op de toeleidende rijstroken. Aanvullende interventiewegen zijn toegepast daar waar het openbare wegennet niet voldoende directe

aanrijdmogelijkheden kan faciliteren (onvoldoende op- en afritten). Bij incidenten moet het netwerk ook voldoende robust zijn om een omleiding van het verkeer te kunnen opvangen, dit geldt ook voor het geval één van de tunnelkokers door een calamiteit volledig zou worden afgesloten.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 6.4. Het verzoek van de bezwaarindiener betreft een opportuniteit en heeft als dusdanig geen betrekking op het voorwerp uit de aanvraag. De vergunningverlener is er toe gehouden om de vergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag.

Wat de tunnelmonden betreft, zijn de nodige milderende maatregelen onderzocht in het Project-MER. Aanvullend zijn de ontwerptrajecten voor de Ringparken lopende, waarbinnen energie kan worden bekeken. Mogelijke verbeteringen volgend uit dit traject kunnen desgevallend via latere omgevingsvergunningsaanvragen worden beoordeeld.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 6.5. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.2.

- 6.6. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.1.

In verband met de verwerking van het opgebaggerde slib tot bouwstof, kan gesteld worden dat dit een opportuniteit is, die niet het voorwerp uitmaakt van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. Bovendien is het gebruik van het slib afhankelijk van de kwaliteit en de vervuilingsgraad ervan.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 7

Inhoud:

Bezwaarindiener vraagt i.f.v. Blokkersdijk volgende correcties en toepassingen:

- 7.1. I.v.m. 17.8 Effectbeoordeling discipline grondwater - 17.8.1 Effect op grondwaterkwantiteit (MER blz. 221):

De monitoring van een goed geplaatste peilbuis is nodig om een stijging/daling te kunnen opvolgen tijdens en na de Oosterweelwerken. Voor het opvolgen van de grondwaterstanden zijn een nulmeting, metingen tijdens de aanlegfase en metingen tot 5 jaar na de laatste werkzaamheden nodig. Bij een ongunstige tendens moeten bijkomende maatregelen voorzien worden om de negatieve trend zo snel mogelijk om te buigen. Daarbij dient men ook de alarmdrempels vast te leggen waaronder de peilen niet mogen zakken en waarbij de werken zullen worden stilgelegd.

- 7.2. Impact van de polderconstructies op de grondwaterkwantiteit, zowel tijdens de aanlegfase als permanent tijdens de exploitatiefase (MER blz. 222):

Deze polderconstructies liggen zeer dichtbij het natuurreservaat Blokkersdijk. De negatieve impact van de bemaling kan niet getolereerd worden volgens de regelgeving van een Europees beschermd vogelrichtlijngebied en natuurreservaat. Voor elke bemaling moet een retourbemaling voorzien worden.

7.3. Effect op grondwaterkwantiteit (MER blz. 223):

Voor de realisatie van de toerit van de Scheldetunnel op de Linkeroever zullen in totaal drie polderconstructies gerealiseerd worden.

- a. In het hoofdstuk 'Grondwater' zijn er geen gegevens over de hoeveelheid wateronttrekkingen door deze polderconstructies en is de impact op het grondwater en de plas in het natuurreservaat Blokkersdijk onbekend. In het hoofdstuk 'Oppervlaktewater' (MER blz. 286-287) staan nochtans zeer alarmerende cijfers: ca. 500.000-1.250.000 m³ water per polderconstructie. Er zullen dus enkele miljoenen m³ grondwater worden opgepompt uit deze polderconstructies op Linkeroever. Deze gegevens moeten in het hoofdstuk grondwater toegevoegd worden en er dienen preventieve en milderende maatregelen aan gekoppeld te worden.
- b. Het natuurreservaat Blokkersdijk kampt met een steeds groter (grond)watertekort. Gevraagd wordt om het opgepompte water uit de polderconstructies, na zuivering, terug in te brengen in de grondwatervoorraad van het natuurreservaat Blokkersdijk.
- c. In het MER wordt niet gesproken over het lekdebiet in het hoofdstuk 'Grondwater'. Dit zou wel moeten gebeuren. Ook worden nergens de cumulatieve effecten van de drie polderconstructies bekeken. Hier is meer onderzoek vereist. Het is onmogelijk dat die lekverliezen geen invloed hebben op de grondwaterstanden buiten de polderconstructies, dus in het natuurreservaat Blokkersdijk, ook na de werken.
- d. Zoveel verlies van grondwater brengt dit natuurreservaat ernstig in gevaar. Onderzoek is vereist. Als nader onderzoek gunstig blijkt, moet de plas op Blokkersdijk gemonitord worden (cf. hoger).

7.4. I.v.m. 17.9.6 Elementen ten behoeve van de toetsing aan de kaderrichtlijn Water (MER blz. 365):

Het MER stelt dat er een negatieve invloed is op de grondwaterstand. De effecten van de lekverliezen zouden tot 230 meter ver reiken. Wanneer de contour van 230 meter getrokken wordt rond de polderconstructies naast de Palingbeek, reiken de contouren en dus de verdrogingseffecten tot in Blokkersdijk. De ernst van deze impact wordt in het MER zeer zwaar onderschat. Blokkersdijk is afhankelijk van een voldoende hoge grondwaterstand en voeding met kwelwater. Zie hiervoor bij 17.8.3 Invloed op kwelgebieden (MER blz. 283). Dit verzwaart de beoordeling van het negatief effect op het beschermd natuurreservaat Blokkersdijk en op het voortbestaan ervan nog verder (-3 of hoger).

7.5 I.v.m. 17.8.3 Invloed op kwelgebieden (MER blz. 283):

De peilbuismetingen in het natuurreservaat Blokkersdijk dienen weergegeven te worden onder het puntje 17.8.3. De gegevens dienen tweewekelijks doorgegeven te worden aan de cel MER, ANB en Natuurpunt Waasland om goed en snel te kunnen handelen als de peilen ongunstige (lagere) waarden aangeven.

7.6 Conclusies en milderende maatregelen (MER blz. 284) – tabel 17-74: Effectbeoordeling van de discipline grondwater van het voorkeursontwerp:

De impact op het grondwater van de werken zal veel groter zijn dan hier wordt ingeschat. Dit dient aangepast te worden.

7.7 Effectbeoordeling discipline oppervlaktewater (MER blz. 356) – 17.9.6 elementen ten behoeve van de toetsing aan de kaderrichtlijn Water:

De in de discipline 'Oppervlaktewater' aangebrachte effecten en conclusies moeten eveneens belicht worden onder de discipline 'Grondwater' omdat de effecten op dat vlak significant negatief zijn voor Blokkersdijk. De invloedzone van de wateronttrekkingen en verlaging van de grondwaterhoeveelheid worden geminimaliseerd.

Er moeten preventieve maatregelen getroffen worden en bindend opgelegd worden in de vergunning. De bezwaarindiener stelt enkele mogelijkheden voor:

- (grond)waterverliezen voorkomen door het onttrekken van water te beperken tot enkel de invloedssfeer binnen de polderconstructie.
- de damwanden 100% afsluitend te maken door de cement-/bentonietwand:
 - o dikker uit te voeren
 - o voor het volstorten van de sleuf langs de buitenkant te voorzien van een dikke folie
 - o bij het storten van de cement/bentoniet deze te compacteren door het creëren van onderdruk met een zuiginstallatie, te ontwateren en ontluchten, te trillen, aan te drukken.

Ondanks deze preventieve maatregelen zullen er volgens bezwaarindiener nog mitigerende maatregelen getroffen moeten worden voor de resterende impact. Gevraagd wordt als milderende maatregel om voor elke bemaling een retourbemaling te laten plaatsvinden. Het water in de polderconstructies moet gezuiverd opgevangen worden, zowel in de aanleg- als in de exploitatiefase.

Bespreking:

Voor de weerlegging van dit bezwaarschrift wordt integraal verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.2.

In zoverre door bezwaarindiener de resultaten van het project-MER in twijfel worden getrokken, wordt verwezen naar de inleiding, punt 0.3.

Bezwaarschrift 8

Inhoud:

8.1. De opsplitsing in deelprojecten en het niet globaal beoordelen van het geheel der deelprojecten:

- a. De effecten van de boskappingen het Vlietbos (2007-2008) voor de Aquafinwaterleiding, Infrastructuurwerken Linkeroever (2018) en de nog op te starten Leefbaarheidsprojecten Linkeroever-Zwijndrecht op de natuur in de regio blijven buiten beeld. De MER-beoordeling beschouwt de nog lopende Infrastructuurwerken Linkeroever als referentietoestand. Daarbij worden de effecten van deze ingrepen niet in het Omgevingsproject (MER en OMV) beoordeeld evenals de cumulatieve effecten.
- b. Nog nooit werd een MER opgemaakt dat alle (deel)projecten sinds 2007 gezamenlijk beoordeelde in functie van hun effect op natuur, milieu, mens en gezondheid (= een vorm van 'salamitechniek'). Nochtans hebben al deze (deel)projecten een grote impact op natuur en milieu in de regio. Bij elke (MER)beoordeling mag de vorige (MER)beoordeling niet telkens als de 'bestaande toestand' worden beschouwd want zo wordt de gezamenlijke impact nooit geëvalueerd.
- c. Het Europese Hof van Justitie heeft standpunt ingenomen tegen vormen van 'salamislicing' omdat zij haaks staan op de finaliteit van Richtlijn 2011/92/EU. Het Hof benadrukt dat wanneer lidstaten bij screeningsplichtige projecten enkel maar naar de omvang ervan kijken, zij artikel 4, lid 2 van de toenmalige richtlijn 85/337/EU op een onvolledige wijze implementeren. In dat geval zal de screeningsplicht immers makkelijk kunnen worden omzeild door een artificiële opsplitsing van projecten, waardoor de van toepassing zijnde MER-drempels mogelijk worden ontlopen.
- d. Ook uit een arrest van de Raad van State (08/11/2011) blijkt dat de Raad ook het gebruik van het concept 'milieutechnische eenheid' lijkt te aanvaarden om het onterecht opsplitsen van projecten tegen te gaan. De toepassing van de notie 'milieutechnische

eenheid' beoogt immers geen eenheid van vergunning, maar wel een eenheid van beoordeling. Bedoeling is dat er rekening wordt gehouden met de gezamenlijke milieupact van de verschillende inrichtingen. Nadere indicatoren om te bepalen of er sprake is van een milieutechnische eenheid zijn: onderlinge geografische, materiële of operationele samenhang van inrichtingen.

BESLUIT: bezwaarindiener wenst dat er een beoordeling komt van de ecologische impact van alle gezamenlijke ingrepen (uitgevoerd of gepland) op de natuur op de Antwerpse Linkeroever. Daarbij moet worden afgestapt van de salamitechniek.

- 8.2. De cumulatieve effecten van reeds afgewerkte en geplande werken hebben een negatieve impact op de natuurgebieden Blokkersdijk, Het Rot, Vlietbos en Sint Annabos:
- a. Door de aangehaalde 'salamitechniek' werd het Oosterweelproject in aparte delen geknipt waardoor de milieueffecten op de regio Linkeroever aan het zicht werden onttrokken.
 - b. Bij elke stap in de MER-beoordeling, werd(en) de vorige stap(pen) als de bestaande- of referentietoestand beschouwd. Daardoor komt men in de voorliggende MER tot de conclusie dat de effecten van het project Oosterweeltunnel op de beschermde natuurgebieden Vlietbos of Het Rot zeer beperkt zijn. Reden is dat de gecumuleerde verliezen met de innames uit de Infrastructuurwerken Linkeroever ten onrechte beoordeeld worden als de "bestaande toestand"; dit terwijl deze infrastructuurwerken tot hetzelfde grote Oosterweelproject behoren of er onlosmakelijk mee verbonden zijn.
 - c. In praktijk gaan er ruim 15 ha meervoudig beschermd natuurgebied definitief verloren. En toch geeft de effectenmatrix slechts een matig negatief effect (-1) aan. Voeg daarbij de versterkende foute beoordeling door de verliezen van Vlietbos en Het Rot elk apart te beoordelen en nooit globaal. Daardoor wordt de gezamenlijke negatieve balans aan verlies van beschermd natuurgebied aan de beoordeling onttrokken.
 - d. Ook in het MER uit 2015 vond bezwaarindiener geen globale beoordeling van alle (deel)projecten van de grote Oosterweelwerken. Dit MER werd pas uitgevoerd jaren na het eerste "Oosterweelgerelateerd project", met name de verlegging van een hoofdwaterleiding in het Vlietbos en Het Rot (2007-2008) waarvoor 2 à 3 ha bos én beschermd natuurgebied werden gekapt tussen de Charles De Costerlaan en het industriegebied van Zwijndrecht. Deze verstoringen zijn in geen enkel MER, noch in boscompensaties terug te vinden. Ook het voorliggende MER en Omgevingsproject houdt geen rekening met alle cumulatieve effecten van de verschillende (deel)projecten.
 - e. Delen van beschermde natuurgebieden worden via de boscompensaties wel vervangen door andere bosaanplantingen, maar de bescherming die ze droegen wordt niet meegenomen. Dit maakt dat (meervoudig) beschermd natuurgebied (en zelfs reservaatgebied) wordt vervangen (gecompenseerd) door niet-beschermd bosgebied.

BESLUIT: bezwaarindiener wenst dat:

- de effectenmatrix de verliezen aan beschermde natuur verhoogt naar 'zeer negatief (-3)' en er een compensatie aan toevoegt;
- het voorliggende MER en Omgevingsproject rekening houdt met alle cumulatieve effecten van de verschillende (deel)projecten (de reeds afgewerkt en de geplande);
- de boscompensatiegebieden de beschermde status van de gecompenseerde gebieden meenemen.

Bespreking:

Voor de weerlegging van dit bezwaarschrift wordt integraal verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.3.1 (Opsplitsing in deelprojecten) en C.3.2. (cumulatieve effecten).

Inhoud:

- 9.1. Het MER bepaalt dat het natuurgebied Het Rot moet mitigeren. D.w.z. moet instaan voor de opvang van vogels bij verstoring door de werken aan de Oosterweelverbinding. Daartoe ontbreken momenteel de nodige gedragsregels en vooral de handhaving.
- 9.2. Bezwaarindiener vreest dat tijdens de Oosterweelwerken de recreatiedruk op de natuurgebieden van Linkeroever nog zal verhogen door het ontoegankelijk worden van de werfzones. Uit de bijgevoegde rekensom blijkt een verlies van 90 ha aan oppervlakte voor recreatie tijdens de Oosterweelwerken.
Bezwaarindiener stelt o.a. voor om de verantwoordelijke overheid (overheden) op te leggen 2 toezichters met verbaliserende bevoegdheid aan te stellen en 2 hondenzwemvijvers op de Middenvijver aan te leggen.
- 9.3. De inname van 15,7 ha meervoudig beschermd natuurgebied in Het Rot en Vlietbos te Antwerpen Linkeroever mag in het MER niet als 'verwaarloosbaar tot licht negatief (0/-1)' beoordeeld worden. Het nettoverlies aan natuur in de omgeving van de werfzone Oosterweelverbinding sinds 2007 moet globaal bekeken worden en toestand 2007 als referentiewaarde worden genomen.

Bespreking:

- 9.1. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.5.
- 9.2. Het is onvermijdelijk dat ten gevolge van de uitvoering van de werken bepaalde zones voor recreatie tijdelijk ontoegankelijk zullen worden (o.a. deel van het Zand t.g.v. Infrastructuurwerken Linkeroever, deel van Vlietbos t.g.v. Infrastructuurwerken Linkeroever, deel van het Rot, deel Sint-Annabos). Anderzijds dient gesteld dat niet al deze zones momenteel integraal toegankelijk zijn, en dat in andere zones nog wel recreatie mogelijk blijft, bv. in het Sint Annabos, op Middenvijver, langs de Scheldeoevers, Esmoereitpark, Sint-Annastrand, ...

In het project-MER (deelrapport 17, p. 397) wordt de bijkomende verstoring voor Linkeroever als beperkt beoordeeld, gezien de eventuele verschuiving in de recreatiedruk op de omliggende groen- en natuurgebieden voornamelijk zal plaatsvinden ter hoogte van de minder gevoelige zones die actueel reeds door recreanten gebruikt worden. Deze zones (Rot/Middenvijver en Vlietbos) zijn actueel ten dele toegankelijk. Ze zijn toegankelijk op de aanwezige padenstructuur en de verschuiving die kan optreden zal slechts zeer beperkt zijn. De gevoeligste zones van deze gebieden zoals Blokkersdijk en bepaalde delen van het Rot/Middenvijver zijn actueel reeds ontoegankelijk en zullen dit ook blijven tijdens de werkzaamheden.

De verzoeken van bezwaarindiener kunnen in het kader van huidige omgevingsvergunning niet worden ingewilligd (zie ook weerlegging bezwaarschrift 3, punt A.5). De aanleg van twee hondenzwemvijvers valt buiten het voorwerp van de huidige vergunningsaanvraag. De uitvoerbaarheid van een in de omgevingsvergunning op te nemen voorwaarde mag niet afhankelijk zijn van een nog in de toekomst af te leveren vergunning. Enkel voorwaarden die door enig toedoen van de aanvrager/bouwheer kunnen worden verwezenlijkt, kunnen worden opgelegd (artikel 74 van het

Omgevingsvergunningendecreet). Het aspect handhaving behoort bovendien niet tot de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

9.3. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.2.

Bezwaarschrift 10

Inhoud:

10.1. Er wordt veel te veel grondwater opgepompt en zonder meer in de Schelde geloosd. Dat komt niet ten goede aan de natuurgebieden van Linkeroever. Er is een bedreigend grondwatertekort in het watervogelreservaat Blokkersdijk.

Om fluctuaties van de grondwaterstand op te volgen, moeten de peilmetingen van de grondwaterstand in de natuurgebieden van Linkeroever in dit hoofdstuk van het MER worden gepubliceerd. De waarden van deze 'gemiddelde situatie' moeten opgegeven worden zodat de meetreeksen kunnen vergeleken worden en men kan ingrijpen indien nodig. Daarbij moeten er ook 'alarmdrempels' vastgelegd worden waaronder de peilen niet mogen zakken. Is dat toch het geval dan moeten de bemalingswerken worden stopgezet tot er een oplossing voor het alarmerend lage grondwaterpeil is gevonden. Deze meetreeksen moeten worden opgemeten tijdens de aanlegfase, de exploitatiefase en tot 5 jaar na de werken en minstens tweewekelijkse worden doorgegeven aan het Agentschap Natuur en Bos (ANB).

10.2. Met betrekking tot het effect van de polderconstructies (MER p. 233) stelt de bezwaarindiener dat de opstuwing van grondwater ten oosten van de wand van de polderconstructies ten behoeve van de tunnelsleuf bewijst dat de grondwaterstroming vanuit Sint-Annabos richting natuureservaat Blokkersdijk (gedeeltelijk) wordt afgesneden. Daardoor daalt de opbouw van de grondwatervoorraad onder Blokkersdijk.

10.3. Het lozen van water (grond-, hemel- of lekwater) bij de 'exploitatiefase' zal zich niet beperken tot de aanlegfase, maar een permanent gegeven worden. Gevraagd wordt te onderzoeken hoe de hoeveelheid te lozen water kan verminderd worden en een alternatief te onderzoeken voor het lozen van dat water in de Schelde. Het overtollige water kan na filtering terug gegeven worden aan de omliggende bodem en/of aan de natuurgebieden.

Bespreking:

Voor de weerlegging van dit bezwaarschrift wordt integraal verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.2.

Bezwaarschrift 11

Inhoud:

Er wordt geen duidelijke omschrijving gegeven van de grondoverschotten van het project in de zin van hoeveelheden, samenstelling en eigenschappen, chemische analyse, eventueel vastgestelde verontreinigingsgraad (al dan niet Bodemsaneringsnorm overschrijdend), waar deze grondoverschotten naar toe gaan (tussenstockage en eindbestemming) en over welke hoeveelheden het telkens gaat.

In deelrapport 11 van het Project-MER wordt melding gemaakt van een groot aantal sites met verontreiniging die door OVAM gekend zijn (fig. 11.7) en die volledig of gedeeltelijk op de site liggen waar de werken van dit project zullen uitgevoerd worden. Deze verontreiniging kan de gezondheid schaden. Dit is een belangrijk item dat in de omgevingsvergunningsaanvraag uitvoerig en gedetailleerd zou moeten behandeld worden.

Bespreking:

Aangezien de voorziene hoofdwegeninfrastructuur nagenoeg volledig ondergronds of verdiept wordt aangelegd, gaat de uitvoering van het project inderdaad gepaard met een grote hoeveelheid grondverzet. Het afvoeren van grondstromen is eigen aan de uitvoeringsfase van het Oosterweelproject.

Artikel 7, §2 van het Omgevingsvergunningendecreet voorziet in een uitzondering op het onlosmakelijk verbonden karakter van een aanvraag, meer bepaald voor de vergunningsplichtige aspecten die enkel noodzakelijk zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project. Dit is voor de voorliggende aanvraag het geval. De vrijgekomen grondstromen zijn immers geen doel op zich van de aanvraag, wel een gevolg van de uit te voeren werken. De uitvoeringsfase vormt dan ook niet het voorwerp van deze omgevingsvergunningsaanvraag. De uiteindelijke grondbalans, herkomst van aangevoerde grond en dergelijk is immers sterk afhankelijk van hoe de werkzaamheden door de verschillende aannemers zal worden georganiseerd en dit is op het moment van de aanvraag nog niet gekend door de bouwheer of initiatiefnemer van het project.

Bijgevolg zal de gekozen aannemer zelf voor het grondverzet nog een omgevingsvergunning moeten aanvragen. De voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag beperkt zich daarom tot de hoofdlijnen over het grondverzet, zoals toegelicht in hoofdstuk 15 van de Verantwoordingsnota B26. Middels een doorvertaling naar het bestek van de aannemer wordt gegarandeerd dat de milderende maatregelen zoals opgenomen in het MER zullen worden toegepast.

Het grondverzet vormt op zich geen milieueffect, het effect hangt af van wat er met het grondverzet gebeurt. Het goedgekeurde project-MER Oosterweelverbinding concludeert dat het geoptimaliseerde voorkeursontwerp, dat het voorwerp van deze aanvraag vormt, voor het aspect bodem geen significante effecten heeft ten opzichte van het basisalternatief. Er werden daarom ook geen milderende maatregelen geformuleerd, wel twee aanbevelingen die in de voorliggende aanvraag werden overgenomen. De aanvrager heeft er zich ertoe verbonden om maximaal te streven naar het aanwenden van grondoverschotten binnen de projectzone of in de onmiddellijke omgeving van de projectzone, zoals blijkt uit de vergunningsaanvraag en de milderende maatregelen overgenomen uit het project-MER (zie nota 'Extra tabel MM en aanbevelingen MER'). De werf wordt, voor zover redelijk, afgestemd op andere gelijktijdig lopende werven in de omgeving met als doel de grondstromen voor beide projecten te optimaliseren. Een deel van het grondoverschot zal gebruikt worden voor het realiseren van geluidsbermen om de leefbaarheid te verhogen. De tijdelijke stockage van gronden blijft beperkt tot gronden die i.f.v. de grondbalans binnen het project kunnen worden verwerkt. Teneinde de efficiëntie te verhogen, kunnen gronden die door een ander project of andere afnemer worden gebruikt, wel tijdelijk gestockeerd worden binnen het project tot deze door de afnemer worden opgehaald. Hierdoor kunnen dubbele grondtransporten (van projectzone naar tijdelijke opslag naar ander project) worden vermeden. Overschotgronden (gronden die afgevoerd worden zonder aansluitend hergebruik in een ander project) moeten systematisch worden afgevoerd.

In de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag moet geen gedetailleerde omschrijving gegeven worden van de hoeveelheden, samenstelling en eigenschappen, chemische analyse,

eventueel vastgesteld verontreinigingsgraad vermits de regelgeving met betrekking tot het uitgraven, transporteren en opnieuw gebruiken van grond is opgenomen in het materialendecreet, het bodemdecreet, het Vlarema en het Vlarebo (hoofdstuk X en het bodembeheerrapport in het bijzonder). Binnen en rond het projectgebied zijn talrijke bodemonderzoeken uitgevoerd waarbij de door (voormalige) bedrijvigheid veroorzaakte verontreiniging gedetailleerd in kaart werd gebracht. De aanvrager dient voor het verwerken van deze gronden steeds de hoger genoemde toepasselijke regelgeving na te leven. Daardoor worden mogelijke schadelijke effecten voor de gezondheid voorkomen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 12

Inhoud:

- 12.1. De titel van het openbaar onderzoek vermeldt enkel de Antwerpse rechter Scheldeoever terwijl ook een deel van de voorziene werken gelegen is op de Linkerscheldeoever. Dit is misleidend.
- 12.2. Waarom in Zwijndrecht geen openbaar onderzoek? Zwijndrecht krijgt veel plaatselijk havengebonden én doorgaand verkeer en hinder te verwerken tijdens de werken. Bij voltooiing van de werken zal de hinder in onze gemeente niet verdwenen zijn.
- 12.3. De opdeling van de infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding in drie afzonderlijke omgevingsvergunningen maakt een correcte beoordeling van de impact van deze drie projecten in hun onderlinge samenhang onmogelijk. Minstens had de aanvraag van omgevingsvergunning voor de bouw van de tunnel aangegrepen moeten worden om de impact op mobiliteit en mens en gezondheid opnieuw in een bredere context te bekijken.
- 12.4. Er wordt dringend gevraagd om degelijke, uitgewerkte en vergunde leefbaarheidsprojecten voor te leggen. Er is een degelijk beleid en voldoende financiële draagkracht nodig om alle milderende maatregelen te kunnen uitvoeren.
- 12.5. Boscompensatie: door de Oosterweelwerken wordt er in eigen streek 56 hectare bos gekapt en maar 42 hectare heraangeplant. Er is een tekort van 14 hectare bos in eigen regio. Bezwaarindieners vragen om alle boscompensaties in eigen regio uit te voeren.
- 12.6. Milieueffectenrapport, deelrapport 11: bodem: tussen Antwerpen Linkeroever en het Hof ter Lo wordt er 16 hectare meer verhard. Verharding heeft een rechtstreeks negatieve invloed op de disciplines klimaat, waterhuishouding, ruimtebeslag en bodem. Het zou dus logisch zijn dat er een verhardings-/onthardingsbalans wordt opgemaakt en dat elders onthardingsprojecten worden opgelegd en gerealiseerd. Bezwaarindieners vragen een duidelijk plan met minimum 16 hectare onthardingsprojecten in eigen regio.

Bespreking:

- 12.1. De affiche vermeldt als voorwerp van de aanvraag *“De bouw en exploitatie van de Oosterweelverbinding”*. Op het publiek Omgevingsloket werd het project aangekondigd als *“Oosterweelverbinding”*. Niemand werd misleid. De bezwaarindieners verwijst naar een brochure die werd verspreid voorafgaandelijk aan het openbare onderzoek. De brochure bevat de tekst *“Bekijk de plannen voor Oosterweel Rechteroever”*. Deze brochure maakt

geen onderdeel uit van het feitelijke openbaar onderzoek. Ze diende om de burger extra te informeren over het aankomende openbare onderzoek.

Daarnaast legt noch het Omgevingsvergunningendecreet, noch het Omgevingsvergunningsbesluit vormvoorschriften op wat de naam van een openbaar onderzoek betreft.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 12.2. Het aangevraagde project is gesitueerd op het grondgebied van de stad Antwerpen en de gemeente Beveren. De vergunningsaanvraag wordt volgens het decreet betreffende de Omgevingsvergunning en haar uitvoeringsbesluiten bekendgemaakt door onder andere de aanplakking van een affiche op de plaats waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden, de publicatie op de website van de gemeente waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden, en de analoge of digitale terinzagelegging van de vergunningsaanvraag in het gemeentehuis van de gemeente waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden. Er dient dan ook vastgesteld dat het openbaar onderzoek werd georganiseerd conform de wettelijke voorschriften.

Tenslotte is op te merken dat zulks bezwaarindiener er niet van weerhouden heeft om deel te nemen aan het openbaar onderzoek en derhalve haar bezwaren kenbaar te maken. Het doel van het openbaar onderzoek is dus kennelijk bereikt.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 12.3. Zie weerlegging bezwaarschrift 1.b. en bezwaarschrift 3, punt C.3.1 en C.3.2.

- 12.4. Het realiseren van de Oosterweelverbinding gaat gepaard met 18 Leefbaarheidsprojecten (zie hoger onder 'Beleidscontext'). Een aantal van deze leefbaarheidsprojecten (projectclusters 1 t.e.m. 4 (Ringpark Noordkasteel, Ringpark Groenendaal, Ringpark Lobroekdok, Ringpark Het Schijn) en 8 (Ringpark West)) zijn onlosmakelijk verbonden met het aangevraagde project Oosterweelverbinding en werden reeds in hoofdlijnen meegenomen in huidige omgevingsvergunningsaanvraag. De overige projecten bevinden zich in een (voor)ontwerpfase en maken geen deel uit van huidige vergunningsaanvraag. Desgevallend zullen deze later het voorwerp moeten uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvrager. In huidige procedure kan daar niet op vooruit gelopen worden. De vergunningverlener is er toe gehouden om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag.

De overige aspecten (beleid en financiering) maken niet het voorwerp uit van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Bijgevolg dient geoordeeld dat het bezwaar niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht is. Het is niet aan de vergunningverlenende overheid om hierover uitspraak te doen in het kader van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag (zie 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 12.5. Zie weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.5.

- 12.6. Zie weerlegging bezwaarschrift 4, punt 2.e.

Inhoud:

- 13.1. Bezwaarindiener meent dat de overheid disproportioneel optreedt door de Oosterweelverbinding te bouwen. Het is een principe van goed bestuur dat de overheid op een proportionele manier beleid voert, d.w.z. dat publieke middelen doelgericht moeten worden ingezet en dat de baten en lasten van overheidsbeleid op een billijke manier moeten worden verdeeld. De Oosterweelverbinding vraagt enorme investeringen en grijpt diep in in het stedelijk weefsel, maar draagt daarentegen nauwelijks bij tot de doelstellingen die de overheid zichzelf stelt. De problemen aan de Kennedytunnel worden aangepakt ten koste van de stad Antwerpen en ten koste van de Kempense pendelaar. Op de snelwegen uit het oosten worden de files gevoelig langer dan vandaag. Er zijn andere en goedkopere alternatieven die bijdragen tot de doelstellingen die de overheid zich stelt.
- 13.2. De modal shift wordt aangemerkt als 'ambitieuw'. De fiets wordt echter niet gemodelleerd als vervoersoptie in de verkeersmix. Moest men dit wel doen, dan zou de 50% doelstelling allicht minder ambitieus en zelfs goed haalbaar zijn. De afstanden binnen het studiegebied (groot Antwerpen) zijn zeer goed met de fiets te overbruggen. Dit is een grote kennislacune die met het oog op een miljardeninvestering niet te verantwoorden valt.
- 13.3. Het project draagt niet bij tot de doelstellingen die de overheid zich stelt en heeft een zware, negatieve impact op de stad.
 - a. Het project-MER toont aan dat geen van de doelstellingen die de overheid zich stelt, bereikt worden door het bouwen van de Oosterweelverbinding.
 - b. Verkeersmodellen tonen aan dat de Oosterweelverbinding niet werkt en negatieve effecten heeft voor de verkeersafwikkeling. Bezwaarindiener verwijst naar de tabel in deelrapport 17, p. 82, die de verkeersintensiteiten weergeeft in scenario's van de zogenaamde voorkeursvariant in de avondspits. Vergelijkbare analyses kunnen worden gemaakt voor de ochtendspits.
 - c. De omgevingsvergunningsaanvraag gaat enkel over OW 5-0-0 en OW 5-0-6. De andere projecten moeten alle procedures nog doorlopen, waarbij het hoogst onzeker is dat de MER-rapporten en MKBA's zullen aantonen dat deze projecten een batig saldo hebben.
 - d. De scenario's OW 5-0-0 en 5-0-6 werden helaas niet doorgerekend met een volledige modal shift.
 - e. Verdere opmerkelijke vaststellingen:
 - i. De Liefkenshoektunnel verliest een belangrijk deel verkeer. Zelfs met tolheffing gaat het nog om -8 en -27%. Deze beweging gaat in tegen de doelstelling van de overheid om het verkeer weg te leiden van de stad.
 - ii. Zonder tolsturing (OW 5-0-0) worden de stadstunnels (Kennedytunnel en Oosterweeltunnel) te intensief gebruikt. Door tolsturing (OW 5-0-6) wordt het verkeer van het zuiden naar het noorden richting Liefkenshoektunnel geduwd. Dit heeft volgende effecten:
 - Het verkeer wordt door heel de stadsagglomeratie gestuurd, terwijl het net de doelstelling van de overheid was om dit te vermijden.
 - In het tolsценario blijven de wegvakken aan de knoop ter hoogte van het Sportpaleis te intensief gebruikt. De leefbaarheid staat hier onder druk, terwijl het de doelstelling van de overheid was om de leefbaarheid te herstellen. De beperkte overkappingen voorzien in de aanvraag brengen weinig soelaas qua lucht- en geluidssanering. Een volledige overkapping is onzeker.

- De brede knoop, met meer dan 20 rijvakken, aan het Sportpaleis leidt tot weefbewegingen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Dit gaat in tegen de doelstelling van de overheid om meer verkeersveiligheid te realiseren.
 - Het verkeer vanuit de Kempen (E313) kan minder vlot de ring op. De files op de E34 en E313 worden gevoelig langer, terwijl het de doelstelling was van de overheid om de bereikbaarheid te verbeteren. Zelfs met een modal shift van 100% en de volledige uitvoering van het Toekomstverbond blijft deze situatie precair.
- iii. Zelfs met een modal shift die voor 50% gehaald is, blijft de intensiteit aan het Sportpaleis te hoog.
- f. Uit deze cijfers kan worden opgemaakt dat door het realiseren van de Oosterweelverbinding de problemen worden verplaatst van de Kennedytunnel naar de knoop aan het Sportpaleis en de snelwegen uit de Kempen. Het MER bevat geen overtuigende argumenten waarom het Scheldekrusend verkeer belangrijker zou zijn dan het verkeer dan van of naar het oosten van het land rijdt.
- g. Er kan ook worden vastgesteld dat er enkel verbeteringen optreden wanneer er een modal shift plaatsvindt. Het is m.a.w. niet de nieuwe infrastructuur maar de modal shift die zorgt voor een oplossing en bijdraagt tot de doelstellingen die de overheid zichzelf stelde. Investerings in andere modi zouden dan ook prioritair moeten zijn.

13.4. A102 en modal shift dragen wel bij tot de doelstellingen die de overheid zich stelt.

- a. Het scenario OW 0-5-5 (zonder Oosterweel, met bypass A102 (Wommelgem-Ekeren), haventracé en modal shift 50%) in het project-MER, deelrapport 5, p. 326, bereikt wel de doelstellingen die de overheid zich stelt:
- i. De overheid wil de bereikbaarheid verbeteren. Dit scenario lost de files bijna volledig op. Enkel aan de Kennedytunnel is er nog een iets te hoge intensiteit, vergelijkbaar met de effecten die de nieuwe Oosterweelverbinding zou teweegbrengen op de snelwegen richting Kempen. Aangezien er in dit scenario geen Oosterweelverbinding nodig is, is er financieel wellicht nog ruimte voor een flankerend beleid om ook deze laatste problemen nog aan te pakken.
 - ii. De intensiteit aan de Liefkenshoektunnel neemt toe. Dit past binnen doelstelling van de overheid om het verkeer rond de stad te leiden naar het haventracé.
 - iii. De overheid wil de verkeersveiligheid verbeteren. Dit scenario laat een volledige scheiding van verkeersstromen op de ring toe, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Aparte tunnelkokers zijn robuuster omdat ongevallen geen effect hebben op rijstroken in andere tunnels. De A102 maakt ook mogelijk dat noord-zuid verkeer wordt omgeleid bij ongevallen.
 - iv. Zonder knoop aan het Sportpaleis is de ring volledig te overkappen in de dichtst bewoonde wijken van de stad. Zo wordt de doelstelling van de overheid om de leefbaarheid te herstellen gehaald.
- b. Dat dergelijke scenario's niet in het plan-MER werden uitgewerkt is voor een miljardenproject niet te verantwoorden en getuigt van onzorgvuldig bestuur.
- c. Het is logischer dat eerst de aanleg van de A102 en het haventracé en de modal shift worden uitgevoerd, en dat daarna wordt ingeschat of de Oosterweelverbinding nog nodig is. Door de bouw van de A102 zou bovendien de aanleg van een dure en zeer invasieve voorlopige snelweg tegen de wijk Lambrechtshoeken worden vermeden. De groene buffer verdwijnt daar nagenoeg volledig.

Bespreking:

- 13.1. Er wordt hiermee louter beleidskritiek geuit. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 13.2. De Ambitieuze Modal Split of Shift (AMS) is een streefdoel dat in beeld kwam tijdens de opmaak van het Toekomstverbond. De AMS moet ervoor zorgen dat het wagengebruik vermindert of in elk geval minder groeit dan nu het geval is. Daardoor is er minder wegcapaciteit nodig. Het streefdoel (AMS100) gaat uit van een verhouding van 50/50 waarbij de helft van de verplaatsingen met de auto gebeuren en de andere helft van de verplaatsingen met andere vervoersmodi zoals bus, tram, boot, trein, fiets, ... De huidige modal split is voor de provincie Antwerpen gemiddeld 70/30. In december 2018 werd beslist om voor de doorrekening van de infrastructuurplannen van het Toekomstverbond uit te gaan van 50% (AMS50) van de AMS, hetgeen neerkomt op een modal split van 60/40.

In het project-MER werden de mobiliteitseffecten met verkeersmodellen doorgerekend. Die modellen gaan uit van de actuele modal split in de provincie Antwerpen van gemiddeld 70/30. Het aanwezige openbaar vervoer, de waterwegen, de fietsinfrastructuur zijn eveneens in het model opgenomen. De verplaatsingen die het model berekent worden volgens de modal split verdeeld over de verschillende modi. Het model maakt daarbij gebruik van data over herkomst en bestemming van personen die zich in het model verplaatsen, het aanwezige multimodale vervoersaanbod waarmee de verplaatsingen kunnen gemaakt worden en de weerstanden die gebruikers ondervinden bij het gebruik van elke modus.

Om de gevolgen van de AMS-doelstelling van het Toekomstverbond correct te kunnen doorrekenen in het project-MER, werd door de deskundigen gekozen om modelmatig het aantal verplaatsingen via de wagen te beperken tot 50%, maar zonder dit middel concreet te definiëren. Hoe dit concreet is verlopen, wordt uitgebreid toegelicht in het project-MER onder hoofdstuk 7.7.2 Duiding gehanteerde verkeerscijfers (deelrapport 7, p. 311 e.v.).

In het project-MER werden de Oosterweelverbinding (OW_506), het voorkeursontwerp (OW_566AMS50) en het doorkijkscenario (OW_566AMS100) onderzocht. Het doorkijkscenario gaat uit van een volledige ambitieuze modal split (AMS100) en een volwaardig Radicaal Haventracé. De resultaten van het scenario OW_506, dat zonder rekening te houden met de gewenste modal split meer verkeer zal impliceren, werden in het project-MER gebruikt om de milderende maatregelen vast te leggen. Die milderende maatregelen werden reeds opgenomen in de voorliggende aanvraag en volstaan bijgevolg om alle toekomstscenario's af te dekken. Het aangevraagde Oosterweelproject zal door de integratie van de milderende maatregelen uit het project-MER ook zonder de AMS geen negatieve mobiliteitseffecten genereren.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 13.3. De bezwaarindiener gaat voorbij aan het feit dat de Oosterweelverbinding slechts één van de projecten uit het Masterplan 2020 is (zie hoger onder 'Beleidscontext'). De voorliggende aanvraag vormt een deel van het geheel aan maatregelen die genomen moeten worden met het oog op de realisatie van het voornoemde Masterplan. De mobiliteitsimpact van de voorliggende aanvraag werd onderzocht in het goedgekeurde Project-MER Oosterweelverbinding en werd globaal positief beoordeeld. De uitvoering van het project

zorgt voor een optimale herverdeling van het verkeer over de drie Scheldekruisingen in overeenstemming met de doelstellingen van de overheid. Het project is in overeenstemming met de principes en doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit wordt uitgebreid gemotiveerd bij de 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening', in het hoofdstuk Mobiliteitsimpact (zie hoger).

- a. Op vlak van mobiliteitseffecten concludeert het project-MER Oosterweelverbinding dat het onderzochte basisalternatief met de realisatie van een nieuwe Scheldekruising al in sterke mate aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen van het project voldoet. Anderzijds concludeerde het MER ook dat er voor een aantal aspecten nog ruimte is voor verbetering. Dit gaf aanleiding tot verder onderzoek naar een geoptimaliseerd voorkeursontwerp dat opnieuw beoordeeld werd in de project-MER. In het nieuwe ontwerp werden de tolpleinen vervangen door weefzones, werd een toeritdosering voor de Waaslandtunnel voorzien en werd een verbeterd ontwerp gemaakt voor de Groenendaalknoop. Op het vlak van mobiliteit zorgt dit geoptimaliseerde voorkeursontwerp voor een verdere beperking van de fileterugslag op de aansluiting van E313 en R1 en een betere en veiligere doorstroming in de weefzone van de R1. Door de half verdiepte Groenendaalknoop kruisen fietsers en voetgangers de op- en afritten van de R1 veilig ongelijkvloers. Ze worden daardoor bovendien uit de lichtenregeling van de knoop gehouden, waardoor er extra marge vrijkomt voor autoverkeer en openbaar vervoer. De vermindering van het aantal rijstroken voor het stationsplein zorgt voor nog wat extra ruimte voor het openbaar vervoer. Op het vlak van de mobiliteitseffecten wordt het geoptimaliseerde voorkeursontwerp dan ook nog beter beoordeeld dan het oorspronkelijke voorkeursontwerp.

Het project-MER (deelrapport 17, p. 591) concludeert dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerpscenario zonder tolheffing, dat het voorwerp van voorliggende aanvraag betreft, een aanzienlijke verbetering inhoudt ten opzichte van de referentiescenario's en in grote mate bijdraagt tot het behalen van de hoger vermeld vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen. De verbeteringen aan het ontwerp die werden opgenomen in het geoptimaliseerde voorkeursontwerp nemen bovendien de belangrijkste manco's weg uit het basisontwerp. Het is dit geoptimaliseerde voorkeursontwerpscenario uit het project-MER dat het voorwerp vormt van de voorliggende aanvraag.

Door de realisatie van de Oosterweelverbinding worden dus wel degelijk de doelstellingen die de overheid zich stelt, gerealiseerd.

- b. Het goedgekeurde Project-MER Oosterweelverbinding toont aan dat bij loutere uitvoering van het reeds besliste beleid (de referentiescenario's), en dus zonder aanleg van de Oosterweelverbinding, de effecten op het vlak van mobiliteit zowel voor de hoofdwegen, het onderliggende wegennet, als voor de deelgebieden negatief zijn. De Oosterweelverbinding niet aanleggen zal leiden tot hogere verkeersintensiteiten met frequenter voorkomende en langere files, zowel op de hoofdwegen als op het onderliggende wegennet. Dit brengt eveneens een verlaging van de verkeersveiligheid en de -leefbaarheid voor de omwonenden met zich mee. De uitvoering van de voorliggende aanvraag werd eveneens als scenario getest in het goedgekeurd Project-MER en blijkt een aanzienlijke verbetering in te houden ten opzichte van de referentiescenario's, en zelfs in grote mate bij te dragen tot het behalen van de gestelde mobiliteitsdoelstellingen. Toch blijven er een aantal negatieve resteffecten inzake doorstroming, die vooral gekoppeld zijn aan de capaciteitsreductie van de autoweginfrastructuur. De invoering van een sturingsmechanisme zorgt weliswaar

voor een ontlasting van de Kennedytunnel en een betere spreiding van het auto- en vrachtverkeer, maar is onvoldoende om een volledig vlot functionerend ringsysteem te garanderen bij de verkeersvraag voorzien in het verkeersmodel 2020.

Om te komen tot een volledig vlot werkend ringsysteem, is een substantiële modal shift nodig. Precies daarom werd gekozen voor een capaciteitsreductie in het ontwerp. Doordat de infrastructuur de lagere capaciteit op die manier zal afdwingen, zal de uitvoering van het project bijdragen tot het bereiken van de nagestreefde modal shift (cf. bezwaarschrift 13.2). De realisatie van de modal shift, evenals de invoering van een sturingsmechanisme, maakt evenwel geen deel uit van de voorliggende aanvraag, maar vormt een belangrijke doelstelling van het flankerende beleid (zie inleiding, punt 0.4.).

- c. Op basis van het goedgekeurde project-MER heeft de aanvrager gemotiveerd gekozen voor het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag van het geoptimaliseerde voorkeursontwerp. De Oosterweelverbinding vormt slechts één van de pijlers van het Toekomstverbond. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen, die op hun eigen merites zullen moeten beoordeeld worden.
- d. Er wordt verwezen naar de bespreking onder punt 13.2.
- e. De sturing van het verkeer over de infrastructuur maakt deel uit van het flankerende beleid (zie inleiding, punt 0.4).
Wat betreft de grieven m.b.t. het (niet) behalen van de doelstellingen betreft dit een herhaling van voorgaande, waarvoor wordt verwezen naar de bespreking onder punt 13.3.a. en b.
De mobiliteitsimpact van de voorliggende aanvraag werd onderzocht in het goedgekeurde Project-MER Oosterweelverbinding en werd globaal positief beoordeeld. Het project is in overeenstemming met de principes en doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit wordt uitgebreid gemotiveerd bij de 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening', in het hoofdstuk Mobiliteitsimpact (zie hoger).
- f. Er wordt hiervoor verwezen naar de bespreking onder punt 13.3.b. en 13.3.e.
- g. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. De realisatie van de modal shift maakt immers geen deel uit van de voorliggende aanvraag, maar vormt een belangrijke doelstelling van het flankerende beleid (zie inleiding, punt 0.4.). De realisatie van het voorliggende project sluit niet uit dat bijkomende investeringen in andere modi zullen gebeuren.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

13.4 De bezwaarindiener gaat voorbij aan het feit dat de Oosterweelverbinding slechts één van de projecten uit het Masterplan 2020 is (zie hoger onder 'Beleidscontext'). Hieromtrent wordt ook verwezen naar de bespreking onder punt 13.3.

- a. In het kader van het Toekomstverbond dat op 15 maart 2017 werd gesloten tussen de Vlaamse Overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf en de burgerbewegingen worden, naast de realisatie van de Oosterweelverbinding, onder meer de ambitieuze modal shift en een noordelijk alternatief voor de stad voor doorgaand verkeer (het Haventracé) vooropgesteld. De aanleg van het 'Haventracé' is niet opgenomen in de

voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag, maar behoort tot de realisatie van de cumulatieve infrastructurele onderdelen conform het Toekomstverbond. De aanleg ervan werd in de goedgekeurde Project-MER Oosterweelverbinding als toetsingsscenario mee opgenomen waardoor werd nagegaan in hoeverre de infrastructurele onderdelen van het Toekomstverbond een bijdrage kunnen leveren aan het beter functioneren van het geanalyseerde project Oosterweelverbinding. Hierbij werd geconcludeerd dat de combinatie van de Oosterweelverbinding met sturing via het radicaal haventracé het oplossend vermogen van de Oosterweelverbinding kan versterken. Toch blijft ook in dit toetsingsscenario de noodzaak van een uitgebalanceerd flankerend beleid noodzakelijk.

Voor het oostelijk traject van het Haventracé werd door de Vlaamse Regering beslist om een project op te starten in het kader van het decreet Complexe Projecten. Voor dit Haventracé wordt er bijgevolg voor gekozen om via deze aanpak de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten.

- b. De trajecten en hun alternatieven zijn onderzocht in eerdere ruimtelijke processen zoals de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP Oosterweelverbinding in 2006 en GRUP Oosterweelverbinding – wijziging in 2015) en het bijhorende Plan-MER, alsook het goedgekeurde Project-MER voorafgaand aan deze aanvraag, met telkens de daarbij horende democratische inspraakmomenten. De voorliggende aanvraag is een uitvoering van deze goedgekeurde en gefinaliseerde processen. Hiervoor wordt ook verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.2.
- c. Hiermee wordt beleidskritiek geuit. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht (zie inleiding, punt 0.1.). Aanvullend kan worden gesteld dat de situatie voor de wijk Lambrechtshoeken in het project-MER is onderzocht en beoordeeld. Dit heeft aanleiding gegeven tot milderende maatregelen (geluidsschermen). Uit het MER volgde immers dat langs de tijdelijk omgelegde R1 t.h.v. de wijken Lambrechtshoeken en Ten Eekhave afscherming noodzakelijk geacht wordt om de negatieve luchteffecten op de bewoners te milderen. (deelrapport 17, p. 168). Deze werden voorzien op de plannen en via het bestek opgelegd aan de aannemer. De tijdelijke R1 wordt in de verantwoordingsnota horende bij de aanvraag in detail toegelicht (p. 130 e.v.). Langsheen de tijdelijke R1 worden zicht- en geluidsschermen van 4 meter hoog geplaatst, die zo dicht mogelijk bij de tijdelijke omleidingsweg worden ingeplant. De bestaande geluidswal (inclusief aanwezige beplanting) wordt zo veel mogelijk in stand gehouden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 14

Inhoud:

- 14.1. Er wordt een positief standpunt geformuleerd ten aanzien van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, welke een grote en belangrijke ‘procedurele’ stap vormt in de uitvoering van het Toekomstverbond. In het positief bezwaar wordt verder geduid dat ook voor de andere pijlers van de Toekomstverbond – meer bepaald de Modal shift/Routeplan 2030, het Haventracé en de overkapping van de ring (ringparken) – intussen vooruitgang is geboekt.

- 14.2. Dit positief standpunt wordt aangenomen op voorwaarde dat de in het MER voorgestelde flankerende en milderende maatregelen (verkeerssturing, verkeerssnelheidsregimes, overkapping, berm, ...) genomen worden die de Oosterweelverbinding tot een stedelijk inpasbare verbinding maken (in het bijzonder op het vlak van luchtkwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en ruimtelijke beleving).
- 14.3. Aanvullend worden volgende opmerkingen en aanbevelingen geformuleerd met het oog op de afstemming van dit deeldossier uit het Toekomstverbond op de toekomstige evoluties bij de realisatie van het Toekomstverbond als totaalplan:
- a. Overkapping
 - i. De toekomstige evoluties voorzien in de verdere overkapping van de noordelijke Ring binnen de zone waarvoor deze omgevingsvergunning Oosterweelverbinding aangevraagd wordt. Het huidig ontwerp voorziet nog in een aantal 'gaten' in functie van de spreiding van vervuilde lucht (gaten en schouwen). Verder onderzoek door Lantis naar innovatieve technieken voor luchtzuivering moet het mogelijk maken om het aantal gaten nog te reduceren en de best beschikbare technieken in te zetten.
 - ii. Voor een duurzame vergunning is afstemmen op het geldende beleidskader (Toekomstverbond) vereist. Een volledige overkapping, zoals afgesproken in het Toekomstverbond, wordt vooropgesteld. Aan Lantis wordt gevraagd om ten gronde te onderzoeken welke eventuele aanpassingen nodig zijn aan het voorliggend ontwerp om het geheel te kunnen overkappen aan de noordelijke Ring, en na te gaan wat de consequenties zijn naar kostprijs, fasering, timing e.d, bij integratie van deze bijkomende overkappingen in de voorziene werken.
 - iii. Men vraagt om de ontwerp-opdracht voor realisatie van de 4 Ringparken (Noordkasteel, Groenendaal, Dam-Lobroekdok en Schijnpoort) niet te beperken tot een beperkte overkapping, maar uit te breiden naar een opdracht voor de volledige overkapping.
 - b. Aanvullende stappen
 - i. De omgevingsvergunningsaanvraag voorziet in de aansluiting van de nieuwe R1-Noord op de huidige configuratie van de R1-Zuid. In het Toekomstverbond is vastgelegd dat de R1-Zuid, met inbegrip van de knoop E313/E34, op termijn ten gronde geherstructureerd zal worden (gescheiden verkeerssysteem, volledige overkapping). Deze nieuwe situatie zal vermoedelijk een gewijzigde aansluiting vergen. Bezwaarindieners verzoeken om hier bij de uitvoering van de werken rekening mee te houden. Bij die aanpassing zijn ook de tunnelveiligheidseisen opnieuw te bekijken, evenals de regelingen voor het ADR-transport. Ook het nieuwe concept voor de verlegde Verbindingsweg (knooppunt Schijnpoort) is daarbij te integreren in het aangepaste ontwerp.
 - ii. De aanvrager wordt tot slot verzocht om aansluitend op het verlenen van de omgevingsvergunning te onderzoeken of het concept 'Ring voor de Stad' verfijnd kan worden door op Linkeroever een bijkomende op- en afrit te voorzien naar de Oosterweelverbinding.
 - iii. Waar nodig en nuttig zullen tijdig 'aanvullende vergunningsaanvragen' moeten worden ingediend, die co-creatief en in de geest van het Toekomstverbond tot stand komen. Hierdoor wordt de realisatie van het TKV een duurzaam en innovatief totaalproject, afgestemd op de stad van morgen.

Bespreking:

- 14.1. Dit houdt een positief standpunt in ten aanzien van de huidige omgevingsvergunningsaanvraag, dat geen verdere reactie vraagt.

14.2. Zie inleiding, punt 0.4

14.3. De indieners formuleren een aantal opmerkingen met het oog op toekomstige evoluties (overkappingen en aanvullende stappen) in het kader van het Toekomstverbond. Deze opmerkingen vallen buiten het voorwerp van voorliggend aanvraagdossier en vallen dus buiten de scope van dit openbaar onderzoek (zie inleiding, punt 0.1).

De vergunningverlener is er toe gehouden om de vergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag. Het voorliggende project beperkt zich tot de realisatie van de Oosterweelverbinding. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen, die op hun eigen merites zullen moeten beoordeeld worden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 15

Inhoud:

15.1. De omgevingsvergunningsaanvraag komt onvoldoende tegemoet aan de principes en doelstellingen van het Toekomstverbond en er zijn onvoldoende garanties ingebouwd om te komen tot een integrale uitvoering van het Toekomstverbond.

De Oosterweelverbinding is te groot gedimensioneerd en is niet in overeenstemming met de principes van een Oosterweel Light uit het Toekomstverbond. Het ontwerp is gedimensioneerd uitgaande van een modal shift van 60% autoverkeer en 40% duurzame verplaatsmodi, en niet op basis van de gewenste modal shift van 50% autoverkeer en 50% duurzame alternatieven. Bovendien is bij de dimensionering geen rekening gehouden met de aanleg van het radicaal haventracé. Hierdoor is het ontwerp op een aantal locaties over-gedimensioneerd en is de capaciteit te hoog, meer bepaald:

- De Oosterweeltunnel telt te veel rijstroken. Volgens het project-MER zijn in de Oosterweeltunnel 2 rijstroken en een pechstrook in elke rijrichting voldoende in het scenario OW 5-5-6_AMS100 (met ambitieuze modal split 50/50 + gedifferentieerde tol + realisatie haventracé).
- Het aansluitingscomplex van de Oosterweelverbinding met de R1 aan de Schijnpoot (Hollandse Knoop) is veel te groot. De doelstellingen uit het Toekomstverbond om compacte knopen te realiseren en de leefbaarheid te verbeteren worden niet bereikt. Zowel het ruimtebeslag van het aansluitingscomplex (25 baanvakken) als de druk op de omgeving als gevolg van de hoeveelheid verkeer (verkeersimpact) blijven onaanvaardbaar. Er is een beter ontwerp aangekondigd, waarbij de verbindingsweg met de Schijnpootweg tussen de R1 en de waterzuiveringsinstallatie wordt gesitueerd i.p.v. tussen de R1 en de huizen van de Ten Eekhovalei, maar door het aangevraagde ontwerp te vergunnen is er geen enkele zekerheid dat die verbetering er daadwerkelijk komt.
- Een deel van het ruimtebeslag wordt veroorzaakt doordat de knoop aansluitingen voorziet in alle richtingen, waardoor veel rijstroken nodig zijn. Een minder complexe verknoping moet verder worden onderzocht (minstens de onderzoeksvragen 21 tot 27 uit de "Tweede aanvullende richtlijnen milieueffectenrapport project-MER Oosterweelverbinding"), voor zover dit niet leidt tot onaanvaardbare effecten op het onderliggend wegennet.

Om tot een compact ontwerp te komen dient het project dient gedimensioneerd uitgaande van de volledige modal shift en de volledige realisatie van het Radicaal

Haventracé. Bovendien zijn er kansen om gebruik te maken van de gedragsverandering op het gebied van mobiliteit (zoals thuiswerken en het vermijden van drukke spitsmomenten) in tijden van corona.

- 15.2. Het is onzeker of het Radicaal Haventracé zal gerealiseerd worden. De besprekingen bevinden zich nog in een verkennend stadium. Het Haventracé is echter essentieel in het verlichten van de druk op de R1 als ringweg voor stedelijk verkeer, zoals afgesproken in het Toekomstverbond.

Gevraagd wordt dat het ontwerp en de wegcapaciteit van de Oosterweelverbinding en de Ring wordt aangepast, uitgaande van de volledige realisatie van het Radicaal Haventracé (en een volledige ambitieuze modal shift), ofwel scenario OW 5-5-6_AMS100, met de bedoeling een verdere reductie van het verkeer en blijvende gedragsverandering te bekomen. Daarbij wordt gevraagd ook te onderzoeken of de verdiepte ligging van de R1 Noord tussen Merksem en Luchtbal verder door kan getrokken worden tot de aansluiting met de A102.

- 15.3. Er is geen zekerheid over een volledige overkapping. Op heel wat cruciale plaatsen blijven de garanties beperkt tot leefbaarheidsprojecten, zonder overkapping. Zo komen er open sleuven in de meest dichtbevolkte wijken met het minste groen, zoals Antwerpen-Noord, Deurne-Noord en Borgerhout. Ook tussen Merksem en Luchtbal ontbreekt er een brede groene overkapping en/of verbinding. In het Toekomstverbond is er sprake van een 'generationeel stappenplan'. Na uitvoering van het Oosterweelproject is er echter geen enkele garantie meer op volgende stappen om te komen tot een volledige overkapping. De nodige financiële middelen hiertoe zijn niet voorzien. Er zijn ook geen beleidsmatige stappen gezet, vb. de opstart van een complex project (op Vlaams niveau) voor de volledige overkapping van de Ring. Daarom wordt gepleit voor een oplossing voor heel de Ring en wordt in dat verband meer duidelijkheid gevraagd over

- de uitvoering en financiering van een maximale overkapping
- de heraanleg van de zuidelijke ring met gescheiden verkeer
- de ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313.

- a. Ter hoogte van de Schijnpoortknoop bevindt zich het gedeelte van de R1 met de grootste verkeersdrukke dwars door de meest dichtbevolkte wijken van Antwerpen. De nood aan een overkapping is op deze plaats zeer hoog. Bezwaarindieners stelt dat de aanvraag een fundamenteel beter, compacter en leefbaarder ontwerp voor de Schijnpoortknoop moet bevatten,

- gebaseerd op een volledige ambitieuze modal shift met bijkomende blijvende gedragsverandering en volledige realisatie van het Radicaal Haventracé;
- waarin minstens de verbinding tussen de R1 en de waterzuiveringsinstallatie wordt gesitueerd, zoals overeengekomen binnen de werkbank Oosterweel;
- waarin verdere optimalisaties worden onderzocht met het oog op het terugdringen van het aantal rijstroken van de R1 en/of het aantal op- en afritstroken. Minstens de onderzoeksvragen 21 tot 27 uit de tweede aanvullende richtlijnen van het project-MER dienen onderzocht te worden; deze zijn in het project-MER niet of slechts gedeeltelijk onderzocht en de scrumsessies Schijnpoort niet aan bod gekomen. De uitkomst zou nochtans kunnen leiden tot het verminderen van het ruimtebeslag en de verkeersimpact op de omliggende wijken;
- waarin een zo groot mogelijk deel van de het trajectdeel tussen Schijnpoortweg en Buurtspoorlei wordt overkapt.

- b. Om de impact op de wijk Dam en toekomstige wijk (stadontwikkeling Slachthuisite en Noordschippersdok) te verminderen wordt gevraagd om de sleuf aan het Lobroekdok

maximaal te overkappen en de tunnelmond te verschuiven naar het zuiden (richting Sportpaleis), zodat deze zover mogelijk van de (bestaande en te ontwikkelen) woningen komt te liggen. Eventueel kunnen de in- en uitvoegstroken ook iets naar het zuiden worden verplaatst, als dat nodig blijkt in functie van de tunnel. Er dient ook aandacht te worden besteed aan luchtfiltering bij resterende tunnelmonden (zie ook 15.5).

- c. Er is geen overkapping voorzien tussen Merksem Distelhoek en Luchtbal.
 - d. Er is geen groene verbinding voorzien tussen het Rivierenhof en Borgerhout intra muros. Nochtans is Borgerhout intra-muros de buurt met het laagste aandeel groen van heel de stad. De 100 meter overkapping die voorzien is aan de Buurtspoorweglei volstaat niet.
Daarom wordt gevraagd de kap van de Buurtspoorlei zuidwaarts te verlengen tot aan de Turnhoutsebaan, zodat deze verbinding tussen Borgerhout en Rivierenhof/Deurne leefbaarder wordt. Tevens wordt voorgesteld Spoor Oost te vergroenen zodat een echte groene verbinding Rivierenhof Spoor Oost – Park Spoor Noord ontstaat.
 - e. De ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313 mag niet gehypothekeerd worden.
De verkeersknoop Antwerpen-Oost ligt buiten het projectgebied Oosterweel, met uitzondering van een nieuwe afrit van Ring-Zuid naar de Hollandse Knoop (knoop Schijnpoort). Deze nieuwe weg doorsnijdt het oostelijk deel van de knoop Antwerpen-Oost. Momenteel loopt er een overleg- en studieronde in samenspraak met de burgerbewegingen en overheden om te onderzoeken hoe de Ring-Zuid (met gescheiden verkeer) in de knoop kan aangesloten worden op Ring-Noord (zonder gescheiden verkeer), en ook om te onderzoeken hoe de knoop ondergronds kan worden aangelegd. Deze complexe oefening resulteert mogelijks in een andere inpassing van de nieuwe afrit dan wat in de huidige aanvraag is getekend.
Daarom wordt gevraagd om in de vergunning te bevestigen dat op dit punt een latere aanpassing van de vergunning mogelijk moet worden gemaakt teneinde de resultaten van het overleg rond Ring-Zuid te kunnen uitvoeren.
 - f. Er dient voor gezorgd te worden dat op de overkappingen ook bomen kunnen groeien. Hiertoe dienen
 - een voldoende dikke grondlaag (1,5m) te worden voorzien op de overkapping;
 - voldoende volume doorwortelbare ruimte voor de bomen te worden voorzien, zodat ze vrij kunnen uitgroeien;
 - goede omstandigheden voor de waterhuishouding en voor vochtbuffering in droge periodes te worden gecreëerd, met voldoende aandacht voor wat betreft samenstelling teelaarde, profilering, ontwerp drainage en infiltratie, boomsoortkeuze, inplanting van de bodem, ...
- 15.4. Er moeten maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren in woonwijken waar die zou verslechteren als gevolg van de bouw van de Oosterweelverbinding, meer bepaald ter hoogte van de tunnelmonden en uiteinden van overkappingen in de zones Merksem en Antwerpen Dam.
- a. Dam/Bredastraat
Om de luchtvervuiling aan de tunnelmond van de Zuidelijke Kanaaltunnel ter hoogte van de wijk Dam/Lobroekdok te milderen wordt een luchtgat ingetekend onder de spoorbrug aan de Bredastraat in de wijk Dam Achteruit. Dit luchtgat is op slechts +/- 140 m gelegen van woningen aan de Bredastraat en de Merksemsestraat en paalt aan een nieuwe groene zone tussen Albertkanaal en de wijk Dam Achteruit. Woningen in

deze wijk zullen worden blootgesteld aan een toegenomen luchtverontreiniging afkomstig van de verkeersemisies in de Zuidelijke Kanaaltunnel. Daarom wordt voorgesteld om het luchtgat meer westelijk te verplaatsen in de richting van de Noorderbrug en luchtkanalen te installeren gericht naar het Albertkanaal zodat de verontreiniging wordt afgeleid naar onbewoonde zones.

b. Dam/Lobroekdok

De belangrijkste bron van luchtverontreiniging in deze zone is de tunnelmond van de OKA en in mindere mate de tunnelmond van de Zuidelijke Kanaaltunnel. Ter mildering van deze laatste wordt een extra luchtgat ingetekend ter hoogte van de Bredastraat (zie hoger). Niettegenstaande deze milderende maatregelen blijft de luchtkwaliteit ter hoogte van de zone Noordschippersdok slechter dan zonder het Oosterweelproject, zeker in het geval de modal shift 60/40 niet gehaald wordt. De haalbaarheid en doelmatigheid van technische systemen voor ventilatie en evacuatie via schouwen en/of voor luchtfiltering moet daarom worden onderzocht. Verder wordt voorgesteld de tunnelmonden aan het Lobroekdok in zuidelijke richting te verleggen, voor zover dit niet resulteert in slechtere luchtkwaliteit in de wijk Kronenburg.

c. Lambrechtshoeken/Merksem

De luchtverontreiniging neemt toe in woonzones ter hoogte van de tunnelmond ten noorden van knooppunt Groenendaallaan. De haalbaarheid en doelmatigheid van technische systemen voor ventilatie en evacuatie via schouwen en/of voor luchtfiltering moet daarom worden onderzocht. Verder wordt voorgesteld de tunnelmond in Merksem in noorderlijke richting te verleggen, zodat deze verder van de bewoning komt te liggen.

15.5. Er moet een maximale beperking van de geluidshinder nagestreefd worden. Op een aantal plaatsen kunnen nog verbeteringen worden aangebracht:

a. Verbeteringen in het hele projectgebied

- i. De voorziene bermen en glazen schermen langs de ingesleufde delen bieden niet de beste oplossing voor het maximaal beperken van de geluidshinder, in het bijzonder voor de hoger gelegen verdiepingen van de appartementsgebouwen in de buurt van de Ring (Cogelsplein, Hof ter Lo en geplande woonuitbreiding aan Noordschippersdok). Er wordt voorgesteld de geluidsschermen langs de Ring uit te voeren in absorberend materiaal in plaats van reflecterend materiaal en om de bermen te vervangen door rechte wanden teneinde het geluidseffect op de hoogste verdiepingen verder te beperken.
- ii. In vergunningsvoorwaarden opnemen dat het type wegbedekking moet worden gebruikt dat de minste geluidsemisie veroorzaakt.
- iii. Monitoring voorzien m.b.t. geluid en luchtkwaliteit in de woonbuurten, zowel voor als na ingebruikname van de nieuwe weginfrastructuur.

b. In afwachting van het ondergronds aanleggen van de snelweg wordt voorgesteld de snelheidslimiet op de E313 (tussen het rond punt van Wommelgem en de knoop Antwerpen-Oost) te verlagen naar 80km/h. Dit zal bijdragen aan een lichte verbetering van de luchtkwaliteit en een bescheiden vermindering van de geluidshinder.

15.6. Er moet extra geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en de fiets om de noodzakelijke modal shift naar 50/50 te bereiken.

a. Het Routeplan 2030 moet beter uitgewerkt worden en er moet meer zekerheid geboden worden omtrent de realisatie van de modal shift. Concrete projecten die ervoor zorgen dat de afgesproken modal shift naar 50% autovervoer en 50% openbaar vervoer en fietsen wordt gerealiseerd, ontbreken. Er zijn momenteel door de Vlaamse Regering momenteel ook geen investeringen gepland om dergelijke

projecten te bekostigen. Heel het Toekomstverbond wordt hiermee op losse schroeven gezet. Daarom acht bezwaarindiener het nodig om

- nu te investeren in openbaar vervoer
 - prioriteit te geven aan doorstroming voor het openbaar vervoer
 - het openbaar vervoer op de Bisschoppenhoflaan te versterken
 - het openbaar vervoer op de Blancefloerlaan te versterken
- b. Gezien het hoge aandeel vrachtverkeer op de Ring zijn er concrete projecten nodig voor het stimuleren van goederenvervoer via het spoor en het water. De fietsinfrastructuur moet worden versterkt. Er wordt voorgesteld alle fietsinfrastructuur in het project te screenen en aan te leggen op basis van de adviezen van Fietsberaad Vlaanderen, zodat een duurzame fietsinfrastructuur wordt gerealiseerd die voldoet aan de eisen die nodig zijn om een groeiend gebruik in veilige omstandigheden te realiseren. De bezwaarindieners stellen voor om de fietsinfrastructuur te versterken door de volgende maatregelen/voorstellen:
- i. het dimensioneren van alle fietsinfrastructuur op basis van de adviezen Fietsberaad Vlaanderen;
 - ii. het wegwerken van de U-turns in fietspaden ter hoogte van Oosterweelknoop (zodat er zachtere bochten zijn);
 - iii. het voorzien van een bredere fietskoker van de Oosterweeltunnel zodat de belijning van het dubbelrichtingsfietspad 6m breed kan zijn;
 - iv. het voorzien van een betere fietsconnectie tussen de fietssnelweg langs de R1 Noord en de Masurebrug (door een aantakking van het fietspad langs de R1-Noord op de oost-west-fietsverbinding te voorzien);
 - v. het verschuiven van de fietssnelweg langs de R1 Noord in westelijke richting zodat er een bredere, bruikbare, groene zone ontstaat tussen de huizen en de fietssnelweg;
 - vi. het oplossen van de U-turns in de fietsbrug over het Albertkanaal (door de helling van de fietsbrug tot aan de Slachthuislaan aan te passen, zodat de fietsers niet meer via U-turns moeten fietsen) en onderzoek of de fietsbrug de Slachthuislaan meteen kan oversteken;
 - vii. een aantakking van de Noord-Zuid-fietsverbinding langs de R1 en een aantakking op fietsbrug over Albertkanaal en Vaartkaai te voorzien;
 - viii. het ontwerp aan te passen in functie van een conflictvrije en/of ongelijkgrondse fietsverbinding tussen de Bisschoppenhoflaan en de Schijnpoortweg/Pothoekstraat en binnen deze oefening ook de andere fietsconnecties met de Theunisbrug, Slachthuislaan en Noordersingel te bekijken;
 - ix. het voorzien van betere fiets- (en voetgangers-)connecties ter hoogte van kap Buurtspoorweglei voorzien van (i) een fietsverbinding Borgerhout (Spoor Oost-Buurtspoorweglei) – Deurne-Dorp , (ii) een aansluiting Borgerhout ringfietspad richting Ten Eekhovalei; en vermijden van onnodige kronkels en bundeling van de fietspaden vanuit het zuiden);
 - x. het voorzien van een fiets- en voetgangersconnectie tussen Luchtbal en Merksem-Distelhoek;
 - xi. het Ringfietspad Lobroekdok en Albertkanaal en de brug/passerelle over Schijnpoort 6m breed (met langs beide kanten 75 cm reserve) en langs één kant het voetpad 2m breed maken;
 - xii. de fietspaden Schijnpoortweg (voet Theunisbrug) 4 meter breed maken;
 - xiii. de fietspaden op de Bisschoppenhoflaan 3 meter breed maken.

15.7. Om de negatieve impact van de bouwplannen op de wijken en het onderliggende wegennet te minimaliseren worden volgende suggesties gedaan:

- Een groene buffer voorzien langs de R1 Noord tussen Groenendaallaan en Masurebrug in Merksem; in deze zone wordt tot zeer dicht bij de huizen gewerkt. Ontbossing in deze zone dient tot het absolute minimum te worden beperkt.
- Het stuk achter de Merksemsestraat wordt volgens de plannen een groenzone, wat een goede zaak is. Ooit waren er plannen om hier appartementen te bouwen; hierover wordt duidelijkheid gevraagd. Er wordt gevraagd om zeker de bewoners van Dam Achteruit (deelwijk van Antwerpen Dam) te betrekken indien hier nog ontwerp oefeningen zouden gebeuren.
- Door het moeilijker bereikbaar maken van de Waaslandtunnel zal er meer verkeer via de Schijnpoort de wijk inrijden. Er heerst bezorgdheid op de impact hiervan op het onderliggend wegennet in Antwerpen-Noord (zeker in combinatie met evenementen in het Sportpaleis/Lotto Arena). Er wordt gevraagd het nodige onderzoek en gerichte monitoring te doen in de straten in Antwerpen-Noord, zodat de nodige maatregelen kunnen genomen worden om de verkeersoverlast te beperken.
- Het kappen van bomen en verwijderen van groen in het Sint-Annabos en aan het Noordkasteel beperken tot wat strikt noodzakelijk is.

15.8. Maatregelen tijdens de bouwfase en op korte termijn blijven onderbelicht. Bezwaarindieners suggereert een aantal kansen die korte termijn kunnen gegrepen worden:

- Maximumsnelheid op de Ring na al verlagen naar 80km/u, in functie van verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid tijdens de werken en als stimulans voor de modal shift.
- Snelheidsregime van 80km/u ook invoeren op de aftakkenende snelwegen, in het bijzonder de E313 tussen het rond punt van Wommelgem en de Ring. Dit komt de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast ten goede in de omliggende recreatiegebieden en woonwijken en maakt de huidige weefbewegingen veiliger.
- Liefkenshoek tunnel nu al tolvrij maken zodat verkeersdruk op de Ring ontlast wordt.

15.9. Tijdens de bouwwerken zijn er minder-hindermaatregelen en garanties nodig. Hiertoe wordt gevraagd om

- toegankelijkheid van de omliggende wijken tijdens de werken te garanderen;
- hinder van trillingen, lawaai en stof tijdens de werken te beperken;
- garanties te bieden m.b.t. de bouw van de nodige groenbuffers, taluds en/of geluidswanden;
- garanties te bieden inzake het voorkomen van schade aan huizen en, indien er toch schade zou optreden, een snel, correct en professioneel herstel;
- een meldpunt voor klachten van schade en overlast op te richten;
- een ombudsdienst op te richten om te bemiddelen bij klachten van schade en overlast.

15.10. Aanvulling individuele bezwaarpunten:

- Bezwaarindieners vragen of er schermen zijn voorzien langs de zijde Luchtbal. De luchtkwaliteit aan de zijde Luchtbal moet verbeteren en de geluidsoverlast moet verminderen. Er wordt gevraagd om rekening te houden met de bewoners van Luchtbal;
- Er wordt gevraagd om alternatieve routes voor zwakke weggebruikers en verplichte signalisatie te voorzien tijdens de werken;
- Sociale rechtvaardigheid: als de plannen blijven wat ze zijn, moet er onteigend worden ter hoogte van Schijnpoort en Damwijk, zodat er ernstige maatregelen kunnen genomen worden om milieuhinder te minimaliseren (cf. bezwaarschrift 25);
- Er is bezorgdheid omwille van het verdwijnen van de officierswoningen op de Kielse Veste;

- Bepaalde ondertekenaars voelen zich in de steek gelaten door de actiegroepen, en ook de Vlaamse overheid;
- Geen of op z'n minst minder vrachtwagens op de ring voorzien.

Bespreking:

15.1. De bevoegde overheid moet de decretale beoordelingscriteria betrekken bij de beoordeling van de aanvraag. De inpassing van het project in de omgeving (en dus ook de dimensionering en de schaal) worden beoordeeld in het kader van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. Uit het Project-MER en de begeleidende nota bij de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt de dimensionering van het project correct ingeschat.

Het Toekomstverbond werd op 15 maart 2017 gesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen. Dat Toekomstverbond heeft het Haventracé vooropgesteld als een noordelijk alternatief rond de stad voor doorgaand verkeer. In werkbanken wordt het Haventracé de komende maanden en jaren verder uitgewerkt. Het Haventracé maakt geen deel uit van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. De bevoegde overheid spreekt zich in het kader van deze aanvraag niet uit over het Haventracé.

Voor het oostelijk traject van het Haventracé werd door de Vlaamse Regering beslist om een project op te starten in het kader van het decreet Complexe Projecten. Voor dit Haventracé wordt er bijgevolg voor gekozen om via deze aanpak de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten.

Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag omvat een aantal van de overkappingsprojecten die hierbinnen een eerste fase vormen. De resultaten van het Project-MER wijzen uit dat deze eerste fase aan leefbaarheidsprojecten reeds een belangrijke verbetering van de leefbaarheid zal bewerkstelligen. De milieueffecten van het project werden onderzocht in het Project-MER.

Het Project-MER werd op 18 december 2019 goedgekeurd. Uit het Project-MER blijkt ontegensprekelijk dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp in grote mate bijdraagt aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen waaronder het verhogen van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid op het onderliggend wegennet. Voor de discipline lucht zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in het bijzonder in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Inzake geluid worden er voorzieningen getroffen zoals afscherming waardoor de positieve effecten voor geluid nog worden versterkt in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Bovendien wordt in de aanvraag voldoende aandacht besteed aan wandel- en fietsinfrastructuur.

Voor de weerlegging van dit bezwaar kan ook nog naar de weerlegging van volgende bezwaren worden verwezen:

- de bezwaren over de verenigbaarheid met Toekomstverbond (bezwaarschrift 21, punt 9);
- de bezwaren over AMS (bezwaarschrift 21, punt 5);
- de bezwaren over het aantal rijstroken en overdimensionering (bezwaarschrift 21, punt 10). Hierbij kan evenwel aangevuld worden dat het voorstel van de bezwaarindiener om (nog) minder rijstroken te voorzien niet strookt met de bevindingen uit het project-MER (hoofdstukken 16.2.1.6 Doorkijkscenario's, 16.2.15) en

- niet zou voldoen aan één van de hoofddoelstellingen van het Oosterweelproject, met name het verbeteren van de bereikbaarheid (cf. kennisgeving van het project-MER);
 - de bezwaren over COVID 19 (bezwaarschrift 22, punt 6);
 - de bezwaren over het ruimtebeslag van de knoop Schijnpoort (bezwaarschrift 32).
- Hierbij kan aangevuld worden dat het ruimtebeslag van de Schijnpoortknoop volledig past binnen de bestemmingszones van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging;

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

15.2. Zie weerlegging bezwaarschrift 18, punt 2 (radicaal haventracé).

15.3. De verzoeken/voorstellen van bezwaarindieners m.b.t. bijkomende overkapping, groene verbinding, ondergrondse herinrichtingen vallen buiten het voorwerp van voorliggende OVA en vallen dus buiten de scope van dit openbaar onderzoek. Kritieken over (het ontbreken) van (toekomstige) overkappingen en de financiering ervan situeren zich in de sfeer van de opportuniteitskritiek.

Het realiseren van de Oosterweelverbinding gaat gepaard met 18 Leefbaarheidsprojecten (zie hoger onder 'Beleidscontext'). Een aantal van deze leefbaarheidsprojecten (projectclusters 1 t.e.m. 4 (Ringpark Noordkasteel, Ringpark Groenendaal, Ringpark Lobroekdok, Ringpark Het Schijn) en 8 (Ringpark West)) zijn onlosmakelijk verbonden met het aangevraagde project Oosterweelverbinding en werden reeds in hoofdlijnen meegenomen in huidige omgevingsvergunningsaanvraag. De overige projecten bevinden zich in een (voor)ontwerpfase en maken geen deel uit van huidige vergunningsaanvraag. Het bevestigen in huidige omgevingsvergunning dat deze vergunning later nog gewijzigd zal worden is vanuit juridisch oogpunt niet mogelijk. Het komt de aanvrager toe om eventuele latere wijzigingen aan te vragen via de geijkte omgevingsvergunningsprocedure. In huidige procedure kan daar niet op vooruit gelopen worden. De vergunningverlener is er toe gehouden om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag.

In het algemeen kan evenwel worden verwezen naar de bijlage 'Extra inleiding project' (p. 7) van de OVA waarin gesteld wordt: *"Begin 2019 werd bijkomend een parallel ontwerptraject opgestart voor de bovenbouw van de drie meest kritische zones, nl. omgeving aansluitingscomplex (ASC) Oosterweelknoop, omgeving ASC Groenendaallaan en omgeving ASC Schijnpoort. Dit traject werd getrokken door de intendant en steunt op een wisselwerking tussen verdere uitwerking van de onderbouw enerzijds en de meer transversale aspecten zoals leefbaarheid (lucht-geluid-omgevingskwaliteit), veiligheid en dergelijke anderzijds. De resultaten van dit parallel ontwerptraject voor omgeving ASC Oosterweelknoop en omgeving ASC Groenendaallaan zijn verwerkt in voorliggend project, onderwerp van deze omgevingsvergunningaanvraag. Het parallel ontwerptraject voor ASC Schijnpoort is nog lopende. Wijzigingen aan het voorliggende ontwerp, zullen later desgevallend het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke vergunningsaanvraag. Een volgende stap is om voor de clusters 1 tot en met 4 een minicompetitie tussen de vooraf geselecteerde studieteams te organiseren. De opdracht van deze teams is om het ontwerpconcept van juni 2018 verder uit te werken en af te stemmen op het ontwerp van de Oosterweelverbinding."*

Voormelde weerlegging geldt analoog voor de gevraagde bijkomende groene verbinding en ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost; en groene verbinding tussen Rivierenhof en Borgerhout intra muros; Overkap de sleuf aan het Lobroekdok

Er wordt momenteel een pakket van 1.00m voorzien bovenop de overkappingen. Een pakket van 1.00m is voldoende is om groen te laten groeien, ook volwaardige bomen. De samenstelling van het pakket is uiteraard meer dan enkel teelaarde. Bezwaarindieners tonen ook niet aan dat 1,00m onvoldoende zou zijn.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 15.4. De effecten op de luchtkwaliteit werden uitvoerig bestudeerd in het (goedgekeurde) project-MER. In deelrapport 17 van het (goedgekeurde) project-MER is op p. 163 het volgende te lezen:

“Het Oosterweelproject heeft na optimalisatie een positief effect op de verkeersemissies, zowel binnen het studiegebied als (in zeer beperkte mate) op niveau Vlaanderen.

Wat de effecten op het immissieniveau betreft, zorgen de milderende maatregelen en optimalisaties die werden doorgevoerd in het voorkeursontwerp er in globo voor dat ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp (scenario OW 1-0-0) de negatieve effecten aanzienlijk worden gereduceerd en de positieve effecten worden versterkt. Niettemin blijven er in het voorkeursontwerpscenario OW 5-0-0 nog drie zones over met significant negatieve resteffecten (vooral voor de maatgevende pollutant NO₂, maar in mindere mate ook voor de andere pollutanten):

- i. t.h.v. de wijk Lambrechtshoeken aan de noordelijke tunnelmond van de voorziene overkapping aan knoop Groenendaallaan;*
- ii. t.h.v. de geplande woonwijk op de Slachthuissite, in het bijzonder deelzone Noordschippersdok;*
- iii. in de “street canyon” van de Bisschoppenhoflaan.*

In scenario OW 5-6-6_ams50% verdwijnt het negatief effect in de Bisschoppenhoflaan volledig dankzij de modal shift; de effecten in de twee andere knelpuntzones worden kleiner maar zijn eigenlijk nog altijd te groot.”

Het voorliggend project werd beoordeeld door de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie op de milieuaspecten binnen de bevoegdheid van de afdeling EKG, in het bijzonder luchtkwaliteit, en door de Vlaamse Milieumaatschappij in verband met de verenigbaarheid van de aangevraagde emissie met de kwaliteit van de omgevingslucht. De adviezen van de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie, en de VMM, voor het deelaspect lucht, zijn voorwaardelijk gunstig. Er worden voorwaarden opgenomen in de vergunning met betrekking tot de afzuiging aan de ventilatieschouwen ter hoogte van de tunnelmonden en -openingen voor uitgaande verkeersstromen en monitoring.

Als aandachtspunt wordt in deze vergunning op voorstel van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen overgenomen: “De stad vraagt aan Lantis om, samen met de stad, te onderzoeken hoe de oppervlakte van de werf beperkt kan worden en hoe de werf maximaal kan afgeschermd worden naar de woonwijken. De stad vraagt concreet om te bekijken of de geluidsschermen naast de tijdelijke R1 van 4 meter verhoogd kunnen worden naar 6 meter.”

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 15.5. De bezwaarindieners verzoeken om bijkomende verbeteringen inzake geluidshinder. Zo stellen de bezwaarindieners dat de bermen en glazen schermen niet zouden volstaan.

De keuze en opbouw van de bermen en schermen werd in het project-MER onderzocht en zeer omstandig door de aanvrager in de Verantwoordingsnota B26 (zie bv. p. 51-54) toegelicht. De aanvrager heeft vanuit ruimtelijke overwegingen bewust gekozen voor

bermen (en schermen waar de beschikbare ruimte te beperkt was). Geluidsbermen hebben in elk geval een absorberend effect. De voorziene geluidschermen voldoen aan de bepalingen en milderende maatregelen uit het project-MER. Er wordt door de aanvrager ook in monitoring voorzien.

De keuze van de aanvrager voor het type van wegbedekking werd meegenomen in het geluidsmodel (project-MER). De keuze van een type van wegdek wordt overigens bepaald op basis van meerdere parameters (en niet louter geluid). Zo spelen duurzaamheid en veiligheid ook een belangrijke rol (zie ook weerlegging van bezwaarschrift 22, punt 15).

Bezwaarindieners formuleren enkele verzoeken/optimalisaties ten aanzien van het aangevraagde Oosterweelproject (verlaging snelheidslimiet, bijkomende metingen, AMS...). Deze verzoeken vormen evenwel niet het voorwerp van huidig OVA en derhalve huidig openbaar onderzoek. Deze verzoeken kaderen binnen de opportuniteit. Bovendien kan een verlaging van een snelheidslimiet niet per omgevingsvergunning worden opgelegd (zij behoort niet tot deze administratieve politie).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 15.6. De bezwaarindiener werpt op dat de beslissing van de Vlaamse Regering uit 2005 in verband met de gelijktijdigheid van de uitvoering van waterwegen, autowegen en openbaar-vervoer-projecten niet zou worden toegepast.

Vooreerst is het niet duidelijk naar welke beslissing van de Vlaamse Regering uit 2005 bezwaarindiener precies verwijst. Dit wordt door de bezwaarindiener ook niet uiteengezet. Indien de bezwaarindiener zou verwijzen naar het zogenaamde “Masterplan Mobiliteit Antwerpen”, waarvan het project dat thans voorligt, een van de belangrijkste onderdelen van dit plan vormt, kan het volgende worden opgemerkt.

Toen de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 een aangepaste overzichtsplanning van het uitwerken van het Masterplan heeft aanvaard, ontstond er een politieke discussie omtrent de vraag of dit inhield dat de initieel beoogde gelijktijdigheid van de projecten gedeeltelijk werd opgeheven (zie bv. Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heren Jan Peumans en Jan Penris, *Parl.St.* VI.Parl. 2004-2005, nr. 269, 5, 26).

Overigens moet opgemerkt worden dat het ‘Masterplan Antwerpen’ in 2010 geactualiseerd werd (‘Masterplan 2020’). Hierin wordt verduidelijkt dat geen projecten m.b.t. spoorinfrastructuur worden uitgewerkt aangezien het spoorverkeer niet tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest behoort. In alle overwegingen wordt het spoor wel steeds mee in beschouwing genomen. Tevens wordt gestreefd naar een gezamenlijke aanpak waar dat opportuun is, zoals bij de 2e spoorontsluiting die mogelijks bundelt met de A102 en de vertunnelde R11. Er is derhalve geen sprake van een verbintenis tot gelijktijdigheid. Hoogstens een streven naar waar het opportuun en mogelijk is (wat betreft spoorverkeer).

Hoe dan ook maakt het politiek akkoord omtrent de uitvoering van het Masterplan Antwerpen geen rechtstreeks deel uit van het toetsingskader waaraan de vergunningverlenende overheid de vergunningsaanvraag moet toetsen. Enige (al dan niet vermeende) strijdigheid van de vergunningsaanvraag zoals die thans voorligt, kan dan ook geen grond tot weigering van de vergunning vormen. De grief mist op dit punt grondslag.

Bezwaarindiener formuleert enkele verzoeken voor meer (investerings in) openbaar vervoer. Deze verzoeken vormen evenwel niet het voorwerp van huidig OVA en derhalve huidig openbaar onderzoek. Deze verzoeken kaderen binnen de opportuniteit. Deze verzoeken kwalificeren als ruimere beleidskritiek.

Bezwaarindieners formuleren enkele verzoeken inzake verschuivingen van vervoermodaliteiten en fietsinfrastructuur. Deze verzoeken vormen evenwel niet het voorwerp van huidig OVA en derhalve huidig openbaar onderzoek. Deze verzoeken kwalificeren als ruimere beleidskritiek.

Aanvullend kan op de voorgestelde aanpassingen van de bezwaarindiener opgemerkt worden:

- i. de fietspaden zijn ontworpen op basis van de richtlijnen van de Vlaamse Overheid (Vademecum fietspaden), de provincie Antwerpen en de stad Antwerpen (Draaiboek Openbaar Domein). Alle fietspaden zijn voorgelegd aan de verschillende stakeholders op verscheidene fora (GBC - RMC - Commissie Openbaar Domein - allerhande stuurgroepen, ...). Het ontwerp is in samenspraak gemaakt met de verschillende stakeholders.
- ii. op sommige locaties is de ruimte beperkt, zowel in hoogte als naar eigendom. De U-turns in het ontwerp van de fietspaden OWK zijn:
 - omgeving rietmoeras en toegang Scheldetunnel: dit is een knooppunt tussen verschillende richtingen. de bochtstralen zijn ruim voldoende voor een knooppunt. De ruimte is beperkt door de juridische verplichting om een moeraszone te voorzien en de Sigmadijk die aanwezig is;
 - tussen de Noordkasteelbruggen en Zwarte Weg: hier volgt de aanvrager het openbaar domein en gaat men rond een kleine privé-perceel;
 - tunnel TPA: meer grondinname is niet mogelijk (terrein haven TPA) en de bochtstralen zijn voldoende groot.
- iii. de breedte van de Oosterweeltunnel kan niet groter gemaakt worden. Dit is besproken met alle stakeholders en goedgekeurd.
- iv. er wordt aangesloten op de bestaande Wulpstraat die aansluit op de Masurebrug. Deze functionaliteit is voorzien. De helling en de hoogte van de Masurebrug laat niet toe om dit anders te realiseren zonder te voldoen aan de verschillende richtlijnen (hellingen)
- v. zie inleiding punt 0.1. Het voorstel is een opportuniteitskwestie: het verschuiven van het fietspad richting ring zou een aanpassing van de bermen vragen. De aanvraag voorziet een andere optie.
- vi. dit is wel degelijk onderzocht. De fietsbrug sluit aan op verschillende fietsverbindingen. Momenteel is het fietspad richting Spoor Noord de belangrijkste verbinding, maar in de toekomst zal ook een belangrijke verbinding ontstaan richting Sportpaleis, misschien wel belangrijker in het kader van de aaneenschakeling van fietsostrades en missing links. Een fietspad over de Slachthuislaan zal dan niet bijdragen tot een goede uitwisseling tussen al deze verbindingen. De u-turns dragen ook bij tot de fietsveiligheid. Fietzers moeten afremmen om de bocht te nemen en rijden dus niet in volle snelheid het park in
- vii. dit is wel degelijk onderzocht. De fietsbrug sluit aan op verschillende fietsverbindingen. Momenteel is het fietspad richting Spoor Noord de belangrijkste verbinding, maar in de toekomst zal ook een belangrijke verbinding ontstaan richting Sportpaleis, misschien wel belangrijker in het kader van de aaneenschakeling van fietsostrades en missing links. Een fietspad over de Slachthuislaan zal dan niet bijdragen tot een goede uitwisseling tussen al deze verbindingen. De u-turns dragen

ook bij tot de fietsveiligheid. Fietsers moeten afremmen om de bocht te nemen en rijden dus niet in volle snelheid het park in

- viii. aan Schijnpoort wordt met de fietsbrug en passerelle een belangrijke verbinding gemaakt op niveau van het Ringfietspad. Fietsers zullen dus in vele richtingen de wegen ongelijkvloers kunnen kruisen (Theunisbrug naar Spoor Oost, fietsverbinding Noord-Zuid langs fietsostrade), fietsostrade naar binnenstad via passerelle, ...). De fietsverbinding naar de Pothoekstraat behoort niet tot de scope van het project;
- ix. het fietspad maakt onderdeel uit van het parklandschap en slingert op een attractieve manier door het landschap. Soms sluit dit fietspad kort aan bij de zijstraten, soms gaat het dieper in het landschap langs waterpartijen. Omwille van het oplopende landschap naar de snelweg toe is het fietspad voornamelijk aan de oostzijde voorzien. De verhoging van het landschap is een verbetering voor de woonkwaliteit zodat een betere en geïntegreerde geluidswering kan voorzien worden.

De kap Hof ter Loo biedt kansen om die verbindingen te maken, maar behoren momenteel niet tot de scope van het Oosterweelproject. het project biedt hierin wel de kansen om dit in een latere fase te realiseren. De 'kronkels' zijn nodig om het hoogteverschil tussen het Ringfietspad en de kap te kunnen overbruggen volgens de richtlijnen van het vademecum.
- x. dit behoort niet het voorwerp van het project.
- xi. de fietspaden zijn ontworpen op basis van de richtlijnen van de Vlaamse Overheid (Vademecum fietspaden), de provincie Antwerpen en de stad Antwerpen (Draaiboek Openbaar Domein). Alle fietspaden zijn voorgelegd aan de verschillende stakeholders op verscheidene fora (GBC - RMC - Commissie Openbaar Domein - allerhande stuurgroepen, ...). Het ontwerp is in samenspraak gemaakt met de verschillende stakeholders.
- xii. de fietspaden zijn maximaal mogelijk breed gemaakt rekening houdende met andere randvoorwaarden naar mobiliteit (voetgangers, autoverkeer) en de beschikbare ruimte (zie ook xi).
- xiii. de fietspaden zijn maximaal mogelijk breed gemaakt rekening houdende met andere randvoorwaarden naar mobiliteit (voetgangers, autoverkeer) en de beschikbare ruimte.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 15.7. Deze verzoeken/voorstellen van bezwaarindieners vormen niet het voorwerp van huidig OVA of kaderen binnen de uitvoeringsfase. Deze verzoeken kwalificeren als ruimere beleidskritiek en opportuniteit.

Aanvullend kan hierop opgemerkt worden dat tijdens de werken er naar gestreefd zal worden om het bestaande talud en groen te behouden ter hoogte van Geertshoek. De tijdelijke R1 wordt maximaal ten westen van dit talud gelegd (met uitzondering ter hoogte van de Groenendaallaan).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 15.8. De aanlegfase maakt niet het voorwerp uit van huidige OVA. Minder hinder-maatregelen zullen worden voorzien in de OVA van de aannemer (uitvoeringsfase) en aan de aannemer via het bestek (stopbeperking, monitoring geluid en trillingen) worden opgelegd.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

15.9. De 'minder hinder plannen' behoren tot de omgevingsvergunningsaanvraag voor de uitvoeringsfase.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

15.10. De bezwaarindieners formuleren nog tal van individuele verzoeken. Deze betreffen herhalingen van andere bezwaren of bijkomende verzoeken die buiten de scope van het Oosterweelproject liggen (bv. Kielse Vest, geen vrachtwagens op de Ring,...).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 16

Inhoud:

Dit bezwaarschrift is een aanvulling op het gemeenschappelijk bezwaarschrift van 1047 mensen (zgn. Schijnverbond), waarbij verder wordt ingegaan op de onderzoeksvragen 21 tot 27 over de Schijnpoortknoop, uit de "Tweede aanvullende richtlijnen milieueffectenrapportage project-MER Oosterweelverbinding". Deze onderzoeksvragen zijn niet (onderzoeksvragen 21 tot 25) of slechts gedeeltelijk (onderzoeksvragen 26 en 27) onderzocht in het project-MER en kwamen tevens niet aan bod in de scrumsessies Schijnpoort. Er wordt alsnog op aangedrongen om deze 7 onderzoeksvragen grondig te onderzoeken, zowel qua ruimtebeslag als qua verkeersimpact op het boven- en onderliggend wegennet. De dimensionering van de Schijnpoortknoop moet daarbij worden berekend

- zowel rekening houdende met een modal shift 60/40, als met een modal shift 50/50
- zowel rekening houdende met aanleg A102, als zonder aanleg A102.

De uitkomst van deze onderzoeksvragen zou kunnen resulteren in een Schijnpoortknoop die het ruimtebeslag en de verkeersimpact op de omliggende wijken beperkt.

Bespreking:

Het bezwaar van bezwaarindiener bestaat grotendeels uit een herneming van het bezwaarschrift 15. Voor de weerlegging van dit bezwaar kan dan ook naar de weerlegging van dit bezwaar worden verwezen.

De bezwaarindiener stelt dat de onderzoeksvragen 21 tot 25 niet zouden zijn onderzocht en beoordeeld in het project-MER. Onderzoeksvragen 26 en 27 zouden slechts gedeeltelijk behandeld zijn.

A. Algemeen: werkwijze

Naar aanleiding van het TKV werden er op 17 juli 2017 aanvullende bijzondere MER-richtlijnen door de dienst Mer opgemaakt. In deze aanvullende MER-richtlijnen werd een bijkomend onderzoek gevraagd naar verschillende "*onderzoeksvragen*". Specifiek gaat het hierover:

- 1) Onderzoeksvraag 21: variant waarbij rijstroken geschrapt worden in het op- en afrittencomplex Deurne (Hollandse knoop).
- 2) Onderzoeksvragen 22 tot 25: varianten waarbij verbindingen t.h.v. het op- en afrittencomplex Deurne (Hollandse knoop) geschrapt worden.
- 3) Onderzoeksvraag 26: variant waarbij op- en afritten Deurne verlegd worden naar de Schijnpoortweg

- 4) Onderzoeksvraag 27: variant waarbij op- en afritten Deurne verlegd worden naar de Schijnpoortweg en ook de Singel/slachthuislaan verlegd wordt naar bovenop de R1 (lees: bijkomende overkapping nodig).

De ingediende varianten werden in een eerste fase op hun redelijkheid getrechterd en beoordeeld. Vervolgens werden ze logisch onderverdeeld, soms in groepen, soms in combinaties met andere varianten wanneer die aan elkaar verbonden zijn. Wanneer dat doorlopen was, werden de redelijke varianten voorzien van een code of naam, dit met het oog op de uniforme beoordeling doorheen het project-MER. Voor de verschillende onderzoeksvragen was de werkwijze daarom wat verschillend (want ze zijn ook inhoudelijk verschillend).

B. Trechtering

- B.1 Onderzoeksvraag 21: variant waarbij rijstroken geschrapt worden in het op- en afrittencomplex Deurne (Hollandse knoop).

Het project-MER (deelrapport 3, hoofdstuk 3.3.2.4 Onderzoeksvragen i.k.v. Toekomstverbond, p.75): stelt: *“De basisvariant van Oosterweel “light”: Aangezien Oosterweel “light” qua infrastructuur neerkomt op het “afslanken” van het basisontwerp (minder rijstroken, compactere knopen) en het basisontwerp redelijk geacht wordt, zal Oosterweel “light” op ruimtelijk vlak per definitie ook redelijk zijn. Hoe deze “afgeslankte” Oosterweelverbinding er concreet zou uitzien, wordt bepaald door de technische uitwerking. Op verkeerskundig vlak wordt er in dit stadium van uitgegaan dat het verkeer ook met verminderde wegcapaciteit in (met name) de kanaaltunnels op aanvaardbare wijze kan afgewikkeld worden, rekening houdend met de vooropgestelde sturing en modal shift. De mate waarin de Oosterweel “light”-verbinding kan overkapt worden, zal wel eerst getrechterd worden (zie hierna).”*

In de aanvullende bijzondere MER-richtlijnen staat bij de bijgevoegde lijst van onderzoeksvragen bij variant 21 het volgende opgenomen: *“Wordt door de initiatiefnemer (BAM) gevraagd om dit onderzoek op te nemen in een aanvullende richtlijnennota voor het project-MER van de Oosterweelverbinding”? “Ja (Dit detailniveau is in deze fase van richtlijnen niet nodig, vermelding “reductie over de hele lijn” is meer aangewezen, waarbij deze component mee opgenomen wordt, in een samenhangende variant”).*

Het schrappen van rijstroken aan het op- en afrittencomplex is dan ook opgenomen als component binnen de samenhangende OWV-light variant.

Dat is ook terug te vinden in Tabel 16-1 Overzicht onderzochte uitvoeringsalternatieven en -varianten:

Alternatief / variant	Beoordeling redelijkheid	code	Opgenomen in verkeersscenario('s)
Oosterweel “light” variant = OW basis met reductie wegcapaciteit: - Scheldetunnel 2x2 rijstroken + calamiteitenstroken - Kanaaltunnels 2x2x1 rijstroken + calamiteitenstroken - R1, Oosterweel- en Schijnpoortknoop: minder rijstroken waar mogelijk	Redelijk	OW light	Ja

Te besluiten valt dat onderzoeksvraag 21 redelijk werd bevonden en deel uitmaakt uit van de OWV-light variant.

B.2 Onderzoeksvragen 22 tot 25: varianten waarbij verbindingen t.h.v. het op- en afrittencomplex Deurne (Hollandse knoop) geschrapt worden.

Het project-MER (deelrapport 3, hoofdstuk 3.3.2.4 Onderzoeksvragen i.k.v. Toekomstverbond p. 76): stelt: *“De varianten waarbij op bepaalde knooppunten (Oosterweelknoop, Schijnpoortknoop) één of meerdere verbindingen geknipt worden (punten 22-25 en 32-34): Op ruimtelijk vlak zijn deze varianten uiteraard redelijk aangezien ze normaliter minder ruimtebeslag betekenen. Hoewel kan gesteld worden dat deze knippen normaliter tot een (licht) verminderd verkeerskundig functioneren zullen leiden, kunnen deze varianten enkel op basis van de resultaten van de verkeersdoorrekeningen in het MER zelf ten gronde beoordeeld worden. In de trechteringsfase wordt er derhalve voorlopig van uitgegaan dat deze varianten redelijk zijn.”*

De onderzoeksvragen 22 tot 25 werden derhalve als redelijk beoordeeld en verder onderzocht.

B.3. Onderzoeksvraag 26: variant waarbij op- en afritten Deurne verlegd worden naar de Schijnpoortweg of Lobroekdok

Het project-MER (deelrapport 3.4.5 Varianten voor de Schijnpoortknoop, p. 97): stelt: *“De variant met Hollands complex t.h.v. het Lobroekdok is op ruimtelijk en bouwtechnisch vlak als onredelijk te beschouwen. De variant met volledig Hollands complex aan de Schijnpoortweg in combinatie met het basisontwerp voor de R1 (met plaatselijk 2x7 rijstroken) voldoet in noordelijke richting niet aan de vereiste weef-lengtes volgens ROA/NOA indien men zowel op de R1 als op de zuidelijke kanaaltunnels wil aansluiten.*

In combinatie met het SRW/DRW-concept op de R1 is een volledig Hollands complex aan de Schijn-poortweg mogelijks wel redelijk, omdat de beschikbare weeflengtes slechts nipt niet voldoen aan de NOA, althans in combinatie met een volledige overkapping van de R1 in deze zone. Zonder opening i.f.v. brandveiligheid scoort deze variant wel minder goed inzake veiligheid dan het basisalternatief.

Subvarianten waarbij de noordelijke op- en afrit Schijnpoort enkel worden aangesloten op de kanaal-tunnels maar niet op de R1 richting Nederland voldoen wel aan NOA/ROA. Deze subvarianten hebben echter verkeerskundig veel minder meerwaarde en kunnen een hypotheek leggen op de mogelijkheid tot overkappen in deze zone, maar zijn op zich niet onredelijk. Toch zullen ze niet verder onderzocht worden, omdat het expliciet de doelstelling is om de (nieuwe) Schijnpoortknoop volwaardig aan te sluiten op zowel de R1 als de kanaaltunnels/Oosterweelverbinding, en dit zowel in het basisontwerp – mede daarom werd deze knoop opgeschoven naar het zuiden – als in het ingesproken SRW/DRW-concept.”

De onderzoeksvragen 26 werden dan ook als volgt opgesplitst:

- variant met complex aan het Lobroekdok werd als onredelijk bevonden;
- variant met complex aan Schijnpoort werd als redelijk mits gecombineerd met variant SRW/DRW bevonden en verder onderzocht.

B.4. Onderzoeksvraag 27: variant waarbij op- en afritten Deurne verlegd worden naar de Schijnpoortweg en ook de Singel/slachthuislaan verlegd wordt naar bovenop de R1

Het project-MER (deelrapport 3, hoofdstuk 3.4.14 Varianten met verlegging van de Singel (R10) p. 130) stelt: *“De variant met verlegde en gedeeltelijk verdiepte en overkapte Singel wordt op mobiliteits- en bouwtechnisch vlak als redelijk beoordeeld en heeft normaliter*

een positief leefbaarheidseffect op de wijk Dam en de nieuwe wijk op de Slachthuissite. Merk daarbij op dat het verleggen van het deel van de Singel ten noorden en ten zuiden van de Schijnpoortweg ook onafhankelijk van elkaar kan gerealiseerd worden.”

De onderzoeksvraag 27 werd als redelijk beoordeeld en verder onderzocht.

C. Na trechtering

Na de trechtering is de stand van zaken voor de verschillende onderzoeksvragen de volgende (project-MER , deelrapport 3, tabel 3-2 p. 140):

Nr.	Alternatief	Doelstelling mobiliteit	Doelstelling veiligheid	Doelstelling leefbaarheid	Technische redelijkheid	Impact op SBZ	Conclusie
5	Varianten Schijnpoortknoop:						
	Hollandse knoop t.h.v. Slachthuissite	Onredelijk	Redelijk	Redelijk	Onredelijk	Redelijk	Onredelijk
	Hollandse knoop t.h.v. Schijnpoortweg:						
	In combinatie met basisontwerp R1	Redelijk	Onredelijk	Redelijk	Onredelijk	Redelijk	Onredelijk
	In combinatie met SRW/DRW-concept op R1	Redelijk	Voorlopig redelijk	Redelijk	Voorlopig redelijk	Redelijk	Redelijk
14	Verleggen + gedeeltelijk insleuven/overkappen R10 (Noordersingel en/of Slachthuislaan) naar zone R1 (zonder insleuwing: buiten scope MER)	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Redelijk

6

Alle varianten werden vervolgens ingedeeld in een scenario en krijgen een code (project-MER deelrapport 3, Tabel 3-3, p. 164, eigen accentuering):

Afkorting	Benaming	Beschrijving	Nr. vraag (DDG)
OW 2-5-5_ams	Basisscenario TKV	Oosterweel “light” (= OW 1-0-0_ov1 met minder rijstroken) + A102 + SRW/DRW op overkapte zuidelijke	21
OW 0-5-5_ams	Referentiescenario TKV	OW 2-5-5_ams zonder Oosterweel “light”	
OW 1-5-5_ams	TKV met basis Oosterweel	Identiek aan OW 2-5-5_ams maar met basis-ontwerp Oosterweelverbinding	
OW 2-5-5_ams_zok	TKV zonder Oosterweeknoop	OW 2-5-5_ams zonder Oosterweelknoop	
OW 2-5-5_ams_znkt	TKV zonder NKT	OW 2-5-5_ams zonder noordelijke kanaaltunnels	
OW 2-5-5_ams_skt	TKV met samengevoegde kanaaltunnels	OW 2-5-5_ams met samengevoegde kanaaltunnels + verdiepte knoop Groenendaallaan + aansluiting vandaar op de noordelijke kanaaltunnels + Oosterweelknoop als Hollandse knoop	
OW 2-5-5_ams_skt_afz	TKV in afzinkvariant	OW 2-5-5_ams_zkt met kanaaltunnels in afzink-i.p.v. cut & covervariant	

⁶ Zie ook voetnoot 26 bij “de variant met verlegging en gedeeltelijke insleuwing/overkapping van de Singel naar de zone van de R1”: *Technisch onderzoek achteraf heeft evenwel aangetoond dat deze variant bouw- en verkeerstechnisch niet inpasbaar is. Enerzijds is er tussen de perceelsgrens van het zuiveringsstation en de ondergrondse premetrokokers te weinig ruimte voor het dwarsprofiel dat nodig is. Anderzijds is ook de beschikbare lengte tussen de knoop en de Schijnpoortweg onvoldoende voor het benodigde lengteprofiel, wat inhoudt dat de Verbindingsweg wel onder de ovonde zou kunnen doorgaan maar niet overkapt zou kunnen worden, wat de hoofddoelstelling van deze uitvoeringsvariant teniet doet. In de trechteringsfase was deze informatie echter nog niet beschikbaar, en werd deze variant wel weerhouden voor verder MER-onderzoek.*

OW 2-5-5_ams_znkt_bt	TKV in boortunnelvariant	OW 2-5-5_ams_znkt met zuidelijke kanaaltunnels in boortunnel i.p.v. cut & covervariant	
OW 2-5-5_ams_srw	TKV met SRW/DRW	OW 2-5-5_ams met SRW/DRW op noordelijke R1 + Hollands complex thv Schijnpootweg + OKA als afzinktunnel	
OW 1-0-0_sing	Variant verlegde en ingesleufde Singel	OW 1-0-0 met Singel verlegd naar zone R1 en ingesleufd en overkapt t.h.v. knoop Schijnpoot (+ aanpassingen aan knoop en onderliggend wegennet)	27
OW 2-5-3_srw	TKV toetsingsvariant met SRW/DRW	OW 2-5-3 met SRW/DRW op noordelijke R1 + Hollands complex thv Schijnpootweg + OKA als afzinktunnel	26
SPK	Varianten Schijnpootknoop	Varianten waarbij aan Schijnpootknoop enkel bepaalde verbindingen geknipt worden	22 tot 25

Deze varianten en scenario's worden beoordeeld in de verschillende discipline rapporten.

D. Conclusies

In deelrapport 16 van het project-MER 'synthese en conclusies' worden de bevindingen samengevat. In tabelvorm worden de significante verschillen tov het Basisalternatief uitgezet (cf. hoofdstuk 16.5.2, p. 63):

21:

OW light	Oosterweel "light" (OW basis met reductie wegcapaciteit)	---	Overbelasting zuidelijke kanaaltunnels Verslechtering luchtkwaliteit in Merksem/Luchtbal	Zuidelijke kanaaltunnels op 2x2 houden

22 tot 25:

SPK	Schijnpootknoop met knippen	---	Slechter functioneren knoop, meer sluipverkeer Verslechtering luchtkwaliteit thv Ten Eekhoven	Volledige Schijnpootknoop behouden

26:

srw	SRW/DRW op noordelijke R1 + OKA als afzinktunnel + Hollandse knoop thv Schijnpootweg	Verbetering doorstroming en veiligheid in zone met gescheiden verkeer (vooral in DRW) Geen negatieve effecten Verbindingsweg meer	Verslechtering weefproblemen tussen Groenendaallaan en knoop Antwerpen-noord Zwaar belaste (verlegde) Schijnpootknoop + extra belasting OV-hoofdas Complexere aanlegfase OKA (viaduct kan niet behouden blijven tijdens hele aanlegfase)	Geen SRW/DRW tot ten noorden van Groenendaallaan

27:

sing	Verlegde Singel, in sleuf/tunnel R1 t.h.v. knoop Schijnpoot	(sterke) verbetering lucht- en geluidskwaliteit thv Slachthuislaan	Zwaar belast kruispunt Singel x Schijnpootweg	Singel niet verleggen in sleuf R1 (bovengrondse verlegging kan later autonoom gebeuren)

Te besluiten is dat alle onderzoeksvarianten wel degelijk zijn onderzocht in het project-MER maar deze scores niet significant beter dan de basisvariant. Het bezwaar mist grondslag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 17

Inhoud:

- 17.1. Er bestaat geen zekerheid over een volledige overkapping. Bezwaarindiener benadrukt de noodzaak van een volledige overkapping. Als de overkapping gerealiseerd is, kan er geïnvesteerd worden in groenaanplantingen, hetgeen noodzakelijk is in functie van de leefbaarheid in de omgeving van de ring.
- 17.2. De luchtkwaliteit zal op een aantal plaatsen verslechteren.
- 17.3. Er moet een maximale beperking van de geluidshinder nagestreefd worden.
- 17.4. Er moet extra geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en de fiets om de noodzakelijke modal shift naar 50/50 te bereiken.

Bespreking:

- 17.1 Zie inleiding 0.1 en weerlegging bezwaarschriften 13, 14 en 15, allen punt 3 en bezwaarschrift 21, punt 9.

- 17.2 Zie weerlegging bezwaarschrift 15, punt 4.

- 17.3 In het project-MER worden de geluidseffecten tijdens de exploitatiefase en aanlegfase (niet het voorwerp van huidige aanvraag) omstandig onderzocht en beoordeeld (cf. hoofdstuk 17.5.4.2 van het project-MER, p. 181 e.v.). Wat betreft de exploitatiefase (voorwerp van huidige aanvraag) wordt er besloten (hoofdstuk 17.5.4.1 van het project-MER, p. 181): *“Het voorkeursontwerpscenario OW 5-0-0 genereert positieve geluidseffecten in een groot deel van het studiegebied. Negatieve resteffecten komen nog voor op en rond de Oosterweelknoop en de aansluiting van het tracé op de E34 op Linkeroever, maar deze doen zich voor in onbebouwd en weinig gevoelig gebied. T.h.v. de Hogere Zeevaartschool, recreatiegebied Noordkasteel en natuurgebied Blokkersdijk worden de negatieve effecten van het basisscenario OW 1-0-0 dankzij de voorziene afschermingen omgezet in positieve geluidseffecten. Er zijn ook beperkt negatieve resteffecten rond de as Blancefloerlaan-Halewijnlaan en rond de Krijgsbaan, maar deze worden aanvaardbaar geacht omdat ze een duidelijke verbetering inhouden van het oorspronkelijk negatief effect, resp. noodzakelijk zijn om de doortocht van de N70 door Zwijndrecht te kunnen ontlasten.*

De afgeleide scenario's OW 5-0-6 en OW 5-6-6_ams50% versterken nog de positieve effecten van het voorkeursontwerpscenario OW 5-0-0, dankzij de gedifferentieerde tolheffing, die Zwijndrecht en de zone rond de zuidelijke R1 ten goede komt (gekoppeld aan minder verkeer in de Kennedytunnel). In OW 5-6-6_ams50% komt daar nog het positief effect bij de modal shift (50% van de ambitieuze modal split uit de “doorkijkscenario's” van het Toekomstverbond).

Alle tunnelmonden moeten absorberend worden uitgevoerd (hiervan werd reeds uitgegaan in het geluidsmodel). Verder geven de scenario's met het voorkeursontwerp geen aanleiding (meer) tot (bijkomende) milderende maatregelen in de exploitatiefase”.

In de omgevingsvergunningsaanvraag (en flankerend beleid) worden alle milderende maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen uit het project-MER meegenomen. Het Oosterweelproject voldoet dus aan het verzoek van bezwaarindiener.

Het voorliggende project genereert derhalve voor een groot deel van het studiegebied positieve geluidseffecten. Voor de negatieve resteffecten wordt er ook wel degelijk gestreefd naar inperking van de geluidseffecten (cf. de milderende maatregelen etc.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

17.4. Zie weerlegging bezwaarschrift 13, punt 3.g.

Bezwaarschrift 18

Inhoud:

- 18.1. Bezwaarindiener stelt dat het project niet aanvaardbaar is omwille van
- a. de nabijheid en de aantasting van het Sint-Annabos en het natuurreervaat Blokkersdijk (de werfzone en de inplanting van het project in de bestaande natuur)
 - b. de opwarming van het klimaat en de CO₂-uitstoot die het teweegbrengt
 - c. de fijnstofproblematiek, met name dieselmotoren van vrachtwagens vlakbij een LEZ-zone
 - d. het pompen van grondwater (droogteproblematiek)
 - e. het vellen van bomen; vernieling van voor de Antwerpenaren levensnoodzakelijke natuur
 - f. de gigantische omvang van het project ("werf van de eeuw")
 - g. de lawaaihinder voor de bewoners en natuurgebieden, de visuele vernieling van het landschap
 - h. de impact in het gebied Noordkasteel ten gevolge van de Oosterweelknoop (geluid, pollutie, grondwater, schade aan natuur)
 - i. de resultaten van het democratische referendum waarbij dit traject werd weggestemd
 - j. het aantrekken van internationaal ADR vrachtvervoer op de Antwerpse ring, te dicht bij woonwijken en natuurgebieden
 - k. de te hoge kostprijs van het project
 - l. te weinig investering in openbaar vervoer
 - m. het doorschuiven van maatregelen van overkapping en aanleg van groen naar de toekomst

18.2. Bezwaarindiener stelt dat het Haventracé een beter alternatief is.

Bespreking:

- 18.1 De bezwaarindiener beperkt zich tot algemeenheden en losse beweringen. De bezwaarindiener toont niet aan op welk punt het project-MER en de omgevingsvergunningsaanvraag niet zouden voldoen of kennelijk onredelijk zouden zijn.
- a. De bezwaarindiener merkt terecht op dat het Oosterweelproject in de nabijheid van het Sint-Annabos en de speciale beschermingszone Blokkersdijk is gelegen. De bezwaarindiener vreest evenwel de aantasting van beide gebieden, zonder dat hij het concreet maakt waar zijn precieze bezorgdheid op slaat. De bezwaarindiener beperkt zicht tot een algemene bewering.

In het project-MER werd de impact van het project op beide gebieden zeer grondig onderzocht en beoordeeld. Het volstaat ter weerlegging van dit bezwaar dan ook om te verwijzen naar de deeldiscipline biodiversiteit in het project-MER en naar de uitgevoerde passende beoordeling en VEN-toets in het kader van het project. Ook wordt dit alles omstandig toegelicht in de toelichtingsnota natuuraspecten bij de omgevingvergunningsaanvraag.

Voor het overige kan naar de weerlegging van bezwaarschrift 3 worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- b. De bezwaarindiener merkt in algemene termen op dat het Oosterweelproject zal bijdragen aan de opwarming van het klimaat en bijkomende CO₂-uitstoot zal veroorzaken. In het project-MER werden deze aspecten wel degelijk onderzocht en beoordeeld. Zo wordt ook het aspect “klimaat” behandeld in de relevante disciplines lucht en oppervlaktewater (p. 17 hoofdrapport (1-6) van het project-MER). Het volstaat derhalve om te verwijzen naar de disciplines lucht en oppervlaktewater en deelrapport 17 (p. 314) van het project-MER.

Voor het overige kan integraal naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt B.3 (klimaat) worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- c. Zie weerlegging bezwaarschrift 15, punt 4 (luchtkwaliteit).
- d. De bezwaarindiener stelt dat het project niet aanvaardbaar is omwille van het pompen van grondwater, maar geeft geen bijkomende duiding bij dit standpunt. De effecten op het grondwater werden uitvoerig bestudeerd in het (goedgekeurde) project-MER. Het voorliggend project werd beoordeeld door de adviesinstanties. Er wordt verwezen naar de adviezen van het departement Omgeving, GOP (milieu) en de afdeling van VMM, bevoegd voor grondwater, die telkens voorwaardelijk gunstig zijn.

Voor het overige kan integraal naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt A.2 worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- e. De bezwaarindiener merkt terecht op dat het Oosterweelproject voorziet in het vellen van bomen (ontbossing). Deze ontbossing is noodzakelijk voor de realisatie van het Oosterweelproject. De effecten hiervan zijn onderzocht en beoordeeld in het project-MER (cf. discipline biodiversiteit) en toegelicht in het omgevingsvergunningsdossier (de toelichtingsnota natuuraspecten en bijlages over boscompensatie). De bezwaarindiener gaat voorbij aan de vaststelling dat het Oosterweelproject tevens voorziet in de vereiste boscompensatie.

Zie hierover ook de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.5.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- f. De bezwaarindiener merkt op dat de werf een gigantische omvang zal hebben. De bezwaarindiener formuleert hierover evenwel geen concrete kritieken. Het bezwaar overstijgt dan ook de loutere opportunistiekritiek niet. Bovendien maakt de concrete

werffase van het Oosterweelproject geen deel uit van huidige OVA (dit behoort tot de nog in te dienen omgevingsvergunningsaanvragen voor de werffase). Tot slot is de omvang van het aangevraagde project op zich geen reden om de omgevingsvergunning te weigeren.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- g. De bezwaarindiener werpt op dat het Oosterweelproject lawaaihinder, visuele vernieling van het landschap aan het Noordkasteel zal veroorzaken. Alle milieueffecten zijn voor het gehele Oosterweelproject onderzocht en beoordeeld. Dit geldt dus ook voor het gebied Noordkasteel. De impact op Noordkasteel is per discipline in het project-MER terug te vinden. Het aanvraagdossier is gebaseerd op dit project-MER-onderzoek en omvat alle milderende maatregelen en de project-gerelateerde aanbevelingen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- h. De bezwaarindiener stelt dat het project niet aanvaardbaar is omwille van de impact in het gebied Noordkasteel, maar geeft geen bijkomende duiding bij dit standpunt. Voor de beoordeling van de effecten op het gebied Noordkasteel wordt verwezen naar het (goedgekeurde) project-MER. De impact op het gebied Noordkasteel is per discipline besproken. In het bijzonder wordt verwezen naar de tabel 7-115 waarin een overzicht wordt gegeven van de doorwerking van de milderende maatregelen en aanbevelingen uit de milieubeoordeling van het basisontwerp en de onderzochte alternatieven en varianten naar het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Zoals blijkt uit deze tabel zijn in verband met het gebied Noordkasteel verschillende milderende maatregelen in het project geïntegreerd. Het aanvraagdossier is gebaseerd op dit project-MER-onderzoek en omvat alle milderende maatregelen en de project-gerelateerde aanbevelingen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- i. De bezwaarindiener stelt dat het tracé bij democratisch referendum is weggestemd. Los van de vaststelling dat het hier om een losse bewering gaat, - het referendum had geen betrekking op het huidige project en tunneltracé - behoort deze kritiek louter tot de opportuniteit. Het staat immers de aanvrager vrij (binnen de wettelijke grenzen en het MER-onderzoek) het voorwerp van zijn OVA te bepalen. Zie ook inleiding, punt 0.1.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- j. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. De sturing van het verkeer over de infrastructuur maakt deel uit van het flankerende beleid. De Antwerpse Ring R1 is momenteel al een onderdeel van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) en is bijgevolg ook zonder de uitvoering van de voorliggende aanvraag de plaats waar het internationaal vrachtvervoer wordt gebundeld. Deze transporten rijden in de huidige bestaande toestand, omwille van een gebrekkige ontsluiting vanuit de havengebieden via het onderliggende wegennet, langs scholen en woonwijken naar de aansluitingen op de R1. Door de aanleg van de Oosterweelknoop wordt het havenverkeer sneller naar de hoofdweg gebracht, waardoor de woonwijken juist vermeden worden. De uitvoering van de voorliggende aanvraag zorgt bijgevolg juist voor extra veiligheid in het kader van ADR-transporten.

Zie hierover ook de weerlegging van bezwaarschrift 22, punt 14.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- k. Zie inleiding, punt 0.1.
- l. Zie inleiding, punt 0.1 en weerlegging bezwaarschrift 13, punt 3 g.
- m. De bezwaarindiener werpt op dat de maatregelen van de overkapping (en de aanleg van groen in het algemeen) naar de toekomst worden doorgeschoven. Het voorliggende project voorziet echter wel degelijk reeds in belangrijke overkappingen en de aanleg van groen. Dit blijkt duidelijk uit de OVA (o.a. de nota natuur).

Het project staat overigens op zichzelf. De vergunningverlenende overheid kan dan ook enkel rekening houdend met het voorliggende voorwerp van de aanvraag en niet eventuele toekomstige ontwikkelingen (deze zullen aan afzonderlijke aanvragen en beoordelingen moeten worden onderworpen).

Voor het overige kan worden verwezen naar de inleiding, punt 0.1 en de weerlegging van bezwaarschriften 13, 14 en 15 (allen punt 3) en bezwaarschrift 21, punt 9.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 18.2. Zie inleiding, punt 0.4. (flankerend beleid) en weerlegging bezwaarschrift 13, punt 4.

Bezwaarschrift 19

Inhoud:

- 19.1. De aanleg van de nieuwe wegenisinfrastructuur van de Oosterweelverbinding is niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening:
 - de infrastructuur is functioneel niet inpasbaar in de omgeving zo dicht bij de stedelijke woon- en leefomgeving;
 - de infrastructuur zal meer autoverkeer aantrekken; de mobiliteitsimpact overschrijdt de stedelijke draagkracht;
 - de schaal en het ruimtegebruik van de voorziene infrastructuur is buitenproportioneel in vergelijking met de noodzakelijke stedelijke infrastructuur; de stedelijke omgeving vereist andere infrastructuur dan deze voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
 - de hinderaspecten zijn uiterst hoog: de gezondheid en de veiligheid van de bewoners gaan erop achteruit; het gebruiksgenot is voorbehouden voor mensen met een auto of vrachtwagen.
- 19.2. Het bouwen van de nieuwe wegenisinfrastructuur van de Oosterweelverbinding zal zorgen voor meer auto's en vrachtwagens en past niet binnen de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen op Vlaams niveau:
 - een verschuiving van 6.3 miljard tonkilometer van de weg naar alternatieve vervoersmodi, cf. het Luchtbeleidsplan
 - een aandeel van 30% binnenvaart en spoor voor het goederenverkeer, cf. het Luchtbeleidsplan
 - een daling van het aantal voertuigkilometers over de weg tot maximaal 51,6 miljard in 2030, cf. het Luchtbeleidsplan
 - een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, dat in omvang sterk moet afnemen, cf. het Vlaams Energie- en klimaatplan

- tegen 2030 daalt de uitstoot van transport met 23% ten opzichte van 2005, cf. het Vlaams Energie- en klimaatplan
- het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem kent een dalend verloop in 2030, cf. het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- een sterke daling van het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van wegverkeer, cf. het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- in 2030 zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit rond onze hoofdwegen in stedelijke gebieden weggewerkt, cf. het Mobiliteitsplan Vlaanderen

De verkeersmodellen tonen aan dat de investering in alle andere modi (groten)deels teniet worden gedaan door de investering in een nieuwe Oosterweelverbinding voor (vracht)wagens. Het geldt dat hieraan gespendeerd wordt is maatschappelijk onverantwoord en kan beter naar de alternatieven gaan.

- 19.3. Er wordt een vergunningsaanvraag ingediend terwijl de aanvrager aangeeft dat het project nog zal wijzigen. Het verlenen van een vergunning maakt het mogelijk dat het project toch nog in deze vorm gerealiseerd wordt, zonder rekening te houden met de voorgehouden wijzigingen.
- 19.4. Er zijn verschillende onderdelen van het project die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, maar toch niet samen onderdeel uitmaken van de vergunningsaanvraag. Op deze manier worden de cumulatieve effecten niet beoordeeld.

Bespreking:

- 19.1. De aanvraag wordt door de vergunningverlenende overheid getoetst aan de decretale beoordelingsgronden. De decretale beoordelingsgronden houden ook de functionele inpasbaarheid in, als de schaal en ruimtegebruik en de hinderaspecten. De inpassing van het project in de omgeving wordt beoordeeld in het kader van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. Hiervoor wordt verwezen naar de omstandige beoordeling van deze aspecten onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening', hoger in dit besluit.

Functionele inpasbaarheid

De aanvrager heeft in de omgevingsvergunningaanvraag (in het bijzonder in de Verantwoordingsnota B26) omstandig toegelicht waarom het aangevraagde wel degelijk functioneel inpasbaar is. Uit het dossier blijkt in het bijzonder dat rekening werd gehouden met de omliggende woonweefsels, onder meer door de landschappelijke integratie van de beoogde infrastructuur en de overkapping, waar mogelijk. Zo blijkt dat op de overkapte delen mogelijkheden worden gecreëerd voor nieuwe parklandschappen en groengebieden op stedelijk niveau, die ook lokaal een meerwaarde hebben t.o.v. omliggende woonweefsel (Verantwoordingsnota B26, p. 366). Ook wordt na de realisatie van de verdiept gelegen R1 Noord ten noorden van de overkapping aan de Groenendaallaan een nieuw bermenlandschap tussen de vernieuwde R1 en het district Merksem aangelegd (Verantwoordingsnota B26, p. 371): *"Het is een nieuwe groene plek voor de buurt, een buffer t.o.v. het woonweefsel van Lambrechtshoeken, een corridor voor fauna en flora, en een verbindende ruimte voor het langzaam verkeer (Ringfietspad)."*

De bezwaarindiener duidt verder niet op welke concrete locaties de aanvraag niet functioneel inpasbaar zou zijn. Het bezwaar mist grondslag.

Mobiliteit

Bezwaarindieners gaat voorbij aan het mobiliteitsonderzoek dat gebeurde in het project-MER, waarvan de conclusies hernomen worden in de Verantwoordingsnota (B26). Hieruit blijkt immers uitdrukkelijk dat er met de OVA net voor gekozen is om de capaciteit van de snelweg niet dermate uit te breiden dat het project een groot aanzuigeffect met zich zou meebrengen (Verantwoordingsnota B26, p. 371).

Verder wordt verwezen naar de motivering van de mobiliteitsimpact onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

Schaal en ruimtegebruik

Zoals hierboven reeds gesteld, werd er net voor gekozen om de capaciteit van de snelweg niet buitensporig uit te breiden. Het project is weliswaar een grootschalig project en zal tijdens de aanlegfase onvermijdelijk hinder met zich meebrengen. Ten gevolge van het gekozen concept en traject, zal de impact ervan op het stedelijk weefsel na realisatie evenwel aanvaardbaar zijn en zelfs ruimte creëren voor nieuwe ontwikkelingen in het stedelijk weefsel (o.m. ten gevolge van de compacte aanleg van de Oosterweelverbinding, de besparing van ruimte ten gevolge van het tunnelconcept en de overkappingen die ruimte creëren voor nieuwe stedelijke verbindingen, groene en stedenbouwkundige ontwikkelingen). Het concept en traject werden in de loop der jaren immers substantieel gewijzigd (van viaduct naar tunnel), waarbij grote delen zich ondergronds zullen bevinden. Een groot deel van het project betreft de heraanleg van bestaande grootschalige infrastructuur (R1 Noord en R1 Oost), waar door de afbraak van het viaduct van Merksem, de verdiepte ligging van de nieuwe infrastructuur, overkappingen met een inrichting op mensenschaal en de inpassing t.o.v. de omgeving door middel van een bermenlandschap een aanzienlijke mildering van de schaalbreuk tussen de infrastructuur en omliggend stedelijk weefsel zullen inhouden t.o.v. de bestaande toestand. (Verantwoordingsnota B26, p. 374-375).

De infrastructuur werd bovendien zo compact mogelijk ontworpen om zoveel mogelijk potentieel aan ruimte te geven op maaiveldniveau (ruimtelijk rendement) en de impact van het project op de omgeving zo klein mogelijk te maken (Verantwoordingsnota B26, p. 375).

Verder wordt verwezen naar de behandeling van de aspecten schaal en ruimtegebruik onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

Hinderaspecten

Uit het project-MER blijkt dat de Oosterweelverbinding na de keuze voor het geoptimaliseerd voorkeursontwerp vooral een positief effect heeft op de verkeersemissies inzake lucht en geluid t.o.v. de referentietoestand. In de verantwoordingsnota, p. 383 wordt hierover gesteld:

"De Oosterweelverbinding creëert een globaal positief effect qua gehinderden op het vlak van verkeersgeluid t.o.v. de referentietoestand, zij het dat de meest uitgesproken verbetering zich grotendeels situeert ter hoogte van de eerstelijnsbebouwing, aangezien de dichte bebouwing sowieso ook in de referentietoestand een verdere verspreiding van het geluid tegenhoudt. Het positief geluidseffect van de verdere insleuving en overkapping van de R1 Noord, de verlaging van de toegelaten snelheid op alle snelwegen binnen het studiegebied, de voorziene schermen en bermen en de verkeersafname op de R1 Zuid vertaalt zich in een verbetering qua % gehinderden binnen de perimeter van <300m van een autoweg. Logischerwijs wordt het positief effect kleiner naarmate men zich verder van de (bestaande) autowegen begeeft. Beperkt negatieve scores komen enkel nog voor in één onbewoonde sector in de haven (waarbinnen een deel van de Oosterweelknoop gelegen is) en sector Gloriantlaan op Linkeroever. Het negatief effect

in deze laatste sector moet bovendien gerelativeerd worden omdat ze het gevolg is van in absolute zin beperkte verkeerstoenames op enkele lokale wegen (enkele honderden voertuigen per etmaal)."

Ook wordt door bezwaarindiener voorbij gegaan aan de conclusies van het veiligheidsonderzoek, zoals toegelicht in de Verantwoordingsnota B26 - hoofdstuk 12 'Veiligheid' (p. 404 – 409). Op basis van de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit kan geconcludeerd worden dat alle mogelijke maatregelen in het infrastructuurontwerp genomen zijn om de verkeersveiligheid te garanderen. Verder zal op basis van onder meer een Human Factoranalyse zal voor de ingebruikname een verdere verfijning van wegmarkeringen, bewegwijzering, verkeerssignalisatie en/of andere inrichtingsmaatregelen van de infrastructuur uitgewerkt worden. Evenzeer blijkt uit de uitgevoerde risicoanalyses dat het project maximaal voldoet aan de (tunnel)veiligheidsvereisten. Ingevolge een vooroverleg met de hulpverleningszone Antwerpen werden bovendien ook tal van veiligheidsmaatregelen voor brandveiligheid in de OVA geïntegreerd. Daarnaast werd ook de (impact op de) externe veiligheid (van omliggende Seveso-bedrijven) onderzocht. De resultaten van dit onderzoek liggen vervat in het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (opgesteld n.a.v. de vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging) en het Extern Veiligheidsrapport. Tot slot werd in overleg met Total een bijkomende veiligheidsstudie uitgevoerd (SGS, januari 2020). In alle scenario's, m.i.v. een eventuele uitbreiding van TPA, blijven de groepsrisicocurven onder de groepsrisicocriteria zodat zij bijgevolg aanvaardbaar zijn.

Verder wordt verwezen naar de motivering betreffende de hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

Tot slot wordt de aandacht gevestigd op de (voorwaardelijk) gunstige adviezen van o.a. departement Omgeving - EKG Lucht, departement Omgeving – team Externe Veiligheid, VMM (Lucht), Brandweer zone Antwerpen en Total Olefins Antwerpen en de bespreking hiervan onder het luik 'Adviezen'.

De milieueffecten van het project werden onderzocht in het Project-MER. Het Project-MER werd op 18 december 2019 goedgekeurd. Uit het Project-MER blijkt ontegensprekelijk dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp in grote mate bijdraagt aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen waaronder het verhogen van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid op het onderliggend wegennet. Voor de discipline lucht zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in het bijzonder in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Inzake geluid worden er voorzieningen getroffen zoals afscherming waardoor de positieve effecten voor geluid nog worden versterkt in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Bovendien wordt in de aanvraag voldoende aandacht besteed aan wandel- en fietsinfrastructuur.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 19.2. Met betrekking tot de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen op vlak van luchtkwaliteit betreft, valt het bezwaar van bezwaarindiener te reduceren tot de kritiek dat het aangevraagde project zal leiden tot een toename in personen- en vrachtwagenverkeer, daar waar moet worden ingezet op alternatieve vervoersmodi via de water- en spoorwegen. Bezwaarindiener stelt dat deze toename wordt aangetoond in verscheidene literatuurstudies en verkeersmodellen, doch laat na om deze bronnen als bijlage bij zijn

verzoekschrift te voegen. Dit mag nochtans verwacht worden wanneer de conclusies van het uitgevoerde onderzoek in twijfel worden getrokken (Cf. RvVb 11 maart 2014, nr. A/2014/0173).

In tegenstelling tot hetgeen bezwaarindiener beweert, blijkt uit de verantwoordingsnota (p. 371) die bij de OVA werd gevoegd dat er bij het ontwerp van het project uitdrukkelijk voor werd gekozen om de capaciteit van de snelweg niet uit te breiden. Deze keuze werd ingegeven door de wens om te vermijden dat het project een groot aanzuigefect met zich mee zou brengen.

Er kan in dat opzicht dan ook niet worden aangetoond dat het aangevraagde project zal bijdragen tot een toename van het aantal kilometers dat op het wegennet wordt afgelegd. Integendeel: de scenario's met een ambitieuze modal split leiden logischerwijze tot een daling van het aantal autokilometers zowel op het hogere net als op het onderliggende net (Project-MER, deelrapport 17, p. 73). Bijgevolg kan evenmin worden aangetoond dat het aangevraagde project ingaat tegen de eerste doelstelling uit het Luchtbeleidsplan.

Daarnaast zet het aangevraagde project tevens in op het gebruik van alternatieve vervoersmodi, bestaande uit het openbaar vervoer en fietsverkeer. In dat opzicht is het inderdaad zo dat het aangevraagde niet rechtstreeks bijdraagt tot de aangehaalde subdoelstelling van het Luchtbeleidsplan, die geënt is op een toename van het vervoer via de water- en spoorwegen. Er kan echter niet hard worden gemaakt dat het aangevraagde project de realisatie van deze subdoelstelling in de weg zou staan. Integendeel: er werd net gekozen voor een ontwerp met gereduceerde wegcapaciteit, die de verkeersvraag volgens het model 2020 niet volledig vlot kan afwikkelen, om op die manier bij te dragen aan het bereiken van de nagestreefde modal shift (Project-MER, deelrapport 17, p. 568).

Met betrekking tot de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen op het vlak van klimaat en energie, stelt bezwaarindiener in wezen dat het project eraan in de weg staat dat het gemotoriseerd verkeer in omvang afneemt en de bijdrage van de transportsector in de uitstoot van broeikasgassen met 23% wordt verlaagd.

In dat opzicht moet vooreerst weer worden vastgesteld dat het aangevraagde project zodanig ontwikkeld is dat het geen aanzuigefect voor extra verkeersbelasting (en de daarmee gepaard gaande uitstoot van broeikasgassen) zal verwezenlijken.

Daarnaast moet worden vastgesteld dat het voornemen van het Klimaat- en Energieplan dat geënt is op een afname van het gemotoriseerd verkeer, tevens geënt is op het inzetten van een duurzame bereikbaarheid door middel van een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. In dat opzicht moet worden vastgesteld dat het aangevraagde project zal bijdragen tot een betere doorstroming van het verkeer op de R1 rond Antwerpen. Het project zal aldus juist actief bijdragen tot de aangehaalde beleidsmatig gewenste ontwikkeling uit het Klimaat- en Energieplan.

Met betrekking tot de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, stelt bezwaarindiener dat het aangevraagde project ingaat tegen de doelstellingen om de bijkomende ruimte-inname voor transportsystemen te doen afnemen, de hinder ten gevolge van het wegverkeer weg te werken en het aandeel in het transport via spoor en binnenvaart te doen toenemen.

Wat de beperking van de bijkomende ruimte-inname betreft, moet erop gewezen worden dat het project dermate ontworpen werd dat de infrastructuur zo compact mogelijk blijft (zie ook bespreking punt 19.1). Hoewel het project weliswaar alsnog zal leiden tot een beperkte ruimte-inname, moet worden vastgesteld dat deze ruimte-inname niet verder gaat dan hetgeen strikt noodzakelijk is zodat het project alsnog getuigt van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit blijkt ook uit de toets van het aangevraagde aan het principe van de goede ruimtelijke ordening, hoger in dit besluit.

Daarnaast werd een project-MER opgemaakt voor het project, om na te gaan of het project geen onaanvaardbare hinder voor mens en milieu met zich zal meebrengen. Ten gevolge van de resultaten van het project-MER, werd waar nodig in de aangewezen milderende maatregelen voorzien opdat de vastgestelde normen niet zouden worden overschreden. In dat opzicht kan aldus evenmin betoogd worden dat het aangevraagde project in zou gaan tegen de beleidsontwikkelingen die de verkeershinder willen terugdringen. Integendeel moet worden vastgesteld dat het aangevraagde project binnen de vastgestelde wettelijke normen zal blijven voor de verschillende disciplines waar hinder verwacht kan worden (bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit).

Met betrekking tot de gewenste ontwikkelingen tot het gebruik van alternatieve vervoersmodi uit het mobiliteitsbeleid, moet inderdaad vastgesteld worden dat het aangevraagde project veeleer betrekking heeft op openbaar vervoer en fietsen dan op vervoer via het spoor en de binnenvaart. Echter, zoals reeds werd aangehaald, moet worden vastgesteld dat het aangevraagde project geenszins in de weg staat van de realisatie van deze beleidsdoelstelling.

Bij de verlening van een vergunning, dient de vergunningverlenende overheid in het stedenbouwkundig luik in te gaan op de bestaanbaarheid van het aangevraagde met de bestemming enerzijds en de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening anderzijds. In het licht van de goede ruimtelijke ordening wordt in de eerste plaats rekening gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving, al kan er ook rekening gehouden worden met de ordening in de ruimere omgeving al naargelang de aard en omvang van de aanvraag. De toetsing aan de ordening in de omgeving gebeurt in principe ten opzichte van de in de omgeving bestaande toestand, maar ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen kunnen mee in rekening worden gebracht.

Artikel 4.3.1, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening reikt verschillende beginselen aan op basis waarvan de overeenstemming van een vergunningsplichtige handeling met de goede ruimtelijke ordening kan worden beoordeeld. Zo bepaalt artikel 4.3.1, § 2, 1° van de VCRO dat *“het aangevraagde, voor zover noodzakelijk of relevant, [wordt] beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4.”*

Artikel 4.3.1, § 2, 2°, a) van de VCRO stelt verder dat: *“het vergunningverlenende bestuursorgaan bij de beoordeling van het aangevraagde rekening [houdt] met de in de omgeving bestaande toestand, doch ook de volgende aspecten in rekening [kan] brengen: a) de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° (...). (eigen onderlijning).*

De beleidsmatig gewenste ontwikkelingen kunnen aldus een bijkomende factor vormen waarmee een aanvraag getoetst kan worden aan de goede ruimtelijke ordening. De tekst van artikel 4.3.1, § 2, 2° VCRO stelt daarbij uitdrukkelijk dat de vergunningverlenende overheid rekening kan houden met de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Het bestuur is daar niet toe verplicht. De keuze om beleidsmatig gewenste ontwikkelingen bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening te betrekken, behoort aldus tot de principiële beoordelingsvrijheid van de vergunningverlenend overheid (RvVb 25 juni 2019, nr. A/1819/1138; M. STRUBBE, “Een vergunning weigeren op basis van een ‘onbe-mer-de’ beleidsvisie, kan dat?”, STORM 2019, afl. 4, bijdrage 25, 4).

In de mate dat het bezwaar opgevat moet worden als kritiek op het feit dat het aanvraagdossier geen rekening houdt met de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, hetgeen een verplichting zou inhouden, volstaat het op te merken dat die ontwikkelingen kwalificeren als een facultatieve beoordelingsgrond.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 19.3. Zie weerlegging bezwaarschrift 1, punt 1.c
- 19.4. Zie weerlegging bezwaarschrift 1, punt 1.b. en weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.1 (opsplitsing in deelprojecten) en C.3.2. (cumulatieve effecten).

Bezwaarschrift 20

Inhoud:

- 20.1. Bezwaarindieners tonen aanwezigheid van belang aan.
- 20.2. Het onderzoek van de redelijke alternatieven werd niet degelijk uitgevoerd (2^{de} Kennedytunnel, Lange Wapper).
- 20.3. Het Oosterweelproject slaagt er niet in om de oorspronkelijke doelstellingen te realiseren nl. om de Antwerpse verkeersproblematiek op te lossen, waaronder ook de verkeerscongestie in de zuidoostelijke rand van Antwerpen. Het is onbehoorlijk bestuur om een ondergedimensioneerd ontwerp te realiseren op basis van een ambitieuze modal-shift wanneer zelfs in dat hypothetisch ambitieus scenario sprake is van verzadigde wegsegmenten.
- 20.4. Het Oosterweelproject is niet conform met de Europese Tunnelrichtlijn en de Federale veiligheidswetgeving. De vergunningsaanvraag moet bijgevolg principieel geweigerd worden overeenkomstig artikel 4.3.3. VCRO (direct werkende normen).
- 20.5. De opportuniteit van het Oosterweelproject – het voorzichtigheidsprincipe: Gelet op de impact van de covid-19-crisis op de mobiliteit zijn de parameters/prognoses opgenomen in de verkeersmodellen, en dus ook de berekeningsresultaten waarop het plan-MER en project-MER steunen, niet meer actueel.
- 20.6. Geen rechtsgrond voor een vergunning:
 - a. Het GRUP Oosterweel – Wijziging is onwettig tot stand gekomen en kan dus geen basis zijn voor het afleveren van een omgevingsvergunning.
 - b. Het voorkeursontwerp respecteert niet overal de grenzen van het GRUP.

- c. De richtlijnen voor het project-MER werden niet (volledig) gerespecteerd; verschillende onderzoeksvragen zijn niet onderzocht (met verwijzing naar bezwaarschrift 15).
 - d. De helft van het zand dat vrijkomt bij de graafwerken op de Antwerpse rechteroever (4,5 miljoen m³) wordt gereserveerd voor het saneren van verontreinigde kleiputten te Rumst. Op basis van de huidige planologische bestemming van de kleiputten is dit onmogelijk. Bovendien is hiervoor nog een project-MER en omgevingsvergunning noodzakelijk. Het is momenteel dus nog onzeker of de kleiputten beschikbaar zullen zijn voor deze grondoverschotten.
 - e. De effecten van het grondverzet worden in het project-MER onvoldoende bestudeerd. De problematiek van het grondverzet wordt vooruit geschoven door de verantwoordelijkheid voor het verkrijgen van de vergunningen m.b.t. het grondverzet bij de aannemers te leggen.
- 20.7. Een ambitieuze modal-shift is cruciaal voor het slagen van het Oosterweelproject. Bezwaarindieners vinden het onaanvaardbaar dat er geen (rechts)zekerheid is dat deze modal-shift ook gerealiseerd zal worden en verwijzen daarbij naar diverse persartikels. Voor een realisatie van een dergelijke modal-shift zijn bijkomende investeringen in de alternatieve modi en/of ambitieuze (vraag)maatregelen nodig die het gebruik van de auto ontmoedigen. Bezwaarindiener is van mening dat op het vlak van bijkomende investeringen voor fietspaden en openbaar vervoer (De Lijn) weinig te verwachten valt en stelt dat een ambitieuze modal-shift daarom enkel nog gerealiseerd worden d.m.v. ambitieuze prijsmaatregelen (zoals rekeningrijden), wat eveneens politiek moeilijk ligt. Bezwaarindieners halen verder nog aan dat in het GRUP Oosterweel – wijziging, dat gebaseerd is op de plan-MER, geen ruimtelijke maatregelen opgenomen zijn ter ondersteuning van een modal-shift, en verwijzen hierbij naar het Arrest Vanmassenhove (Arrest ten gronde RvSt, 20 september 2013, nr. 224. 750 pp. 26-27).
- 20.8. Bezwaren i.v.m. het openbaar onderzoek:
- a. Het openbaar onderzoek kan enkel “nuttig” plaatsvinden wanneer ook ondubbelzinnig vaststaat welk project precies gerealiseerd en geëxploiteerd zal worden. Dit is in casu niet het geval. Immers wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor een project waarvoor nu al aangekondigd wordt dat het project later anders gerealiseerd zal worden (met verwijzing naar bezwaarschrift 15, m.b.t. aangepaste ontwerp verbindingsweg t.h.v. Ten Eekhoelei)
 - b. Vergunningsplichtige handelingen en ingedeelde inrichtingen of activiteiten die gerelateerd zijn aan de werffase en die op heden niet gekend, noch inschatbaar zijn, zullen onderwerp zijn van andere omgevingsvergunningsaanvragen die door de aannemers zullen worden ingediend. Desgevallend zal hierover ook een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd worden. Deze werkwijze is onaanvaardbaar. Het “saucissoneren” van vergunningen is laakbaar en in strijd met de Europese regelgeving.
 - c. Op dit ogenblik staat ook nog niet vast welke exploitatievoorwaarden (toltarieven) zullen gelden. Bezwaarindieners zijn in het ongewisse of de toltarieven zoals besproken in het project-MER, deelrapport 17, tabel 17-5 p. 70/591 al dan niet van toepassing zullen zijn.
 - d. Bewaarindieners dienden op 06.01.2020 een verzoek in op basis van de wetgeving openbaarheid van bestuur om een kopie te bekomen van de documenten. Doordat bezwaarindieners geen kennis hebben kunnen nemen van enig schriftelijk advies betreffende de visie van het Agentschap Wegen en Verkeer (n.a.v. de MER-procedure) over de dimensionering van het Oosterweelproject, alsook van de inhoud van de

- verslagen van de Raad van Bestuur van BAM/Lantis, hebben zijn onvoldoende nuttig gebruik kunnen maken van hun inspraakrecht.
- e. De organisatie van het openbaar onderzoek was niet aangepast aan de omvang van dit dossier:
- i. De beschikbare gestelde tijd (4 weken) volstaat niet om alle documenten grondig door te kunnen nemen. Op de websites werden niet alle documenten ter beschikking gesteld.
 - ii. Om alle documenten te kunnen inkijken had men zich fysiek naar het Francis Wellesplein 1, Antwerpen, moeten begeven. Gelet op de covid-19-crisis was een plaatsbezoek enkel mogelijk na afspraak en voor een duur van maximum 30 minuten. Een halfuur kan onmogelijk volstaan om alle ontbrekende documenten op te sporen en door te lezen.
 - iii. De informatievergadering die op 10 juni georganiseerd werd in het kader van het openbaar onderzoek was enkel digitaal toegankelijk, bovendien op voorwaarde van voorafgaandelijke inschrijving (via persoonlijke digitale toegangslink). Dergelijke werkwijze belemmert de uitoefening van het inspraakrecht van een groot deel van de bevolking dat niet beschikt over digitale hulpmiddelen en/of niet in staat is om ze te gebruiken.
 - iv. Het openbaar verzoek wordt enkel “pro forma” georganiseerd. Het is op voorhand reeds duidelijk dat het niet de bedoeling van de overheid is om rekening te houden met fundamentele bezwaren, aangezien de opdracht voor de realisatie van de Scheldetunnel reeds werd gegund. De gegunde Scheldetunnel is niet compatibel met de door bezwaarindiener voorgesteld alternatief 2^{de} Kennedytunnel. Door deze handelswijze van BAM/Lantis wordt de bezwaarindiener voor voldongen feiten geplaatst. Dit is onbehoorlijk bestuur.

Bespreking:

20.1 Zie inleiding, punt 0.2.

20.2 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het onderzoek van de verschillende alternatieven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding maakt immers deel uit van het Project-MER. Het Project-MER Oosterweelverbinding is, voorafgaand aan het indienen van de voorliggende aanvraag, goedgekeurd op 18 december 2019. De mogelijkheden tot inspraak met betrekking tot het Project-MER vonden plaats voor de indiening van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag (zie inleiding, punt 0.3.).

Verder wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.2 en bezwaarschrift 13, punt 4.b.

Voor de volledigheid wordt hierbij nog vermeld dat het alternatief van een 2^{de} Kennedytunnel (tunnel of brug) reeds in het plan-MER van de Oosterweelverbinding werd onderzocht. Bij de trechtering van de alternatieven op basis van mobiliteitscriteria werd de brugvariant als onredelijk beoordeeld. Deze sluit immers aan op de Blancefloerlaan op Linkeroever en de Singel (complex met de Leien) op Rechteroever en heeft onvoldoende capaciteit. Het voorgestelde alternatief voldoet niet aan de gestelde mobiliteitscriteria: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Ook de zogenaamde Lange Wapper werd wel degelijk meegenomen in het plan-MER onderzoek. Daarin werd duidelijk gesteld dat deze viaduct-variant op planniveau in de lijn ligt van het basisalternatief (de Oosterweelverbinding als derde Scheldekrusing),

maar het scenario werd niet als voorkeursalternatief behouden in het goedgekeurde RUP. Na alle commotie die er over de Lange Wapper in het verleden reeds is gerezen, is dat geen onredelijke keuze. Men mag van de vergunningverlenende overheid niet verwachten dat zij eerdere alternatieven, die om maatschappelijke, milieukundige en andere redenen niet werden weerhouden, opnieuw in overweging moet nemen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.3 Het voorliggende project kadert in de visienota voor het Routeplan 2030. Deze visienota bevat maatregelen en projecten voor een multimodale bereikbaarheid van de gehele regio om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verder te bevorderen tot een modal split van 50/50, dit wil zeggen dat maximaal 50% van de verplaatsingen met de auto plaatsvinden, de overige verplaatsingen gebeuren te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. In het projectontwerp is er daarom expliciet voor gekozen om de capaciteit van de snelweg niet zodanig uit te breiden dat het een aanzuigeffect voor het autoverkeer zou veroorzaken. Tegelijk wordt ingezet op een bijkomende Scheldekruising voor fietsverkeer en op het vervolledigen van het Ringfietspad. Het voorliggende ontwerp heeft een lang traject afgelegd en werd gaandeweg aangepast en geoptimaliseerd, onder meer door de feedback uit de milieueffectrapportage, uiteraard ook op vlak van het thema mens en mobiliteit.

Het tracé-ontwerp is in sterke mate bepaald door de bestaande en gewenste ruimtelijke en verkeerskundige context en is gebaseerd op het intensief onderzoek naar het functioneren van het verkeers- en vervoersnetwerk en de relatie tussen netwerk en tracé. Een vorm- en stroomconcept wordt gebruikt als basis voor het netwerk. Als vormconcept wordt geopteerd voor het 'ringconcept'. De Oosterweelverbinding vervolledigt de R1 en maakt deze tot een volwaardige ringweg. Het inkomende verkeer van de radiale hoofdwegen op de ring wordt de keuze geboden om ofwel in wijzerzin ofwel in tegenwijzerzin op de ringweg te rijden. Het ringconcept zal de kans op congestie sterk verminderen. Op een gesloten ringweg is geleiding van het verkeer in de andere richting steeds mogelijk. Zowel bij calamiteit, waar er steeds een alternatieve route wordt aangeboden, als bij wisseling van een dominante verkeersstroom, bijvoorbeeld oost-west in plaats van noord-zuid.

Het project brengt wijzigingen van het wegennet met zich mee die tot op lokaal niveau inwerken. De realisatie van de Oosterweelverbinding wordt aangegrepen om de structuur van het lokale wegennet, en de koppeling van dit net met de hoofdwegen te optimaliseren. Het streven naar een selectieve bereikbaarheid van woon- en werklocaties en leesbaarheid, veiligheid en afstemming van de verschillende vervoersmodi staan hierbij centraal.

Het project-MER concludeert dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerpscenario zonder tolheffing, dat het voorwerp van voorliggende aanvraag betreft, een aanzienlijke verbetering inhoudt ten opzichte van de referentiescenario's en in grote mate bijdraagt tot het behalen van de hoger vermeld vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen. De verbeteringen aan het ontwerp die werden opgenomen in het geoptimaliseerde voorkeursontwerp nemen bovendien de belangrijkste manco's weg uit het basisontwerp.

Toch zijn er een aantal negatieve resteffecten inzake doorstroming, die vooral gekoppeld zijn aan de capaciteitsreductie van de autoweginfrastructuur. De invoering van een sturingsmechanisme zorgt weliswaar voor een ontlasting van de Kennedytunnel en een betere spreiding van het autoverkeer, maar is onvoldoende om een volledig vlot

functionerend ringsysteem te garanderen bij de verkeersvraag voorzien in het verkeersmodel 2020.

Om te komen tot een volledig vlot werkend ringsysteem, is een substantiële modal shift nodig. Precies daarom werd reeds gekozen voor een capaciteitsreductie in het ontwerp. Doordat de infrastructuur de lagere capaciteit op die manier zal afdwingen, zal de uitvoering van het project bijdragen tot het bereiken van de nagestreefde modal shift.

De Ambitieuze Modal Split of Shift (AMS) is een streefdoel dat in beeld kwam tijdens de opmaak van het Toekomstverbond. De AMS moet ervoor zorgen dat het wagengebruik verminderd of in elk geval minder groeit dan nu het geval is. Daardoor is er minder wegcapaciteit nodig. Het streefdoel (AMS100) gaat uit van een verhouding van 50/50 waarbij de helft van de verplaatsingen met de auto gebeuren en de andere helft van de verplaatsingen met andere vervoersmodi zoals bus, tram, boot, trein, fiets,... De huidige modal split is voor de provincie Antwerpen gemiddeld 70/30. In december 2018 werd beslist om voor de doorrekening van de infrastructuurplannen van het toekomstverbond uit te gaan van 50% (AMS50) van de AMS hetgeen een neerkomt op een modal split van 60/40.

In het project-MER werden de mobiliteitseffecten met verkeersmodellen doorgerekend. Die modellen gaan uit van de actuele modal split in de provincie Antwerpen van gemiddeld 70/30. Het aanwezige openbaar vervoer, de waterwegen, de fietsinfrastructuur is eveneens in het model opgenomen. De verplaatsingen die het model berekent worden volgens de modal split verdeeld over de verschillende modi. Het model maakt daarbij gebruik van data over herkomst en bestemming van personen die zich in het model verplaatsen, het aanwezige multimodale vervoersaanbod waarmee de verplaatsingen kunnen gemaakt worden en de weerstanden die gebruikers ondervinden bij het gebruik van elke modus.

Om de gevolgen van de AMS-doelstelling van het Toekomstverbond correct te kunnen doorrekenen in het project-MER, werd door de deskundigen gekozen om modelmatig het aantal verplaatsingen via de wagen te beperken tot 50%, maar zonder dit middel concreet te definiëren. Hoe dit concreet is verlopen, wordt uitgebreid toegelicht in het project-MER onder hoofdstuk 7.7.2 Duiding gehanteerde verkeerscijfers (Deelrapport 7, p.311 e.v.)

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.4 Vastgesteld wordt dat het bezwaar te vaag is geformuleerd. De bezwaarindiener toont niet aan op welk punt of op welke locatie het aangevraagde project niet zou voldoen aan de vereisten van de Europese Tunnelrichtlijn of waar eventueel foutief gebruik zou worden gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheden. Daarbij moet worden opgemerkt dat de Europese richtlijn werd omgezet in Belgische wetgeving waardoor het bezwaar over de Europese richtlijn feitelijk als onontvankelijk moet worden beschouwd.

Het aspect tunnelveiligheid wordt door de aanvrager duidelijk gekaderd in de verantwoordingsnota die bij de aanvraag werd gevoegd (B26, p.404-405). Ingevolge de vigerende federale en Vlaamse regelgeving werd het tunnelontwerp ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Tunnelautoriteit. Voor het begin van de bouwwerken moet de tunnelbeheerder op basis van alle veiligheidsdocumentatie een veiligheidsbeambte raadplegen. Deze veiligheidsdocumentatie wordt vervolgens, samen met het door de veiligheidsbeambte uitgebrachte advies ter goedkeuring voorgelegd aan het

Bestuursorgaan dat beoordeelt of alle veiligheidsaspecten van de tunnels worden nageleefd en dat de noodzakelijke maatregelen neemt om de conformiteit met de minimumveiligheidseisen, zoals bepaald in de regelgeving, te garanderen.

Het komt dan ook de vergunningverlenende overheid niet toe om vast te stellen dat de tunnels niet conform de Tunnelregelgeving zijn. Deze beslissing komt toe aan het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid. Het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid nam op 13 juli 2020 een gunstige beslissing in dit dossier waardoor het project conform is met de vigerende tunnelregelgeving.

Dit advies van het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid (dat door de aanvraag op 1 september 2020 door op het loket werd opgeladen) luidt:

“Op basis van bovenstaande overwegingen en het advies van de tunnelveiligheidsbeambte beslist het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid dat met het ontwerp Oosterweelverbinding, zoals beschreven in de voorliggende veiligheidsdocumentatie, is aangetoond dat de Scheldetunnel, Kanaalzonetunnels, Luchtbaltunnel, Onderkruising Albertkanaal en Schijnpoorttunnel veilig gerealiseerd kunnen worden en voldoen aan de wettelijke minimumveiligheidseisen voor tunnels. In uitvoering van art. 11 van het Tunnelbesluit keurt het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid het ontwerp Oosterweelverbinding goed.”

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.5 De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) kondigde pas op 30 januari 2020 de officiële en wereldwijde noodsituatie af omwille van de uitbraak van het COVID-19 virus in China. In België werd vervolgens op 18 maart 2020 een “lockdown” afgekondigd om het hoofd te bieden aan het stijgende aantal besmettingen met dit virus. Het project-MER Oosterweelverbinding werd reeds op 18 december 2019 goedgekeurd, op dat ogenblik was er nog geen sprake van de COVID-19 pandemie.

De algemene opmerking van de bezwaarindieners dat de modellering en de resultaten daarvan in het project-MER niet meer actueel zouden zijn, kan niet volstaan om aannemelijk te maken dat de milieueffectbeoordeling haar actualiteitswaarde heeft verloren. De effecten van de COVID-19 pandemie op het verkeersgedrag op lange termijn zijn bovendien nog niet gekend en evenmin in te schatten. Bijkomend onderzoek naar de vraag in welke mate de verkeersmodellen nog actueel zijn als gevolg van gewijzigd verkeersgedrag, is bijgevolg weinig zinvol. Uit cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt in elk geval dat er sinds april 2020 al een gestage terugkeer van het snelwegverkeer wordt vastgesteld.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.6 Het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging werd bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 definitief vastgesteld. Tegen het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging werden weliswaar diverse vernietigingsprocedures ingesteld bij de Raad van State, doch het GRUP werd door de Raad van State niet vernietigd. Het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging vormt één van de rechtsgronden van de huidige aanvraag.

Het project moet verenigbaar zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van de vigerende plannen van aanleg, voor zover daarvan niet op geldige wijze kan worden afgeweken (art. 4.3.1, §1, 1°, a) VCRO). Het relevante toetsingscriterium is derhalve de verenigbaarheid met de vigerende stedenbouwkundige voorschriften van alle relevante

planningsinstrumenten met verordenende kracht die van toepassing zijn op de locatie van de desbetreffende werkzaamheden. Op het volledige tracé van de Oosterweelverbinding is niet alleen het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging van toepassing. Daarnaast is op sommige onderdelen ook het GRUP Oosterweelverbinding en zelfs het gewestplan Antwerpen van toepassing.

Bovendien gaat de bezwaarindiener er aan voorbij dat er ook binnen de decretale grenzen van de VCRO (artikelen 4.4.1 – 4.4.23 VCRO) een afwijking op een stedenbouwkundig voorschrift kan worden toegestaan. Het is dus perfect mogelijk dat infrastructuur deels buiten de daartoe geëigende zone komt te liggen (op voorwaarde dat hiervoor desgevallend een afwijking wordt toegestaan). De verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften (en eventuele afwijkingen) wordt hoger in dit besluit uitvoerig getoetst en toegelicht, onder het luik “Verenigbaarheid van de handelingen en iioa met de bestemmingsplannen”.

Bezwaarindiener werpt op dat de planologische bestemming van de kleiputten van Rumst onzeker is om de grondstromen van het Oosterweelproject op te vangen, waardoor het probleem wordt doorgeschoven naar de aannemers.

Vooreerst moet opgemerkt worden dat artikel 7, § 2 van het Omgevingsvergunningendecreet voorziet in een uitzondering op het onlosmakelijk verbonden karakter van een aanvraag. Deze uitzondering geldt voor de vergunningsplichtige aspecten die alleen nodig zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project. Artikel 7, § 2, van het Omgevingsvergunningendecreet houdt dus in dat vergunningsplichtige elementen die alleen relevant zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project, van de OVA voor het project zelf kunnen worden losgekoppeld. Die uitzondering viseert voornamelijk de uitvoeringsfase van projecten, waar enkel de aannemer die de werken uitvoert, zicht op heeft, en niet de bouwheer/initiatiefnemer van het project. Het gaat dan bv. voornamelijk over de werfinrichting; het is de aannemer die deze zaken bepaalt en soms heeft de bouwheer daar geen zicht op, zeker in het kader van grote werken.

Het Oosterweelproject is een project die bij uitstek binnen de uitzonderingsgrond van artikel 7, § 2 van het Omgevingsvergunningendecreet past. De aannemer voor het volledige (of delen van het) Oosterweelproject is/was nog niet gekend (lopende overheidsopdrachten). Er is m.a.w. op het ogenblik van huidige OVA nog geen duidelijkheid wie de aannemer zal zijn en hoe die de concrete werf zal organiseren.

Het afvoeren van grondstromen is eigen aan de uitvoeringsfase van infrastructuurprojecten. De vrijgekomen grondstromen zijn immers geen doel op zich van de aanvraag, wel een gevolg van de uit te voeren werken. Het is dan ook logisch dat het bepalen van de bestemming van de bij de werken vrijgekomen grondstromen bij de uitvoeringsfase liggen. Zie hiervoor ook de weerlegging van bezwaarschrift 11.

Huidige OVA heeft dan ook geen betrekking op de zgn. Putten van Rumst (zij maken in geen geval deel uit van huidige OVA). De eventuele onzekerheid over de planologische bestemming van de kleiputten van Rumst en de project-MER-plicht kan dan ook geen enkele weerslag hebben op de beoordeling van huidige OVA. Uiteraard zullen de grondstromen uit het Oosterweelproject (indien niet herwerkt binnen het project zelf) naar conform vergunde locaties afgevoerd moeten worden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.7 Voor wat betreft de realisatie van de ambitieuze modal-shift wordt verwezen naar de inleiding, punt 0.4 en de weerlegging van bezwaarschrift 13, punt 2 en bezwaarschrift 13, punt 3.g.

Voor wat betreft de verhouding met de plan-MER en vertaling van de ruimtelijke maatregelen wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.2.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 20.8 In zoverre bezwaarindieners stelt dat nog voor het openbaar onderzoek geweten is dat deze vergunning nog zal gewijzigd worden, wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 1, punt c.

Met betrekking tot de onduidelijkheid over de toltarieven dient erop gewezen dat deze niet kunnen worden afgedwongen via een omgevingsvergunning, maar dat de tolheffing deel uitmaakt van het flankerend beleid (zie inleiding, punt 0.1. en punt 0.4).

Voor de weerlegging van het bezwaarschrift m.b.t. het opsplitsen in deelprojecten wordt integraal verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 3, punt C.3.1. Tevens dient gewezen op artikel 7, §2 van het Omgevingsvergunningendecreet, dat voorziet in een uitzondering op het onlosmakelijk verbonden karakter van een aanvraag, meer bepaald voor de vergunningsplichtige aspecten die enkel noodzakelijk zijn tijdens de uitvoeringsfase van het project.

Bezwaarindieners stelt dat het dossier van de OVA tijdens het openbaar onderzoek online beschikbaar had moeten worden gemaakt omwille van de maatregelen die werden genomen inzake de COVID-19-crisis. Meer bepaald stelt bezwaarindieners dat het dossier niet makkelijk te raadplegen was omdat het telkens maar gedurende maximaal dertig minuten kon worden ingekeken.

Het bezwaar is te verwerpen aangezien de volledige OVA van 5 juni tot en met 4 juli 2020 ook geraadpleegd kon worden via het publieke Omgevingsloket (het geijkte kanaal), de website www.oosterweelplannen.be en de website www.degroteverbinding.be/oosterweel.

Bovendien kon het aanvraagdossier ook fysiek worden ingekeken bij de stad Antwerpen en de gemeente Beveren. Dat daarvoor een voorafgaandelijke afspraak (met tijdsslot) moet gemaakt, geldt voor alle openbare onderzoeken over OVA in de stad Antwerpen. Het dossier kon dus zowel analoog als digitaal worden ingekeken.

Tot slot moet worden vastgesteld dat bezwaarindieners klaarblijkelijk met kennis van zaken een (uitgebreid) bezwaarschrift heeft kunnen indienen op 3 juli 2020. Het doel van het openbaar onderzoek is dus kennelijk bereikt.

De bewering dat de informatievergadering die op 10 juni 2020 werd georganiseerd enkel digitaal toegankelijk was, klopt niet. Op de bekendmakingsaffiche van het openbaar onderzoek stond vermeld: *"Indien u niet in staat bent om de informatievergadering digitaal te volgen gelieve u zich telefonisch of fysiek tot het hiervoor vermelde loket te richten alwaar men u een alternatief zal aanbieden om deze alsnog te kunnen volgen"*. Hieruit volgt dat er wel degelijk (analoge) maatregelen genomen waren voor personen die niet in staat waren om de informatievergadering digitaal te volgen. De stad

Antwerpen en de gemeente Beveren bevestigden dat zij, ondanks deze mogelijkheid, geen dergelijk verzoek van burgers mocht ontvangen.

De bezwaarindiener werpt ook nog op dat het openbaar onderzoek zinledig is aangezien de aannemer voor de tunnel reeds gegund zou zijn. Het is niet onwettig of onzorgvuldig dat de vergunningsaanvrager ondertussen reeds aannemers heeft aangewezen met het oog op de bouw van het tunneltracé. Dit is uiteraard op eigen risico van de aanvrager (het bekomen van de vereiste vergunningen). Dit is geen element waarmee de vergunningverlenende overheid bij de beoordeling van deze OVA rekening houdt. In het geval dat een gunstige vergunningsbeslissing tussenkomt, zal men op die manier sneller van start kunnen gaan met de werken. De gunning van de opdracht gebeurt zonder een voorafname te doen op de huidige OVA: de aannemer kan immers geen vergunningsplichtige werken voor de Oosterweelverbinding uitvoeren zonder de daarvoor de vereiste omgevingsvergunning(en) te hebben bekomen.

Bezwaren met betrekking tot verzoeken in het kader van openbaarheid van bestuur vallen buiten de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 21

Inhoud:

- 21.1. Het openbaar onderzoek duurt slechts 30 dagen. Het is materieel onmogelijk al die pagina's te lezen. Bezwaarindiener vraagt verlenging.
- 21.2. De omgevingsvergunningsaanvraag is onvolledig. Nadien zijn wijzigingen nog mogelijk met risico op ernstige vertragingen (ev. nieuwe MER, nieuwe aanvragen).
- 21.3. Aansprakelijkheid van de betrokken aannemers als het Project opgesplitst wordt in (naar verluid) 5 deelprojecten als het project later wordt gewijzigd.
- 21.4. Het consensusmodel van bezwaarindiener is als alternatief niet onderzocht.
- 21.5. De modal shift is nergens éénduidig gedefinieerd in de omgevingsvergunningsaanvraag. In het MER spreekt men zowel over Modal Shift als over Modal Split. Er is in de OVA niet afdoend aangetoond dat die Modal Shift of Modal Split kan slagen.
- 21.6. Verouderd en/of tegenstrijdig verkeersmodel waardoor een substantieel deel van de omgevingsvergunningsaanvraag die gelinkt zijn aan dat 'fout verkeersmodel' dienen vervangen te worden.
- 21.7. Hoe gaat men zonder de voorafgaandelijke aanleg van de A102 en/of de Wase Missing Link voorkomen dat er extra hinder en miljoenenkosten van voorlopige rijbanen zullen ontstaan bij het afbreken van het Viaduct van Merksem?
- 21.8. Rol van intendant dhr. D'Hooghe.
- 21.9. De overkapping kan nooit volledig zijn, gezien het gebrek aan luchtzuivering in de tunnels en omwille van de Europese Tunnelrichtlijn. Dit betekent dat het Toekomstverbond van

15 maart 2017 niet gerespecteerd wordt. Dit wordt ook niet aangegeven in de tijdslijn p. 3 van de brochure "Op weg naar een stad" (mei 2020).

- 21.10. Overgedimensioneerde plannen en onnodige aanleg van rijbanen en dus verkwisting van belastingsgeld; soms ook onderdimensionering.
- 21.11. De aanvraag is onduidelijkheid inzake luchtvervuiling. De tunnellucht zou door schouwen van 2 meter hoog, 40 meter hoog de lucht ingestuwd worden, ongezuiverd.
- 21.12. Wat zijn de hellingsgraden over het ganse traject van het BAM-tracé en vooral aan de nieuwe Scheldetunnel en van de 4 zogenaamde Kanaaltunnels en van de tunnel onder het Albertkanaal. Er wordt verzocht om een gedetailleerd antwoord hierop in beide verkeersrichtingen.
- 21.13. Openbaarheid van bestuur: documenten niet ontvangen van Lantis en BAM.
- 21.14. Vragen naar ADR tunnelveiligheid.
- 21.15. Wat is de definitieve timing voor het Haventracé uit het Toekomstverbond, haar werkbank en de A102?
- 21.16. De totale kosten en de financiering zijn onduidelijk.
- 21.17. Wat was de definitieve houding van Europa en de EIB op 30 april 2020 wat betreft het buiten de begroting houden van Oosterweel?

Bespreking:

- 21.1. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd conform de wettelijke voorschriften. Een verlenging van de termijnen voor grootschalige projecten is daarin niet voorzien. Het kan van de gemeente als organisator van het openbaar onderzoek ook niet worden verwacht om van de decretale voorziene termijn af te wijken.
Een en ander heeft bezwaarindieners er niet van heeft weerhouden om op 3 juli 2020 een (omstandig) tweede bezwaarschrift in te dienen. De termijn van 30 dagen was dus kennelijk wel genoeg om met kennis van zaken binnen de termijn een bezwaar in te dienen.

Voor de overige bezwaarelementen met betrekking tot de organisatie van het openbaar onderzoek en de informatievergadering wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 20, punt 8.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.2. Zie weerlegging bezwaarschrift 1, punt 1.b. en 1.c. en weerlegging bezwaarschrift 3, punt C.3.1 (opsplitsing in deelprojecten).

Daarbij maken de bezwaren over de beweerde onvolledigheid van de aanvraag (bv. het ontbreken van het Radicaal Haventrace, A102, door de bezwaarindieners voorgestelde optimalisaties of fietsinfrastructuur,...) evenmin aannemelijk dat deze elementen onlosmakelijk met het project verbonden vergunningsplichtige elementen zouden zijn. Het onlosmakelijk verbonden karakter in de zin van artikel 7, § 2 Omgevingsvergunningendecreet kan niet dermate ruim worden opgevat dat alle potentiële mobiliteitsprojecten in de Antwerpse agglomeratie als een onlosmakelijk met

onderhavige OVA verbonden elementen te beschouwen zijn. Een dergelijke visie zou de realisatie van elk ruimtelijk afgebakend infrastructuurproject onmogelijk maken, hetgeen onredelijk zou zijn. Bovendien is het project, zoals omschreven in het project-MER ook beperkt tot de aanleg van de Oosterweelverbinding. Uit de conclusies van het project-MER volgt zeer duidelijk dat het Oosterweelproject op zichzelf (zonder de ontwikkelingsscenario's) voldoende robuust is (en voldoet aan de opgelegde doelstellingen) op zichzelf (cf. weerlegging bezwaarschrift 20). Aldus maken bezwaarindieners niet aannemelijk dat er onlosmakelijk verbonden elementen ontbreken en dat de aanvraag aldus onontvankelijk had moeten worden verklaard.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.3 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Overeenkomstig artikel 78, §1 van het Omgevingsvergunningendecreet heeft een omgevingsvergunning een zakelijk karakter en wordt deze verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten die betrekking hebben op het onroerend goed. De beslissingen die worden genomen op grond van het Omgevingsvergunningendecreet doen geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden. De te verlenen omgevingsvergunning zal dus geen afbreuk doen aan de mogelijkheid om de eventuele schade die zou worden veroorzaakt te vorderen van de veroorzaker (of zijn verzekeraar).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.4 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het consensusmodel is niet het voorwerp van de aanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.5 Met betrekking tot de realisatie van de ambitieuze modal-shift wordt verwezen naar de inleiding, punt 0.4 en de weerlegging van bezwaarschrift 13, punt 2, bezwaarschrift 13, punt 3.b. en bezwaarschrift 13, punt 3.g.

- 21.6 Het gebruik van het verkeersmodel wordt omstandig in het project-MER toegelicht. Zo wordt ook in het bijzonder de verhouding (en het gebruik) van de verschillende versies (versie 3.6.1 en de (tijdens het MER-onderzoek ontwikkelde) versie 3.7.1) van het verkeersmodel toegelicht (cf. hoofdstuk 17.3.1.1 Aanvullende duiding inzet provinciaal verkeersmodel Antwerpen en hoofdstuk 17.15.1).

Het Project-MER Oosterweelverbinding is, voorafgaand aan het indienen van de voorliggende aanvraag, goedgekeurd op 18 december 2019. De mogelijkheden tot inspraak met betrekking tot het Project-MER vonden plaats voor de indiening van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag (zie inleiding, punt 0.3.).

Bezwaarindieners laten na aan te tonen waar deze tegenstrijdigheden of fouten zich precies zouden bevinden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.7 De werforganisatie en coördinatie van de werven kaderen binnen de uitvoeringsfase van het Oosterweelproject, welke niet het voorwerp vormt van deze omgevingsvergunningsaanvraag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.8 Er wordt hiermee louter beleidskritiek geuit. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.9 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Een volledige overkapping is niet het voorwerp van deze aanvraag. In de Verantwoordingsnota B26, gevoegd bij de omgevingsvergunningaanvraag, staat op p. 45 het volgende te lezen over de overkappingen: *“De snelweg wordt onder het maaiveld aangelegd om zo de impact op de omgeving te beperken. Er wordt zo veel als mogelijk overkapt, maar om verschillende technische redenen is het niet mogelijk om een continue overkapping te voorzien. Waar er bijvoorbeeld op- en afritten zijn (aansluitingscomplexen) en je een verbinding hebt tussen tunnel en maaiveld, verdwijnt het dak.”*

Hieruit blijkt dat niet enkel luchtkwaliteit, maar ook andere criteria, hun invloed hebben gehad bij het uittekenen van het project, en de hierin opgenomen overkappingen. De milieueffecten van voorliggend project werd beschreven in het (goedgekeurd) project-MER dat bij de aanvraag werd gevoegd. De hierin opgenomen conclusies en milderende maatregelen werden in acht genomen bij de beoordeling van het project in functie van de vergunningverlening.

De vergunningverlener is er toe gehouden om de vergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag. Het voorliggende project beperkt zich tot de realisatie van de Oosterweelverbinding. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen, die op hun eigen merites zullen moeten beoordeeld worden.

Zie hiervoor ook de weerlegging van bezwaarschrift 6, punt 2 en bezwaarschrift 14, punt 3.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.10 De aanvrager bepaalt vrij de inhoud van zijn aanvraag en koos er voor om het aantal rijstroken op een aantal plaatsen (t.o.v. Oosterweel heavy: de Noordelijke kanaaltunnel is van 2 rijstroken naar 1 rijstrook en een calamiteitenstrook gegaan; de R1 tussen Antwerpen Oost en Antwerpen Noord heeft in beide richtingen een rijstrook minder) te beperken. De mobiliteitseffecten van het (geoptimaliseerd) voorkeursontwerp, dat het voorwerp vormt van deze aanvraag, werden bovendien uitvoerig besproken en bestudeerd in het project-MER, en globaal positief beoordeeld. De uitvoering van het project zorgt voor een optimale herverdeling van het verkeer over de drie Scheldekruisingen in overeenstemming met de doelstellingen van de overheid. Het project is in overeenstemming met de principes en doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid en de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De

mobiliteitsimpact wordt uitgebreid gemotiveerd bij de 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

De opmerking met betrekking tot het verkwisten van belastinggeld betreft beleidskritiek en is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.11 Vooreerst is op te merken dat er geen verplichting vanuit het project-MER bestaat om de ventilatielucht te zuiveren. Het voorzien van afzuiging met schouwen zorgt voor een betere dispersie van de tunnellucht in de omgeving zodat er een lagere impact is voor de onmiddellijke omgeving. Uit het project-MER, deelrapport 17, hoofdstuk 17.14.8.2, p. 564: *"Zoals aangegeven worden de resteffecten inzake luchtkwaliteit van het geoptimaliseerd voorkeursontwerp aanvaardbaar geacht, rekening houdend met de te verwachten evolutie van de luchtkwaliteit en voertuigemissies in de nabije toekomst en de op dit moment beschikbare technieken. Op heden zijn er geen afzuig/ventilatietechnieken beschikbaar die het luchtprobleem aan tunnelmonden op een effectieve en betaalbare wijze ten gronde kunnen oplossen. Dat betekent echter niet dat dergelijke technieken in de toekomst niet zouden kunnen ontwikkeld en toegepast worden. Daarom werden, bij wijze van illustratie van de mogelijke effecten van verbeterde ventilatietechnieken aan tunnelmonden en vertrekkend van scenario OW 5-0-0_opt, twee doorkijkscenario's doorgerekend met afzuiging aan alle tunneluitgangen van alle tunnels van het Oosterweelproject (OKA, noordelijke en zuidelijke kanaaltunnels en Scheldetunnel, inclusief t.h.v. de voorziene openingen in de tunneldaken): scenario "afz35%" met een gemiddeld afzuigpercentage op jaarbasis van 35% van de emissies, en scenario "afz65%" met een afzuigrendement van 65%. Deze scenario's worden vergeleken met OW 5-0-0_opt voor de parameters jaargemiddelde NO₂ (absoluut en bijdrage t.o.v. OW 0-0-1) en aantal overschrijdingen van de uurnorm voor NO₂ (absoluut). Zoals kon verwacht worden, zorgt de afzuiging – zeker aan 65% rendement – voor een duidelijke vermindering van de immissieniveaus en –bijdrages rond de tunnelmonden en dus voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de (toekomstige) woonwijken, park- en natuurgebieden rond de tunnelmonden. De emissies die zonder afzuiging vrijkomen in de tunnelmonden, komen nu vrij via schouwen van ca. 2m vlak voor de tunnelmonden, maar omdat deze emissies met hoge snelheid hoog de lucht worden ingeblazen, is er geen merkbaar effect op de luchtkwaliteit op grondniveau (de immissies worden berekend op 1,5m hoogte)."*

Het voorzien van schouwen ('technische mogelijkheden om de emissies aan de tunnelmonden te reduceren (afzuiging/ventilatie)') is dus niet verplichtend opgelegd (als milderende maatregel) vanuit het project-MER. Toch heeft de aanvrager schouwen voorzien. Aangezien de schouwen niet noodzakelijk zijn om het project te laten voldoen aan de geldende luchtkwaliteitsnormen, is de aanvrager dus verder gegaan dan hetgeen vereist is door het project-MER.

Het voorliggend project werd beoordeeld door de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie op de milieuaspecten binnen de bevoegdheid van de afdeling EKG, in het bijzonder luchtkwaliteit, en door de Vlaamse Milieumaatschappij in verband met de verenigbaarheid van de aangevraagde emissie met de kwaliteit van de omgevingslucht. De adviezen van de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie, en de VMM, voor het deelaspect lucht, zijn voorwaardelijk gunstig.

In dit kader wordt ook verwezen naar de bijkomende voorwaarden die opgelegd worden in deze vergunning m.b.t. de ventilatieschouwen ter hoogte van de tunnelmonden en - openingen voor de uitgaande verkeersstromen en het bijhorende monitoringsprogramma.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.12 De gevraagde lengteprofielen met hellingspercentages zijn wel degelijk in de omgevingsvergunningsaanvraag opgenomen en konden geraadpleegd worden tijdens het openbaar onderzoek. Deze informatie was beschikbaar op de pdf-bestanden beginnend met BA_wegen_PRL.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.13 Bezwaren met betrekking tot verzoeken in het kader van openbaarheid van bestuur vallen buiten de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.14 Het aspect tunnelveiligheid wordt door de aanvrager duidelijk gekaderd in de verantwoordingsnota die bij de aanvraag werd gevoegd (B26, p. 404-405). Ingevolge de vigerende federale en Vlaamse regelgeving werd het tunnelontwerp ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Tunnelautoriteit. Voor het begin van de bouwwerken moet de tunnelbeheerder op basis van alle veiligheidsdocumentatie een veiligheidsbeambte raadplegen. Deze veiligheidsdocumentatie wordt vervolgens, samen met het door de veiligheidsbeambte uitgebrachte advies ter goedkeuring voorgelegd aan het Bestuursorgaan dat beoordeelt of alle veiligheidsaspecten van de tunnels worden nageleefd en dat de noodzakelijke maatregelen neemt om de conformiteit met de minimumveiligheidseisen, zoals bepaald in de regelgeving, te garanderen.

Het komt dan ook de vergunningverlenende overheid niet toe om vast te stellen dat de tunnels niet conform de Tunnelregelgeving zijn. Deze beslissing komt toe aan het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid. Het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid nam op 13 juli 2020 een gunstige beslissing in dit dossier waardoor het project conform is met de vigerende tunnelregelgeving.

Dit advies van het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid (dat door de aanvraag op 1 september 2020 door op het loket werd opgeladen) luidt:

“Op basis van bovenstaande overwegingen en het advies van de tunnelveiligheidsbeambte beslist het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid dat met het ontwerp Oosterweelverbinding, zoals beschreven in de voorliggende veiligheidsdocumentatie, is aangetoond dat de Scheldetunnel, Kanaalzonetunnels, Luchtbaltunnel, Onderkruising Albertkanaal en Schijnpoorttunnel veilig gerealiseerd kunnen worden en voldoen aan de wettelijke minimumveiligheidseisen voor tunnels. In uitvoering van art. 11 van het Tunnelbesluit keurt het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid het ontwerp Oosterweelverbinding goed.”

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.15 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.16 Deze aspecten (kosten en financiering) maken niet het voorwerp uit van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 21.17 Deze aspecten (begroting) maken niet het voorwerp uit van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 22

Inhoud:

- 22.1. De omgevingsvergunningsaanvraag omvat veel tegenstrijdigheden en is blijkbaar onvolledig: een degelijk en actueel financieringsplan of MKBA ontbreken, een eerlijk alternatievenonderzoek, het MER is bijzonder gebrekkig, het onderzoek van de veiligheidsaspecten is onvoldoende.
- 22.2. Het dossier is ondoorzichtig en bevat onoverzichtelijk veel structuren en werkbanken.
- 22.3. Onzekerheid over het gabarit van het tracé op bepaalde plaatsen. Er waren laattijdig nog tal van veranderingen, zoals bv. aan de Hollandse Knoop.
- 22.4. Bezwaarindieners verzoekt uitdrukkelijk:
- de omgevingsvergunningsaanvraag te vernietigen;
 - alle voorbereidende werken onmiddellijk te stoppen die kunnen verband houden hiermee;
 - alle dubieuze onderzoeken en studies in dit verband stil te leggen;
 - een democratisch en fair alternatievenonderzoek te doen;
 - eerlijke informatie aan de leden van het vlaams parlement;
 - verzoek tot snelle afwikkeling van dit bezwaar, vooral wat betreft de schorsing van de werken;
 - verzoek om een schadevergoeding aan een overleden persoon;
 - verzoek om prompt de eventuele bouwvergunning te vernietigen;
 - verzoek tot eventueel gerechtelijk onderzoek;
 - verzoek om de systematische 'goednieuwsshow' over Oosterweel te laten stoppen, alsook de stemmingmakerij en of stigmatisering.
- 22.5. Het consensusmodel dat als alternatief werd voorgesteld werd nooit onderzocht, noch kreeg hij de kans om dit te verdedigen (wordt uitgebreid omschreven p. 5).
- 22.6. Door Corona zijn goedkopere alternatieven mogelijk zijn. Corona maakt dat de OVA verouderde gegevens bevat, zeker wat betreft de Modal Shift en zwaar overgedimensioneerd
- 22.7. Belangenvermenging, machtsafwending, schending objectiviteit:

- a. Het is materieel en menselijk onmogelijk (gemaakt) om in de gegeven bezwaartijd om de 5,5 miljoen pagina's te lezen van deze OVA;
- b. Bestand heeft volgens Lantis in totaal 504 uur downloadtijd nodig;
- c. Omdat men later nog zou inbreken in de eventuele bouwvergunning, betekent dit 'de facto' dat de OVA nog niet compleet is met als gevolg jarenlange vertragingen;
- d. Er werd een foute en verouderde MKBA toch opnieuw gebruikt bij de OVA;
- e. Het bewust achteruitstellen van het onderzoek naar de A102, die nochtans prioritair was in het Toekomstverbond, mag als een soort machtafwending beschouwd worden, zoniet belangenvermenging. De A102 is afgewend naar de procedure van de complexe projecten, vermoedelijk met nog meer vertraging als gevolg, terwijl de A102 verkeerstechnisch een essentiële invloed heeft op het BAM-tracé.

22.8. Dubbelzinnige overkapping

- a. De overkapping kan nooit volledig zijn gezien het gebrek aan luchtzuivering in de tunnels en omwille van de Europese tunnelrichtlijnen. D.w.z. dat het Toekomstverbond van 15 maart 2017 niet gerespecteerd wordt
- b. De lucht wordt niet gezuiverd en via schouwen van 2 m, 40 m in de lucht gejaagd.
- c. Het ganse dossier baadt in een sfeer van 'Ons kent ons'; twijfel over de deskundigheid van MER-deskundigen of neutraliteit van 'arbiter', moderator op twee werkbanken, ...

22.9. Aansprakelijkheid

- a. Wat gaat de overheid verder doen met de aansprakelijkheid van de betrokken aannemers als het project opgesplitst wordt in deelprojecten? Wat met die aansprakelijkheid als er later nog ingebroken wordt in de eventuele bouwvergunning? Waar is die regeling vastgelegd in deze OVA? Wat als er nog een tweede OVA komt via 'complexe projecten' zoals aangekondigd ?
- b. Vermits men wel de A102 zou aanleggen lijkt het goedkoper eerst de Liefkenshoektunnel met twee tangenten te verbinden om doorgaand verkeer, in het bijzonder het vrachtverkeer, langs de Liefkenshoektunnel om te leiden vanaf de E17 en in de omgekeerde richting vanaf de E34 (zogenoemd consensusmodel).

22.10. Ondemocratisch en oneerlijke behandeling

- a. Eén van de organisatoren van het referendum maakt deel uit van de Raad van Bestuur van BAM;
- b. Rechter en partij: de schepen zetelt in raad van bestuur van Lantis (aanvrager) en anderzijds maakt hij deel uit van het college (dat mee oordeelt over de bezwaren);
- c. Bezwaarindiener wordt beperkt in zijn vrije meningsuiting: o.a. de toelating voor een toelichting aan de commissie van het Vlaams Parlement werd ingetrokken; spreekrecht op werkbank Haventracé systematisch geboycot;
- d. Geen tegensprekelijk overleg met bezwaarindiener over het 6° alternatief voor het BAM-tracé.

22.11. De Modal Shift (MS):

- a. De Modal Shift is nergens éénduidig gedefinieerd in de OVA, noch is vastgelegd hoe men de evolutie ervan concreet zal meten;
- b. Gezien de criteria voor de Modal Shift nergens éénduidig werden gespecificeerd, zijn eventuele metingen voor die Modal Shift volgens de huidige OVA hoogst onzeker, zoniet onbruikbaar;

- c. Er is in de OVA niet afdoende aangetoond dat de Modal Shift (of Modal Split) kan gehaald worden, hoewel die in alle publicaties als essentieel wordt naar voor geschoven om oosterweel en het BAM-tracé te laten slagen.

22.12. Verouderd en of tegenstrijdig verkeersmodel

- a. In de werkbank Haventracé is gebleken dat het gebruikte verkeersmodel voor Oosterweel compleet verouderd is. Dus moeten die pagina's vervangen worden in de omgevingsvergunningsaanvraag;
- b. Tegelijk wordt verzocht om de huidige voorbereidende werken die verbonden zijn met dat foute verkeersmodel, prompt te stoppen. Temeer daar 11 huizen al staan te scheuren;
- c. Hoe ziet het plan er concreet uit tussen Groenendaallaan en Sportpaleis? Hoe gaat men zonder de voorafgaandelijke aanleg van de A102 en of de Wase Missing Link voorkomen dat er extra hinder en miljoenen aan kosten van voorlopige rijbanen zullen ontstaan bij het afbreken van het viaduct van Merksem?
- d. Bezwaarindiener vraagt een kopie van de 'minder hinder-plannen' in samenhang met de Hollandse knoop en de fasering van de aanleg van de tunnel onder het Albertkanaal versus de A102.

22.13. Omvang van de werken, mogelijke overdimensionering

- a. Hoe zien de plannen er uit van de 4 zogenaamde kanaaltunnels, hoeveel rijstroken en pechstroken? hoeveel rijbanen worden gebruikt of zelfs ongebruikt gelaten?
- b. Wellicht is er sprake van 'overdimensionering' en dus verkwisting van belastingsgeld; op andere plaatsen lijkt er dan eerder van 'onderdimensionering' sprake te zijn. De ova is onduidelijk.

22.14. Veiligheid en milieu:

- a. Op het vlak van milieu (inzonderheid luchtvervuiling) is de aanvraag bijzonder onduidelijk en verwijst naar de commissie mobiliteit van het Vlaams Parlement;
- b. Wat zijn de hellingsgraden aan de nieuwe Scheldetunnel, aan de Kanaaltunnels en onder het Albertkanaal? Zullen die hellingen niet voor nieuwe files zorgen op die plaats, met de nodige risico's met bv. ADR-goederen?
- c. Hoe ver staat het met de ADR-tunnelveiligheid, de aanpak van de luchtzuivering op het BAM-tracé i.v.m. dit Trans Europese Netwerk?
- d. Kettingbotsingen of een ontploffing in de tunnel onder het Albertkanaal zouden ook de haven en de economie enorm schaden. Daardoor is het BAM-tracé niet robuust te noemen. In het OVA is nergens gedefinieerd met welk criterium men die filevorming zal beoordelen aan het Albertkanaal.

22.15. Geluid

- a. Het is niet zeker waar, en of, er fluisterasfalt zou gebruikt worden;
- b. Wat zijn de criteria in de omgevingsvergunningsaanvraag om iedereen gelijkwaardig te behandelen?

22.16. De totale kosten en de financiering zijn onduidelijk of ontbreken

- a. Een juiste dimensionering is van essentieel belang voor het opmaken van een correcte kosten-baten-analyse zoals bv. in het MKBA. Bovendien zal later nog ingebroken worden op de bouwvergunning.
- b. Dus het OVA-financieringsplan is onvolledig en of onduidelijk. Nochtans is een gedegen financieringsplan van essentieel belang.

22.17. Gebrek aan transparantie

- a. Er werd een schijn van transparantie gewekt door de vele werkgroepen en vergaderingen;
- b. Er werd geprobeerd om bezwaarindiener weg te houden uit provinciale werkbanken of klankbordgroepen of uit werkbanken van de intendant;
- c. In de provinciale werkbanken gaat het er niet eerlijk en rechtvaardig aan toe. Er worden maatregelen gevraagd voor een transparanter en eerlijker verloop van de debatten, zoniet om bepaalde personen te sanctioneren omdat ze mede een miljardenverlies veroorzaakt hebben door al hun tegenstrijdigheden en of verdragingsmaneuvers.

22.18. Technische onduidelijkheden en tegenstrijdigheden

- a. Voor de indiening van de OVA werden eindeloos veel varianten uitgetekend, voor de paperclip, voor de Hollandse Knoop;
- b. De laatste stand zou nog altijd minstens 24 rijbanen zijn, tenminste als er weer geen nieuw plan werd uitgetekend nadat de OVA werd ingediend.

22.19. Valse rol van de actiegroepen

- a. Hoe en wanneer hebben de drie kopstukken van Ademloos, StRatengeneraal en Ringland zich laten overhalen door lobbyisten?
- b. Ringland maakte misbruik van het binnenhalen van fondsen met bedrieglijke oogmerk.

22.20. In bepaalde gevallen zijn essentiële onderdelen van studies doelbewust weggelaten

Bespreking:

- 22.1. In het kader van het Oosterweelproject is een MKBA ('Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) opgemaakt op planniveau. Dit was als bijlage IIIg bij het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging gevoegd. Het was één van de documenten op basis waarop de Vlaamse Regering in het besluit van 14 februari 2014 haar keuze voor het Oosterweeltracé steunde. Het bestaan van een MBKA op planniveau impliceert niet dat er ook op projectniveau een MBKA zou moeten worden opgemaakt.

De inhoud van de vergunningsaanvraag voor een omgevingsvergunning wordt bepaald in artikel 15 van het Omgevingsvergunningsbesluit. Meer bepaald dient de aanvrager hiertoe het formulier, opgenomen in bijlage 1 van dit besluit, en de in het formulier aangewezen addenda uit de addenda-bibliotheek die is opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit, te gebruiken. Het aanvraagformulier legt enkel een verplicht toe te voegen kosten-batenanalyse op voor bepaalde stookinstallaties (bijlage R43B te voegen). De aanvraag diende dan ook geen kosten-batenanalyse te bevatten waardoor het dossier aldus niet als onvolledig kan worden beschouwd op dit punt.

Aspecten m.b.t. financiering maken niet het voorwerp uit van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Het onderzoek van de verschillende alternatieven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding maakt deel uit van het Project-MER en behoort niet tot het voorwerp van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Het Project-MER Oosterweelverbinding is, voorafgaand aan het indienen van de voorliggende aanvraag, goedgekeurd op 18 december 2019. De mogelijkheden tot inspraak

met betrekking tot het Project-MER vonden plaats voor de indiening van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag (zie inleiding, punt 0.3.).

Wat betreft het onderzoek van de veiligheidsaspecten wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 19, punt 1 (onder 'hinderaspecten') en bezwaarschrift 21, punt 14.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.2 Het dossier is door zijn omvang erg uitgebreid. De dossiersamenstelling vereist een bepaalde opbouw zoals voorzien wordt in het normenboek infrastructuurwerken en door het Omgevingsloket. Afwijkingen in opbouw van dergelijk dossier is niet voorzien. De bezwaarelementen m.b.t. de overlegstructuren en werkbanken hebben geen betrekking op het voorwerp van de aanvraag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.3 Deze aanvraag wordt beoordeeld op basis van het dossier zoals het is ingediend op 30 april 2020. Het voorliggende omgevingsvergunningsaanvraagdossier is, overeenkomstig het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning ("Omgevingsvergunningendecreet"), volledig en ontvankelijk verklaard op 29 mei 2020. Op basis van het goedgekeurde project-MER heeft de aanvrager gemotiveerd gekozen voor het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag van het geoptimaliseerde voorkeursontwerp. De Oosterweelverbinding vormt slechts één van de pijlers van het Toekomstverbond. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen, die op hun eigen merites zullen moeten beoordeeld worden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.4 De aangehaalde items worden niet beoordeeld in het kader van deze omgevingsvergunningsaanvraag. De vergunningverlener is er toe gehouden om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag (zie inleiding, punt 0.1).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.5 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het consensusmodel is niet het voorwerp van de aanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.6 Zie weerlegging bezwaarschrift 20, punt 5.

- 22.7 Het dossier in openbaar onderzoek bevatte ongeveer 1320 pdf-bestanden. Het betreft zowel bouwplannen, als andere dossierstukken, als pdf's die het loket aanmaakte op basis van gegevens die de aanvrager rechtstreeks in het loket intypte en pdf's die het loket aanmaakte met een overzicht van de in het dossier aanwezige onderdelen en dossierstukken. Daarnaast zijn er ook 564 foto's in jpg-formaat.". De totale omvang van het dossier bedraagt 1.7Gb.

De downloadtijd is onder andere afhankelijk van de snelheid van de internetverbinding, maar is hoe dan ook niet de tijd die de bezwaarindiener vooropstelt. Verder wordt omtrent de aspecten van het openbaar onderzoek verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 21, punt 1.

Voor wat betreft het inbreken in de bouwvergunning d.m.v. latere wijzigingen wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 21, punt 3.

Betreffende foute en verouderde MKBA: zie weerlegging bezwaarschrift, 22 punt 1.

Het onderzoek naar A102 maakt geen deel uit van deze omgevingsvergunningsaanvraag. De Oosterweelverbinding vormt slechts één van de pijlers van het Toekomstverbond. De andere onderdelen van het Toekomstverbond moeten in andere processen verder worden uitgewerkt en zullen desgevallend later het voorwerp uitmaken van afzonderlijke vergunningsaanvragen, die op hun eigen merites zullen moeten beoordeeld worden. (zie inleiding, punt 0.1.)

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.8. Zie weerlegging bezwaarschrift 21, punt 9 (onvolledige overkapping) en bezwaarschrift 21 punt 11 (ongezuiverde lucht).

De overige kritieken m.b.t. belangenvermenging, machtsafwending, neutraliteit e.d. hebben geen betrekking op het voorwerp van de aanvraag. Het is niet aan de vergunningverlenende overheid om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.9. Met betrekking tot de aansprakelijkheid aannemers wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 21, punt 3.

Het consensusmodel is niet het voorwerp van de aanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.10. Deze opmerkingen betreffen beleidskritiek en/of hebben betrekking op het proces voorafgaandelijk aan de indiening van de aanvraag. Het is niet aan de vergunningverlenende overheid om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 22.11. Zie weerlegging bezwaarschrift 21, punt 5.

- 22.12. Zie weerlegging bezwaarschrift 21, punt 6 en bezwaarschrift 21, punt 7.

De 'minder hinder plannen' kaderen binnen de uitvoeringsfase van het Oosterweelproject, welke niet het voorwerp vormt van deze omgevingsvergunningsaanvraag (zie inleiding, punt 0.1.)

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.13. Zie weerlegging bezwaarschrift 21, punten 10 en 12.

22.14 In functie van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag werd op projectniveau gedetailleerd onderzoek verricht naar de milieueffecten in het project-MER Oosterweelverbinding (goedgekeurd op 18/12/2019), dat eveneens in zijn geheel deel uitmaakt van deze aanvraag.

Bezwaarindieners stelt verder in algemene termen dat er onvoldoende onderzoek is gebeurd naar de veiligheidsaspecten (in het bijzonder van het ADR-transport).

Het project is deels gelegen in de haven van Antwerpen waar een grote petrochemische cluster is. Vanzelfsprekend genereert de haven van Antwerpen ADR-transport (dit is al het geval in de bestaande toestand, het Oosterweelproject verandert daar op zich niets aan). Dit transport rijdt in de bestaande toestand, omwille van een gebrekkige ontsluiting via het onderliggend wegennet, langs scholen en woonwijken naar de aansluiting van de Groenendaallaan op R1 (oprit 1 Merksem) of Ekeren (oprit 16 Antwerpen Noord). Door de aanleg van de Oosterweelknoop (deel van het Oosterweelproject) wordt het havenverkeer sneller naar de hoofdweg gebracht en worden woonwijken juist vermeden. Het huidige project zorgt dus juist voor extra veiligheid in het kader van ADR-transporten.

De veiligheidsaspecten en robuustheid van het Oosterweelproject zijn wel degelijk omstandig onderzocht, besproken en beoordeeld (cf. project-MER, verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB) op planniveau, RVR op planniveau, verkeersveiligheidsaudit, tunnelveiligheidsdossier, brandveiligheid, externe mensveiligheid). Hieromtrent wordt verder verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 19, punt 1 (onder 'hinderaspecten') en bezwaarschrift 21, punt 14.

Tenslotte is in het project-MER (deelrapport 17, hoofdstuk 17.3.2.1 'Evolutie verkeersvraag en algemene effecten inzake gebruik van het wegennet' en Tabel 17-9) de evolutie van de voertuigkilometers voor vrachtwagens in het primair studiegebied t.o.v. de referentiesituatie terug te vinden. Op basis hiervan is het duidelijk dat voor scenario OW506 (voorwerp van huidige aanvraag) de hoeveelheid vrachtwagenkilometers (dus ook voor het ADR-verkeer) zal afnemen t.o.v. de referentiesituatie.

Bezwaarindieners laat hoe dan ook na om aan te tonen op welke punten het aangevraagde project onveilig zou zijn, zodat het bezwaar op dat punt geen verdere weerlegging behoeft.

Bezwaarindieners betoogt tot slot dat in de OVA nergens wordt gedefinieerd met welk criterium men de filevorming zal beoordelen aan het Albertkanaal. In de discipline mobiliteit van het project-MER wordt wel degelijk het generieke significantiekader toegelicht (hoofdstuk 7.3.2.2 Beoordelingskader). Hieruit blijkt wel degelijk hoe de filevorming (criterium; doorstroming) zal worden beoordeeld (en dus ook aan het Albertkanaal). Dit bezwaar mist dan ook grond.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.15. In het project wordt geen fluisterasfalt voorzien. Er wordt voor de open gedeeltes 2 laags uitgewassen beton voorzien, tenzij het om faseringsredenen of te korte stukjes niet redelijk zou zijn (2 laags uitgewassen beton is geluidsarm en te vergelijken met asfalt). In de Kanaaltunnels wordt asfalt voorzien en in de Scheldetunnel wordt beton voorzien.

De keuze van de aanvrager voor het type van wegbedekking werd meegenomen in het geluidsmodel van het project-MER (deelrapport 9, hoofdstuk 9.3.1, p. 36): *“Qua wegbedekking wordt voor de nieuwe infrastructuur van de Oosterweelverbinding zelf uitgegaan van tweelaags doorgaand gewapend uitgewassen beton. Dit wegdek voldoet aan de maatregelen die in het GRUP OWV 2006 werden aanbevolen en wordt als een referentiewegdek beschouwd volgens SRM II. Voor de wegbedekking van de andere nieuwe wegen en op de kunstwerken wordt een referentiewegdek gehanteerd in de SRM II. SMA-C en tweelaags doorgaand gewapend uitgewassen beton worden in het richtlijnenboek geluid en trillingen (2011) gelijk gesteld aan het referentiewegdek. Voor SMA-D wordt een globale reductie van 1 dB(A) t.o.v. het referentiewegdek gehanteerd. De bestaande wegen behouden dezelfde wegbedekking als in referentiesituatie.”*

De keuze van een type van wegdek wordt overigens bepaald op basis van meerdere parameters (en niet louter op geluid). Zo spelen duurzaamheid en veiligheid hierbij ook een belangrijke rol.

De criteria die dienen gehanteerd te worden bij de beoordeling van een omgevingsvergunningsaanvraag werden hoger vermeld (zie inleiding, punt 0.1).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.16. Zie weerlegging bezwaarschrift 21, punt 16 en bezwaarschrift 22, punt 1.

22.17. De bezwaarelementen m.b.t. de overlegstructuren en werkbanken hebben geen betrekking op het voorwerp van de aanvraag. Deze opmerkingen betreffen beleidskritiek en/of hebben betrekking op het proces voorafgaandelijk aan de indiening van de aanvraag. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.18 Deze aanvraag wordt beoordeeld op basis van het dossier zoals het is ingediend op 30 april 2020. Het voorliggende omgevingsvergunningsaanvraagdossier is, overeenkomstig het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (“Omgevingsvergunningendecreet”), volledig en ontvankelijk verklaard op 29 mei 2020. Op basis van het goedgekeurde project-MER heeft de aanvrager gemotiveerd gekozen voor het indienen van de omgevingsvergunningsaanvraag van het geoptimaliseerde voorkeursontwerp. De aanvraag is ingediend overeenkomstig het normenboek. Het bevat een éénduidig ontwerp, zonder varianten.

Zie verder ook weerlegging bezwaarschrift 1, punt c.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.19 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

22.20 Bezwaarindiener maakt niet duidelijk welke mogelijke essentiële onderdelen van studies doelbewust zouden weggelaten zijn in de aanvraag. Het bezwaar mist grondslag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 23

Inhoud:

- 23.1. Bezwaarindieners stellen vast dat er te weinig gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur: de Liefkeshoektunnel (LHT) en een verbeterde aansluiting op de R2 met het autosnelwegnet, in de praktijk een verbinding R2-E17.
Het ontbreken van actieve sturing bovenop de slechte aansluiting betekent echter dat het systeem R1-R2 (= KT-LHT) nooit goed kan functioneren. Terwijl in het Project MER rapport wel een vorm (nog te bepalen) van actieve sturing aangeeft nadat een derde tunnel is gebouwd (scenario OW 5-6-6).
- 23.2. Hoge investeringskosten.
- 23.3. Op basis van recente telgegevens (2019) van het VVC, die opmerkelijk sterk afwijken van de (prognose/doorrekening 2020) gegevens gehanteerd in het project MER, kan de toestand sterk verbeterd worden met de bestaande infrastructuur.
- 23.4. Bezwaarindieners vragen een test waarbij voor een periode van ca. 4 maand de Liefkeshoektunnel tolvrij wordt gemaakt. Het is de bedoeling dit daarna te veranderen zodat zowel de KT als de LHT voor het vrachtverkeer betalend worden. Tegelijk moet het wegverkeer rond Antwerpen actief en dynamisch gestuurd worden, met de duidelijke bedoeling het bestaande systeem R1-R2 optimaal (doorstroming, veiligheid) te doen renderen.
Pas daarna kan beslist worden of deze OWV de noodzakelijke eerste stap is (ook de fasering kan anders) om de toestand definitief te verbeteren. Dat was destijds ook de aanbeveling van Arup/SUM in 2009.
De beslissing voor de bouw van de Oosterweelverbinding gaat voorbij aan de mogelijkheden vandaag van de bestaande infrastructuur, op basis van officiële cijfers, en de gevolgen voor mobiliteit, economie, milieu, leefkwaliteit... niet alleen rond Antwerpen maar in heel Vlaanderen.

Bespreking:

- 23.1 In het goedgekeurde plan-MER Oosterweelverbinding werd geconcludeerd dat alternatieven zonder een bijkomende Scheldekruising niet redelijk zijn omwille van het feit dat de bestaande infrastructuur over onvoldoende capaciteit beschikt. Dit is zelfs het geval indien er door 'actieve sturing' een optimale spreiding van het verkeer over de bestaande tunnels en rijrichtingen zou worden ingesteld.
Dit werd uitgewerkt in hoofdstuk 3.2.1.1. van het plan-MER. Het totaal verwachte verkeersvolume in beide richtingen op een spitsuur mag niet hoger mag zijn dan 80% van de totale beschikbare Scheldekruisende capaciteit. Bij hogere verkeersintensiteiten zal er namelijk structurele filevorming optreden door de variatie over de richtingen, de spreiding over de tunnels en de weefzones voor en na de tunnels. Zelfs bij een optimale spreiding over tunnels en rijrichtingen zal het kleinste incident leiden tot sterke congestie op het volledige ringsysteem. De beschikbare Scheldekruisende capaciteit van dit planalternatief werd berekend op 19.680 personenauto equivalenten (pae) en werd als ruimschoots onvoldoende beoordeeld.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 23.2 Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 23.3 In het project-MER, deelrapport 7, hoofdstuk 7.3.1.1. werd de werking van het verkeersmodel uitvoerig toegelicht. Het is logisch dat de bestaande toestand en de referentietoestand niet dezelfde cijfers opleveren omdat heel wat socio-economische en infrastructurele ontwikkelingen op het moment van de opmaak van het project-MER nog niet plaatsvonden of uitgevoerd waren. Maar in de referentietoestand wordt wel degelijk rekening gehouden met de verwachte autonome groei van de bevolking en economie, het beslist beleid, de verwachte groei van het doorgaand personen- en vrachtverkeer en de geplande werken in het kader van het Masterplan 2020 (met uitzondering van de Oosterweelverbinding als voorgenomen activiteit van het project-MER en het haventracé dat als ontwikkelingsscenario werd beschouwd).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 23.4 De vraag van de bezwaarindiener voor een test van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel sluit aan bij zijn eerdere bezwaren (23.1 en 23.2). Aangezien deze bezwaren als ongegrond worden beschouwd, is een alternatief zonder bijkomende Scheldekruising niet wenselijk en is bijgevolg de gevraagde test ook zonder voorwerp.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 24

Inhoud:

Bezwaarindiener wil antwoord op 3 vragen, gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen (CBS):

- a. Kan het CBS waarborgen dat na de uitvoering en verwezenlijking van dit dossier de mobiliteitsproblemen (die o.a. aanleiding gaven tot deze werken) zullen opgelost, m.a.w. dat de verkeersinfarcten die zich nu op quasi alle toegangswegen naar Antwerpen structureel ontwikkelen, na uitvoering ook structureel zullen verdwenen zijn?
- b. Kan het CBS waarborgen dat de uitvoering en verwezenlijking van dit dossier geen negatieve invloed zal hebben op de investeringsbegroting van de stad voor het komende decennium, m.a.w. dat investeringen voor andere noodzakelijke werken of aankopen niet in het gedrang komen als gevolg van de uitvoering van dit project?
- c. Kan het CBS waarborgen dat de buiten-stadskant van de Singel niet verder zal gebruikt worden voor grootschalige bouwprojecten die daardoor van de Singel nog meer een muur van kantoorgebouwen zullen maken?

Bespreking:

Aangezien het bezwaar specifiek is gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen wordt integraal aangesloten bij de weerlegging hieromtrent in het advies van het College van Burgemeester en Schepenen, uitgebracht in zitting van 4 september 2020:

- a. *Het bezwaar heeft geen betrekking op voorliggende aanvraag, noch op een (stedenbouwkundig/milieu/natuur) aspect van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het*

voorwerp van het openbaar onderzoek beperkt zich tot voorliggende aanvraag, met name de realisatie van de Oosterweelverbinding. Stad Antwerpen kan dan ook geen uitspraak doen over alle andere mogelijke mobiliteitsproblemen. Het bezwaar is ongegrond.

- b. Het bezwaar heeft geen betrekking op een (stedenbouwkundig/milieu/natuur) aspect van een omgevingsvergunningsaanvraag. Het bezwaar is ongegrond.*
- c. Het bezwaar heeft geen betrekking op voorliggende aanvraag, noch op een (stedenbouwkundig/milieu/natuur) aspect van een omgevingsvergunningsaanvraag. Elke aanvraag dient op de eigen merites beoordeeld te worden. Het bezwaar is ongegrond.*

Het voorliggende project beperkt zich tot de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het bezwaar niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht is. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 25

Inhoud:

- 25.1. Aansluitend bij het bezwaarschrift van 't Schijnverbond worden bijkomend volgende bezwaren gemaakt tegen het ontwerp van het deel van de noordelijk ring ter hoogte van het Sportpaleis:
 - a. De werking van onze organisatie (omgeving Sportpaleis) komt door de voorliggende plannen en de planningsonzekerheid in het gedrang. Omdat onduidelijk is welke plannen er uiteindelijk zullen worden uitgevoerd, zijn investeringen aan onze infrastructuur op dit moment uitgesloten.
 - b. De negatieve milieugevolgen (luchtvervuiling en lawaaioverlast) van de voorliggende plannen zijn onaanvaardbaar en hebben een negatieve impact op de waarde van het onroerend goed.
- 25.2. De plannen zijn voor onze organisatie en onze doelgroepen onaanvaardbaar om volgende redenen:
 - a. Milieubezwaren
 - i. Uit het MER blijkt dat er veel meer (zwaar) verkeer zal komen ter hoogte van het Sportpaleis, met onaanvaardbare luchtvervuiling en lawaaioverlast tot gevolg. Het knooppunt ter hoogte van het Sportpaleis komt veel te dicht bij de bewoning. De voorgestelde milderende maatregelen zijn ontoereikend.
 - ii. Ook het autoverkeer op de lokale wegen die aansluiten op het knooppunt vermindert niet, waardoor de milieuimpact onaanvaardbaar blijft en de ontwikkeling van de wijken aan beide zijden van de ring in het gedrang komt.
 - iii. Het knooppunt neemt teveel ruimte in beslag, waardoor er te weinig ruimte overblijft voor voetgangers en fietsers, alsook voor pleinen en groen. De impact van het nieuwe knooppunt (Schijnpoort) op de omgeving is zeer negatief en brengt niets bij voor de omwonenden. Er is o.a. geen veilige en comfortabele oversteek voorzien naar de Bisschoppenhoflaan.
 - b. Sociale bezwaren
 - i. Door de geplande aanleg wordt het recht op een gezond leefmilieu voor de bewoners in de omgeving van het knooppunt Schijnpoort geschonden. Omdat het vnl. minder gegoede gezinnen betreft wordt ook het gelijkheidsbeginsel geschonden; de lasten van de vervuiling worden immers ongelijk gedeeld.

- ii. De omwonenden hebben geen tijdige en betekenisvolle inspraak gehad bij het tot stand komen van het project Oosterweelverbinding. Dit gaat in tegen de principes van milieurechtvaardigheid.
- iii. Het project is op zeer korte afstand van de woningen aan de Ten Eekhovellei gelegen. De bewoners/eigenaars worden reeds zwaar belast door de milieuhinder van de bestaande ring. Er heerst onduidelijkheid over welk project precies gaat uitgevoerd worden. De groene doorgang en het verleggen van de verbindingsweg waarvan sprake was, is op de plannen niet te zien. Ook de geplande overkapping is op deze locatie minimaal. Door de aanleg in open sleuf zal meer luchtvervuiling en lawaaihinder ontstaan. De planningsonzekerheid heeft tot gevolg dat de woningen onverkoopbaar zijn en ook herstellingswerken geen zin hebben.
- c. Milderende maatregelen
 - i. Het is onaanvaardbaar dat de negatieve impact van dit project, dat een project op Europese schaal betreft, wordt afgewenteld op de lokale bevolking. Voor een project van dergelijke omvang moet dan ook op grote schaal geïnvesteerd worden in milderende maatregelen. Het project is enkel vergunbaar als er betekenisvolle milderende maatregelen worden genomen om de milieuhinder en de sociale gevolgen van het project voor de buurten rond het Sportpaleis te milderen.
 - ii. Bezwaarindiener stelt concreet voor dat een grote zone rond het knooppunt onteigend wordt, zodat ruimte vrijkomt voor de noodzakelijke buffers rond het project. Dit geldt alleszins voor de woningen aan de Ten Eekhovellei, alsook voor alle woningen aan de geplande drukke invalswegen (Bisschoppenhoflaan, Singel), tenzij hier buffers/schermen kunnen geplaatst worden om de woningen af te schermen van het doorgaand verkeer.
 - iii. Op sociaal gebied moet er geïnvesteerd worden in begeleiding naar herhuisvesting (rekening houdend met de financiële draagkracht van de bewoners), de heraanleg van straten en pleinen in de wijken en betaalbare huur- en koopwoningen in de omgeving.

Bespreking:

- 25.1. De bezwaarindiener sluit zich aan bij bezwaarschrift 15. Zie dan ook weerlegging van het bezwaarschrift 15 worden verwezen.

Eventuele uitbreidingsmogelijkheden of waarde van een onroerend goed van een bezwaarindiener vormen niet het voorwerp van huidige OVA. Deze vallen dan ook buiten de scope van het openbaar onderzoek en huidige omgevingsvergunning. Van een planonzekerheid is dan ook geen sprake (het is het voorwerp van huidige OVA dat ter beoordeling voorligt).

Ter weerlegging van dit bezwaar kan voor het overige naar de weerlegging van het bezwaarschrift 37 (de verhouding van burgerlijke rechten en omgevingsvergunningen) worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 25.2.a. Bezwaarindiener merkt op dat er aan het Sportpaleis veel meer en zwaarder verkeer zal voorkomen hetgeen extra luchtvervuiling, lawaaihinder en ruimtebeslag voor hem en de buurtbewoners met zich mee zal brengen.

Uit het project-MER (deelrapport 17, tabellen 17-11, 17-12 en 17-24) valt inderdaad af te leiden dat er een toename van verkeer zal zijn zowel ter hoogte van de snelweg als op de Bisschoppenhoflaan en de Schijnpoortweg. Volledigheidshalve kan direct opgemerkt worden dat de omvorming van op- en afrittencomplex Schijnpoort van een half complex tot een volwaardig complex zorgt voor afnames Borgerhout extra muros en Merksem (cf. deelrapport 17 van het project-MER hoofdstuk 17.3.4.2, p.124).

In het project-MER werden deze verhoogde intensiteiten meegenomen in het kader van de beoordeling op vlak van lucht en geluid. De milieueffecten ter hoogte van bezwaarindiener werden dan ook onderzocht en beoordeeld in het project-MER. Bezwaarindiener stelt hierbij dat deze milieueffecten negatief zijn en onvoldoende gemilderd zijn voor de buurtbewoners.

De bezwaarindiener gaat er in zijn bezwaar evenwel aan voorbij dat de milieueffecten van meer verkeer op de R1 ter hoogte van het Sportpaleis wel degelijk worden gemilderd (door insleuving, overkappingen, bermen en schermen, snelheidsverlaging,...). Zo stelt het project-MER (hoofdstuk 17, p. 168) het volgende: *“Langs de tijdelijk omgelegde R1 t.h.v. de wijken Lambrechtshoeken en Ten Eekhave wordt afscherming noodzakelijk geacht om de negatieve luchteffecten op de bewoners te milderen. Hier worden klassieke geluidsschermen van 4m hoogte voorgesteld, die zo dicht mogelijk bij de tijdelijke omleidingsweg moeten ingeplant worden, en dit in de zones waar de woonwijken momenteel niet door bermen worden afgeschermd of waar deze bermen (tijdelijk) worden verwijderd.”*

Zo concludeert het project-MER op vlak van leefbaarheid (lucht + geluid) in de eindsynthese 17.15.1 als volgt: *“Voor de discipline **lucht** zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Een aantal negatieve luchteffecten die voorkwamen in de scenario's met het basisalternatief zijn in voldoende mate weggewerkt in de geoptimaliseerde voorkeursontwerpscenario's OW 5-0-0_opt en OW 5-0-6_opt (zonder ambitieuze modal split):*

[...]

Langsheen de noordelijke R1 t.h.v. wijk Ten Eekhovewijk (vnl. dankzij afscherming en deels overkappen van de verbindingsweg tussen Schijnpoortknoop en Bisschoppenhoflaan)” (eigen accentuering)

Aangevuld moet evenwel dat in het project-MER wordt opgemerkt dat: *“Zoals aangegeven in discipline lucht, zijn er echter een aantal elementen die de slechte luchtkwaliteit enigszins relativeren (niet alleen t.h.v. de Slachthuiswijk, maar t.h.v. woonzones nabij drukke verkeers-wegen):*

- *Het luchtmodel houdt geen rekening met de positieve effecten van afscherming door (nieuwe en bestaande) bebouwing op het achterliggend gebied (het houdt via de OSPM-module enkel rekening met de negatieve effecten van bebouwing binnen de “street canyons”).*

Wel is het zo (dat zelfs na mildering) deze zone één van de drie zones is waar de luchtkwaliteit door het Oosterweelproject zal achteruitgaan (-2, waarvoor in redelijkheid geen milderende maatregelen konden worden genomen). Dit alles wordt reeds geduid in de weerlegging van bewaar nr. 10, ii) (effecten op de luchtkwaliteit en keuze voor het alternatief) en waarnaar integraal wordt verwezen.

Wat betreft het ruimtebeslag merkt het project-MER (hoofdstuk 17, p. 570) ook het volgende op: *“De insleuving en gedeeltelijke overkapping van de R1 wordt als aanzienlijk positief beoordeeld vanuit landschap en mens-ruimtelijke aspecten. Andere optimalisaties (supprimeren tolpleinen, “platte” OKA,...) hebben eerder marginale (weliswaar positieve) ruimtelijke effecten.”*

Uit de voormelde passages uit het project-MER blijkt dat de door bezwaarindiener bekritiseerde milieueffecten wel degelijk omstandig zijn onderzocht en beoordeeld. Het project-MER voorziet op deze locatie milderende maatregelen (waar mogelijk, cf. achteruitgang luchtkwaliteit).

Deze milderende maatregelen werden in de OVA op gemotiveerde wijze meegenomen. Zij worden, voor zoveel als nodig en teneinde zeker te zijn dat de vergunningsaanvrager ze ook naleeft, als bijzondere milieuvoorwaarde hernomen. Aan de OVA werd een tabel toegevoegd met opsomming van de milderende maatregelen uit het MER met vermelding van hoe ermee werd/wordt omgegaan, zie *“Extra_tabel MM en aanbevelingen MER.pdf”*.

De bezwaarindiener merkt in dit verband ook op dat er geen veilige en comfortabele oversteek naar de Bisschoppenhoflaan wordt voorzien. Op te merken is dat het deel waar de bezwaarindiener naar refereert buiten de scope van huidige OVA (kruispunt Ten Eekhovalei) valt. Het Oosterweelproject verandert daar niets aan de huidige bestaande toestand. Voor de delen binnen de scope van het Oosterweelproject zijn er steeds beveiligde (met lichtenregeling) oversteken voorzien.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 25.2.b. Bezwaarindiener werpt op dat de *“milieurechtvaardigheid”* wordt geschonden. Het concept ‘milieurechtvaardigheid’ is vnl. in de Verenigde Staten bekend (*“environmental justice”*), en omvat (i) eerlijke behandeling en (ii) betekenisvolle inspraak. Er is geen rechtspraak van de Raad van State, de Raad voor Vergunningsbetwistingen of het Grondwettelijk Hof die ‘milieurechtvaardigheid’ aanvaardt (als toetsingsnorm).

Het concept ‘milieurechtvaardigheid’ is aldus geen naar Belgisch recht aanvaarde toetsingsnorm voor de beoordeling van een OVA. Daarnaast beweert de bezwaarindiener dat het recht op een gezond leefmilieu en het gelijkheidsbeginsel in het kader van deze eis naar milieurechtvaardigheid zijn geschonden. De bezwaarindiener zet wel niet of onvoldoende uiteen waarom dat zo zou zijn.

De bezwaarindiener stelt dat bewoners aan de Ten Eekhovalei een onevenredige last zouden ondervinden. Die stelling wordt evenwel niet verder onderbouwd en gaat in tegen de bevindingen van het project-MER. Zo merkt het project-MER (hoofdstuk 15.4.4.1, p. 50) wat betreft de visuele impact het volgende op: *“Voorts is er de visuele impact van het nieuw Hollands complex en de nieuwe verbindingsweg. Deze laatste loopt doorheen de parkzone rond de verlegde loop van het Groot Schijn, hetgeen een beperkt negatief effect (-1) heeft op de belevingswaarde van dit gebied, o.a. voor de fietsers op het Ringfiets-pad. Dit negatief effect geldt in feite enkel voor het zuidelijk deel van de verbindingsweg, aangezien in het noordelijk deel de huidige afrit naar de Schijnpoortweg een vergelijkbare impact heeft. Aangezien de groenbuffer achter de woningen van de Ten Eekhovalei – die nu een visuele afscherming vormt t.o.v. parking Ten Eekhove en de afrit van de R1 – behouden blijft, zal de nieuwe verbindingsweg geen negatieve visuele impact hebben op deze woningen. Het deels insleuven en overkappen van deze verbindingsweg in het voorkeursontwerp biedt de mogelijkheid om op termijn, na overkapping van de*

aanpalende R1, één aaneengesloten groenzone tussen beide zijden van de R1 te realiseren, maar heeft in het huidige ontwerp voorlopig nog geen visuele meerwaarde". Bijkomend kan hieromtrent verwezen worden naar de eerder geciteerde passages uit het project-MER.

De bezwaarindiener werpt op dat de woningen zonder enige bescherming/afscheiding naast de ring staan. Dit betreft een loutere beschrijving van de bestaande toestand en stemt niet overeen met hetgeen aangevraagd wordt. Er worden verschillende maatregelen genomen om de snelweg van de omgeving af te schermen conform het project-MER (schermen, verdiepte ligging met absorberende wanden, taluds).

Ook zou er een impact op de woningen zijn door wijzigingen in de grondwaterstand tegen gevolg van dit project. Deze potentiële impact is wel degelijk in het project-MER onderzocht en beoordeeld (Project-MER, deelrapport 17 (p. 252-255): *"In gebied 2 – Groot Schijn het gebied ten zuiden van het Lobroekdok wordt aan de zijde van het Groot Schijn alleen een verandering verwacht doordat het pompstation naar het zuiden wordt verplaatst en de Groot Schijn ingebuisd wordt. Hierdoor zal in dat gebied de drainerende werking ongedaan gemaakt worden. Uit berekeningen blijkt dat indien geen mitigerende maatregelen worden genomen op diverse plaatsen grondwateroverlast zal gaan optreden. Hiertoe wordt de bestaande greppel achter het naastgelegen huizenblok geactiveerd en geschikt gemaakt (in functie van diepte, afvoer,...) waardoor de situatie hydrologisch gezien nagenoeg hetzelfde blijft. Deze werken zitten allen reeds vervat in de voorbereidende werken. Vanuit de studies m.b.t. geohydrologie is naar voren gekomen om de bodem van het nieuwe deel van de verlegde Groot Schijn waterremmend te maken, om kwel naar de omgeving (en naastgelegen sloot) te voorkomen en zo ook het rondpompen van water te voorkomen"* (eigen accuentering).

Deze bezorgdheid is dus reeds in het kader van de voorbereidende werken van het Oosterweelproject ondervangen. Het bezwaar mist grondslag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 25.2.c. Bezwaarindiener merkt op dat het project enkel vergunbaar zou zijn als er betekenisvolle milderende maatregelen worden getroffen om milieuhinder en sociale gevolgen van het project voor de buurten rond het Sportpaleis te milderen. De bezwaarindiener verzoekt m.a.w. om bijkomende milderende maatregelen t.a.v. de reeds genomen milderende maatregelen.

In het project-MER werden de milieueffecten onderzocht en beoordeeld en waar nodig werden milderende maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen geformuleerd (cf. *supra*). In de OVA werden nochtans reeds alle milderende maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen van het project-MER meegenomen in huidige OVA.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 26

Inhoud:

- 26.1. De aanwezigheid van een industriezone tussen de Ring, het Sportpaleis, het Albertkanaal en de Theunisbrug, gelegen naast de geplande Oosterweelverbinding, wordt in het aanvraagdossier niet vermeld. Evenwel moet de bereikbaarheid (24u/7d) van de industriezone, zowel tijdens als na de Oosterweelwerken, gegarandeerd zijn.

- 26.2. Inzake de verminderde bereikbaarheid van de industriezone ingevolge de toegestane verhoogde bezoekersaantallen in de vergunning van het Sportpaleis zijn momenteel beroepsprocedures lopende. Inzake deze problematiek en de nu voorliggende aanvraag stellen de bezwaarindieners dat evenementen op het nieuwe voorplein aan het Sportpaleis, zoals in de aanvraag voorzien, niet gecumuleerd mogen worden met evenementen in het Sportpaleis en in de Topsporthal. Een verdere stijging van de bezoekersaantallen, boven de 30.000, zou de druk op de industriezone en op de nabijgelegen Kronenburgwijk onaanvaardbaar verhogen. Bovendien zal de bestaande parking van het Sportpaleis onder het huidige Ring-viaduct ingevolge de Oosterweelwerken verdwijnen.
- 26.3. In de plannen wordt een 'missing link' opgemerkt voor het deel van de Schijnpoortweg vanaf de Van der Delftstraat tot aan de voet van de Theunisbrug. Dit deel valt buiten de grens van het Oosterweelproject en maakt evenmin deel uit van de plannen van de Vlaamse Waterweg NV voor de vervanging van de Theunisbrug. Bezwaarindieners vragen duidelijkheid over welke overheid de heraanleg van dit deel van de Schijnpoortweg voor zijn rekening zal nemen, en binnen welke termijn. Dit is immers een cruciaal deel voor de toegankelijkheid van het industriegebied.
- 26.4. Op de plannen is te zien dat de gebouwen gelegen aan Schijnpoortweg nrs. 127B en 121 gearceerd omrand zijn. Ook andere gebouwen op het industrieterrein hebben dezelfde omranding, echter de fabrieksgebouwen aan de Schijnpoortweg nr. 155 en nrs. 123-129 niet. De betekenis van deze gearceerde omranding van het industrieterrein is in de legende niet terug te vinden.
- 26.5. Er wordt bevestiging gevraagd dat de weg aangeduid in rode stippellijn over de erfdienstbaarheid gevestigd op de betonbaan naast de noordelijke gevel van het Sportpaleis, enkel bestemd zal zijn voor de hulpdiensten die de tunnel moeten kunnen bereiken in geval van nood, en voor voertuigen die occasioneel het onderhoud van het dienstbouwwerken moeten verzorgen. Deze weg mag geenszins leiden tot een verminderde bereikbaarheid van de industrieterreinen en/of een belemmering van de erfdienstbaarheid.

Bespreking:

- 26.1. De industriezone ligt niet binnen de projectgrens van de aanvraag.

De werken zullen verder samengaan met een pakket aan minder-hinder-maatregelen om de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk te houden. De 'minder hinder plannen' kaderen binnen de uitvoeringsfase van het Oosterweelproject, welke niet het voorwerp vormt van deze omgevingsvergunningsaanvraag (zie inleiding, punt 0.1.)

Bijkomend wordt verwezen naar de motivering betreffende de hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening' (zie hoger).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 26.2. De ontsluiting van het Sportpaleis tijdens evenementen is geen onderdeel van deze OVA en valt buiten de scope van huidige openbaar onderzoek. In het Oosterweelproject wordt evenwel een bijkomende aansluiting voorzien op de reeds in aanbouw zijnde passerelle tussen Spoor Oost en het Sportpaleis / Lotto arena. Zodoende wordt de parking van

Spoor Oost rechtstreeks en ongelijkvloers verbonden met het Sportpaleis. Zo wordt er een grote stroom aan voetgangers en parkeer-zoekend verkeer weggehaald van de Schijnpoortweg en nabije omgeving van het Sportpaleis.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 26.3. De heraanleg voor het Sportpaleis/Lotto Arena is opgenomen in de aanvraag. De voet van de Theunisbrug valt buiten de projectgrens en zal moeten opgenomen worden binnen een ander project. De (nieuwe) Theunisbrug zelf wordt niet gewijzigd door voorliggende aanvraag.
Het Oosterweelproject sluit aan op het eerst aanliggend kruispunt met name de Raoul Gregoirplein. De ontsluiting blijft dus behouden en is functioneel.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 26.4. De vergunningverlenende overheid stelt vast dat de plannen en kaartmateriaal bij de OVA voldoende duidelijk zijn. Het bezwaar mist grondslag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 26.5. De rode stippellijn die de route voor de hulpdiensten aanduidt wijzigt niets aan de bestaande erfdienstbaarheden. Een omgevingsvergunning doet geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden (cf. artikel 78, §1 van het Omgevingsvergunningendecreet). Ook huidige OVA zal derhalve geen afbreuk doen aan eventuele bestaande erfdienstbaarheden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 27

Inhoud:

- 27.1. Het is niet duidelijk of de zone tussen de rode stippellijn (algemene werkstrook) en de blauwe lijn (vergunningsgrens) zal worden aangelegd en of daar nog wijzigingen zullen worden aangebracht. Op het plan (fragment plan opgenomen in bezwaarschrift) komen beide lijnen niet overeen ter hoogte van Sportpaleis en Lotto Arena, terwijl dit elders wel het geval is.
- 27.2. Door de inplanting van bomen lijkt een ontsluiting voor logistiek voor het Sportpaleis langs de Slachtshuislaan (langsheen kopse zijde Lobroekdok) uitgesloten. Dit zou betekenen dat alle logistiek van de Schijnpoortweg dient te komen en zo langs de zijgevel van het magazijn. In de zone tussen de gevellijn Sportpaleis/Lotto Arena tot aan het rode fietspad (vanaf Schijnpoortweg tot aan de tunnelmond) is er onvoldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens met oplegger. De mindervalide-helling en/of trapconstructie ligt net voor de sectionaalpoort van de Lotto Arena. Verder belemmeren ook de eerste 3 rijen bomenrijen vanaf de gevellijn Lotto Arena/Sportpaleis de vrachtwagenbewegingen. De precieze afstand van de bomen/rode stippellijn tot de gevel van de Lotto Arena is niet af te lezen op te plannen. Bovendien is het voor vrachtwagens geen evidentie om te draaien in deze sterk hellende zone (lastwissels, kantelgevaar). Hetzelfde geldt ook voor de brandweer. De brandweg is niet ingekleurd op de plannen; gegevens over de toegang voor de brandweer, draaicirkels e.d. ontbreken. De plannen moeten op dit punt worden aangevuld.

- 27.3. Bezwaarindieners stelt dat in het ontwerp geen rekening is gehouden met de mogelijkheid dat in de toekomst de voordeur van Sportpaleis/Lotto Arena aan de achterzijde (Lobroekdok) zou komen te liggen. Over deze piste, die reeds voorwaardelijk werd besproken met de Indendant en momenteel verder wordt onderzocht in opdracht van stad Antwerpen, zijn nog geen beslissingen genomen. Om publiekscirculatie aan deze zijde toe te laten, zou een 10 meter diepe aanbouw moeten worden voorzien. Het huidige ontwerp omvat hiertoe een aantal obstakels. De verschillende studies en projecten moeten op elkaar worden afgestemd.
- 27.4. Bezwaarindieners stelt vast dat de oversteekplaats ter hoogte van de Schijnpoortweg (voorgevel Sportpaleis) komt te vervallen. Deze oversteekplaats wordt intensief gebruikt bij evenementen. De aanvraag dient rekening te houden met de mobiliteit van de zwakke weggebruiker. Afstemming met het onderzoek in opdracht van de stad Antwerpen (najaar 2019) over circulatiemaatregelen die kunnen worden genomen om de veiligheid op het kruispunt aan de voet van de Theunisbrug te verbeteren, is aangewezen.
- 27.5. Door de verhoging van het maaiveld wordt bezorgdheid geuit omtrent de grondwaterstand en de impact op de interne waterhuishouding in het Sportpaleis (middenplein ligt 218cm onder het maaiveld). Bij het inkokeren van het Schijn heeft zich reeds een wijziging van de grondwaterstand voorgedaan met verhoogde waterinsijpeling en verhoogd pompdebiet tot gevolg.

Bespreking:

- 27.1 Uit het nazicht van de plannen blijkt het volgende :
- op het terreinprofiel 13: de aanduiding van de gevel van de Lotto Arena betreft een indicatieve weergave voornamelijk i.f.v. de hoogte (schaalverhouding t.o.v. de aan te leggen constructies); in werkelijkheid kraagt de verdieping breder uit dan de benedenverdieping;
 - op het inplantingsplan en wegen grondplan nieuwe toestand maaiveld 13 zijn binnen de rode stippellijn (werkstrook) ook tijdelijke handelingen toegelaten, zoals bv. het stapelen van materiaal/materieel van de werf. Er is een strook langs de achterzijde van het Sportpaleis en de Lotto Arena (= zijde van de R1) die gevrijwaard wordt tijdens de werken in het kader van de logistieke voorzieningen van beide evenementenhallen. De blauwe lijn (vergunningsgrens) toont de grens van de permanente handelingen die volgens opmetingsplan op de gevellijn ligt.
 - de nieuwe verharding zal tot tegen de gevel worden aangelegd.

De vergunningverlenende overheid stelt vast dat de plannen bij de OVA volledig en voldoende duidelijk zijn. Het bezwaar mist grondslag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 27.2 De vergunningverlenende overheid merkt op dat dit bezwaar terecht is. Het bezwaar wordt ingewilligd. De aanvrager heeft hiervoor reeds een wijzigingsverzoek conform artikel 30 Omgevingsvergunningendecreet bij de vergunningverlenende overheid ingediend op 6 oktober 2020.

De vergunningverlenende overheid stelt vast dat dit wijzigingsverzoek voldoet aan de vereisten van artikel 30 Omgevingsvergunningendecreet. Het verzoek van de vergunningsaanvrager stelt de vergunningverlenende overheid in staat om te oordelen of de wijzigingen geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of

de goede ruimtelijke ordening. Het wijzigingsverzoek komt tegemoet aan een bezwaar uit het openbaar onderzoek (dit bezwaar) en de wijziging brengen geen kennelijke schending van de rechten van derden met zich mee. Deze aanpassing vereist derhalve geen nieuw openbaar onderzoek.

Besluit: Inwilliging van het bezwaar en aanvaarding van de wijziging van de omgevingsvergunningsaanvraag.

- 27.3 Een toekomstige wijziging van de toegang van het Sportpaleis/Lotto Arena ligt buiten de scope van huidige OVA.

Overigens is er wel degelijk een volwaardige ruimte voorzien met verhardingen die aansluit op de nieuwe parkstructuur van de overkapping. Beide gebouwen kunnen zich in de toekomst perfect in deze richting heroriënteren. Alle bestaande en toekomstige functionaliteiten zijn mogelijk.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 27.4. Het wegdeel van de Schijnpoortweg aan het Sportpaleis tussen de vergunninggrens van deze aanvraag en de grens van de werken aan de Theunisbrug ligt buiten de vastgelegde scope van dit project.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 27.5. De vergunningverlenende overheid stelt vast dat het verhogen van het maaiveld geen invloed heeft op de grondwaterstand, het voorzien van polderconstructies wel. Het effect werd besproken in het project-MER. Dit deel van het traject wordt eveneens uitgevoerd als een polderconstructie. Deze constructie heeft tot gevolg dat aan de oost- en westkant van de wand, als gevolg van het volledig afsluiten van de tweede aquifer, het grondwaterpeil zal worden beïnvloed. Het project-MER (cfr. hoofdstuk 17, p. 251-252) stelt: *“Ter hoogte van het Lobroekdok wordt geen invloed verwacht en berekend aan de Lobroekdokzijde. Aan de andere zijde (kant Sportpaleis) wordt de eventueel aanwezige lichte infiltratie vanuit het Lobroekdok afgesneden waardoor de grondwaterstand mogelijk licht daalt. Ter hoogte van het Sportpaleis wordt een deel van het naar de bemaling toestromende water afgesneden. Hier wordt daarom een daling verwacht die ter hoogte van de bemaling groot kan zijn.”*

Hieruit volgt dat de beweerde nadelige invloed op het Sportpaleis zich niet zal voordoen. Het bezwaar blijkt ongegrond.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 28

Inhoud:

- 28.1. Total Polymers Antwerp (TPA) is concessiehouder en gebruiker van een terrein gelegen aan de Scheldelaan te Antwerpen, ten oosten van Oosterweelknoop. Een deel van de concessie zal in onderling overleg beëindigd worden ten behoeve van een werfzone van het Oosterweelproject. Na de werken zal TPA dit deel opnieuw in concessie nemen. Er worden bezorgdheden geuit aangaande de veiligheidsevaluatie in hoofde van toekomstige ontwikkelingen van TPA.

TPA exploiteert ter plaatse een hogedrempel SEVESO-inrichting. Binnen dit terrein, waarvan een stuk wordt ingenomen door de Oosterweelknoop, zal na uitvoering van de werken aan de Oosterweelverbinding nog ruimte tot uitbreiding blijven bestaan, waar dan bepaalde niet-SEVESO activiteiten kunnen worden ondergebracht.

In opdracht van Lantis werd een veiligheidsstudie uitgevoerd omtrent de impact van de Oosterweelknoop op het groepsrisico van de inrichting, inclusief eventuele uitbreidingen, van een aantal wijzigingen aan het ontwerp, meer bepaald rekening houdend met mogelijke filevorming op de Kastelweg. De aanvraag leidt echter ook tot andere wijzigingen in het ruimtegebruik in de omgeving van de inrichting, meer bepaald door de aanleg van fietspaden, natuurgebieden en andere gebieden die al dan niet geschikt zijn voor diverse vormen van recreatie. Het specifieke gebruik van die gebieden zal mee het groepsrisico beïnvloeden, mogelijk in slechte zin.

De inrichting of toekomstige uitbreidingen van de inrichting kunnen hierdoor gehypothekeerd worden, wat onaanvaardbaar is. TPA verzoekt om hiermee op grond van artikel 25, §2 van het Samenwerkingsakkoord voor de beheersing van gevaren van zware ongevallen (SWIII) rekening te houden.

TPA verzet zich tegen elke wijziging van het grondgebruik die zou kunnen maken dat de terreinen in de omgeving van de inrichting als “door het publiek bezochte gebieden” (cf. Handboek Risicoberekeningen, tabel 22-1) zouden kunnen worden beschouwd. TPA vraagt dat garanties kunnen worden gegeven dat zowel de creatie van de groene zone rond het Noordkasteel als het bijkomende verkeer ter gevolge van de nu voorliggende circulatieplannen in de toekomst geen hypotheek zullen vormen voor de huidige operationele activiteiten van TPA en voor de mogelijke toekomstige uitbreidingen op de concessie van TPA. Zoniet vraagt TPA dat het plan van de Oosterweelknoop herzien wordt zodat de potentiële negatieve impact op TPA wordt uitgesloten. TPA betreurt dat in het dossier geen veiligheidsstudie voor de effecten van de parkinvulling is terug te vinden, en maakt hierbij elk voorbehoud.

Daarbij worden aandachtspunten aangegeven met betrekking tot de volgende gebieden:

- Gebied 1: gebied tussen de Scheldelaan en de Schelde, ten westen van de Oosterweelknoop
- Gebied 2: gebied tussen de Oosterweelknoop en de Schelde, ten westen van de Boerinnensluis
- Gebied 3: gebied tussen de Oosterweelknoop en de Sint-Jan-de-Doperkerk

Algemeen wordt gesteld dat de publieke toegankelijkheid in de bovengenoemde gebieden beperkt is (fietspad, onverhard pad in gemaaid gras) en er geen elementen aanwezig zijn die wijzen op enige vorm van recreatief gebruik (zoals zitbanken, speeltuigen, vlonderpaden, wandelpaden, informatiepanelen, ...), behoudens een specifieke zone met sportgras ter hoogte van het dienstgebied in gebied 3. In het licht artikel 25, §2 SWIII wordt er bij de vergunningverlenende overheid op aangedrongen dit ook zo te houden en geen wijzigingen toe te laten die ertoe zouden leiden dat in deze zone alsnog recreatief medegebruik wordt mogelijk gemaakt. Tevens wordt gevraagd om via het opleggen van voorwaarden het vergunningsvrij plaatsen van al dan niet tijdelijke constructies t.b.v. publieke toegankelijkheid (vb. straatmeubilair of tijdelijke constructies zoals tenten) uit te sluiten.

De zone “sportgras” ter hoogte van de Sint-Jan-de-Doperkerk is volgens het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen bestemd als Zeehavengebied. De voorschriften

laten de aanleg van recreatieve infrastructuur in dit gebied niet toe. TPA kan niet akkoord gaan met de gevraagde afwijking op de stedenbouwkundige voorschriften voor het gedeelte aangelegd als sportgras. De ontsluiting van het havengebied per fiets verantwoordt de aanleg van het fietspad, maar niet de aanleg van een recreatiezone. Recreatiezones of wandelplaatsen vallen niet onder de toepassingsmogelijkheden van artikel 3, §1, 10 van het besluit betreffende de handelingen van algemeen belang. Zeker gelet op de nabijheid van hoge drempel SEVESO-inrichtingen, kunnen deze handelingen het groepsrisico van deze inrichtingen of hun mogelijke inrichtingen beïnvloeden, en is hun impact niet als 'ruimtelijk beperkt' te beschouwen. TPA vraagt daarom deze zone niet in te richten met sportgras, maar een invulling te geven die publieke betreding onmogelijk maakt, minstens niet uitnodigt tot publieke betreding. Ook het oprichten van tijdelijke constructies (tenten e.d.) kan via het opleggen van voorwaarden worden uitgesloten.

28.2. Vanuit de inrichting van TPA vertrekken vier ondergrondse leidingen die de Scheldelaan dwarsen. Bezwaarindiener uit volgende bezorgdheden aangaande de pijpleidingen, in beheer van TPA en TOA (Total Olefins Antwerp):

- Er wordt verwezen naar het negatief advies uitgebracht door TOA op 24 juni 2020, in naam van TOA en TPA, met betrekking tot de pijpleidingen. Via exacte gegevens omtrent de diepte van de groutankers in de nabijheid van de leidingen, de technische beschrijving van de werken (bv. de gebruikte uitvoeringstechnieken, ...) voor het plaatsen van grondankers en damwand, de invloed van de groutankers op de kathodische bescherming van de leidingen, ... moet worden aangetoond dat de integriteit van deze pijpleidingen op geen enkele manier wordt aangetast.
- Indien niet uitgesloten kan worden dat er een probleem bestaat, kunnen de pijpleidingen pas ten vroegste in 2023 verlegd worden tijdens een geplande shut down.

Bespreking:

28.1. In de Verantwoordingsnota B26 (p. 406-409) bij de OVA wordt het thema externe mensveiligheid (SEVESO-veiligheid) omstandig toegelicht. Zo blijkt dat het project Oosterweelverbinding op zich geen Seveso-inrichting uitmaakt en hierdoor niet onderworpen is aan de verplichting tot opmaak van een omgevingsveiligheidsrapportageverplichting. De (impact op de) externe veiligheid (van omliggende Seveso-bedrijven) werd evenwel eerder in verschillende stappen onderzocht:

- in een ruimtelijke veiligheidsrapportage i.f.v. de vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging
- a.d.h.v. een externe veiligheidsrapportage over het basisontwerp i.f.v. de opmaak van het project-MER
- a.d.h.v. een veiligheidsstudie, n.a.v. het voorkeursontwerp dat een mogelijks relevante wijziging kon inhouden t.o.v. het basisontwerp door de keuze voor een Oosterweelknoop volgens het 'paperclip-concept' (mogelijke impact op de veiligheidsrisico's)

De resultaten van deze studies worden in de verantwoordingsnota verder toegelicht. In het bijzonder over het groepsrisico van bezwaarindiener wordt het volgende gesteld: *“Ter hoogte van de Oosterweelknoop – in de onmiddellijke nabijheid van Total Polymers Antwerp (TPA) – zijn er enkele wijzigingen in het ontwerp t.o.v. het referentie-ontwerp dat aan de basis lag voor het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging, zowel op het vlak van verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet als qua ruimtebeslag. Daarom heeft Lantis, in nauw overleg met TPA, een bijkomende veiligheidsstudie laten uitvoeren (SGS, januari 2020). Hierin wordt nagegaan wat de impact van het infrastructuurontwerp*

op de risico's van TPA is in de huidige situatie, maar ook naar een eventuele toekomstige uitbreiding van het bedrijf.

De volgende conclusies kunnen getrokken worden uit de verschillende groepsrisicoberekeningen:

- *De groepsrisicocurven voor elk van de beschouwde scenario's in de huidige situatie blijven steeds onder de groepsrisicocriteria, en zijn bijgevolg aanvaardbaar.*
- *Bij een eventuele uitbreiding van TPA (waarbij een exacte kopie van de huidige fabriek bijgeplaatst wordt) blijven de groepsrisicocurven van de vier beschouwde scenario's ook onder de groepsrisicocriteria, en zijn bijgevolg aanvaardbaar."*

De bezwaarindiener werpt op dat het aangevraagde project de toekomstige uitbreiding van haar inrichting zou hypothekeren. De vergunningverlenende overheid moet evenwel bij de beoordeling van de voorliggende OVA geen rekening houden met een hypothetische mogelijkheid tot uitbreiding van de inrichting van een bezwaarindiener, omdat die mogelijke uitbreiding niet het voorwerp van onderhavige aanvraag vormt. In elk geval moet vastgesteld worden dat de aanvrager op vrijwillige basis een veiligheidsstudie heeft opgemaakt om de mogelijke impact op de veiligheidsrisico's van bezwaarindiener te kennen.

Een eventuele toekomstige uitbreiding van de activiteiten van bezwaarindiener zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuwe en afzonderlijke vergunningsaanvraag, die op haar merites te beoordelen zal zijn. Een garantie bieden in het kader van onderhavige aanvraag voor toekomstige activiteiten en uitbreidingen van bezwaarindiener zou een voorafname inhouden op de beoordeling van een eventuele toekomstige vergunningsaanvraag, hetgeen juridisch uitgesloten is.

In zoverre bezwaarindiener zich in dat kader op de vermeende schending van zijn burgerlijke rechten, volstaat het te verwijzen naar artikel 78 Omgevingsvergunningendecreet. Een omgevingsvergunning doet geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden.

Evenmin kan de vergunningverlenende overheid in onderhavige beslissing beperkingen opleggen aan wijzigingen in het grondgebruik die zouden kunnen maken dat de terreinen in de omgeving van de inrichting van bezwaarindiener als "*door het publiek bezochte gebieden*" zouden kunnen worden beschouwd, of *in abstracto* opleggen dat elk recreatief medegebruik van deze zone te vermijden is. De stedenbouwkundige voorschriften in het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging laten in de zones rond de inrichting van bezwaarindiener recreatief medegebruik toe, met name in artikel 0 "*Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur*" en 3 "*Natuurgebied*". Dergelijk recreatief medegebruik uitsluiten door een verbod op grondgebruik als "*door het publiek bezocht gebied*" komt in feite neer op een herbestemming. Daartoe is de vergunningverlenende overheid in het kader van onderhavige beslissing niet bevoegd.

Het Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, doet daaraan evenmin een afbreuk. Dit Samenwerkingsakkoord verplicht een vergunningverlenende overheid immers op geen enkele wijze om een project te weigeren indien dit de toekomstige uitbreiding van een hogedrempel-inrichting zou hinderen.

Wat de huidige activiteiten betreft, maakt bezwaarindiener niet aannemelijk dat het project dat voorligt, een probleem creëert voor de verderzetting van die activiteiten.

De kritiek dat er geen veiligheidsstudie die de effecten van de parkinvulling omvat, is opgenomen in het dossier, kan in geen geval leiden tot een afwijzing van de aanvraag. Het project zelf betreft immers geen hogedrempel-inrichting zodat er geen omgevingsveiligheidsrapport is vereist.

De veiligheidsstudie die in het kader van de effectenbeoordeling is ingediend, is geen verplicht in te dienen onderdeel van het dossier. De beweerde onvolledigheid kan dan ook niet tot een afwijzing van de aanvraag leiden.

Het verzoek om via voorwaarden het vergunningsvrij plaatsen van al dan niet tijdelijke constructies ten behoeve van publieke toegankelijkheid uit te sluiten, kan niet worden ingewilligd. Ook hiermee levert bezwaarindiener in wezen kritiek op de bestemming van het betreffende gebied zoals bepaald in het GRUP Oosterweelverbinding – wijziging, dat recreatief medegebruik voor bepaalde zones rondom de inrichting van bezwaarindiener toelaat. De vergunningverlenende overheid is niet bevoegd om in onderhavige beslissing een bestemmingswijziging te realiseren. Hieraan kan niet worden verholpen door een *de facto* bestemmingswijziging via een verbod op bepaalde infrastructuur “*ten behoeve van publieke toegankelijkheid*”.

Bovendien bepaalt artikel 74 van het Omgevingsvergunningendecreet dat voorwaarden voldoende precies en redelijk in verhouding tot het vergunde project moeten zijn, en moeten kunnen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant. De aanvrager is een naamloze vennootschap van publiek recht die het onderhavige project zal uitvoeren. Hij is dan ook niet goed geplaatst om beslissingen te nemen over het plaatsen van tijdelijke infrastructuur ten behoeve van publieke toegankelijkheid zoals tenten, waarmee bezwaarindiener wellicht doelt op infrastructuur voor tijdelijke evenementen. De uitvoering van het gevraagde verbod zou dan ook niet door aanvrager kunnen worden gerealiseerd. Bovendien beoogt bezwaarindiener met deze voorwaarde zijn eigen belangen te vrijwaren: een beperkter groepsrisico biedt voor bezwaarindiener meer mogelijkheden om zijn activiteiten uit te breiden. Een voorwaarde die, ondanks een bestemming die recreatief medegebruik toelaat, publieke toegankelijkheid beoogt te beperken in functie van een aanpalend bedrijf, is niet redelijk in verhouding tot het project.

De bezwaarindiener geeft enkele concrete bemerkingen voor enkele gebieden weer, waar hij een knelpunt acht. Dit betreffen echter gebieden die vandaag reeds toegankelijk zijn (bv. parkgebied). Rondom de knoop worden er overigens moerassen (natuurwaarden) aangelegd wat de toegankelijk sterk beperkt.

De bezwaarindiener lijkt overigens op zich geen problemen te zien in de gebieden 1 en 2 (weergegeven op p. 6 en 7 van het bezwaarschrift). Daarnaast kan nog opgemerkt worden:

- dat de zone van figuur 3 (bezwaarschrift) gelijkaardig is aan de bestaande toestand: een fietspad/dijk.
- dat het grasveld op figuur 4 (bezwaarschrift) in helling wordt aangelegd om het dienstgebouw dat daar staat visueel in het landschap weg te werken. Dit gebied wordt aldus zeker niet ingericht om uit te nodigen voor recreatief gebruik.
- dat figuur 5 (bezwaarschrift) een invulling is van de ruimte naast een oprit van de OWK en leent zich ook niet tot recreatief gebruik.

Voor de zones door bezwaarindiener aangeduid in “*gebied 3*” waar “*sportgras*” ter hoogte van de Sint-Jan-De-Doper-Kerk wordt voorzien, is op te merken dat deze zone binnen het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen bestemd is als Zeehavengebied. De aanleg van sportgras, indien dit voor recreatief gebruik bestemd is, zou strijdig zijn met de geldende stedenbouwkundige voorschriften. Wel moet meteen opgemerkt worden dat ‘sportgras’ door de bezwaarindiener verkeerd wordt opgevat: ‘sportgras’ is een soort ‘gras’ (kort gras). Dit hoeft niet per se een recreatieve functie te impliceren.

De gebeurlijke aanwending van de zone voor recreatie, in strijd met de stedenbouwkundige voorschriften, is een kwestie van handhaving. Wat de vraag betreft om voor deze zone een voorwaarde op te leggen dat bepaalde tijdelijke constructies ten behoeve van evenementen worden uitgesloten, is opnieuw op te merken dat een dergelijke voorwaarde niet door de aanvrager zal kunnen worden nageleefd, daar de aanvrager na het afwerken van de werken de site niet zal beheren.

Tot slot wordt nog gewezen op het voorwaardelijk gunstig advies van het departement Omgeving – team Externe Veiligheid d.d. 10 september 2020 en de bespreking hiervan hoger onder het luik ‘Adviezen’.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 28.2. Op 2 september 2020 bracht Total Olefins Antwerpen (TOA) een voorwaardelijk gunstig advies uit aangaande de pijpleidingen, in beheer van TPA en TOA. Deze voorwaarden zullen worden opgenomen in de voorwaarden van deze vergunning.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 29

Inhoud:

- 29.1. Elk initiatief dat de mobiliteit in en rond Antwerpen kan verbeteren wordt toegejuicht. Ook in het kader van het project Oosterweelverbinding wordt deze constructieve houding aangehouden.
- 29.2. De exploitatie / het eigendom van de bezwaarindiener wordt onmiddellijk geraakt door de aangevraagde werken, zowel tijdens de aanlegfase als in eindtoestand. De aanvrager wordt verzocht om betreffende zowel de tijdelijke als de definitieve impact verder met de betrokkene(n) in dialoog te gaan. Er is ongerustheid over de mogelijke financiële schade voor de partners en huurders van Straatsburgdok II. De mogelijke economische impact dient zoveel mogelijk beperkt worden.
- 29.3. Na realisatie van de werken zullen er ook opportuniteiten ontstaan. Er wordt gevraagd om steun en overleg voor de reeds genomen initiatieven van Straatsburgdok II om de toekomstige tewerkstelling en economische exploitatie te waarborgen.

Bespreking:

- 29.1. Dit houdt een positief standpunt in ten aanzien van het project, dat geen verdere reactie vraagt.
- 29.2. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Het bezwaar kadert binnen de uitvoeringsfase van het Oosterweelproject, welke niet het voorwerp vormt van deze omgevingsvergunningsaanvraag. In elk geval voorziet het project-MER reeds in maatregelen en project-gerelateerde aanbevelingen om de impact van het project tijdens de werken te beperken en te monitoren.

Overeenkomstig artikel 78, §1 van het Omgevingsvergunningendecreet heeft een omgevingsvergunning een zakelijk karakter en wordt deze verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten die betrekking hebben op het onroerend goed. De beslissingen die worden genomen op grond van het Omgevingsvergunningendecreet doen geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 29.3. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Toekomstige opportuniteiten maken niet het voorwerp uit van de omgevingsvergunningsaanvraag. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie inleiding, punt 0.1.).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 30

Inhoud:

Het huidig ontwerp is niet verkeersveilig. Het voorliggende ontwerp wijkt op verschillende plaatsen sterk af van de richtlijnen uit :

- “Vademecum weginfrastructuur : deel autosnelwegen” van het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Expertise Verkeer en Telematica;
- de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA, het handboek waarin de richtlijnen staan voor het ontwerp van autosnelwegen in Nederland en dat mee aan de basis ligt van het Vlaamse “Vademecum weginfrastructuur : deel autosnelwegen”.

Bij een ontwerp van een weg wordt rekening gehouden met 3 snelheden: V85-snelheid, ontwerpsnelheid en toegelaten snelheid. Bezwaarindieners besluit dat in geen enkel van deze 3 opties lijkt 30 km/h een aangewezen ontwerpsnelheid op de ring.

- Bij de Oosterweelknoop zijn de rechte gedeelten (zowel horizontaal als verticaal) in het alignement (de loop die de weg volgt) te kort. De ruimtelijke beperkingen bij de funderingen (heipalen) van de Noorderlaanbrug zorgen dat hieraan niet voldaan kan worden. Enkel door de sloop en herbouw van de Noorderlaanbrug kan dit opgelost worden.
- Te kleine horizontale bochtstralen blijken ook een probleem aan de Oosterweelknoop. Vanwege de beperkte ruimte (o.a. Samga, Spooremlacement, Noordkasteel, TPATerrein en Royerssluis) is het toepassen van grote boogstralen onmogelijk.
- Er zal een “uniforme rijsnelheid” moeten worden afgedwongen. Er werd een “Human Factoranalyse” uitgevoerd waaruit zou blijken hoe de gebruiker het wegontwerp beleeft en waar eventueel nog aanpassingen kunnen worden doorgevoerd. Deze vind ik niet in de raadpleegbare stukken.
- De toe- en afritten van de Oosterweelknoop zijn deels ontworpen met een kleine boogstraal en korte rechtstanden wegens de beperkte ruimte. Dit zorgt voor een verminderde capaciteit. Volgens de ontwerpers geeft dit geen problemen in het wegbeeld.

De bogen werden ontworpen aan een ontwerpsnelheid van 30 km/h, terwijl het snelheidsregime bij op- en afritten 50 km/h is.

- De stopzichtlengte voldoen bij een ontwerpsnelheid van 30 km/h. Ook blijkt op verschillende plaatsen het gebrek aan ruimte aanleiding te geven tot “het afdwingen van een uniforme rijnsnelheid”. Daarnaast wordt regelmatig verwezen naar de “Human Factoranalyse” die wordt uitgevoerd.

Uit de audit blijkt ook dat nog vele zaken niet werden onderzocht:

- middelen van openbaar vervoer en de bijbehorende infrastructuur;
- overeenstemming van de ontwerpkenmerken met de behoeften van de verschillende weggebruikers in het bijzonder de kwetsbare weggebruikers;
- horizontale en verticale signalisatie met inbegrip van de samenhang;
- verlichting van wegvakken, op –en afritten, complexen, kruisingen en kruispunten;
- vaste obstakels langs de weg, met inbegrip van de wegaanhorigheden;
- opbouw van typedwarsprofielen, inclusief aantal en type rijstroken.

Bespreking:

De bezwaarindiener stelt dat het aangevraagde Oosterweelproject niet verkeersveilig zou zijn. Het ontwerp zou afwijken van het Vademecum Weginfrastructuur en de Nederlandse Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen.

De milieueffecten van het project werden onderzocht in het Project-MER. Het Project-MER werd op 18 december 2019 goedgekeurd. Uit het Project-MER blijkt ontegensprekelijk dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp in grote mate bijdraagt aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen waaronder het verhogen van de verkeersleefbaarheid en –veiligheid.

Tevens wordt voorbij gegaan aan de conclusies van het veiligheidsonderzoek, zoals toegelicht in de Verantwoordingsnota B26 - hoofdstuk 12 ‘Veiligheid’ (p. 404 – 409). Op basis van de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit kan geconcludeerd worden dat alle mogelijke maatregelen in het infrastructuurontwerp genomen zijn om de verkeersveiligheid te garanderen. Verder zal op basis van onder meer een Human Factoranalyse zal voor de ingebruikname een verdere verfijning van wegmarkeringen, bewegwijzering, verkeerssignalisatie en/of andere inrichtingsmaatregelen van de infrastructuur uitgewerkt worden. Evenzeer blijkt uit de uitgevoerde risicoanalyses dat het project maximaal voldoet aan de (tunnel)veiligheidsvereisten. Ingevolge een vooroverleg met de hulpverleningszone Antwerpen werden bovendien ook tal van veiligheidsmaatregelen voor brandveiligheid in de OVA geïntegreerd. Daarnaast werd ook de (impact op de) externe veiligheid (van omliggende Seveso-bedrijven) onderzocht. De resultaten van dit onderzoek liggen vervat in het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (opgesteld n.a.v. de vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding-wijziging) en het Extern Veiligheidsrapport. Tot slot werd in overleg met Total een bijkomende veiligheidsstudie uitgevoerd (SGS, januari 2020). In alle scenario’s, m.i.v. een eventuele uitbreiding van TPA, blijven de groepsrisicocurven onder de groepsrisicocriteria zodat zij bijgevolg aanvaardbaar zijn.

Aangezien de voormelde richtlijnen enkel richtinggevend zijn en geen verordenend karakter hebben, zijn afwijkingen wel degelijk mogelijk. Bovendien werd over het volledige ontwerp een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd die ook aan het Bestuursorgaan Tunnelveiligheid werd voorgelegd (zie ook weerlegging bezwaarschrift 21, punt 14).

De verkeersveiligheidsaudit werd uitgevoerd door een erkend auditor en werd op 14 februari 2020 afgewerkt. Na een gezamenlijk overleg op 16 maart 2020 tussen de auditor en de initiatiefnemer over de resultaten van de audit en het gemotiveerd antwoord van de

ontwerpers, werd op 19 maart 2020 een eindverslag opgemaakt door de auditor dat integraal bij de omgevingsvergunningsaanvraag werd gevoegd.

Op basis van de audit en het gemotiveerde antwoord van de initiatiefnemer kan geconcludeerd worden het aangevraagde Oosterweelproject wel degelijk verkeersveilig is aangezien in het infrastructuurontwerp alle mogelijke maatregelen werden genomen om de verkeersveiligheid te garanderen.

Voor de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur zal op basis van, onder meer, een Human Factoranalyse een verdere verfijning van wegmarkeringen, bewegwijzering, verkeerssignalisatie en/of andere inrichtingsmaatregelen van de infrastructuur worden uitgewerkt. Deze maatregelen maken geen deel uit van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. De Human Factoranalyse vormt overeenkomstig de bepalingen van artikel 24 van het Omgevingsvergunningsbesluit geen verplicht onderdeel van een omgevingsvergunningsaanvraag en moet bijgevolg niet aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

De bemerking van de bezwaarindiener dat uit de audit zou blijken dat heel wat zaken nog niet onderzocht werden, is ongenueanceerd. Heel wat van de opgesomde zaken maken immers deel uit van het project-MER of de omgevingsvergunningsaanvraag. Een aantal ervan hoort ook niet thuis in de omgevingsvergunningsprocedure.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 31

Inhoud:

31.1. De kanaaltunnel bestaat uit 4 kokers met telkens 3 rijstroken. Dit is zeer duur en nutteloos. In de scrumsessie met TRACTEBEL is een Oosterweel Light ontworpen met 2 gestapelde tunnels met 3 rijstroken. Door hen werd ook vermeld dat de calamiteitenstrook geen zin had. Bij een calamiteit op de zuidelijke R1 gaan 4 rijstroken van de E19 en de E313 naar de Oosterweeltunnel met 3 rijstroken met filevorming in de tunnels en grote kans tot accidenten. De afrit naar de Scheldelaan lost dit probleem niet op want iedereen wil naar het zuiden. Bovendien is de noordelijke toegang tot de kanaaltunnel voor de hulpdiensten niet rechtstreeks bereikbaar want aan de Groenendaallaan is er geen oprit richting Kanaaltunnels. Verkeerstechnisch heeft de noordelijke aansluiting maar 1 rijstrook nodig. 1 rijstrook en veiligheidsstrook in beide richtingen volstaat. In de aanvraag is een tunnel voorzien zo groot als de Kennedytunnel. Door de Kanaaltunnels identiek te maken aan de Oosterweeltunnel is het ingrijpen van de hulpdiensten volgens de nieuwe regel op -2de rijstrook veel eenvoudiger. Nu moet men gaan zoeken in 4 kokers. Door deze nieuwe regel is een pechstrook in de tunnel overbodig.

Wel moet men de breedte van de tunnels zo maken dat hulpdiensten kunnen passeren. Het is dan beter de rijstroken te verbreden. Dit is veel veiliger. De uitvoering is veel eenvoudiger omdat men niet de helft van het kanaal moet innemen.

31.2. Voor de Straatsburgbrug en het dragen op de diepwanden zijn er elegantere oplossingen. Lange diepwanden zijn overbodig. Door richting Noord bovenaan te leggen wordt de Oosterweelknoop eenvoudiger en is de doorgang onder het kanaal simpeler. Deze onder doorgang moet men toch aanpassen want een half om half uitvoering in het kanaal is

met diepwanden niet uitvoerbaar. Scherpe hoeken met diepwanden kunnen niet. De methode van de kruisingen van het Albertkanaal moet men herzien.

- 31.3. De bedoeling van de tienseconden regeling in tunnels is het vermijden van file vorming. Men mag nooit het aantal rijstroken verminderen. Dit is een dom mechanisch systeem dat enkel maar aanleiding geeft tot meer rijstroken en meer verkeer. De tienseconden regeling is ook geen verplichting op voorwaarde dat men andere maatregelen neemt. Die bestaan in het beperken van het verkeer in de tunnels door file vorming buiten de tunnels. Iedereen heeft in zijn auto een GSM en is overal detecteerbaar. Oosterweel duurt nog 10 jaar. Techniek staat niet stil. Bouw in elke wagen een i-Mobiel in en koppel die bij verkoop aan de eigenaar. Rekening rijden, trajectcontrole en verkeersbegeleiding: bij een overaanbod van verkeer wordt de doorgang tot de tunnels op lange afstand voor doorgaand verkeer ontraden en gesanctioneerd en lokale bestemming worden afgeleid naar parkings. Op die manier kan men veel rijstroken besparen en gemakkelijker en goedkoper overkappen.
- 31.4. Door Corona wordt global local. De gemaakte verkeersvoorspellingen hebben geen waarde meer. Goederen traffic moet anders. Kanaaltunnels zijn ADR C. Dit moet ook de overkapte R1 worden. Zo kan het net gescheiden verkeer in het noorden van de R1 overkappen. AMS moet over 10 jaar 100 % zijn. Men moet niet alles aanleggen volgens de wensen van het verkeer maar bepalen hoeveel verkeer men wil toelaten. De Oosterweeltunnel zal volstaan met 2 rijstroken en veiligheidsstrook per koker. De kanaaltunnels met 2 gestapelde kokers van 3 rijstroken. Op R1 3 rijstroken voor doorgaand en 1 voor lokaal verkeer en in de aansluiting 1 rijstrook met veiligheidsstrook. Oosterweel is een stedelijke tunnel en het haventracé is voor het havenverkeer. Besparing kan omgezet worden in overkapping. Corona vraagt minder fijnstof en meer park.
- 31.5. Door de toename van het verkeer verhoogt ook de hoeveelheid fijnstof en geluidsoverlast. In het ontwerp wordt niets gedaan voor de sterke toename van het fijnstof aan de uiteinden van de tunnel en rond de gaten. Alle gaten moeten dicht. Door het verkeer en langs ventilatie wordt al de vuiligheid naar de uitgang van de tunnels gedreven. Aan elk einde van de tunnelhelft moet er een ontspanningsbubbel komen. Door de grotere ruimte en een zo klein mogelijke uitgang wordt de langs stroom afgeremd en kan men de vervuilde lucht afzuigen. In een lange leiding die eindigt op een schouw kan men de lucht bevochtigen en de lucht vervuiling omzetten in vuil water. In de onmiddellijke omgeving zijn er 3 zuiveringsstations om het water te zuiveren. Naast het kanaal, de geulen en de dokken kan men hogere ruimten voorzien in de tunnels. En ook daar kan men aan extractie doen en zo de tunnel compartimenteren in geval van brand.

Bespreking:

- 31.1. De kritiek van de bezwaarindiener is gesteund op een foutieve premisse. Uit de plannen en snedes die bij de omgevingsvergunningsaanvraag werden gevoegd, blijkt dat er geen sprake is van drie rijstroken per koker in de kanaaltunnels. Het voorwerp van de aanvraag wordt bovendien uitgebreid beschreven in de Verantwoordingsnota B26, hoofdstuk 7. Meer bepaald staat onder titel 7.3.4.1.1 Kanaalzonetunnels het volgende: *“De Kanaalzonetunnels hebben elk 2x2 rijstroken (3m50) + vluchtstrook (3m10). Er zal slechts 2x1 rijstrook opengesteld worden voor het regulier verkeer; de tweede rijstrook wordt enkel gebruikt als calamiteitenstrook (3m50). De calamiteitenstrook kan opengesteld worden om het verkeer om te leiden bij een incident elders op de Ring. Het betreft hier dus geen reguliere rijstrook. De rijrichtingen per niveau zijn telkens van elkaar gescheiden door middel van een middentunnelkanaal welke is ingericht als vlucht- en dienstgang.”*

Bovendien overstijgt het bezwaar de loutere opportuniteitskritiek niet. Het staat de aanvrager vrij om de configuratie van zijn project te bepalen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 31.2. Het verzoek/voorstel van de bezwaarindiener heeft als geen betrekking op het voorwerp uit de aanvraag. Het is de aanvrager die vrij de configuratie van zijn project bepaalt. De vergunningverlener is er toe gehouden om de vergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 31.3. De tiensecondenregel vormt een onderdeel van de tunnelveiligheidsregeling. Voor de weerlegging van dit bewaarschrift wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 21 punt 14.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 31.4. Zie weerlegging bezwaarschrift 20, punt 5 (effecten COVID-19 pandemie) en bezwaarschrift 6, punt 3 (vermindering aantal rijstroken).
- 31.5. Zie weerlegging bezwaarschrift 15, punt 4 en bezwaarschrift 21, punten 9 en 11.

Bezwaarschrift 32

Inhoud:

Bezwaarindiener stelt dat er onvoldoende garanties zijn voor meer overkapping of een hertekening van de Hollandse Knoop in een volgende fase. De strategische projecten waarvoor werd gekozen in eerste fase zorgen voor een negatieve impact, zeker ter hoogte van de Hollandse Knoop waar het van 17 naar 24-26 rijstroken gaat, met meer geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit tot gevolg. Een extra geluidsscherm van 2 meter hoog gaat hieraan niets veranderen. Er worden harde garanties gevraagd op verbetering in de latere fases.

Bespreking:

Bezwaarindiener formuleert een aantal opmerkingen met het oog op toekomstige evoluties (overkappingen en aanvullende stappen) in het kader van het Toekomstverbond. Deze opmerkingen vallen buiten het voorwerp van voorliggend aanvraagdossier en vallen dus buiten de scope van dit openbaar onderzoek (zie inleiding, punt 0.1).

Het realiseren van de Oosterweelverbinding gaat gepaard met 18 Leefbaarheidsprojecten (zie hoger onder 'Beleidscontext'). Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag omvat een aantal van de overkappingsprojecten die hierbinnen een eerste fase vormen. De resultaten van het Project-MER wijzen uit dat deze eerste fase aan leefbaarheidsprojecten reeds een belangrijke verbetering van de leefbaarheid zal bewerkstelligen. De milieueffecten van het project werden onderzocht in het Project-MER.

Uit het Project-MER blijkt ontegensprekelijk dat het geoptimaliseerd voorkeursontwerp in grote mate bijdraagt aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen waaronder het verhogen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid op het onderliggend wegennet. Voor de discipline lucht zijn de effecten van het voorkeursontwerp globaal beperkt tot sterk positief, met name in het

bijzonder in een ruime zone rond de zuidelijke R1 en rond de voorziene overkappingen. Inzake geluid worden er voorzieningen getroffen zoals afscherming waardoor de positieve effecten voor geluid nog worden versterkt in het geoptimaliseerd voorkeursontwerp.

Verder dient hieromtrent verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 15, punt 3 en bezwaarschrift 21, punt 9.

Daarnaast stelt de bezwaarindiener dat een extra geluidsscherm van 2 m hoog niet zou volstaan. De vrees voor meer geluidsoverlast blijkt ongegrond volgens het goedgekeurde Project-MER Oosterweerverbinding. Immers wordt in het project_MER aangetoond dat de geluidshinder na uitvoering van het project kleiner zal zijn dan in de huidige situatie, ook ter hoogte van het op- en afrittencomplex Borgerhout/Deurne.

Het project-MER (hoofdstuk 9.3.1) overweegt als volgt: *“Door de insleuving/intunneling van de R1 tussen Groenendaallaan en Schijnpoort zakt het verkeersgeluid in de omgeving beduidend. Het belangrijkste effect is afkomstig van het afbreken van het viaduct en het insleuven van de R1, waardoor het verkeersgeluid grotendeels blijft “hangen” in de sleuf. Het bijkomend overkappen, b.v. t.h.v. het “stedelijk plateau”, levert maar een beperkte extra geluidswinst op (de “groene” contour is niet merkbaar groter in deze zone). Merk ook op dat het negatief effect van de verbindingsweg tussen knoop Schijnpoort en Bisschoppenhoflaan t.h.v. bewoning volledig gecompenseerd wordt door het positief effect van de insleuving van de R1, zodat het cumulatief effect positief is.”*

Met betrekking tot het voorkeursontwerp wordt in deelrapport 17 (p. 173) gesteld dat het globaal beeld van scenario OW 5-0-0 beduidend beter is dan dat van basisscenario OW 1-0-0.

Voor geluid is hier dus zelfs geen scherm noodzakelijk. Bovendien zijn de schermen merkkelijk hoger dan 2 meter (dit blijkt uit de plannen: BA_wegen_T.N.13.T35, BA_wegen_T.N.14.T34; BA_wegen_T.N.14.T32).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 33

Inhoud:

33.1. I.v.m. de nieuwe afrit van Ring-Zuid naar de Hollandse Knoop:

- grondig onderzoeken of deze nieuwe afrit, gezien het voortschrijdend inzicht (nieuwe verkeerscijfers, de invloed van snelheidsverlaging, enz.), pas ten Noorden van de Knoop Antwerpen Oost (of zoveel mogelijk naar het Noorden toe) kan starten en de infrastructuur minder complex wordt;
- ruimte voorbehouden naast deze nieuwe afrit, zodat alternatieven voor het ontwerp van de Knoop Antwerpen Oost en de ondergrondse E313 niet worden gehypothekeerd;
- zowel de Knoop Antwerpen Oost als de E313 kunnen later ondergronds worden uitgevoerd en overkapt: minder luchtvervuiling, minder lawaaihinder en grote ruimtewinst: bij een overkapte Knoop Antwerpen Oost, zoveel mogelijk op niveau van het maaiveld, wordt de historisch belangrijke verbinding tussen de stad, Borgerhout Intra Muros en het Rivierenhof in ere hersteld;
- er moet dus vermeden worden dat de oplossingen hiervoor nu reeds gehypothekeerd worden, bijvoorbeeld door het aanleggen van de afrit van Ring Zuid naar de Hollandse Knoop. De nodige ruimte voor het kunnen realiseren van de

oplossingen voor de ondergrondse Knoop Antwerpen Oost en E313 moet nu worden vrijgehouden.

33.2. I.v.m. de in een sleuf ingebedde Ring (langs de kant van de Ring) stelt de bezwaarindiener voor:

- de bermen te vervangen door verticale wanden die geluidsabsorberend zijn. Zo komt de geluidsabsorberende wand dicht bij de geluidsbron en wordt ze effectiever. Zo is er aan de kant van bewoners ook ruimtewinst ten voordele van groenvoorziening. De verticale wanden kunnen dan reeds ontworpen worden als steun voor de latere overkapping. De latere overkapping zal dan eenvoudiger zijn wegens de kleinere overspanning;
- de glazen of Plexi panelen te vervangen door geluidsabsorberende panelen. Deze kunnen evt. aan de kant van de groene zones extra bekleed worden met klimplanten.

Bespreking:

33.1. Bezwaarindiener formuleert enkele verzoeken/optimalisaties ten aanzien van het aangevraagde Oosterweelproject. Deze verzoeken vormen evenwel niet het voorwerp van huidig OVA en vallen derhalve buiten huidig openbaar onderzoek. De vergunningverlener is er toe gehouden om de vergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag. (zie ook inleiding, punt 0.1)

Aanvullend kan nog opgemerkt worden dat er geen redenen zijn om aan te nemen dat een toekomstige aansluiting op een gewijzigde E313 niet mogelijk zou zijn. Minstens verhindert het Oosterweelproject deze aansluiting niet.

Een eventuele toekomstige aanpassing van het project van de aanvrager zal evenwel het voorwerp moeten uitmaken van een nieuwe vergunningsaanvraag, die op haar eigen merites te beoordelen zal zijn. De mogelijkheid tot toekomstige wijzigingen vormt niet het voorwerp van onderhavige aanvraag en kan aldus niet door de vergunningverlenende overheid in het kader van huidige procedure worden beoordeeld (zie ook weerlegging bezwaarschrift 1, punt c).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

33.2. De keuze en opbouw van de bermen en schermen wordt zeer omstandig door de aanvrager in de Verantwoordingsnota B26 (zie bv. p. 51-54) toegelicht.

Er is door de aanvrager gekozen om de vereiste hoogte van de schermen langs de R1 op te vangen met gedeeltelijk een walstructuur / taluds en gedeeltelijk met schermen, boven op de taluds. Door de taluds maximaal landschappelijk te integreren in het landschap (te voorzien met verschillende soorten groen) en de schermen in hoogte te beperken, is de impact van de schermen op het landschap en de woningen zeer beperkt. Dit geeft meer kwaliteit dan bv. schermen van 11.5m hoogte in een parkstructuur. De taluds kunnen ook gebruikt worden om een attractief landschap te creëren met hoogtes en laagtes en verschillende groenstructuren in plaats van een vlak park. Deze taluds zijn dus een meerwaarde voor het landschap.

Aanvullend kan hierbij worden opgemerkt dat de afscherming van de sleuf van de R1 t.o.v. de bewoning is ingegeven vanuit de discipline lucht (cf. deelrapport 17, project-MER 17.15.3 Doorvertaling milderende en flankerende maatregelen uit plan-MER Oosterweelverbinding (2014)) in project-MER en geoptimaliseerd voorkeursontwerp. Ook heeft die afscherming een positief effect op vlak van geluid. Op vlak van geluidhinder is

de impact van het project langsheen de R1 door het vervangen van het viaduct van Merksem door een ingesleufde snelweg met absorberende wanden en een snelheidsverlaging positief.

De glazen geluidschermen worden voorzien van een streepjescoating om aanvliegen door vogels te vermijden (cf. Toelichtingsnota Natuuraspecten, p. 78 en deelrapport 17 van het project-MER, hoofdstuk 17.10.7.2, p. 418). De potentiële aantrekking van de plexi-schermen door vandalisme (graffiti), is overigens een aspect van handhaving en niet van vergunningverlening.

Bezwaarindiener formuleert enkele verzoeken/optimalisaties ten aanzien van het aangevraagde Oosterweelproject. Deze verzoeken vormen evenwel niet het voorwerp van huidig OVA en derhalve huidig openbaar onderzoek. (zie ook inleiding, punt 0.1)

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 34

Inhoud:

34.1. Het bezwaarschrift betreft de aard en de kwaliteit van het voetwegennetwerk, zowel voor het hele netwerk als voor een aantal specifieke plekken.

Vragen / verzoeken / aanbevelingen met betrekking tot het hele voetwegennetwerk:

- a. Ontwerp en realiseer het voetwegennetwerk vanuit de doelstelling dat het zowel voor recreatieve als voor functionele verplaatsingen moet kunnen dienen. Het functionele netwerk voor voetgangers moet 24u/dag en 365 dagen/jaar bruikbaar zijn, ook bij ijzel, sneeuw of mist. Dit stelt eisen naar verlichting, zichtbaarheid, leesbaarheid, sociale veiligheid, enz. De aanleg dient ook sneeuwruimen toe te laten, net zoals op wegen voor functioneel auto- of fietsverkeer.
- b. Snelle, volumineuze en zware fietsen, sommige elektrisch aangedreven, op het fietsnetwerk kunnen voetgangers en andere fietsers in gevaar brengen. Het voetwegennetwerk dient daarom voldoende gescheiden van het fietswegennetwerk te worden aangelegd, door
 - de wegen zo te ontwerpen dat voetgangers niet geneigd zijn om fietswegen te gebruiken en fietsers niet geneigd zijn om voetwegen te gebruiken;
 - bij elke fietsweg een afzonderlijke parallelle voetweg te voorzien, die beide voldoende breed zijn en niet in elkaar overlopen;
 - de afzonderlijke voetwegen onaantrekkelijk te maken voor fietsers (vb. d.m.v. rechte hoeken of bajonetaansluitingen);
 - een materiële scheiding tussen de zgn. "parallelle" fietsweg en voetweg (enkele meters tussenafstand met plantengroei, ondiepe greppel, haagbeplanting, boordsteen, ...);
- c. voetwegen voor recreatief gebruik moeten voldoende breed en "royaal" voorzien worden;
 - minimum 4 meter voor de belangrijkste voetwegen; o.a. alle voetwegen die fietswegen begeleiden;
 - tot 3 meter voor secundaire, smallere voetwegen;
 - nog smallere paden zullen door het gebruik worden gecreëerd.
- d. Beheers conflicten die kunnen ontstaan op kruisingen tussen fietswegen onderling en tussen fietswegen en voetwegen.

- e. Geef voorrang aan de zwakke en trage weggebruikers (voetgangers) ten overstaan van de sterkere en snellere weggebruikers (fietsers). Dit dient vertaald in de aanleg van de kruispunten en in het materiaalgebruik.
- f. Voetwegen moeten gebruiksvriendelijk zijn voor rollators en rolstoelen, met een regelmatig en vast oppervlak, zonder plassen.

34.2 Vragen / verzoeken / aanbevelingen met betrekking tot het voetwegennetwerk op een aantal specifieke plekken:

- a. Bezwaarindiener stelt voor om een trap te plaatsen aan de zuidwestzijde van de nieuwe brug over het Albertkanaal, zodat de oude, afgebroken voetverbinding wordt hersteld. Beter nog zou zijn om naast de fietsersbrug een afzonderlijke voetgangersbrug te plaatsen, zodat voetgangers en fietsers elkaar niet hinderen.
- b. Bezwaarindiener vraagt om een zorgvuldigere overgang te realiseren tussen de Merksemstraat en het parkgebied (nu enkel een paadje en een bomenrij).
- c. De nabijheid van het Lobroekdok samen met de heraangelegde Schijnpoortweg biedt kansen voor een verdere opwaardering van dit gebied, die ten volle moeten worden benut. Er wordt gevraagd dat het dok vanuit de Schijnpoortweg optimaal zichtbaar blijft en op de plaats in de hoek tussen Slachthuislaan, Schijnpoortweg en Sportpaleis, waar nu een sporthal staat, een openbaar plein te voorzien (en géén bebouwing).
- d. Tot slot wordt voorgesteld voldoende trappen te voorzien vanaf de verschillende voetpaden naar de passerelle, zodat voetgangers niet de straat moeten oversteken om de passerelle te bereiken.

Bespreking:

- 34.1. De bezwaarindiener formuleert eerder algemene verzoeken en aanbevelingen, doch toont niet aan op welke punten of op welke locaties het voetgangersnetwerk of fietsersnetwerk (en de interactie tussen beiden) niet zou voldoen of volstaan.

In het Oosterweelproject worden wel degelijk voetgangersverbindingen gecreëerd. Deze werden zo geconcipteerd om de aanliggende woonwijken met elkaar te verbinden. De concrete voet- en fietspaden die mee opgenomen werden in huidig ontwerp staan omstandig toegelicht in het aanvraagdossier (cf. verantwoordingsnota B26 (voorwerp aanvraag per deelgebied) en de plannen).

De voorziene voet- en fietspaden voldoen aan de voor hen geldende verordeningen, vademecums en ontwerp-eisen. Ze voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen betreffende toegankelijkheid (cf. Verantwoordingsnota B26, 334-338) en inzake wegen voor voetgangersverkeer (cf. Verantwoordingsnota B26, 330-334), wat blijkt uit de beoordeling hoger onder 'Verenigbaarheid van de stedenbouwkundige handelingen met de voorschriften die volgen uit verordeningen'.

De voetpaden ter hoogte van de aansluitingen zijn allen ter beoordeling voorgelegd aan de toenmalige GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie) of huidige projectstuurgroep (PSG). In de GBC en projectstuurgroep werd over al deze voetpaden ter hoogte van de aansluitingen consensus bereikt. Ook de voetpaden op de overkapping zijn conform het draaiboek van stad Antwerpen. Parallel aan het ringfietspad is een gescheiden voetpad van 2 meter voorzien. Het bezwaar wordt niet gegrond geacht.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 34.2. De bezwaarindiener formuleert zelf een aantal verzoeken/aanbevelingen/verwachtingen. Vastgesteld moet worden dat deze oplossingen buiten het projectgebied liggen en niet het voorwerp van huidige omgevingsaanvraag uitmaken (bv. het verzoek om een trap en afzonderlijke voetgangersbrug aan de nieuwe IJzerlaanbrug).

De verzoeken van de bezwaarindiener kaderen binnen opportuiniteitskritiek op het voorliggende projecten (of toekomstige opportuiniteiten) en kunnen derhalve niet bijgetreden worden. De vergunningverlener is er toe gehouden om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag. (zie ook inleiding punt 0.1)

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 35

Inhoud:

- 35.1. In de omgeving van Merksem wordt vrachtverkeer (vanuit industriezone Kanaalzone Noord) en doorgaand verkeer (afkomstig van Schilde, Ranst en Schoten) door een woonkern gestuurd op de Groenendaallaan tussen Bredabaan en Lambrechtshoekenlaan. Doordat er geen aansluiting voorzien is op de Kanaaltunnels vanop de noordelijke oever van het Albertkanaal, moet het verkeer hier naar de opritten Schijnpoort of Groenendaal via de Groenendaallaan. Dit levert naast hinder (vrachtwagens in een woonkern) ook gevaarlijke situaties op voor fietsers en voetgangers. De Groenendaallaan (richting tunnelkokers) is bovendien zo ontworpen dat deze de bottleneck vormt van het hele oprittencomplex. Omdat omwille van tunnelveiligheid opstapeling van verkeer in de tunnelkokers en op de op- en afritten van de tunnelkokers niet toegelaten is, is meer stilstaand verkeer op de Groenendaallaan te verwachten. Bezwaarindiener vraagt dat alternatieven worden uitgewerkt die deze verkeersbewegingen, minstens voor zwaar verkeer, beperken / onmogelijk maken. Plannen om in de toekomst vrachtverkeer weg te halen uit de kern van Merksem (vb. door het weghalen van de Ingenieur Menneslaan om een parkruimte te creëren) zijn nog voorbarig.
- 35.2. Bezwaarindiener stelt voor om de aanpassing van de functie van zowel de Ingenieur Menneslaan als Bredabaan ten zuiden van de Groenendaallaan via vergunningsvoorwaarden op te leggen, meer bepaald als volgt
- voor de I. Menneslaan: de ontwikkeling van de groenzone/ecowijk/park opnemen als verplichte milderende maatregel;
 - voor de Bredabaan: verplichte handhaving van het verbod op vrachtverkeer tussen Vaartkaai en Groenendaallaan tijdens en na de werken.

Bespreking:

- 35.1. Deze kritiek betreft de uitvoeringsfase (omleidingswegen, fasering, minder hinder maatregelen, ...) van het Oosterweelproject, hetgeen niet het voorwerp vormt van huidige omgevingsvergunningsaanvraag.

Verder dient opgemerkt dat een aansluiting op de Kanaaltunnels vanop de noordelijke oever van het Albertkanaal in het project-MER wel degelijk is onderzocht en beoordeeld (cf. variant gdl). Uit het project-MER volgt duidelijk de aanbeveling om in het voorkeursalternatief de *“aansluiting Groenendaallaan op NKT niet te voorzien”* (p. 64 van

deelrapport 16 van het project-MER). Het ingediende ontwerp geeft dus juist uitvoering aan de bevindingen uit het project-MER door de aansluiting op de Kanaaltunnels vanop de noordelijke oever van het Albertkanaal niet te voorzien.

De stad Antwerpen duidt verder in haar advies dat zij in het samenwerkingsproject 'Kanaalkant' samen met de provincie Antwerpen, de Vlaamse Waterweg en de gemeenten rond de kanaalzone werkt aan een visie en actieplan om de ontsluiting van de industriezones rond het kanaal te verbeteren.

Bijkomend kan meegegeven worden dat de impact van de Oosterweelverbinding op de hoeveelheid vrachtverkeer door de Bredabaan beperkt is en eerder positief, omdat de voorkeursroute via de Kotterstraat eenvoudiger zal lopen en de algemene druk op het onderliggende wegennet zal afnemen door het terug vlotter maken van de snelwegen. Hierdoor zal minder doorgaand verkeer voor de Vaartkaai kiezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 35.2. Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie 0.1.).

De vergunningverlener is er toe gehouden om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen op basis van concrete gegevens eigen aan de aanvraag. De door de bezwaarindiener voorgestelde oplossingen liggen buiten het projectgebied en vormen niet het voorwerp van huidige omgevingsaanvraag (of kunnen zelfs niet het voorwerp vormen: bv. de handhaving van een verbod van vrachtverkeer).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 36

Inhoud:

- 36.1. De aanvraag gaat uit van het behalen van een modal split die voor 50% uit duurzame verplaatsingen (openbaar vervoer, fiets, te voet) bestaat, maar toont nergens aan hoe deze aanname gaat waargemaakt worden voor het fietsverkeer.
- 36.2. De aanvraag is gericht op het realiseren van de ondergrondse tunnels en (verdiepte) wegen voor gemotoriseerd verkeer. De bovengrondse invulling met o.a. infrastructuur voor fietsers, voetgangers, groenzones, ... lijkt onaf en onzorgvuldig ingetekend. Dat deze bovengrondse inrichting nog zal worden verbeterd in toekomstige projecten biedt momenteel geen enkele garantie.
- 36.3. De aanvraag is – in tegenstelling tot de uitgebreide modelleringen, berekeningen m.b.t. het gemotoriseerd verkeer – voor wat betreft de voetgangers- en fietsinfrastructuur geheel niet onderbouwd, gemodelleerd of fatsoenlijk ontworpen. De aanvraag gaat evenwel uit van een ambitieuze modal split van 50% gemotoriseerd verkeer en 50% duurzaam verkeer in 2030. De aannames rond die ambitieuze modal split zijn op drijfzand gebouwd indien de aanvraag geen minstens even goede onderbouwing en motivatie omvat met betrekking tot de verkeersmodi die voor de 50% duurzame verplaatsingen moeten zorgen, zoals dat ook gebeurd is voor de 50% gemotoriseerd verkeer.

- 36.4. De bezwaarindiener doet hieromtrent volgende voorstellen voor het fietsverkeer:
- Het fietsverkeer bestuderen op macro, meso en microniveau.
 - De fietsinfrastructuur uitwerken op maat van verschillende soorten fietsen en fietsers.
 - Metingen uitvoeren van huidige fietsbewegingen en types fietsen/fietsers voor het gehele projectgebied.
 - Een model opmaken met mogelijke scenario's voor het fietsverkeer op macro, meso en microniveau, rekening houdende met alle types fietsen en fietsers, en dat afgestemd is op het halen van de AMS100 in 2030.
 - In de modellen rekening houden met reistijden, doorstroming en veiligheid voor het fietsverkeer.
 - De breedtes, bochten, opstelruimtes, enkel- en dubbelrichtingfietsen, enz. afstemmen op effectieve modelleringen qua intensiteiten, reistijden, ... zodat een toekomstgerichte infrastructuur wordt gerealiseerd die bijdraagt aan de realisatie van de AMS100.
 - De aanleg van de infrastructuur voor gemotoriseerd kan de latere aanleg van een voldoende brede en veilige fietsinfrastructuur belemmeren. Eens de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer is aangelegd, zal de fietsinfrastructuur niet meer eenvoudig kunnen worden verbreed of aangepast.

De bezwaarindiener somt ter illustratie een aantal concrete opmerkingen en anomalieën betreffende het fietsverkeer:

- Een afstemming op het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk is een minimale vereiste, maar lijkt niet gebeurd te zijn (vb. verbinding met fietsostrade F14 t.h.v. Luchtbal).
 - Doorheen het hele projectgebied zijn er overbodige ruime bochten en slingerende fietspaden te vinden, wat de functionaliteit niet ten goede komt (vb. op de noordelijke kop van het Lobroekdok, op de overkapping t.h.v. de Groenendaallaan en op de fietsroute langsheen Lambrechtshoeken)
 - De fietsinfrastructuur vanaf het kruispunt Schijnpoortweg-Slachthuislaan-Noordersingel tot aan het kruispunt Bisschoppenhoflaan-Ten Eekhovalei en tot aan de Burgemeester Gabriel Theunisbrug lijkt volkomen willekeurig uitgetekend te zijn, enkel gebaseerd op de ruimte die overblijft na het inpassen van de weginfrastructuur. Deze hele omgeving moet opnieuw ontworpen worden met hoogwaardige en juist berekende fietsinfrastructuur. Een ongelijkgrondse verbinding voor fietsers in de oost-west richting, dus van de Bisschoppenhoflaan naar de Schijnpoortweg en verder richting Pothoekstraat lijkt essentieel.
 - Op de overkapping ter hoogte van de Buurtspoorweglei stopt het fiets- en voetpad aan de kant Deurne plots. Een verbinding met de Buurtspoorweglei of zelfs maar de Noordersingel, is niet uitgewerkt. Deze verbinding tussen Deurne Noord en Borgerhout hoort effectief uitgewerkt te worden.
- 36.5. Het project werd evenmin voor wat betreft de voorzieningen voor voetgangersverkeer fatsoenlijk werd uitgewerkt, gemodelleerd of ontwerpen. Voetgangers lijken vooral de restruimte gekregen te hebben. Het ontbreken van een uitgewerkte modellering en berekening van gewenste voetgangersbewegingen bevestigt dat de aanvraag enkel gericht is op gemotoriseerd verkeer en niet op het bereiken van een AMS100.
- 36.6. De overkapping ter hoogte van de Groenendaallaan wordt niet verbonden met Luchtbal. Voor fietsers en voetgangers zou er een verbinding moeten gemaakt worden ten noorden van Luchtbalstation, bv. richting de schouwburg van Luchtbal, en ook ergens zuidelijker, bv. ter hoogte van de Tjalkstraat. Ook de aansluiting tussen de fietsostrade F14 en de

noordelijke zijde van de Vaartkaai is noodzakelijk om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk effectief aan te sluiten op de nieuwe infrastructuur.

- 36.7. Ter hoogte van de ring tussen Luchtbal en Merksem, ten noorden van de Groenendaallaan, worden enkel langs de kant van Merksem geluidsschermen geplaatst. Aangezien de spoorwegberm aan westelijke zijde van de ring niet over de hele afstand aanwezig is, is ook aan deze zijde een berm of geluidsscherm noodzakelijk daar waar de berm onderbroken is.
- 36.8. De impact qua geluid en luchtkwaliteit van de schouwen die worden geplaatst bij de uitgang van elke tunnel of overkapping is onvoldoende onderzocht en in beeld gebracht. Indien de impact negatief is, zijn milderende maatregelen nodig.

Bespreking:

- 36.1. Zie inleiding, punt 0.4 en weerlegging bezwaarschrift 13, punt 2.
- 36.2. Voorliggende vergunningsaanvraag heeft betrekking op het wegontwerp (de onderbouw). De ontwerpen van de Ringparken (bovenbouw) worden op het moment van de vergunningsaanvraag nog verder uitgewerkt en verfijnd. Hieromtrent wordt verder verwezen naar de weerlegging van het bezwaarschrift 12, punt 4.

Volgens vaststaande rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, is een aanvrager vrij om een bepaald project op te splitsen in meerdere deelprojecten, zeker wanneer de omvang of de techniciteit van het project dit verantwoorden, en behoudens wanneer de opdeling een volwaardige inspraak, advisering en beoordeling bewust zou verhinderen (cf. bezwaarschrift 8). Gezien de omvang, complexiteit en techniciteit van het project enerzijds, en het gegeven dat alle details van de concrete inrichting nog niet zijn gekend anderzijds, is het opdelen van het project in verschillende deelprojecten of omgevingsvergunningsaanvragen in alle redelijkheid te verantwoorden.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 36.3. Zie inleiding, punt 0.4 en weerlegging bezwaarschrift 13, punt 2.
- 36.4. Het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk (BFF) wordt niet bepaald door de aanvrager, maar is een beleidsbevoegdheid van de provincie en de stad Antwerpen. Aanvullend dient opgemerkt dat de voorziene fietspaden wel degelijk voldoen aan dit netwerk (BFF) en er in het ontwerp wel degelijk afstemming is op het BFF (aansluitingen op fiets-o-strades, wegwerken missing links, aansluitingen op fietsinfrastructuur op het onderliggend wegnnet). Bovendien zijn alle fietspaden ontworpen conform de richtlijnen door de Vlaamse Overheid en opgesteld in samenspraak met de verschillende stakeholders.

De bijkomende verzoeken/voorstellen van de bezwaarindiener behoren niet tot voorwerp van huidige OVA en kaderen binnen ruimere beleidskritiek.

Voor de weerlegging van dit bezwaar wordt verder verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 15, punt 6 en bezwaarschrift 34, punt 1.

Besluit: Verwerping van het bezwaar

- 36.5. Bezwaarindieners ontwikkelt een gelijkaardige kritiek t.a.v. het voetgangersnetwerk. In het bijzonder zouden de voetgangers slechts restruimte hebben gekregen. Het Oosterweelproject voorziet wel degelijk in de nodige aansluitingen voor voetgangers (cf. Verantwoordingsnota B26 en de plannen). Deze verbindingen voldoen aan de ontwerpnormen.

In één zone (op de noordelijke kant van de Schijnpoortweg wordt t.o.v. de Slachthuislaan) is het voetpad inderdaad smaller dan hetgeen de algemene ontwerpnormen voorzien. Dit is echter reeds zo in de bestaande toestand. Hier is immers geen ruimte beschikbaar zonder bijkomende onteigening (de onteigening van een sporthal). Dit werd in het licht van de beperkte voordelen afgewezen. Het voetpad is besproken en goedgekeurd in de GBC/projectstuurgroep.

Voor de weerlegging van dit bezwaar wordt verder verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 34, punt 1.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 36.6. Betreffende het niet verbinden van Luchtbal met de overkapping van de Groenendaallaan: bezwaarindieners werpt op dat er een fietsverbinding zou ontbreken verzoekt om enkele bijkomende fiets- en voetgangersverbindingen. De verzoeken van de bezwaarindieners behoren niet tot voorwerp van huidige OVA (zie ook inleiding punt 0.1).

Voor de weerlegging van dit bezwaar kan voor het overige naar het bezwaarschrift 34 (voetgangersnetwerk) worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 36.7. De berm waarnaar verwezen wordt, werden vanuit het project-MER discipline Lucht opgelegd als milderende maatregel (al bieden ze ook voor geluid een voordeel). In het project-MER is aangetoond dat het ontwerp daarmee voldoet. In de lucht- en geluidsmodellering in het project-MER werd daarbij ook rekening gehouden met de windrichtingen. Inzake de hinder (geluid, lucht, ...) en gezondheidsrisico's kan overigens worden verwezen naar de beoordeling van 'Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen', hoger onder het luik 'Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening', waaruit blijkt dat de hinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. De milderende maatregelen met een ruimtelijke weerslag uit het project-MER werden integraal verwerkt in het onderhavige projectvoorstel.

Voor de weerlegging van dit bezwaar kan voor het overige naar het bezwaarschrift 15 punt 4 (luchtkwaliteit) worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

- 36.8. De effecten op het vlak van luchtkwaliteit van afzuiging aan tunnelmonden zijn onderzocht en beoordeeld in het (goedgekeurde) project-MER, meer bepaald in deelrapport 17, hoofdstuk 17.14.8.2 (p. 564).

Het voorliggend project werd beoordeeld door de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie op de milieuaspecten binnen de bevoegdheid van de afdeling EKG, in het bijzonder luchtkwaliteit, en door de Vlaamse Milieumaatschappij in verband met de verenigbaarheid van de aangevraagde emissie met de kwaliteit van de omgevingslucht.

De adviezen van de afdeling Energie, Klimaat en Groene Economie, en de VMM, voor het deelaspect lucht, zijn voorwaardelijk gunstig.

In dit kader wordt ook verwezen naar de bijkomende voorwaarden die opgelegd worden in deze vergunning m.b.t. de ventilatieschouwen ter hoogte van alle tunnelmonden en -openingen voor de uitgaande verkeersstromen en het bijhorende monitoringsprogramma.

Verder wordt verwezen naar de weerlegging van bezwaarschrift 15, punt 4 en bezwaarschrift 21 punt 11 worden verwezen.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 37

Inhoud:

Bezwaarindiener is eigenaar van een gebouw binnen een straal van 100 meter rond het project. Bij de voorbereidende werken ter hoogte van Schijnpoot in 2017 is een daling van het grondwaterpeil opgetreden, alsook schade (verzakking) aan een aantal gebouwen in de Ten Eekhovlei die echter volgens de aansprakelijkheidsverzekering van de bouwheer niet kon vergoed worden. Omdat als gevolg van het voorliggende project eveneens wordt gevreesd voor schade, wordt gevraagd om in de omgevingsvergunning als voorwaarde op te nemen dat er voor panden gelegen binnen een straal van 100 meter van het project een voorafgaandelijke tegensprekelijke staat wordt opgemaakt op kosten van de aanvrager van de vergunning.

Bespreking:

Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie 0.1.).

Overeenkomstig artikel 78, §1 van het Omgevingsvergunningendecreet heeft een omgevingsvergunning een zakelijk karakter en wordt deze verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten die betrekking hebben op het onroerend goed. De beslissingen die worden genomen op grond van het Omgevingsvergunningendecreet doen geen afbreuk aan de burgerlijke rechten van derden. De te verlenen omgevingsvergunning zal dus geen afbreuk doen aan de mogelijkheid om de eventuele schade die zou worden veroorzaakt te vorderen van de veroorzaker (of zijn verzekeraar).

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 38

Inhoud:

De bezwaarindiener stelt dat de inwoners langs de Collegelaan (vertrekkend van de Stenenbrug) veel overlast ondervinden van het geluid dat wordt veroorzaakt door het knooppunt Antwerpen-Oost, en dat voor zover kan worden begrepen uit het aanvraagdossier, de geplande werken geen ingrepen inhouden die erop gericht zijn de geluidsoverlast ten aanzien van de woonwijk ten zuiden van de oprit van de E313 te beperken (er zijn nieuwe geluidsschermen gepland rond de Tuinwijk, de rest van de oprit wordt niet afgeschermd). Er wordt gevraagd om in het kader van de werken aan het knooppunt Antwerpen-Oost maatregelen te voorzien

die gericht zijn op het reduceren van het geluid voor de woonwijk langs de Collegelaan (en mogelijks ook andere woonwijken).

Bespreking:

Het bezwaar is niet als dusdanig tegen het voorliggende ontwerp gericht. Het is niet aan de vergunningverlener om hierover uitspraak te doen (zie 0.1.).

Het gebied ten zuiden van de knoop met de E313 ligt buiten het projectgebied van de omgevingsvergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding.

Besluit: Verwerping van het bezwaar.

Bezwaarschrift 39

Inhoud:

De bezwaarindiener stelt dat het project zonder twijfel voor overlast en schade zal zorgen voor de aangrenzende buurten. Dit werd ook reeds ondervonden tijdens de voorbereidende werken (verzakkingen van de R1 ter hoogte van de afrit Sportpaleis en aan de afrit zelf, scheuren en barsten in panden aan de Ten Eekhovellei, enz.). Het is voor de burger een moeilijke zaak om het oorzakelijke verband tussen de schade en de werken te bewijzen. Daarom wordt gevraagd om in de omgevingsvergunning als voorwaarde de verplichting op te nemen om op kosten van de aanvrager een onafhankelijk expertisebureau op te richten, waar iedereen met klachten over schade of overlast terecht kan en waar deze binnen een redelijke termijn kunnen behandeld worden.

Bespreking: Zie weerlegging van bezwaar 37.

Conclusie bezwaren openbaar onderzoek

Er kan bijgevolg dus gesteld worden dat de bezwaren ongegrond worden verklaard, met uitzondering van bezwaar 27, punt 2 dat wel gegrond wordt verklaard. Aan dit gegrond bezwaar werd door de aanvrager reeds tegemoetgekomen door het indienen van een wijzigingsverzoek.

AANDACHTSPUNTEN

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

Uit het advies van De Vlaamse Waterweg nv, afdeling Regio Centraal:

1. De Vlaamse Waterweg nv kan voorwaardelijk akkoord gaan met de realisatie van de Oosterweelverbinding Amerikadok-Zuidkaai te Antwerpen, mits redelijkerwijze alle mogelijke maatregelen genomen worden om de impact van de geplande werken op het Albertkanaal te beperken. In het bijzonder wordt vermeld:
 - het uitvoeren van verdere optimalisaties die de resterende beschikbare breedte in de projectzone kunnen maximaliseren, rekening houdend met de resultaten van de uitgevoerde studies

- het implementeren van een intelligente, dynamische, menselijk gestuurde verkeersregeling voor de zone Pomphuis tot sluis van Wijnegem (24/7)
- de impact van de werken op bedrijven die nood hebben aan uitzonderlijke transporten minimaliseren door het organiseren van tijdig, open en constructief overleg met betrokken bedrijven
- het voeren van gerichte communicatie naar alle bedrijven langsheen het Albertkanaal
- het zoeken naar mogelijkheden om het werfverkeer zoveel mogelijk te spreiden ivm de scheepvaartintensiteit op het Albertkanaal

Deze maatregelen sluiten aan bij de samenwerkingsovereenkomst betreffende de realisatie van de werken die De Vlaamse Waterweg en Lantis zullen afsluiten. Deze maatregelen dienen in verder overleg met De Vlaamse Waterweg uitgevoerd te worden.

Voor de scheepvaart op de Zeeschelde geldt dat alle werken die mogelijks tot een hinder leiden afgesproken dienen te worden met de afdeling Maritieme Toegang, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en de Vlaamse Waterweg nv, afdeling Regio Centraal.

2. Integraal Waterbeheer

- Voor alle lozingspunten geldt dat alvorens te lozen de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen gevolgd dient te worden.
- Er worden drie nieuwe lozingspunten voorzien richting het Albertkanaal (LP4a en LP4b en LP4c). Hiervoor moet er een lozingsvergunning worden aangevraagd bij De Vlaamse Waterweg nv.

3. Ruimtelijke Ordening en technische bepalingen

- Het project ligt aan de waterkering van de Zeeschelde. Voor alle werken aan of in de buurt van de waterkering geldt dat de werken geen invloed mogen hebben op de overstromingsveiligheid van de achterliggende percelen.
- Vóór aanvang van de werken dient de thans nog in bespreking zijnde overeenkomst tussen Lantis en De Vlaamse Waterweg nv gefinaliseerd en ondertekend te worden.

Uit het advies van de afdeling Operationeel Waterbeheer, team Watertoets, van de VMM:

1. Mogelijkheden qua hergebruik van lekwater/hemelwater vanuit de polderconstructies dienen maximaal benut en geïntegreerd te worden in het ontwerp van de leefbaarheidsprojecten. Het vanuit dit oogpunt opgestarte wateroverleg met de stad, VMM, Aquafin en de bouwheer kan dit aspect bewaken in het verdere procesverloop.
2. Er dient een toelating bekomen te worden voor het gebruik van het domein van het Groot Schijn. De bouwheer moet detailplannen ter goedkeuring voorleggen aan de VMM vooraleer te kunnen starten met de werken. Indien de initiatiefnemer de toelating niet tijdig ontvangen heeft, dient de initiatiefnemer contact op te nemen met de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM, t.a.v. dhr. Philippe Carchon, Graaf de Ferraris-gebouw - Koning Albert II-laan 20 bus 16 - 1000 Brussel; tel: 02/214 21 34 of via p.carchon@vmm.be).

Uit het advies van de afdeling Ecologisch Toezicht van de VMM – deel water:

Teneinde de waterkwaliteit op te volgen tijdens en na het gedeeltelijk dempen van de waterlichamen, zijnde het Lobroekdok en de vijver aan het Noordkasteel moet uiterlijk 6 maanden voor de aanvang van de werken op deze locaties, de vergunningshouder in samenspraak met de AGOP Milieu en de VMM een concreet monitoringsplan (locatie staalnames,

staalnamefrequentie, parameterkeuze, actiegrenzen, ...) uitwerken voor de monitoring van de waterkwaliteit van de vijver aan het Noordkasteel en het Lobroekdok.

Ook het concrete monitoringsprogramma van de Palingbeek moet uiterlijk 6 maanden voor ingebruikname van Lp 1b worden doorgesproken met AGOP Milieu en de VMM.

Uit het advies van het Havenbedrijf Antwerpen nv (Port of Antwerp):

1. Impact op de ontsluiting van omliggende bedrijven en doorstroming van verkeer

De voorbije maanden vonden verschillende overlegmomenten plaats waarbij ook het Havenbedrijf werd betrokken. Dit overleg had o.a. tot doel de mogelijke negatieve mobiliteitsimpact van dit deel van de Oosterweelverbinding voor de direct aangrenzende bedrijven tijdens en na de werken tot een absoluut minimum te beperken.

Het Havenbedrijf blijft bezorgd omtrent de negatieve impact. Derhalve zou het Havenbedrijf voorafgaand aan de werken betrokken wensen te worden bij de uitwerking van mobiliteitsplannen die deze potentiële negatieve impact zouden kunnen mitigeren zodat de zones Scheldelaan en Oosterweeiland ten allen tijde vlot bereikbaar blijven.

2. Invulling van de landschapsparken aan de Oosterweelknoop en Sint-Annabos

Lantis geeft in haar aanvraag aan dat de overkapping aan de Oosterweelknoop de kans biedt om een 'stadshavenschakel' te creëren op maat van de stad en haven en om de erfgoedwaarden (SAMGA-gebouw, Hogere Zeevaartschool, Noordkasteel, Sint-Jan-De-Doperkerk) terug een waardige plek te geven en te ontsluiten (pg. 47 verantwoordingsnota). Rond de Oosterweelknoop wordt "een verbindende publiek toegankelijke ruimte" beoogd (pg. 58).

De ambitie is ook om zowel ter hoogte van de Scheldetunnel – Linkeroever (Sint-Annabos, Blokkersdijk) en de omgeving van de Oosterweelknoop landschapsparken te maken (6.5.2 Ruimtelijke concepten voor de verschillende deelzones).

Het SAMGA-gebouw zou mogelijk een publiek toegankelijke functie krijgen in de toekomst (pg. 314) en daarbij wordt een parking van 100 parkeerplaatsen voorzien (pg. 317).

In het licht van de havenbedrijvigheid rijst de vraag hoe de "publieke toegankelijkheid" van deze zones zal worden ingevuld. Gelet op de nabijgelegen Seveso-bedrijven en in lijn met de Seveso-richtlijn zijn deze publiek toegankelijke groene ruimten immers te vrijwaren van significant hogere populatiedichtheden, dan diegene die momenteel worden gehanteerd in de veiligheidsrapporten van deze nabijgelegen hoge drempel Seveso-bedrijven. Het is uitermate belangrijk dat de haven en in het bijzonder deze bedrijven kunnen blijven opereren op een veilige manier, waarbij de exploitatie en mogelijke groei van deze Seveso-bedrijven niet in het gedrang komt. Hiervoor is het noodzakelijk om een fysieke afstandsbuffer te behouden tussen deze Seveso-bedrijven en recreatie- en/of residentiële gebieden.

Om toekomstige havenontwikkelingen niet te hypothekeren, mag de aanleg van deze zones, zoals deze worden omschreven in huidige aanvraag, dan ook niet als een voorafname worden beschouwd voor de verdere ontwikkeling van deze omgeving voor recreatieve of residentiële doeleinden. Wij vragen hiervoor het nodige overleg en het uitvoeren van de nodige studies om bovenstaande doelstelling van het Havenbedrijf en de exploitatie van de bestaande Seveso-bedrijven te waarborgen.

3. Verplaatsen van bestaande ondergrondse infrastructuur

Lantis geeft in paragraaf 5.12 'Kabels en leidingen' van de verantwoordingsnota (pg. 37) aan dat de verplaatsing van kabels en leidingen moet uitgevoerd worden door de leidingbeheerders zelf. Lantis neemt enkel de omleiding van wegaanhorigheden en riolering

voor zijn rekening maar voorziet in haar ontwerp wel verschillende leidingenstroken waarbinnen deze omleidingen door beheerders kunnen plaatsvinden. Aangezien deze reservatiestroken zich deels bevinden op terreinen die heden ofwel in eigendom zijn van het Havenbedrijf ofwel na oplevering van de werken voor de Oosterweelverbinding terug in eigendom zullen komen van het Havenbedrijf (na een desgevallende voorafgaande overdracht aan Lantis), wil het Havenbedrijf sterk betrokken zijn bij de bepaling van deze verplaatste tracés en de ruimtelijke invulling van de betreffende leidingenstroken. Het is belangrijk dat de beperkte ruimte die beschikbaar is, optimaal gebruikt wordt. Het is een strategische doelstelling van het Havenbedrijf om het leidingennetwerk in het havengebied verder uit te breiden en te optimaliseren, wat op zich zal bijdragen tot de verdere modal shift van goederenstromen (en op die manier aan de ambitieuze modal shift zoals die onderdeel uitmaakt van het Toekomstverbond). Dit moet maximaal gegarandeerd blijven. Lantis moet de aanpak en planning van de verschillende omleidingen tijdig en voldoende afstemmen met de betrokken bedrijven zodat elk negatief gevolg voor het betreffende bedrijf maximaal vermeden wordt.

4. Uitvoerbaarheid vergunning

De aanvrager wordt er op gewezen dat een toegekende omgevingsvergunning pas uitvoerbaar is op de terreinen die in eigendom zijn van het Havenbedrijf Antwerpen NV, na het verkrijgen van de bouwtoelating van het Havenbedrijf.

5. Het Havenbedrijf Antwerpen wenst onder de aandacht te brengen dat er beschermde soorten in het projectgebied aanwezig kunnen zijn, zoals o.a. de rugstreeppad, de bijenorchis en de muurhagedis. In het kader van de voorbereidende werken werd reeds een afwijking bekomen om de rugstreeppad te vangen en te verplaatsen naar een andere locatie binnen het havengebied. De Bijenorchis zal ook nog overgebracht worden naar een andere locatie. Voor de aanwezigheid van de muurhagedis zal er mogelijks nog een afwijking moeten worden aangevraagd worden.
6. De aanvrager controleert het projectgebied in afwachting van de start van de werken en tijdens de werken op de aanwezigheid van nieuwe beschermde soorten. De aanvrager laat door een erkende fauna en flora deskundige en in samenspraak met Natuurpunt Antwerpen Noord en het Havenbedrijf Antwerpen, de werfzone op regelmatige basis controleren. Indien er beschermde soorten voorkomen op het terrein is het mogelijk om een afwijking te krijgen op de Vlaamse wetgeving inzake soortenbescherming. Dergelijke afwijkingen worden aangevraagd bij het Agentschap voor Natuur en Bos.

Uit het advies van de afdeling GOP (team Externe Veiligheid) van het departement Omgeving:

1. Voor de leefbaarheidsprojecten is het van groot belang dat reeds in een vroeg stadium hierover voldoende overleg en de nodige studies gebeuren, in nauw overleg met de betrokken inrichtingen, het Havenbedrijf en het Team Externe Veiligheid.
2. Alle handelingen op en in de nabijheid van het terrein van TPA worden uitvoerig doorgesproken met TPA, met het oog op een veilige uitvoering van de werken en met het oog op een veilige exploitatie van TPA. Er dient ook voldoende gecommuniceerd en afspraken gemaakt te worden over eventuele ongevallenscenario's en noodplanning.

Wat betreft de werfzones:

- Het inplannen van de werfzones gebeurt in overleg met de nabijgelegen Seveso-inrichtingen. De bouwheer communiceert voldoende met de nabijgelegen Seveso-

inrichtingen om de exacte risico's te identificeren en mogelijke maatregelen te treffen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken met betrekking tot de aanwezigheid van werfpersoneel en dit voorafgaand aan het bouwen van de weginfrastructuur.

- Het werfpersoneel wordt voldoende ingelicht over de gevaren en risico's van de omliggende Seveso-inrichtingen, de mogelijke ongevalsscenario's, het noodplan met de te nemen maatregelen.
3. Er moet te allen tijde voor gezorgd worden dat de bodemstabiliteit bewaard blijft om ongevallen bij de Seveso-inrichtingen te vermijden.

Uit het advies van de afdeling GOP (Natuurlijke Rijkdommen) van het departement Omgeving:

Bij aanvullingswerken en dempen moet de aanvrager steeds de nodige maatregelen nemen om stabiliteit en veiligheid te garanderen.

Vanuit de doelstellingen inzake circulaire economie, duurzaam materialenbeheer en duurzaam oppervlaktedelfstoffenbeleid is het belangrijk om aandacht te hebben voor het potentieel dat de uitgegraven bodemmateriële hebben als vervanger voor primaire grondstoffen.

Boomse klei, die zich in de af te graven zones bevindt, is mogelijk bruikbaar voor de keramische sector. Een selectieve afgraving is in dit geval aangewezen, de uitgegraven materialen kunnen vervolgens als volwaardige alternatieven voor delfstoffen, die in groeves worden ontgonnen, worden ingezet.

Uit het advies van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen:

1. I.v.m. het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor fietsers:

De fietspaden moeten waar het mogelijk is:

- voldoende breed zijn, waarbij wordt verwezen naar het toepasselijke vademecum en draaiboek openbaar domein;
- obstakelvrij zijn (vrij van bomen, paaltjes, enz.);
- sociaal veilig zijn, dit houdt in dat ze voldoende verlicht zijn en dat er een brede bufferstrook met voldoende zicht op de omgeving net naast het fietspad is;
- van camerabewaking voorzien op locaties waar geen veilige alternatieven beschikbaar zijn;
- op gelijke hoogte worden uitgevoerd met naastliggende verharding van voetpaden en schrikstroken, om valpartijen te vermijden en de voorziene breedte optimaal te benutten;
- van veilige oversteekplaatsen worden voorzien, conform de geldende vademecums en andere richtlijnen;
- vlot en veilig op omliggende fietspaden en functies aansluiten, conform de geldende vademecums en andere richtlijnen;
- een vlotte fietsbeweging toelaten op de hoofdroute, door het verruimen van bochtstralen en het vermijden van knikken;
- van fietsmarkeringen, volgens de op dat moment geldende richtlijnen van de stad, worden voorzien om dubbelrichtingsfietspaden en de voorrangregeling aan te duiden;
- opmerking: het fietspad aan de noordzijde van de Bisschoppenhoflaan en ten zuiden van het Raoul Gregoirplein (deelzone 13) wordt gelezen als een enkelrichtingsfietspad.

2. I.v.m. het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor voetgangers:

- hiervoor wordt verwezen naar de van toepassing zijnde draaiboeken (openbaar domein) en het vademecum.
3. I.v.m. het maximaliseren van comfort en (sociale) veiligheid voor gebruikers van het openbaar vervoer:
 - de bedding van alle trambanen dient maximaal groen ingericht te worden;
 - de inrichting en detaillering van de bus en tramhaltes dient conform te zijn met het draaiboek openbaardomein van de Stad Antwerpen.
 4. I.v.m. het maximaal behoud van groen en het minimaliseren van verharding:
 - er dient maximaal gebruik gemaakt te worden van verhardingen die waterdoorlatend zijn;
 - het aantal verharde parkeerplaatsen aan dienstbouwwerken moet tot een minimum beperkt worden;
 - de verharde ruimte voorzien voor interventiediensten moet beperkt worden tot het minimum;
 - er dient gewerkt te worden met open boomvakken in de plaats van boomroosters.
 5. Bij de ontwerpen van de leefbaarheidsprojecten, de fietsroutes die liggen aan een (kwetsbaar) openruimtegebied te voorzien van gedempte verlichting (tot 20%) wanneer er geen fietsers passeren.
 6. I.v.m. de bovengronds zichtbare delen van de ondergrondse infrastructuur waaronder de dienstbouwwerken, luchthappers,... :
 - de luchthappers ter hoogte van het dienstbouwwerk Groenendaallaan en het dienstbouwwerk Schijnpoort zijn ingewerkt in het talud rond de tunnelmond. Zo ontstaat een afgesloten hoek tussen de keermuur en de luchthappers of het dienstbouwwerk. Dergelijke hoeken, waar sociale controle niet mogelijk is moeten vermeden worden. Indien dit niet mogelijk is moet dit afsluitbaar zijn.
 7. I.v.m. het erfgoed:
 - vanuit monumentenzorg wordt gevraagd om bij de verdere detaillering van de omgevingsaanleg zoveel mogelijk rekening te houden met erfgoedelementen. De leefbaarheidsprojecten die in het kader van de Oosterweelverbinding geïnitieerd worden geven hiertoe belangrijke kansen;
 - vanuit monumentenzorg wordt gevraagd om bij het innemen van werfzones en andere tijdelijke ingrepen steeds de impact op de omgeving en de hier aanwezige erfgoedelementen maximaal te beperken.
 8. I.v.m. het minimaliseren van de effecten tijdens aanlegfase (uitvoering):
 - de stad wenst tijdens de werken nauw betrokken te worden bij de opvolging ervan, zoals overeengekomen in de samenwerkingsovereenkomst (Gemeenteraadsbesluit 18 mei 2020);
 - de stad vraagt aan Lantis om, samen met de stad, een 'leefbare werf' te creëren. Voor de omliggende wijken van Merksem, Luchtbal, Kronenbrug, Slachthuis en Ten Eekhave moet de lange werf van de Oosterweelverbinding aangegrepen worden om milderende maatregelen en (lokale) minder hinder om te zetten in en te combineren met structurele en duurzame verbeteringen in de wijken zelf én betere verbindingen tussen de wijken onderling;

- de stad vraagt aan Lantis om, samen met de stad, te onderzoeken hoe de oppervlakte van de werf beperkt kan worden en hoe de werf maximaal kan afgeschermd worden naar de woonwijken. De stad vraagt concreet om te bekijken of de geluidsschermen naast de tijdelijke R1 van 4 meter verhoogd kunnen worden naar 6 meter;
- ook vraagt de stad om te onderzoeken op welke wijze de duurtijd van de tijdelijke R1 kan beperkt worden en of deze maximaal op maaiveld niveau kan worden aangelegd in plaats van verhoogd, om geluidshinder naar omwonenden te beperken;
- voor bemalingen tijdens de werf dient retourbemaling te worden toegepast. Bemalingsstudies dienen te gebeuren volgens de richtlijnen van VMM (Richtlijnen bemalingen ter bescherming van het milieu 2019 – zie checklist 1 en 2).

9. I.v.m. het watersysteem:

- de stad Antwerpen heeft haar ambities met betrekking tot water enerzijds in het Waterplan (goedgekeurd door het college in september 2019) opgenomen en anderzijds liet de stad vanuit de ambitie om van de stad een klimaatrobuuste stad te maken ook een droogtestudie uitvoeren;
- bemalingswater in de waterkelders dient maximaal hergebruikt te worden of indien dit niet mogelijk is, geretourneerd te worden aan de stadszijde van de polderconstructie. Enkel indien dit niet mogelijk is, kan hemelwater na buffering geloosd worden;
- de frequentie van de grondwatermonitoring, dient verder uitgewerkt te worden nadat de uitvoeringstechnieken bekend zijn en houdt rekening met de seizoenale variatie van het grondwaterpeil en de gangbare richtlijnen voor grondwatermetingen.

10. I.v.m. bronbemalingen:

- bronbemalingen, noodzakelijk voor de realisatie van bouwkundige werken, zijn vergunningsplichtig krachtens de Vlare indelingslijst (rubriek 53.2);
- deze omgevingsvergunning moet worden bekomen alvorens de werf kan worden gestart. Indien het gaat om een bemaling van meer dan 30.000 m³ op jaarbasis of een bemaling dieper dan 4m–mv moet de vergunningsaanvraag een bemalingsstudie bevatten. De inhoud van deze studie wordt bepaald door VMM (Richtlijnen bemalingen ter bescherming van het milieu 2019 - zie checklist 1 en 2);
- de opstart van de bemaling dient aangekondigd te worden bij aanvang.

Uit het advies van provincie Antwerpen – dienst Mobiliteit:

- Tijdens de uitvoering der werken dient aandacht uit te gaan naar minder hinder maatregelen voor de fietsers en een duidelijke fietsomleiding indien fietsers worden omgeleid.
- BA_inplanting_LN_01_maaiveld.pdf

De as Charles De Costerlaan - Waaslandtunnel wordt binnen het BFF aangeduid als onderdeel van de F41. De dubbelrichtingsfietspaden gelegen ten oosten van het kruispunt Charles De Costerlaan– Halewijnlaan zijn voorzien op een breedte van slechts 3,00m i.p.v. de minimaal aanbevolen breedte van 4,0m (voorkeur 4,5m) voor fietsostrades. Het gaat hier weliswaar om een tijdelijke aansluiting. Indien deze oplossing ook op langere termijn in gebruik blijft, dient de aanbevolen breedte van minimaal 4m gerealiseerd te worden.

Uit het advies van Aquafin:

- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk Groenendaallaan:
De aansluiting gebeurt op een diepte van 80 cm onder het straatniveau. Afwijkingen hiervan kunnen eventueel toegelaten worden mits een gemotiveerde aanvraag.
- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerken Lobroekpark en Noorderlaan:
Het bemalingswater wordt bij voorkeur geloosd op een gracht of RWA-leiding. Indien het bemalingswater wordt geloosd op een afvalwaterleiding, wordt er een vergunning aangevraagd op de site van Aquafin bij technische partners.

Voor de aandachtspunten voorzien in het advies van De Lijn:

zie advies van de Vervoermaatschappij De Lijn van 29 september 2020.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

Op basis van het gevoerde milieueffectenonderzoek werden de voorgestelde milderende maatregelen en aanbevelingen voorzien in deze omgevingsvergunningsaanvraag (zie overkoepelende tabel “Extra_tabel MM en aanbevelingen MER”) en wordt de uitvoering daarvan opgelegd in de voorwaarden van de vergunning, zoals hierboven gemotiveerd.

Daarnaast worden in het MER flankerende maatregelen vooropgesteld die buiten het toepassingsgebied van voorliggende omgevingsvergunning vallen.

De Vlaamse Regering heeft op 9 oktober 2020 de nota *“Milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan – MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project-MER Oosterweelverbinding”* goedgekeurd (zie bespreking bezwaarschriften – inleiding punt 0.4). De Vlaamse ministers, elk voor wat zijn of haar bevoegdheid betreft, worden belast met de uitvoering van deze beslissing. Daarnaast engageert de Vlaamse Regering zich om de flankerende beleidsmaatregelen, waarvoor zij niet de volle bevoegdheid draagt, op te volgen en er bij de bevoegde instanties op aan te dringen tijdig de nodige maatregelen te nemen en uit te (laten) voeren conform hetgeen bepaald in voornoemde nota en deze te rapporteren aan de Vlaamse Regering.

Samen met de milderende maatregelen en aanbevelingen in de omgevingsvergunning zijn deze flankerende maatregelen noodzakelijk om de robuustheid van het project Oosterweelverbinding te garanderen.

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

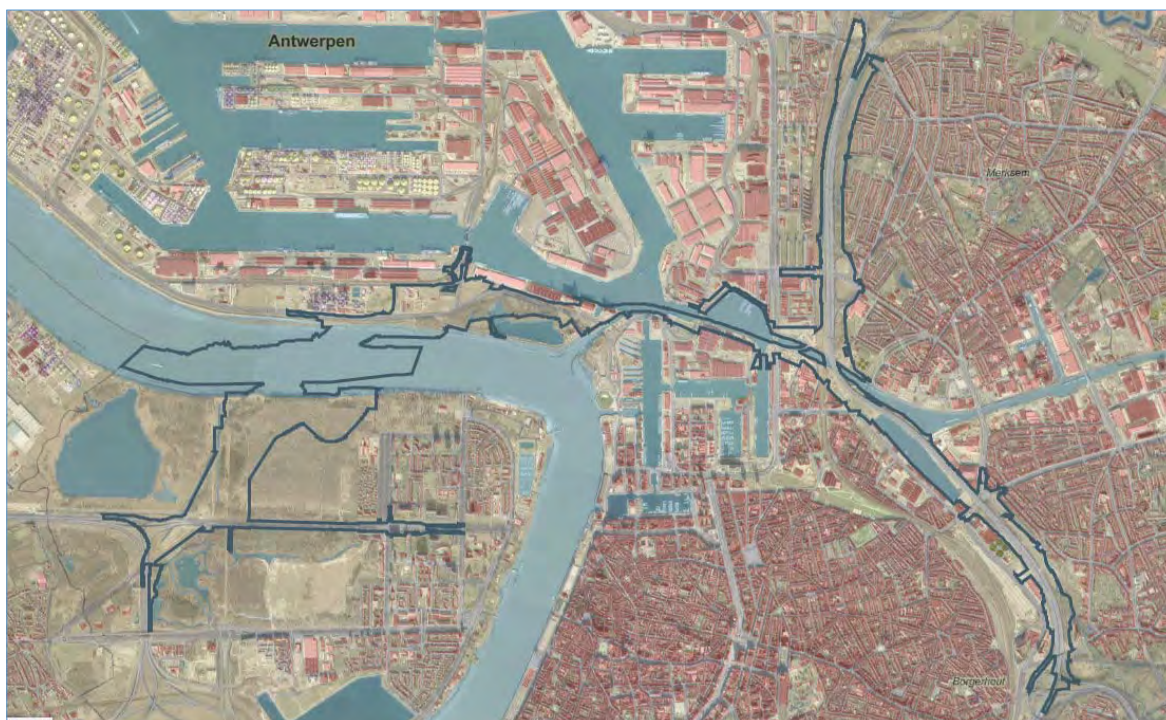
De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en met de toepassing van de afwijkingsmogelijkheden, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend.

**BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING,
OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME,**

Artikel 1. Het verzoek tot wijziging van de aanvraag, ingediend op 6 oktober 2020, wordt aanvaard.

Art. 2. §1. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



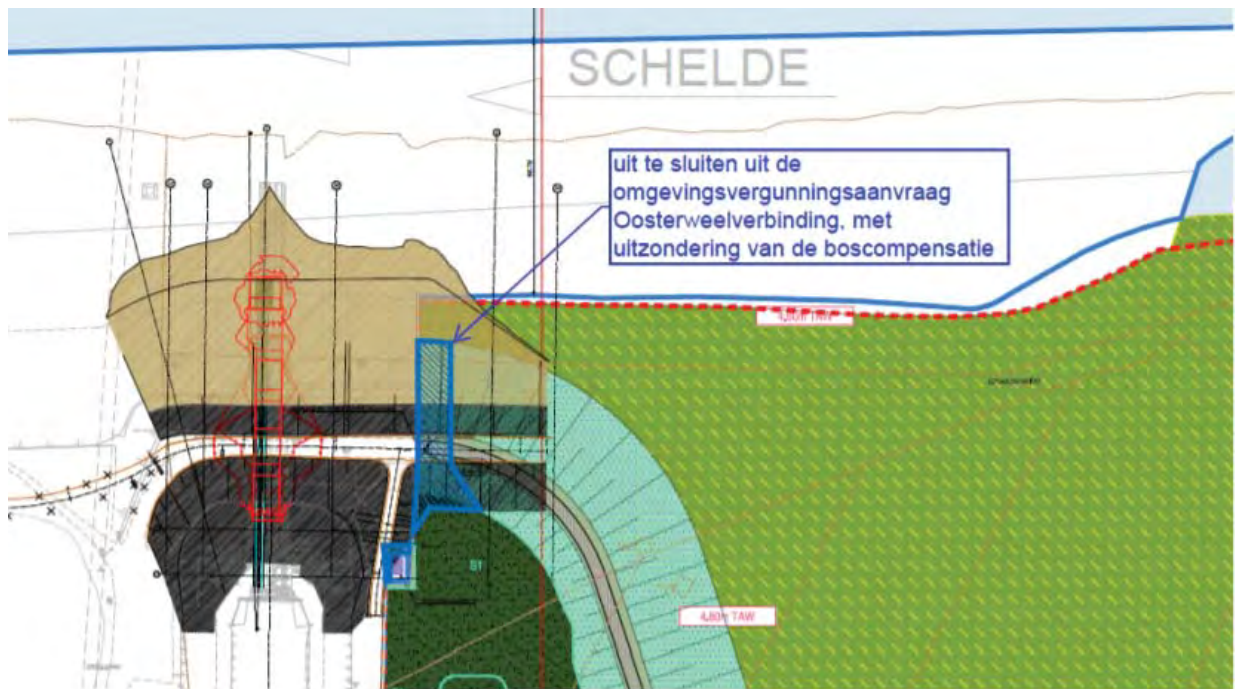
en omvattende volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
Sloop	Slopen of verwijderen van infrastructuur	Het betreft het slopen of verwijderen van bestaande verhardingen en aanwezige boven- en ondergrondse infrastructuur (permanente handelingen).
Vellen hoogstammige bomen	Hoogstammige bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos	Het betreft het vellen van hoogstammige bomen in het kader van de infrastructuurwerken en terreinaanlegwerkzaamheden (permanente handeling).
Ontbossing	Ontbossen	Het betreft ontbossing in het kader van de infrastructuurwerken en terreinaanlegwerkzaamheden

		(permanente handeling).
Wegen	Nieuwbouw en aanleggen van infrastructuur	Het betreft de nieuwbouw van infrastructuur met zijn aanhorigheden en aanleg van verhardingen die plaatsvindt in het kader van de Oosterweelverbinding (zowel permanente als tijdelijke (niet-permanente) handelingen). De permanente handelingen betreffen: aanleg van autosnelwegen, onderliggend wegennet, wegen voor langzaam verkeer (fietsverkeer en voetgangers), aanleg voor openbaar vervoer, verhardingen en parkeerplaatsen, tunnelinfrastructuur en aanleg verdiepte wegen (schouwen, luchthappers, waterkelders, bluswaterreservoirs, groutankers, vluchtschachten ...), dienstbouwwerken, aanleg van polderconstructies, watergerelateerde infrastructuur (riolering, uitstroomconstructies, aanpassingen aan waterlopen), aanpassingen aan spoorwegen en trambanen, reliëfaanpassingen (bermenlandschap, verdiepte ligging van wegen, overkapping...), boscompensatie, en natuurgerelateerde infrastructuur (faunakering, faunapassage, vleermuizenbunker, everzwaluwkasten). De tijdelijke handelingen die worden aangevraagd betreffen: tijdelijke deel van de polderconstructie op Linkeroever, tijdelijke Scheldedijk Linkeroever, tijdelijke reliëfwijziging (baggerwerken) in functie van een tijdelijke noordelijke vaargeul op de Schelde, tijdelijke reliëfwijziging (baggerwerken) voor een zinksleuf voor de Scheldetunnel, tijdelijk deel van de fuikwand op rechteroever van de Schelde, tijdelijke aanpassingen aan de Scheldelaan met tijdelijke parking TPA en dienstweg naar Kastelweg, tijdelijke R1 en tijdelijk lozingspunt 15, tijdelijke parking Manuchar, plaatsing van tijdelijke oeverzwaluwkasten op Linkeroever.
Werkstroken	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Het betreft het afbakenen van werkstroken voor het plaatsen van werfuitrusting (werfinstallaties, personeels- en kantoorcontainers, sanitaire voorzieningen, enzovoort),

		opslag van materiaal en materieel, tijdelijke parkeermogelijkheden voor werfpersoneel, afscherming, en dergelijke meer. De afbakening van de werkstroken wordt weergegeven op de inplantingsplannen en de grondplannen 'wegenis'.

Hierbij wordt het aangeduide deel op onderstaand plan, met uitzondering van de boscompensatie, uitgesloten uit de vergunning:



§2. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van een tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie (iioa NID), met inrichtingsnummer 20200416-0023, gelegen op het openbaar domein, gelegen te 9130 Beveren, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



met de volgende ingedeelde inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid	Klasse
63.2°	Tussentijdse opslag van 2.300.000 m ³ baggerspecie (zand) in het Noordelijk Insteekdok	2.300.000 m ³	2

§3. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van de tunneltechnische installaties, te dempen zones en permanente polderconstructies en lozingen behorende bij de Kanaalzone en de R1 (iioa KZR1), met inrichtingsnummer 20200416-0022, gelegen op het openbaar domein en de percelen, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



met de volgende ingedeelde inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+	Klasse
3.4.2°	a) Lozen van het lekwater met een maximaal debiet van 58,06 m ³ /uur; b) Lozen van potentieel verontreinigd hemelwater aan dienstbouwwerk Noorderlaan met een maximaal debiet van 1,46 m ³ /uur; c) Lozen van reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 0,1 m ³ /uur.	59,62 m ³ /uur		2
6.4.1°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Noorderlaan met een totale opslagcapaciteit van 27.000 liter.	27.000 liter		3
12.1.1.2°a)	Vier noodstroomgeneratoren (3.000 kVA per generator) in dienstbouwwerk Noorderlaan met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van 12.000 kVA. Deze generatoren zullen minder dan	6.000 kVA		2

	500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.		
12.2.1°	Transformatoren in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 1.000 kVA), dienstbouwwerk Groenendaallaan (2x 1.000 kVA), dienstbouwwerk Lobroekpark (2x 1.000 kVA) en dienstbouwwerk Energie (1x 400 kVA) met individuele nominale vermogens van 1.000 kVA en 400 kVA.	8.400 kVA	3
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 3.150 kVA), dienstbouwwerk Groenendaallaan (2x 2.500 kVA), dienstbouwwerk Lobroekpark (2x 2.000 kVA en 2x 3.150 kVA) en dienstbouwwerk Schijnpoot (2x 2.000 kVA en 2x 2.500 kVA) met individuele nominale vermogens van 2.000, 2.500 en 3.150 kVA.	36.900 kVA	2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Noorderlaan (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk Groenendaallaan (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk Lobroekpark (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh), dienstbouwwerk Schijnpoot (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) en dienstbouwwerk Energie (1x 25.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 2.175.000 VAh bedraagt.	2.175.000 VAh	3
15.1.2°	32 parkeerplaatsen waarvan 8 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Noorderlaan, 8 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Groenendaallaan, 1 parkeerplaats ter hoogte van de Tjalkstraat, 9 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Lobroekpark en 6 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Schijnpoot.	32	2
16.3.2°b)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Noorderlaan (2 x 31,25 kW), dienstbouwwerk Groenendaallaan (45 kW), dienstbouwwerk Lobroekpark (45 kW), dienstbouwwerk Schijnpoot (45 kW) en dienstbouwwerk Energie (7,5 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 205 kW.	205 kW	2
17.3.2.1.1.2°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Noorderlaan (tank van 27.000 liter) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 22,68 ton.	22,68 ton	2
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 303 hulpposten in de tunnels (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 10,41 ton. Het betreft 206 hulpposten in de Kanaalzonetunnels deel 2, 36 hulpposten in de OKA-tunnels, 43 hulpposten in de Luchtbaltunnel en 18 hulpposten in de Schijnpoottunnel.	10,41 ton	2
31.1.3°	Vier noodstroomgeneratoren (2.835 kW per generator) in dienstbouwwerk Noorderlaan met een totaal nominaal thermisch vermogen van 11.340 kW. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	5.670 kW	1

53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	614.660 m ³ / jaar	3
60.2°	Gedeeltelijk dempen van het Lobroekdok (151.000 m ³) en dempen van grachten R1 noord (10.000 m ³) met een totale capaciteit van 161.000 m ³	161.000 m ³	1

§4. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van de tunneltechnische installaties, te dempen zones en permanente polderconstructies en lozingen behorende bij de Oosterweelknoop (iioa OWK), met inrichtingsnummer 20200416-0021, gelegen op het openbaar domein en de percelen, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



met de volgende ingedeelde inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+	Klasse
3.4.2°	Lozen van het lekwater + reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 23,96 m ³ /uur.	23,96 m ³ /uur		2
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (4x 2.500 kVA) met individuele nominaal vermogens van 2.500 kVA.	10.000 kVA		2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (4x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 610.000 VAh bedraagt.	610.000 VAh		3
15.1.1°	7 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Oosterweelknoop.	7		3
16.3.2°a)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Oosterweelknoop (2x 22,5 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 45 kW.	45 kW		3
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 104 hulpposten in de Kanaalzonetunnels deel 1 (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 3,57 ton.	3,57 ton		2

53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	90.155 m ³ / jaar	3
60.1°	Gedeeltelijk dempen van de Noordkasteelvijver met een capaciteit van 5.000 m ³	5.000 m ³	2

§5. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van de tunneltechnische installaties, te dempen zones en permanente polderconstructies en lozingen behorende bij de Scheldetunnel (iioa STLO), met inrichtingsnummer 20200416-0020, gelegen op het openbaar domein en de percelen, gelegen te 2000 Antwerpen, zoals ingetekend in het Omgevingsloket:



met de volgende ingedeelde inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid	Klasse
3.4.2°	a) Lozen van het lekwater + reinigingswater van de tunnelwanden met een maximaal debiet van 1,68 m ³ /uur; b) Lozen van potentieel verontreinigd hemelwater aan dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een maximaal debiet van 1,14 m ³ /uur.	2,82 m ³ /uur	2
6.4.1°	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een totale opslagcapaciteit van 7.000 liter.	7.000 liter	3
12.1.1.2°b)	Twee noodstroomgeneratoren (2.000 kVA per generator) in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van 4.000 kVA. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor	2.000 kVA	2

	slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.		
12.2.2°	Transformatoren in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (4x 2.500 kVA en 1x 2.000 kVA) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (2x 2.500 kVA) met individuele nominale vermogens van 2.000 kVA en 2.500 kVA.	17.000 kVA	2
12.3.1°	UPS-systemen in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (2x 150.000 VAh + 1x 10.000 VAh) waarvan het product van de capaciteit x klemspanning 620.000 VAh bedraagt.	620.000 VAh	3
15.1.1°	21 parkeerplaatsen waarvan 10 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever en 11 parkeerplaatsen ter hoogte van dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever.	21	3
16.3.2°a)	Koelinstallaties in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (60 kW) en dienstbouwwerk Scheldetunnel Rechteroever (45 kW) met een totale geïnstalleerde drijfkracht van 105 kW.	105 kW	3
17.3.2.1.1°b	Opslag van gasolie in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever (tank van 7.000 liter) met een opslagcapaciteit van 5,88 ton.	5,88 ton	3
17.3.6.2°b)	Opslag van blusadditief AFFF in 92 hulpposten in de Scheldetunnel (30 liter per hulppost) met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 3,16 ton.	3,16 ton	2
31.1.2°b)	Twee noodstroomgeneratoren (1.800 kW per generator) in dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever met een totaal nominaal thermisch vermogen van 3.600 kW. Deze generatoren zullen minder dan 500 bedrijfsuren per jaar actief zijn waardoor slechts 50% van het totale vermogen in rekening wordt gebracht.	1.800 kW	2
53.4.1°	Grondwater dat uit de polderconstructie sijpelt (lekwater), inclusief infiltrerend hemelwater dat binnen de polderconstructie terechtkomt.	23.360 m ³ /jaar	3
60.2°	Gedeeltelijk dempen van de Tophatgracht met een capaciteit van 11.000 m ³	11.000 m ³	1

§6. Aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht, Sint-Pietersvliet 7, 2000 Antwerpen wordt de vergunning verleend voor de wijziging van vegetatie voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, gelegen te 2000 Antwerpen, omvattende:

Planaanduiding	Handeling	Beknorte beschrijving
Vegetatie – mechanisch vernietigen	Het mechanisch of chemisch beschadigen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> verboden te wijzigen vegetaties:

	of vernietigen van vegetatie - inname van waardevol grasland (hu en ha) in een groene bestemming - tijdelijke inname van slikken, schor- en rietvegetaties in de Schelde vergunningsplichtige vegetatiewijziging: - inname van soortenarm permanent cultuurgrasland (hp) ten noorden van de tunnelmond op Linkeroever binnen faunistisch belangrijk gebied - inname van soortenrijke glanshavergraslanden (hu) t.g.v. het verdwijnen en vervangen van de Scheldedijk t.h.v. het Sint-Annabos binnen een groene bestemming ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - inname populierenbos en jong loofbos t.h.v. de tunnelingang op Linkeroever (Sint-Annabos) - i.f.v. de aanleg van de verbindingsgracht tussen het broekbos en de Rotbeek/Donckersbeek dient een beperkte strook ontbost te worden binnen het natuurgebied Het Rot. Het betreft hier boomopslag van allerlei aard (berk, els, vlier). inname en wijziging van vegetaties gelegen binnen VEN en SBZ-H <u>Deelzone Oosterweelknoop:</u> verboden te wijzigen vegetaties: - permanente inname van rietmoeras (ca. 0,7ha) en open water (ca. 0,36ha) t.h.v. het Noordkasteel ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - kappen van twee kleine zones bos in natuurgebied ten westen van het Noordkasteel, welke zijn bezet jonge opslag van allerlei aard, vnl. wilg - kappen van een zone bos in natuurgebied bij de Oosterweelkerk; het betreft een vrij jong bos, vnl. gewone esdoorn <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> verboden te wijzigen vegetaties: - een tweetal langgerekte, gecompartmenteerde, deels met rietvegetatie (mr) begroeide waterpartijen langs de R1 Noord zullen verdwijnen vergunningsplichtige vegetatiewijziging:

		- inname van soortenrijk grasland (hp+) binnen de verkeerswisselaar Groenendaallaan binnen een groene bestemming ontbossing in ruimtelijk kwetsbaar gebied: - bermen R1 Noord: kappen van aanplantingen (diverse soorten) langs de R1, in groengebied en buffergebied - parkzone R1 Oost: kappen van diverse aanplantingen en spontane opslag van wilg en vlier, in parkgebied
Vegetatie reliëfwijziging	- Het wijzigen van het reliëf	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - de Scheldedijk ter hoogte van het Sint-Annabos wordt meer landinwaarts gelegd - tijdelijk onderbreken van de Scheldedijk op rechteroever voor de aanleg van de Scheldetunnel <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - wijziging/verplaatsing van een talud – aangeduid als dijk (kd) – van de bermen van de R1
Vegetatie waterhuishouding	- Het rechtstreeks of onrechtstreeks wijzigen van de waterhuishouding	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - verleggen Rotbeek/Donckersbeek en Tophatgracht - de vergunde ingebuisde koppeling tussen de Rotbeek/Donckersbeek en de Tophatgracht wordt vervangen door een nieuwe open loop, zonder inbuizing - het graven van een gracht voor de aansluiting van de Middenvijver met het broekbos ten noorden van de Charles de Costerlaan - dempen van de huidige Tophatgracht en een deel van de Palingbeek <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - het verplaatsen van langsgrachten langs de R1 Noord
KLE – verwijderen of beschadigen	Het verwijderen of beschadigen van kleine landschapselementen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - vellen van laanbeplanting (35 platanen) langs de Charles de Costerlaan - vellen van een bomenrij met platanen (15 bomen) in het oostelijk deel van het Sint-Annabos

		- tijdelijke inname van de Scheldedijk (rechteroever) - permanente inname Scheldedijk (linkeroever) <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - wijziging/verplaatsing van een talud – aangeduid als dijk (kd) – van de bermen van de R1
KLE - uitgraven	Het uitgraven, verbreden, rechtekken of dichten van kleine landschapselementen	<u>Deelzone Scheldetunnel en aansluiting linker- en rechteroever:</u> - verleggen Rotbeek/Donckersbeek en Tophatgracht - het graven van een gracht voor de aansluiting van de Middenvijver met het broekbos ten noorden van de Charles de Costerlaan - dempen van de huidige Tophatgracht en een deel van de Palingbeek <u>Deelzone Kanaalzone en R1</u> - het verplaatsen van langsgrachten langs de R1 Noord

Art. 3. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art.4. §1. De omgevingsvergunning voor de stedenbouwkundige handelingen en de vegetatiewijzigingen wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning.

§2. De omgevingsvergunning voor de ingedeelde inrichting of activiteit “Noordelijk Insteekdok” (NID) wordt verleend voor een termijn van 5 jaar, die aanvangt bij de schriftelijke melding van de start van fase 1 STLO+NID.

§3. De omgevingsvergunning voor de ingedeelde inrichtingen of activiteiten “Kanaalzone en R1” (KZR1), “Oosterweelknoop” (OWK) en “Scheldetunnel en aansluiting Linkeroever” (STLO) wordt verleend voor onbepaalde duur.

§4. De omgevingsvergunning voor de iioa STLO en iioa NID (samen ‘lot 2’) vangt aan volgens een gefaseerde uitvoering:

- Fase 1 STLO+NID omvat de rubriek 60.2 van de iioa STLO en de rubriek 63.2 van iioa NID en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase;
- Fase 2 STLO+NID omvat de rubrieken 3.4.2°, 6.4.1°, 12.1.1.2°b), 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.1°, 16.3.2°a), 17.3.2.1.1.1°b), 17.3.6.2°b), 31.1.2°b) en 53.4.1 van iioa STLO en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase en dit uiterlijk 5 jaar na de start van fase 1 STLO+NID.

§5. De omgevingsvergunning voor de iioa OWK ('lot 3A') vangt aan volgens een gefaseerde uitvoering:

- Fase 1 OWK omvat de rubriek 60.1 van iioa OWK en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase;
- Fase 2 OWK omvat de rubrieken 3.4.2°, 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.1°, 16.3.2°a), 17.3.6.2°b) en 53.4.1° van iioa OWK en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase en dit uiterlijk 5 jaar na de start van fase 1 OWK.

§6. De omgevingsvergunning voor de iioa KZR1 ('lot 3B') vangt aan volgens een gefaseerde uitvoering:

- Fase 1 KZR1 omvat de rubriek 60.2 van iioa KZR1 en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase;
- Fase 2 KZR1 omvat de rubrieken 3.4.2°, 6.4.1°, 12.1.1.2°a), 12.2.1°, 12.2.2°, 12.3.1°, 15.1.2°, 16.3.2°b), 17.3.2.1.1.2°, 17.3.6.2°b), 31.1.3° en 53.4.1° van iioa KZR1 en vangt aan bij de schriftelijke melding van de start van deze fase en dit uiterlijk 5 jaar na de start van fase 1 KZR1.

De schriftelijke melding gebeurt via het Omgevingsloket aan de bevoegde overheid.

Art. 5. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

- o In toepassing van het decreet betreffende de gemeentewegen m.b.t. de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeentewegen Bredastraat, Noordkasteel-Oost, Noordkasteel-Zuid, Denderstraat, Slachthuislaan, Noordscheldeweg, Charles de Costerlaan en Vaartkaai:
 - de brandvoorzorgsmaatregelen opgenomen in het advies van de Brandweerzone Antwerpen van 3 september 2020 (referentie BW/DV/2020/X.00066.A1.0002) zijn op het moment van 1e ingebruikname/exploitatie strikt na te leven;
 - RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet zijn aangesloten op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot max. 800mm, moeten aangelegd worden als infiltratieleiding. Aanvullend moeten opstuwende voorzieningen in het stelsel worden aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt;
 - het fietspad in de Charles de Costerlaan (deelzone 1 en 2):
 - in functie van het fietscomfort dienen de amfibieëntunnels in het fietspad zo te worden dat het bovenvlak van de tunnel op hetzelfde niveau zit als het asfalt;
 - de wildroosters in het fietspad dienen goed befietsbaar te zijn (uitvoering met platte openstaande latten die op maximum 5 cm van mekaar staan);
 - het meubilair dient conform de straatmeubilaris van de stad Antwerpen te zijn
 - voor de stadswegen zijn enkel bestratingsmaterialen uit het standaard materialenpalet van de stad Antwerpen toegestaan;
 - het voetpad aansluitend op het fietspad langs de Vaartkaai (deelzone 11) moet aangelegd worden in betonstraatstenen 22x22;
 - de haakse parkeervakken aan het appartementsgebouw aan de Charles de Costerlaan 15-21 (deelzone 1) dienen in kassei in plaats van betonstraatstenen uitgevoerd te worden; ;
 - het basketbalveld langs het kruispunt Charles de Costerlaan – Halewijnlaan (deelzone 1) dient geschraapt te worden en groen ingezaaid te worden

- o In toepassing van het Archeologiedecreet:
Het programma van maatregelen in de bekrachtigde archeologienota, waarvan akte werd genomen op 5 juni 2020, met referentienummer <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/14944>, moet uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in de archeologienota waarvan akte is genomen en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
- o In toepassing van het Bosdecreet (ANB):
Het goedgekeurde boscompensatievoorstel (in bijlage bij het advies van 16 juli 2020 van ANB) met inbegrip van haar voorwaarden op het gebied van compenserende maatregelen wordt nageleefd.
- o De aanvrager voert een discipline-overschrijdend monitoringprogramma uit, zoals voorzien in het project-MER. Het betreft de disciplines biodiversiteit, bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid, trillingen, lucht, mens (gezondheid/ruimtelijke aspecten) en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Het monitoringprogramma wordt uitgevoerd overeenkomstig de methodiek en rapportage zoals beschreven in het monitoringplan met referentie OWVA-SVG-LANPPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding, dat bij de aanvraag werd gevoegd. De aanvrager bezorgt een rapport met de controle- en rapportagegegevens die werden bekomen in uitvoering van dit monitoringprogramma. Het rapport wordt volgens de in het monitoringplan opgenomen frequentie, en met een minimale frequentie van 1 keer per jaar, ter evaluatie bezorgd aan de volgende adviesinstanties: de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving (gop.ant.omgeving@vlaanderen.be), de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (grondwater.ant.verg@vmm.be), de afdeling Ecologisch Toezicht van de Vlaamse Milieumaatschappij (vergunningen.me@vmm.be), het Agentschap Onroerend Erfgoed (adviezen@onroerenderfgoed.be) en het Agentschap voor Natuur en Bos (aves.ant.anb@vlaanderen.be). Het rapport wordt ter informatie bezorgd aan de afdeling Handhaving van het departement Omgeving (omgevingsinspectie.ant@vlaanderen.be)
- o Specifiek voor wat betreft de discipline lucht bestaat de monitoring, zoals voorzien in het discipline-overschrijdend monitoringprogramma, eveneens uit een beoordeling van de luchtkwaliteit voor wat betreft NO₂ ter hoogte van de kritische zones. De kritische zones zijn de wijken Lambrechtshoeken en Ten Eekhove in de aanlegfase. In de exploitatiefase gaat het over de wijken Lambrechtshoeken en Slachthuissite, de street canyon ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan, de woningen, (toekomstige) parkgebieden en fietspaden ter hoogte van tunnelmonden en -openingen aan de Noordelijke en Zuidelijke Kanaaltunnel. Op basis van een set van verkeerstellingen (intensiteiten en snelheden) en luchtkwaliteitsmetingen op een aantal geselecteerde punten in de kritische zones dient vervolgens luchtkwaliteitsmodellering in de volledige kritische zones toegepast en beoordeeld te worden en de luchtkwaliteitsnormen getoetst te worden. Voor luchtkwaliteitsmodellering wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van het luchtkwaliteitsmodel AtmoStreet, en waar nodig aangevuld met CFD-modellering.
 - Tijdens de aanlegfase wordt een continue beoordeling in samenspraak met VMM opgezet om eventuele overschrijdingen van de uurnorm voor NO₂ continu op te volgen en bij overschrijding wordt een actieplan opgesteld en uitgevoerd om deze overschrijding in tijd zo beperkt mogelijk te houden.
 - Tijdens exploitatie wordt een meetstrategie en rapporteringsprogramma opgesteld in samenspraak met VMM om te toetsen aan de luchtkwaliteitsnormen. Indien blijkt dat de luchtkwaliteitsnormen niet gehaald worden, wordt een actieplan opgesteld en

uitgevoerd om deze overschrijding in tijd zo beperkt mogelijk te houden. Het actieplan wordt ter evaluatie aan VMM (vergunningen@vmm.be) en ter informatie aan de afdeling GOP (gop.ant.omgeving@vlaanderen.be) en de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.ant@vlaanderen.be) van het departement Omgeving voorgelegd.

o voorwaarden m.b.t. de stedenbouwkundige handelingen:

- Alle project geïntegreerde maatregelen (1), het monitoringsplan (2), de maatregelen uit de toelichtingsnota Natuuraspecten (3) en de milderende maatregelen (en aanbevelingen) (4) worden gevolgd en ook doorvertaald naar de navolgende bestekken voor de aannemers en onderaannemers.

(1) Het geoptimaliseerde voorkeursontwerp zoals het uitgewerkt is in voorliggende aanvraag met bijhorende plannen, rekening houdend met D2.OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17 (meer specifiek zoals voorzien op pagina 362, het volledige hoofdstuk 17.10.8 Bos- en natuurcompensatie en de milderende maatregelen zoals voorzien in 17.10.9.2)

(2) opgenomen in deze aanvraag onder het bestand Extra_monitoringsplan

(3) Het bij de omgevingsvergunningsaanvraag toegevoegde document 'VW_toelichtingsnota Natuuraspecten_20200527'

(4) De bij de omgevingsvergunningsaanvraag toegevoegde documenten: 'Extra_tabel MM en aanbevelingen mer' en pagina 120 tot en met 124 van de passende beoordeling toegevoegd bij de aanvraag omgevingsvergunning als document 'D2.OWV_MER_voorkeursalternatief_deelrapport17_bijlage5'

- De milderende maatregelen worden uitgevoerd zoals voorzien in kolom 6 (Verwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag Oosterweelverbinding) en kolom 7 (Verwerking in het bestek voor de aannemer hoofdwerven Oosterweelverbinding) van de overkoepelende tabel "Extra_tabel MM en aanbevelingen MER".
- De eindinrichting van de werfzones wordt gerealiseerd binnen de 3 maanden nadat deze niet meer worden gebruikt als werfzone en ten laatste binnen de 3 maanden na ingebruikname van het voorwerp van de aanvraag.
- De herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium' worden binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel uitgevoerd.
- Er wordt geen infiltratie toegelaten in het tijdelijk bufferbekken, dat wordt aangelegd voor de afwatering van de tijdelijke R1 Oost.
- Voor wegen die niet vallen onder de toepassing van het decreet gemeentewegen en in zoverre de waterkwaliteit infiltratie toelaat, worden de RWA-afvoerleidingen van wegen, die niet aangesloten zijn op een infiltratievoorziening, die niet gelegen zijn binnen een polderconstructie, die boven het maximale grondwaterpeil liggen en die een diameter hebben tot maximaal 800 mm, aangelegd als infiltratieleiding. Aanvullend worden opstuwende voorzieningen in het stelsel aangebracht om water maximaal ter plaatse te laten infiltreren zonder dat dit de hydraulische afvoercapaciteit van het stelsel in gevaar brengt.
- De onderzijde van de Noordkasteelbrug en de leidingentunnel blijft te allen tijde bereikbaar in functie van inspecties en onderhoudswerkzaamheden.

- De kaaimuur K55 heeft een maximale kaaimuurbelasting van 2 ton/m², die in geen geval overschreden mag worden.
- De aanwezige kaaimuren, en specifiek deze ter hoogte van de Noordkasteelbrug, bevatten grondankers die te allen tijde moeten gevrijwaard blijven.
- Ter bescherming van de mogelijke vorming en beschadiging van nesten van de oeverzwaluw worden er tijdens het broedseizoen, van april tot augustus, geen rechte zandwanden gegraven of aangelegd.
- De aanvrager controleert het projectgebied in afwachting van de start van de werken en tijdens de werken op de aanwezigheid van nieuwe beschermde soorten. De aanvrager laat door een erkende fauna en flora deskundige en in samenspraak met Natuurpunt Antwerpen Noord en het Havenbedrijf Antwerpen de werfzone op regelmatige basis controleren.
- De afstandsregels met betrekking tot waterlopen van 2de categorie worden te allen tijde gerespecteerd.
- Er wordt voor gezorgd dat het verkeer, dat stilstaat in afwachting van het terug sluiten van de Noordkasteelbrug, niet stilstaat binnen de isorisicocontour (verder aangeduid als IRC) van 10⁻⁵/jaar van Total Polymers Antwerp (TPA), zoals bepaald in het meest actuele en door de afdeling GOP van het departement Omgeving goedgekeurde veiligheidsrapport of -nota. Indien dit niet mogelijk is, dan wordt ervoor gezorgd dat het stilstaand verkeer voor de Noordkasteelbrug zo snel als mogelijk tot buiten de IRC van 10⁻⁵/jaar van TPA geëvacueerd wordt in geval van een (mogelijk) incident bij TPA. Maximaal gedurende gemiddeld 45 min per 24 u (op jaarbasis) (alle afzonderlijke momenten samengeteld) mag er stilstaand verkeer zijn binnen de IRC van 10⁻⁵/jaar van TPA. Dit wordt gemonitord met telapparatuur. De resultaten worden 2-maandelijks gedurende het eerste jaar na ingebruikname van de infrastructuur, en vervolgens minstens jaarlijks, ter beschikking gesteld van de afdeling Handhaving en de afdeling GOP, Team Externe Veiligheid, van het departement Omgeving.
- De Scheldetunnel en de Kanaaltunnel worden in principe enkel gebruikt als categorie C en worden enkel als categorie A gebruikt in geval van calamiteiten in de andere tunnels van categorie A in de Antwerpse haven.
- Er wordt een aansluiting voorzien tussen de ingang naar de voetbalclub en het fietspad in de Charles De Costerlaan (deelzone 1 en 2).
- De hoeken in het fietspad langs de Scheldelaan ter hoogte van de bushalte (deelzone 7) worden vloeiend gemaakt (zoals in rood aangepast op het plan BA_wegen_P_N_07_maaiveld_INROOD.pdf).
- De parkeerplaats voor vrachtwagens en de parkeerplaatsen voor personenwagens bij het dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever worden los van elkaar geplaatst. De zone parking vrachtwagen is ingetekend als 5 m x 20 m en omschrijft dus ruim de opstelplaats voor de vrachtwagen van 3 m x 12 m. De markering wordt aangebracht/aangepast waarbij een voldoende afstand ten opzichte van de personenwagens wordt aangehouden.

- Aan het kruispunt met de Lambrechtshoekenlaan (deelzone 11) wordt:
 - ter hoogte van de westelijke voetgangersoversteek de groenstrook tussen fietspad en voetpad verhard met het voetpad materiaal;
 - ten zuiden van het kruispunt het voetpadmateriaal doorgetrokken. Het betonnen parkpad sluit aan op dit voetpad.
- Er wordt voldaan aan de bepalingen omtrent groenbescherming bij de uitvoering van werken, conform artikel 18 van de bouwcode.
- Ter hoogte van de luchthoppers van dienstbouwwerk Groenendaallaan is er een hoogteverschil van 2,75 m vanaf het talud tot de toegang van de luchthoppers. Dit wordt afgeschermd door een valbeveiliging.
- De ventilatieschouwen ter hoogte van alle ventilatieopeningen in de tunneldaken en ter hoogte van de tunnelmonden voor uitgaande verkeersstromen hebben een gemiddeld afzuigpercentage op jaarbasis van minstens 65% van de emissies.
- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk Groenendaallaan:
 - Er kan aangesloten worden op de dichtstbijgelegen inspectieput.
 - Gravitaire kelderaansluitingen zijn niet toegelaten. Indien er afvoerpunten van het gebouw (bijvoorbeeld klokrooster) lager gelegen zijn dan het straatniveau ter hoogte van de leiding, wordt de aansluiting beveiligd tegen terugstroming. Dit kan door aan te sluiten via een terugslagklep of pomp. Een terugslagklep wordt geplaatst in de aankomende leidingen en niet in de infrastructuur van de rioolbeheerder.
 - De aansluiting gebeurt op een diepte van 80 cm onder het straatniveau.
- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk Lobroekpark:
 - De nieuw aan te leggen DWA-leiding in de Bredastraat wordt uitgevoerd door middel van een grésbuis met een diameter van 250 mm. De gronddekking bedraagt overal meer dan 0,7 m. De hellinggraad varieert van 24,8 mm/m tot 0,7 mm/m. De leidingen tussen DWA Brd2, DWA Brd3 en DWA Brd4 zijn niet zelfreinigend. Voor dit deel wordt er een onderhoudsprogramma opgemaakt.
 - Er wordt ook rekening mee gehouden dat dit een gescheiden stelsel betreft en er bijgevolg weinig doorstroming zal zijn.
 - De leidingen, die aangesloten zitten op lozingspunt 4B, hebben een dekkingsgraad van ongeveer 45 cm.
 - De werken worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 en de wetgeving die van toepassing is op het ogenblik van uitvoering.
 - Het bemalingswater wordt bij voorkeur geloosd op een gracht of RWA-leiding
 - Alle leidingen, tenzij ze waterdoorlatend zijn, worden op waterdichtheid beproefd volgens standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform standaardbestek 250 onder 7-1.3.4.1.A.5.
- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk Noorderlaan:
 - De nieuw aan te leggen DWA-leiding in de Bredastraat wordt uitgevoerd door middel van een grésbuis met een diameter van 250 mm. De gronddekking bedraagt overal meer dan 0,7 m. De hellinggraad varieert van 24,8 mm/m tot 0,7 mm/m. De leidingen tussen DWA Brd2, DWA Brd3 en DWA Brd4 zijn niet zelfreinigend. Voor dit deel wordt er een onderhoudsprogramma opgemaakt.
 - Er wordt ook rekening mee gehouden dat dit een gescheiden stelsel is en er bijgevolg weinig doorstroming zal zijn.

- De leidingen, die aangesloten zitten op lozingspunt 4B, hebben een dekkingsgraad van ongeveer 45 cm.
 - De werken worden uitgevoerd volgens standaardbestek 250, de algemene wijzigingen en aanvullingen van Aquafin aan het standaardbestek 250 en de wetgeving die van toepassing is op het ogenblik van uitvoering.
 - Het bemalingswater wordt bij voorkeur geloosd op een gracht of RWA-leiding
 - Alle leidingen, tenzij ze waterdoorlatend zijn, worden op waterdichtheid beproefd volgens standaardbestek 250, waarbij het aantal proefvakken wordt bepaald conform standaardbestek 250 onder 7-1.3.4.1.A.5.
- Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk scheldetunnel LO:
 - Het grijs en het zwart water worden aangesloten op een IBA. Er wordt bekeken welke soort IBA in dit project onder ideale omstandigheden kan werken. De keuze van het type IBA wordt vastgelegd volgens de best beschikbare technologie op het ogenblik van plaatsing, waarbij de kwaliteitsnormen voor het effluent zullen gevolgd worden conform artikel 6.2.2.4.1 van titel II van het VLAREM of de op dat moment geldende regelgeving. Ook het boven- of ondergrondse ruimtegebruik wordt mee beschouwd bij de bepaling van het type. De goede werking van de IBA wordt opgevolgd.
 - Gravitaire kelderaansluitingen zijn niet toegelaten. Indien er afvoerpunten van het gebouw (bijvoorbeeld klokrooster) lager gelegen zijn dan het straatniveau ter hoogte van de leiding, wordt de aansluiting beveiligd tegen terugstroming.
 - Met betrekking tot de hydraulische aansluiting op dienstbouwwerk Schijnpoort:
 - Het grijs en het zwart water worden aangesloten op een IBA. Er wordt bekeken welke soort IBA in dit project onder ideale omstandigheden kan werken. De keuze van het type IBA wordt vastgelegd volgens de best beschikbare technologie op het ogenblik van plaatsing, waarbij de kwaliteitsnormen voor het effluent zullen gevolgd worden conform artikel 6.2.2.4.1 van titel II van het VLAREM of de op dat moment geldende regelgeving. Ook het boven- of ondergrondse ruimtegebruik wordt mee beschouwd bij de bepaling van het type. De goede werking van de IBA wordt opgevolgd.
 - Met betrekking tot het hydraulisch en technisch advies in verband met dienstbouwwerk Energie:
 - Infiltratie is niet mogelijk op deze locatie aangezien de maximale grondwaterstand tot net onder maaiveld reikt.
 - De voorwaarden geformuleerd in de volgende adviezen worden nageleefd:
 - Petrochemical Pipeline Services van 2 juli 2020;
 - Ministerie van Defensie – Algemene Directie Material Resources van 29 juni 2020;
 - Elia Asset van 19 juni 2020 en 5 oktober 2020;
 - Fluxys Belgium van 3 juli 2020;
 - Nationale Maatschappij der Pijpleidingen van 19 juni 2020;
 - Total Olefins Antwerpen van 2 september 2020;
 - Infrabel van 2 oktober 2020;
 - de ASTRID-veiligheidscommissie van 16 juni 2020;
 - Brandweerzone Antwerpen-Zwijndrecht – Hulpverleningszone (Antwerpen) – Brandweer zone Antwerpen van 3 september 2020;
 - Air Liquide Industries Belgium van 22 juni 2020.

o Voorwaarden met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

1° Algemene en sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM

De algemene en sectorale milieuvorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.

2° Bijzondere milieuvorwaarden

Van toepassing op iioa NID:

- Vooraleer de in het Noordelijk Insteekdok gestorte specie terug wordt afgevoerd naar de Schelde, wordt de mogelijk gevormde sliblaag op de gestorte specie verwijderd.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen geijkte weegbrug met automatische registratie wordt geïnstalleerd en gebruikt. In plaats hiervan wordt de hoeveelheid baggerspecie die in het Noordelijk Insteekdok wordt aan- en afgevoerd geregistreerd met geijkte meetsystemen aan boord van de baggerschepen.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.2.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aan- en afvoer van bagger- of ruimingsspecie 24u op 24u plaatsvindt.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen omheining van twee meter hoog rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.4.1, §2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat geen groenscherm rond het Noordelijk Insteekdok als tijdelijke opslagplaats voor baggerspecie moet worden voorzien.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.5.3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat het lossen en opslaan van de baggerspecie niet gebeurt op een vloeistofdichte vloer of ondergrond met een lekdicht afwateringssysteem. De baggerspecie wordt rechtstreeks gelost in het Noordelijk Insteekdok.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.63.5.9 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat een afschrift van alle vergunningen en het goedgekeurde werkplan ter beschikking gehouden wordt aan boord van de baggerschepen. Deze kunnen eveneens bekomen worden en ingekeken worden op het bezoekadres van de exploitant.
- Het transport van de specie van en naar het Noordelijk insteekdok mag niet via de openbare weg plaatsvinden.

Van toepassing op iioa KZR1:

- De polderconstructies worden op een degelijke manier aangelegd, teneinde het lekdebiet tot een minimum te herleiden. Hiertoe moeten bij het vastleggen van de constructie-eisen minimale eisen naar het waterkerend vermogen van de diepwanden opgelegd worden, zoals opgenomen in de uitgangspunten voor het grondwatermodel in het project-MER met referentie PR2236. Daarnaast controleert de exploitant de kwaliteitsvolle uitvoering van de polderconstructies tijdens de werken voor de aanleg van de polderconstructies.

- De verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project worden zodanig uitgevoerd dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik.
- Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaats van de gasolietank bij dienstbouwwerk Noorderlaan wordt afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. De lozing gebeurt door rechtstreekse aansluiting op een afvoerleiding naar een lozingspunt.
- Voor de te dempen zones wordt, rekening houdend met de kwaliteitsvereisten van de gebruikte bodemmateriële, maximaal ingezet op het lokaal hergebruiken van bodemmateriële, om de vervoersafstanden te beperken. Indien dit niet mogelijk is, wordt maximaal ingezet op vervoer via het water.
- Indien in het kader van het bodemsaneringsproject voor het Lobroekdok overeenkomstig titel III, hoofdstuk V, afdeling I van het Bodemdecreet en VLAREBO uit een risico-evaluatie over de waterbodem (resterende sliblaag) blijkt dat deze resterende sliblaag verwijderd moet worden, zal dit uitgevoerd worden vóór de start van het dempen van het Lobroekdok.
- In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing:
 - o Voor lozingspunten LP6a, LP6b, LP12 (c,f,g,h):

Parameter	eenheid	concentratie
arseen	µg/l	50

- o Voor lozingspunten LP4a en LP4b:

Parameter	eenheid	concentratie
totaal stikstof	mg/l	30
sulfaat	mg/l	400
chloride	mg/l	750
geleidbaarheid	µS/cm	3.000
arseen	µg/l	50

- o Voor lozingspunt LP5:

Parameter	eenheid	concentratie
arseen	µg/l	100

- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater voor de lozingspunten LP4a, LP4b, LP5, LP6a, LP6b, LP9b, LP12a, LP12b, LP12c, LP12d, LP12f, LP12g en LP12h niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De controle van de kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater gebeurt aan de hand van schepstalen. Hiertoe moeten de lozingspunten van bedrijfsafvalwater voorzien worden van een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter.

- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizen netwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding.
- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van het Lobroekdok en voor de demping van de zones aan R1 Noord volgende chemische samenstelling hebben:
 - o minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - o PAK's:
 - fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - o de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - o PCB's tot 1 mg/kg ds
 - o Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO.
- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt, behalve voor de zone die wordt afgebakend door:
 - o aan noordelijke en oostelijke zijde: de Slachthuislaan/R10;
 - o aan zuidelijke zijde: Park Spoor Noord;
 - o aan westelijke zijde: de Noorderlaan.

De Slachthuislaan/R10 en de Noorderlaan zelf zijn niet inbegrepen in deze zone, dus hier is 24u op 24u normale aanvoer van bodemmateriële toegestaan.
- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone via een track&trace-systeem een overzicht bijhoudt van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen.
- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing voor de te dempen zones ter hoogte van de R1 Noord, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.
- In toepassing van de afwijkingmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op te gedeeltelijke demping van het Lobroekdok, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.

Van toepassing op iioa OWK:

- De polderconstructies worden op een degelijke manier aangelegd, teneinde het lekdebet tot een minimum te herleiden. Hiertoe moeten bij het vastleggen van de constructie-eisen minimale eisen naar het waterkerend vermogen van de

diepwanden opgelegd worden, zoals opgenomen in de uitgangspunten voor het grondwatermodel in het project-MER met referentie PR2236. Daarnaast controleert de exploitant de kwaliteitsvolle uitvoering van de polderconstructies tijdens de werken voor de aanleg van de polderconstructies.

- De verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project worden zodanig uitgevoerd dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik.
- Voor de te dempen zones wordt, rekening houdend met de kwaliteitsvereisten van de gebruikte bodemmateriële, maximaal ingezet op het lokaal hergebruiken van bodemmateriële, om de vervoersafstanden te beperken. Indien dit niet mogelijk is, wordt maximaal ingezet op vervoer via het water.
- In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing voor lozingspunten LP2a en LP2b:

Parameter	eenheid	concentratie
arseen	µg/l	50
nitraat + nitriet + ammonium	mg N/l	4,9

- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater voor de lozingspunten LP2a en LP2b niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De controle van de kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater gebeurt aan de hand van schepstalen. Hiertoe moeten de lozingspunten van bedrijfsafvalwater voorzien worden van een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizenennetwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de gedeeltelijke opvulling van de Noordkasteelvijver volgende chemische samenstelling hebben:
 - o minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - o PAK's:
 - fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - o de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - o som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - o PCB's tot 1 mg/kg ds
 - o Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt.

- In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht kan voorleggen van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen.
- In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 5.60.5, tweede lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden a) tot en met c) van punt 2° van dit artikel niet van toepassing op te gedeeltelijke demping van de Noordkasteelvijver, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.

Van toepassing op iioa STLO:

- De polderconstructies worden op een degelijke manier aangelegd, teneinde het lekdebiet tot een minimum te herleiden. Hiertoe moeten bij het vastleggen van de constructie-eisen minimale eisen naar het waterkerend vermogen van de diepwanden opgelegd worden, zoals opgenomen in de uitgangspunten voor het grondwatermodel in het project-MER met referentie PR2236. Daarnaast controleert de exploitant de kwaliteitsvolle uitvoering van de polderconstructies tijdens de werken voor de aanleg van de polderconstructies.
- De verschillende afwateringsconstructies, pompstations, afvoerleidingen en lozingspunten in het project worden zodanig uitgevoerd dat het mogelijk is om het hemel- en lekwater op te vangen in functie van nuttig gebruik.
- Het potentieel verontreinigd hemelwater van de losplaats van de gasolietank bij dienstbouwwerk Scheldetunnel Linkeroever wordt afgevoerd via een koolwaterstofafscheider met een coalescentiefilter. De lozing gebeurt door rechtstreekse aansluiting op een afvoerleiding naar een lozingspunt.
- Voor de te dempen zones wordt, rekening houdend met de kwaliteitsvereisten van de gebruikte bodemmateriële, maximaal ingezet op het lokaal hergebruiken van bodemmateriële, om de vervoersafstanden te beperken. Indien dit niet mogelijk is, wordt maximaal ingezet op vervoer via het water.
- In aanvulling op de algemene en sectorale lozingsvoorwaarden, zijn volgende bijzondere lozingsnormen van toepassing voor lozingspunt LP1b:

Parameter	eenheid	concentratie
arseen	µg/l	50
PFOS	µg/l	0,2
PFOA	µg/l	0,5
chloride	mg/l	2.400
totaal stikstof	mg/l	30
sulfaat	mg/l	450
geleidbaarheid	µS/cm	6.000

- In toepassing van de afwijkmogelijkheid van artikel 4.2.5.1.1, §1 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de lozing van het bedrijfsafvalwater voor het lozingspunt LP1b niet gebeurt via een meetgoot of debietsmeet- en bemonsteringsapparatuur overeenkomstig bijlage 4.2.5.1 van titel II van het VLAREM. De controle van de kwaliteit van het geloosde bedrijfsafvalwater gebeurt aan de hand van schepstalen. Hiertoe moet het lozingspunt van bedrijfsafvalwater voorzien

worden van een controle-inrichting die alle waarborgen biedt om de kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters van het geloosde water te nemen. Het debiet kan worden bepaald door middel van een debietmeter.

- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.53.2.2 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de grondwaterstand wordt opgevolgd via het peilbuizenennetwerk dat wordt geplaatst in het kader van het monitoringsplan met referentie OWVA-SVG-LAN-PPL-0001-VGN-Monitoringsplan Oosterweelverbinding;
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid voorzien in artikel 5.60.2, derde lid van titel II van VLAREM is het toegestaan dat de bodemmateriële die gebruikt worden voor de opvulling van de Tophatgracht volgende chemische samenstelling hebben:
 - o minerale olie tot 500 mg/kg ds
 - o PAK's:
 - fenantreen: tot 30 mg/kg ds
 - benzo(ghi)peryleen: tot 35 mg/kg ds
 - o de parametergroep BTEX:
 - ethylbenzeen tot 5 mg/kg ds
 - styreen tot 1,5 mg/kg ds
 - som BTEX tot max. 6 mg/kg ds
 - o PCB's tot 1 mg/kg ds
 - o Voor alle overige stoffen moeten de concentraties lager dan of gelijk zijn aan 80% van de bodemsaneringsnorm bestemmingstype III, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage IV van VLAREBO.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.3, §3 van titel II van het VLAREM wordt toegestaan dat de normale aanvoer van bodemmateriële 24u op 24u plaatsvindt.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.3, §4 van titel II van het VLAREM is het toegestaan dat geen register wordt bijgehouden op de werf op voorwaarde dat de exploitant voor elke te dempen zone door middel van een track&trace-systeem een overzicht kan voorleggen van de hoeveelheid en herkomst van de verschillende toegepaste partijen, de vervoerder van deze partijen en de technische verslagen van deze partijen.
- In toepassing van de afwijkingsmogelijkheid van artikel 5.60.5, eerste lid van titel II van het VLAREM, zijn de voorwaarden 1° tot en met 4° van dit artikel niet van toepassing op de demping van de Tophatgracht, met uitzondering van de voorwaarden rond de verdichting van de opvulling, dewelke meteen voldoende wordt verdicht om verdere werkzaamheden op de te dempen zone te laten plaatsvinden.

- o Voorwaarden met betrekking tot de machtiging voor werken aan de waterlopen van 2^{de} categorie:

De vergunning doet geen afbreuk aan eventuele eigendomsrechten en ontslaat de houder ervan niet zich te voorzien van de overeenkomstig andere wetgeving vereiste machtigingen.

De provinciale dienst Integraal Waterbeleid, Koningin Elisabethlei 22 in 2018 Antwerpen, moet uiterlijk VIJF dagen voor de start van de werken en TIEN dagen na voltooiing van de werken per brief of per mail (diw@provincieantwerpen.be) hiervan in kennis worden gesteld. Aan de personeelsleden van deze dienst moet steeds toegang worden verleend voor toezicht.

Om de verenigbaarheid met het watersysteem te verzekeren worden volgende bijzondere voorwaarden opgelegd:

AANSLUITING OVERWELFDE GRACHT

De aansluiting zal worden uitgevoerd volgens aanduiding op het plan van de aanvraag: plan nr. Extra_vergunningstechnische nota water figuur 42 en 46.

1. Plaats

Meer speciaal t.h.v. , langs het kadasterperceel ANTWERPEN 13 AFD, sectie N nr. 590 A

2. Wijze

De uitstroomconstructie is voor onderhoud en inspectie bereikbaar via het onderhoudspad (ca. 5m breed) langs de Palingbeek. Als gevolg van dit onderhoudspad wordt de Tophatgracht plaatselijk ingebuisd door een koker van 2000x1500mm. De koker is bestand tegen het overrijden van machines voor de werken aan de waterloop.

Het doorstromingsprofiel van de open waterloop mag niet worden verminderd.

Plaatselijk worden enkel ter hoogte van de nieuwe uitstroomconstructie (lozingspunt 1a – voor de details betreffende de uitstroomconstructies wordt verwezen naar het hoofdstuk 6 van voorliggende nota) de bodem en de talud aan de overzijde van de Palingbeek geprofileerd en versterkt d.m.v. steenbestorting/schanskorven. Bovenop de schanskorven wordt het talud bedekt met grond.

De bestaande samenvloeiing van de Tophatgracht met de Palingbeek komt bijgevolg te vervallen. Hier dient de bedding van de Palingbeek geherprofileerd en hersteld te worden overeenkomstig de naastliggende delen stroomopwaarts en afwaarts in de Palingbeek.

3. Het is verboden via de gracht vuile of huiswaters te lozen.
4. Er dient rekening gehouden te worden met de toestand en het afvoervermogen van de waterloop: de debieten dienen zodanig beperkt te worden dat zij geen wateroverlast, geen schade en geen kwaliteitsverlies veroorzaken. Het maximaal toegelaten lozingsdebiet bedraagt 20 l/s per hectare aangesloten verharde oppervlakte. Een buffervolume van minimum 250 m³ per hectare aangesloten verharde oppervlakte moet voorzien worden.
5. Binnen de bedding van de waterloop en binnen de erfdienstbaarheidsstrook van 5,00 m landinwaarts gemeten vanaf de kruin van de waterloop dienen de nodige schikkingen en voorzieningen getroffen te worden om beschadiging van de leiding te voorkomen tijdens de uitvoering van de onderhoudswerken aan de waterloop; eventuele schade kan niet op de waterloopbeheerder verhaald worden.
6. De vergunning wordt uitsluitend verleend onder het oogpunt van de wetgeving betreffende de onbevaarbare waterlopen en ontslaat de vergunninghouder niet van de verplichting zich te voorzien van andere toelatingen, vergunningen en bijkomende voorwaarden welke zouden noodzakelijk zijn.

Art.6. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel,

Vlaams minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door: Zuhail Demir (Signature)
Getekend op: 2020-11-20 14:12:03 +00:00
Reden: Ik keur dit document goed

A handwritten signature in black ink, reading 'Zuhail Demir' in a cursive script.

Zuhail DEMIR

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot schorsing en/of vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen op het volgende adres:

Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 35 bus 81
1030 Brussel

U doet dit op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending (dit is per aangetekende brief of door neerlegging ter griffie) binnen een vervalt termijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

U dient het verzoekschrift in vijfvoud in, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie).

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift stuurt u een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

U bent een rolrecht verschuldigd van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

U betaalt het rolrecht binnen een termijn van 15 dagen, die ingaat de dag na deze van de betekening van het verzoek daartoe door de griffier van de Raad.

Als het bedrag niet binnen de termijn van 15 dagen is gestort wordt het beroep niet-ontvankelijk verklaard.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Inlichtingen en toelichting vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)

Bijlage: relevante stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingsplannen

Deze bijlage omvat de stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingsplannen, zoals vermeld in het onderdeel 'toetsing aan de stedenbouwkundige voorschriften' van het advies.

Bestemmingsplan	Naam	Datum
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP)	GRUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen'	BVR 30/04/2013
	GRUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'	BVR 19/06/2009
	GRUP 'Oosterweelverbinding'	BVR 16/06/2006
	GRUP 'Oosterweelverbinding – wijziging'	BVR 20/03/2015
	GRUP 'Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving Sportpaleis'	BVR 21/05/2010
	GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving'	BVR 20/01/2006
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (PRUP)	PRUP 'Rivierenhof'	MB 25/06/2009
Bijzondere plannen van aanleg (BPA)	BPA 'Deurne-Dorp' BPA nr. 43 'Noordersingel (Borgerhout)' BPA nr. 50 'Het Weelke' BPA 'Kwade Velden'	MB 26/06/2007 MB 03/08/1998 KB 14/02/1983 MB 08/01/2007
Gewestplan	Gewestplan nr. 14 Antwerpen	KB 03/10/1979 en latere wijzigingen



RUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen, uitsnede 'Verordenend grafisch plan 5' – omgeving Scheldetunnel en Oosterweelknoop

Art. 1	 (Overdruk)	Afbakeningslijn zeehavengebied <i>geen eigen bestemmingscategorie, volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>
De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Antwerpen. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.		
Art. 2	 (Overdruk)	Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.		
Art. R1		Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven <i>bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'</i>
Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven van Antwerpen. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende werken, handelingen, voorzieningen, en wijzigingen gerekend: - de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde; - het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie. Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten. In het gebied zijn eveneens gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel toegelaten. In het gebied zijn kantoorgebouwen niet toegelaten, tenzij ze noodzakelijk zijn voor en een inherent onderdeel zijn van de exploitatie van haven- en industriële activiteiten. De bestaande kantoorgebouwen kunnen behouden blijven binnen het bestaande bouwvolume op het moment van definitieve vaststelling van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Uitbreidingen zijn niet toegelaten.		
Art. R5		Gebied voor waterweginfrastructuur <i>bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'</i>
Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van die waterweginfrastructuur en aanhorigheden.		

Daarnaast zijn toegelaten:

- alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;
- het bergen van baggerspecie in onderwatercellen.

Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

Art. R7		Gebied voor spoorinfrastructuur <i>bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'</i>

Dit gebied is bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die spoorinfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van ecologische infrastructuur toegelaten.

Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

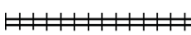
Art. R8		Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur <i>bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'</i>

Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van ecologische infrastructuur toegelaten. Een deel van het gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur aan de R2 wordt ingericht met ecologische infrastructuur. Deze ecologische infrastructuur moet eveneens voldoen aan de voorwaarden van landschappelijke inpassing.

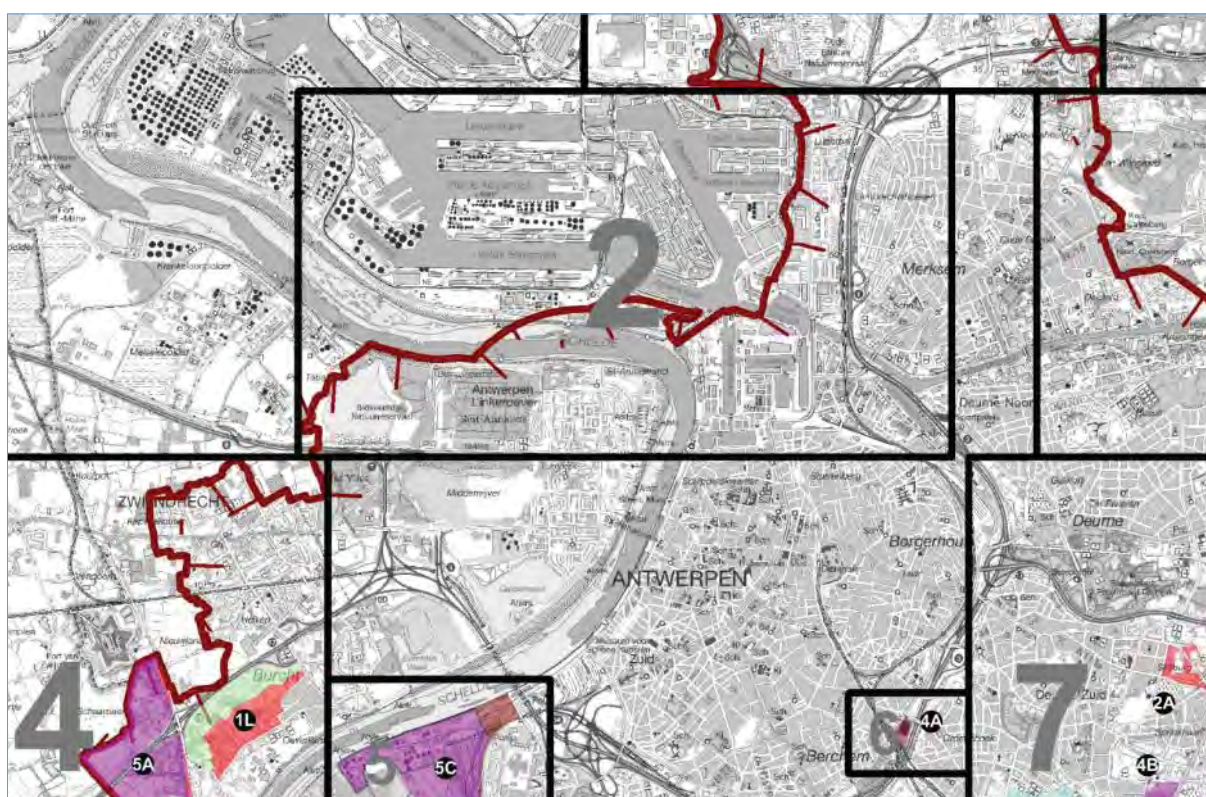
Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

Art. R17	 (overdruk – symbolische aanduiding)	Leidingstraat <i>geen eigen bestemmingscategorie, volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>

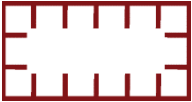
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht

Gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'



RUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, uitsnede situeringskaart

Art. 0	 (Overdruk)	Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen <i>geen eigen bestemmingscategorie, volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>
De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Antwerpen. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen		



RUP Oosterweelverbinding, behouden bestemmingen

Art. 1



Gebied voor wegeninfrastructuur

Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids - en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie infrastructuur,

lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving

In dit gebied zijn eveneens toegelaten:

- alle handelingen, werken en wijzigingen i.f.v. tolheffing en verkeershandhaving;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden in de speciale beschermingszone voor kwetsbare vogelsoorten, andere diersoorten of planten of van het beperken van de milieu-impact;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

Art. 2	 (Overdruk)	Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur

2.1

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van een tunnel en voor de aanleg van een viaduct en aanhorigheden. Daarnaast zijn werken, handelingen en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.

Voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de tunnel en het viaduct niet in het gedrang wordt gebracht, is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan eveneens van toepassing.

In dit gebied zijn eveneens toegelaten:

- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden in de speciale beschermingszone voor kwetsbare vogelsoorten, andere diersoorten of planten of van het beperken van de milieu-impact;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

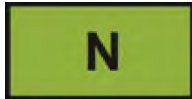
2.2. Oosterweeltunnel

In het gebied voor ongelijkvloerse infrastructuur gereserveerd voor de Oosterweeltunnel zijn de werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:

- voor de realisatie van de tunnel en de daar bijhorende kunstwerken,
- voor de beveiliging, de exploitatie en het onderhoud van de tunnel,
- in functie van de waterkering,
- voor de bouw van een bovengronds dienstgebouw aan beide tunnelmonden,
- voor de aansluiting op het (bestaande) wegennet,
- de aanleg van verharding voor het bereikbaar maken van het dienstgebouw, de aansluiting op de openbare weg en het stationeren van de dienstvoertuigen,

De herstelwerken aan het habitatrictlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel dienen binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel uitgevoerd te worden. Het herstel dient te gebeuren door de heraanleg van het schor (Weel van Farnese). De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tunnel bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

Art. 3



Natuurgebied

3.1.

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu en landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:

1° het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied, natuur- en milieueducatie of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer;

2° het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.

3° alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden,

3.2. Middenvijver

In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de aanwezige collectoren eveneens toegelaten. Bovengrondse constructies en de aanleg van verhardingen zijn toegelaten in functie van het onderhoud, het beheer en de exploitatie van deze aanwezige collectoren.

3.3.



(Overdruk)

Het gebied aangeduid in overdruk maakt deel uit van een grote eenheid natuur en is een onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk, in de zin van het decreet Natuurbehoud.

Art. 4



Groengebied

Het gebied is bestemd als groengebied.

Binnen dit groengebied zijn parkbeheer- en -ontwikkeling, landschapsbeheer en -ontwikkeling, natuurbeheer en -ontwikkeling, bosbeheer en -ontwikkeling, waterbeheer, zachte laagdynamische recreatie en socio-cultureel medegebruik nevensgeschikte functies.

Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de verschillende nevensgeschikte functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de historische, horticulturele, landschappelijke en natuurlijke waarden in het gebied bewaard blijven en de sociale functie niet geschaad wordt. Behoudens verdere bepalingen zijn alle vormen van bebouwing of constructies uitgesloten.

Volgende werken, handelingen en wijzigingen zijn eveneens toegelaten:

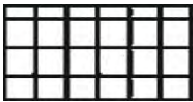
1° het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor natuur- en milieueducatie, recreatie en socio-cultureel medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en sanitaire gebouwen of schuilplaatsen, van één bouwlaag, met een oppervlakte van ten hoogste 100 m², met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie. De sanitaire gebouwen en schuilplaatsen dienen aan te sluiten op de bestaande bebouwing ter hoogte van de Charles De Costerlaan. Er mag geen bijkomende wegenis voor gemotoriseerd verkeer worden aangelegd om deze sanitaire gebouwen en schuilplaatsen te ontsluiten;

2° het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen;

3° het aanleggen of uitrusten van een parkeerruimte van maximum 400 m² ten behoeve van de recreatieve voorzieningen. Deze parkeerruimte moet worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen, moet geïntegreerd worden in het landschap en dient aan te sluiten op de Charles De Costerlaan;

4° werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van het bestaande pompstation en collectoren. Bovengrondse constructies, uitbreidingen van het bestaande pompstation en de aanleg van verhardingen zijn toegelaten in functie van het onderhoud, het beheer en de exploitatie van het pompstation en collectoren;

5° werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

Art. 5	 (Overdruk)	Werfzone

5.1.

Werfzones zijn tijdelijk - gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur - bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, evenals de stockage van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.

In dit gebied zijn gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur alle werken, handelingen en wijzigingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de werfzones toegelaten.

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en kunnen de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om deze grondbestemming te realiseren en moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om de verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

De herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel dienen binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel uitgevoerd te worden. Het herstel dient te gebeuren door de heraanleg van het schor (Weel van Farnese). De

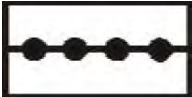
aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tunnel bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

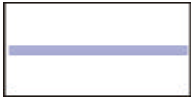
In dit gebied zijn eveneens toegelaten:

- alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, het verplaatsen en bundelen van nutsleidingen;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden in de speciale beschermingszone voor kwetsbare vogelsoorten, andere diersoorten of planten of van het beperken van de milieu-impact;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

5.2. Werfzone t.h.v. Sint-Annabos

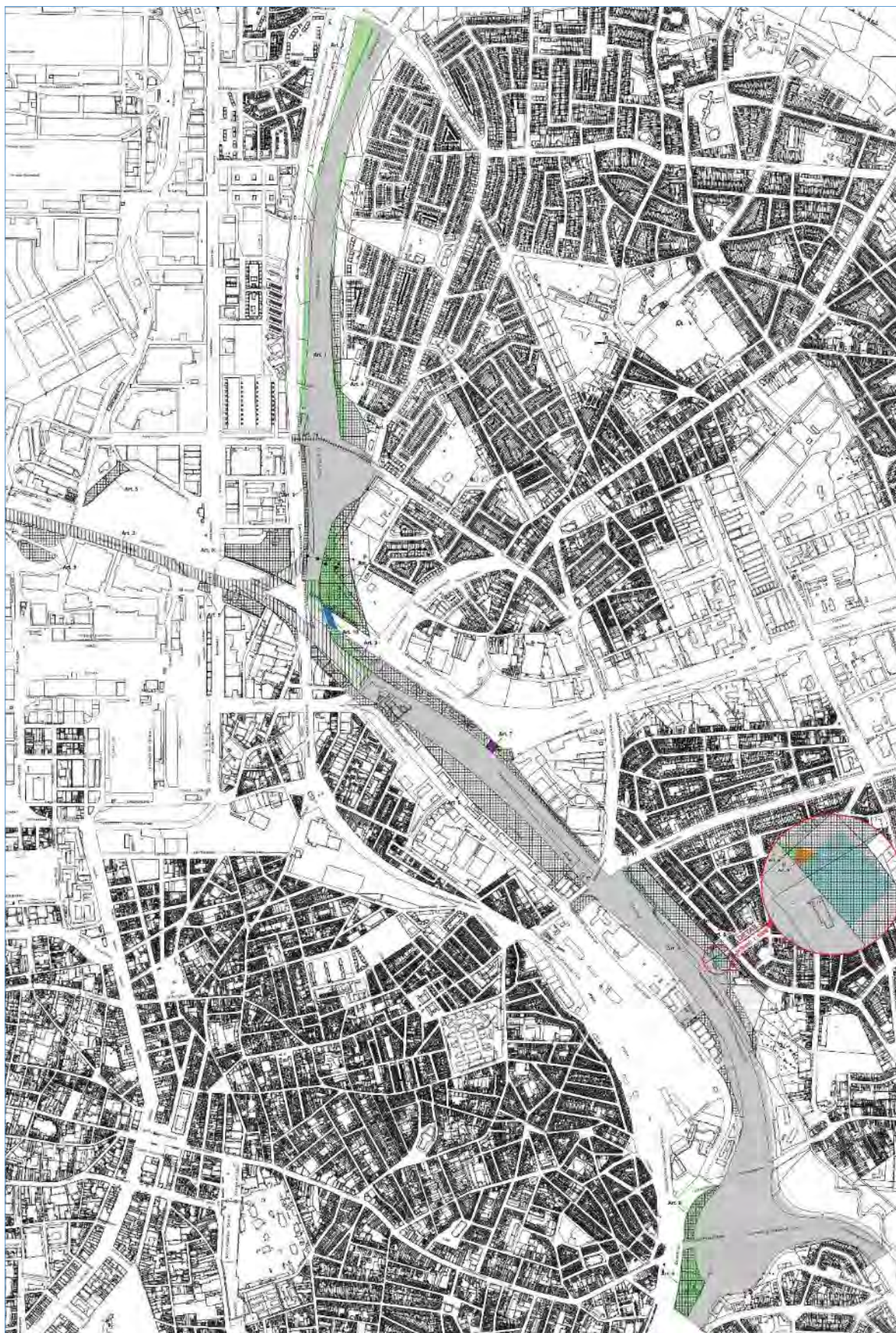
Alle werken, handelingen en wijzigingen noodzakelijk voor de tijdelijke stockage, behandeling en berging van de species afkomstig van baggerwerken in functie van de aanleg van de tunnel, de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de aan deze werken gerelateerde werfzones zijn toegelaten.

Art. 7	 (overdruk – symbolische aanduiding)	Enkelvoudige leiding
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.		
Art. 8	 (overdruk – symbolische aanduiding)	Hoogspanningsleiding

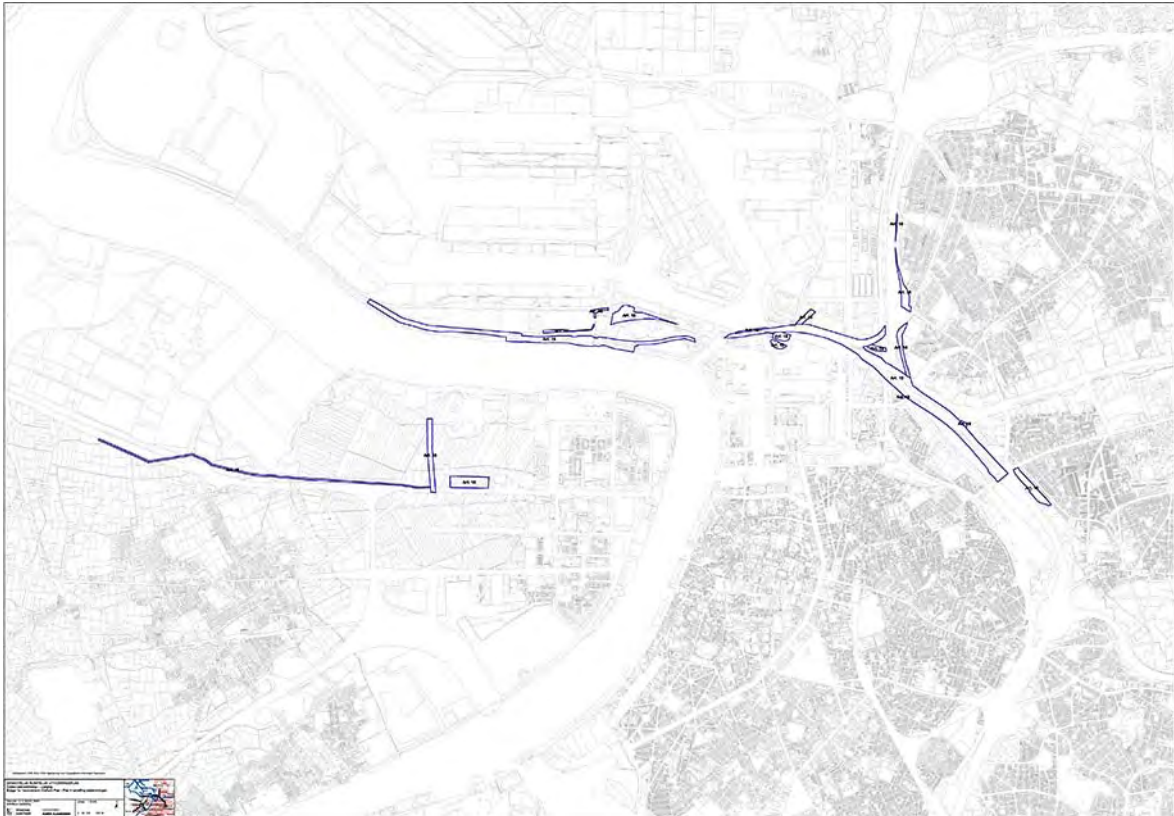
In het gebied, aangeduid met de overdruk hoogspanningsleiding, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.		
Art. 10		Op te heffen reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied
De bestaande reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden worden opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.		
Art. 11		Op te heffen bestaande hoofdverkeersweg en op te heffen bestaande autosnelweg
De bestaande hoofdverkeerswegen en autosnelwegen worden opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.		
Art. 12		Op te heffen leidingstraat
De bestaande leidingstraten worden opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.		



GRUP Oosterweelverbinding – wijziging, verordenend grafisch deelplan 2



GRUP Oosterweelverbinding – wijziging, verordenend grafisch deelplan 3



GRUP Oosterweelverbinding – wijziging, verordenend grafisch deelplan 4: op te heffen bestemmingen GRUP Oosterweel

Art. 0	 (Overdruk)	Zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>
Art. 0.0		Toepassingsgebied
De bepalingen opgenomen in artikel 0 gelden voor het geheel van de gebieden binnen de afgebakende contour.		
Art. 0.1		Bepalingen met betrekking tot uitvoering van de werken
De uitvoeringstermijn voor de realisatie van de Oosterweelverbinding moet zo kort mogelijk gehouden worden. In de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding moet gegarandeerd worden dat de in dit artikel opgenomen maatregelen en bijkomend de maatregelen zoals omschreven in de artikels 1.3., 1.4. en 5.3. gebeuren van zodra de uitvoering ervan technisch mogelijk is en ten laatste bij de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding.		
Art. 0.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing en ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op:

- behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen;
- de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast;
- ondergrondse aanhorigheden ten behoeve van de technische uitvoerbaarheid van de weginfrastructuur en geluids- en luchtbuffering
- realisatie van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten.

De uitvoering van deze werken dient te gebeuren op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang.

Art. 0.3

Specifieke bepalingen aangaande de weginrichting

Volgende bepalingen gelden in dit gebied:

- De weginfrastructuur moet, in zoverre dit technisch mogelijk is, compact worden geconcipeerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang;
- Wegverlichting in kwetsbare zones moet beperkt worden tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende open ruimtegebieden te vermijden. De verlichting moet beperkte aantrekking van nachtvlinders hebben en een neerwaarts gebundelde lichtstraal. Wit licht moet vermeden worden.
- Geluidsarme wegbedekking moet gebruikt worden in zoverre dat technisch mogelijk is.
- De verlichting in de tunnels moet voldoen aan de technische vereisten en moet bijdragen aan de belevingswaarde van de weggebruiker .
- Er moeten bij de realisatie van de Oosterweelverbinding afdoende maatregelen genomen worden om significante uitstoot aan de Scheldetunnelmonden en kanaaltunnelmonden te vermijden
- De timing van de uitvoering van de werken is erop gericht om belangrijke trekperiodes van vogels te vermijden.

Art. 0.3.1

Overbruggingen en overkappingen

Binnen de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur zijn alle werken toegelaten in functie van de aanleg, het functioneren of de aanpassing van overbruggingen en overkappingen. Overbruggingen en overkappingen moeten zodanig ingericht worden dat ze ruimtelijk en functioneel deel uitmaken van de omgeving en/of een ondersteunende rol vervullen voor functies in de omgeving.

Art. 0.3.2		Geluids-, lucht- en visuele buffering en afscherming van de Oosterweelverbinding
De realisatie van de grondbestemming dient ten aanzien van het omliggend woongebied afdoende afscherming van de wegeninfrastructuur te realiseren. Significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid moeten daarbij vermeden worden. Ten opzichte van volgende gebieden moet geluids- en visuele buffering worden gerealiseerd bij de aanleg van de Oosterweelverbinding: - Blokkersdijk, Middenvijver, Sint-Annabos en Vliet; - de site Noordkasteel - Rivierenhof en Groot Schijn. Ter hoogte van Blokkersdijk, Middenvijver en Vliet moet de ontworpen geluidsbuffering voorzien in een reductie van de bijkomende verstoring. De verhoging mag niet meer dan 3 dB(A) bedragen.		
Art. 0.3.3		Landschappelijke inpassing
Autoweginfrastructuur inclusief de aansluitingen op het onderliggend wegennet evenals aanhorigheden moeten ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk ingepast zijn in de omgeving.		
Art. 0.3.4		Integratie in de omgeving
Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.		
Art. 0.4		Specifieke bepalingen aangaande werfzones
Werfzones worden dusdanig ingericht dat hun impact op erfgoedwaarden zoveel mogelijk beperkt wordt. Indien technisch mogelijk mogen geen werfzones ingericht worden binnen ankerplaatsen, relictzones, beschermde landschappen en in de directe omgeving van beschermd bouwkundig erfgoed. Werfzones gelegen in natuurgebied, parkgebied of bosgebied en werfzones die gelegen zijn binnen een speciale beschermingszone, VEN, of beschermd landschap moeten na beëindiging van het gebruik en ten laatste bij de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding heraangelegd worden conform de stedenbouwkundige voorschriften voor de betreffende grondkleur en op een wijze die gericht is op het op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. In de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding moet gegarandeerd worden dat de heraanleg van deze zones gebeurt onmiddellijk na de beëindiging van het gebruik als werfzone en ten laatste bij de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding.		

Na de realisatie van de Oosterweelverbinding moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om eventuele verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. In de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding moet gegarandeerd worden dat de herstelmaatregelen gebeuren onmiddellijk na de beëindiging van het gebruik als werfzone en ten laatste bij de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding. Na het gebruik ervan als werfzone moet bij de herinrichting van Sint-Annabos 18 ha buitendijks gebied ontwikkeld worden bestaande uit 12 ha slik en schor en 6 ha ooibos.		
Art. 0.5		Specifieke bepalingen aangaande te nemen maatregelen bij werken aan de leidingstrook
Nieuwe leidingen worden gerealiseerd met het oog op het optimale ruimtegebruik van de leidingstrook. Volgende bepalingen gelden : - in geval van significante verstoring van de avifauna op Blokkersdijk bij verplaatsing van leidingen naar de leidingstrook, moet afdoende visuele afscherming gerealiseerd worden; - werken aan de op het grafisch plan aangeduide leidingstrook moeten uitgevoerd worden buiten het broedseizoen en het overwinteringsseizoen; - bij werken aan de leidingstrook, zoals aangeduid op het grafisch plan, mag de werfstrook niet ingezaaid worden om open zand te behouden; - bij verplaatsingswerken van bestaande leidingen naar de leidingstrook, zoals aangeduid op het grafisch plan, mogen de bestaande leidingen niet opgebroken worden om de werkzone te beperken; - bij verplaatsingswerken van bestaande leidingen naar de leidingstrook, zoals aangeduid op het grafisch plan, moet de kruising met de Palingbeek via een gestuurde boring ondergronds gerealiseerd worden.		
Art. 0.6		Bestemming en inrichting onbenutte gronden
Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende landschappelijke en/of stedenbouwkundige ingrepen, worden voor het gedeelte van het gebied voor wegeninfrastructuur dat niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken. Voor de afbakening van het niet benutte gedeelte ten opzichte van de naastliggende bestemming, geldt dat vanaf de grens van twee bestemmingszones een loodrechte lijn wordt uitgezet op de weginfrastructuur.		
Art. 0.7		Grondbalans
Grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag moeten binnen de zone voor landschappelijke en functionele inpassing worden aangewend voor eventuele ophogingen die eveneens vervat zijn in betreffende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag. Indien de grondkwaliteit of –kwantiteit dit niet		

toelaat kan de grond worden afgevoerd naar een locatie buiten de zone voor landschappelijke en functionele inpassing.

Art. 0.8

Specifieke bepalingen aangaande waterbeheersing

In functie van waterbeheersing in het algemeen gelden volgende bepalingen:

- afwatering moet worden voorzien middels onverharde bermen, open grachten parallel aan het wegtracé of middels een open infiltratie- en/of buffersysteem in zoverre dit ruimtelijk en technisch mogelijk is. Waar dit ruimtelijk en technisch niet mogelijk is, moet een ondergronds infiltratie- of minstens buffersysteem voorzien worden. Deze bepaling houdt in dat het drainerend effect van grachten steeds geminimaliseerd moet worden en dat de aanleg van grachten afgestemd moet worden op eventuele opstuwing van hemelwater. Permanente drainage door grachten met lagere grondwaterstanden tot gevolg is niet toegestaan.

- afstromend hemelwater van wegenis moet via onverharde bermen en grachten of bufferbekkens worden opgevangen. Indien er onvoldoende ruimte is voor dergelijke voorzieningen moet dit via een koolwaterstof-afscheider-installatie en een sedimentvanger geleid worden alvorens te lozen op oppervlaktewater;
- maatregelen moeten genomen worden om infiltratie van vervuild run-off water in natuurgebieden te vermijden door zuivering (olieafscheiders) en vertraagde afvoer naar de beken te garanderen;
- evenwaardige ruimte voor water met een vergelijkbaar volume aan berging/buffering moet voorzien worden voor het verlies aan komberging;
- het waterpeil van de Noordkasteelvijvers dient gemonitord te worden opdat verdroging van de natuurgebieden te allen tijden vermeden wordt. Indien er verdroging dreigt dan moet niet vervuild hemelwater afkomstig van de zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur moet ingeschakeld worden om verdroging van de site Noordkasteel te beperken.

Art. 0.9

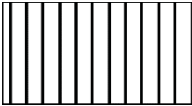
Specifieke bepalingen aangaande waterlopen

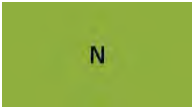
In functie van waterlopen gelden volgende bepalingen:

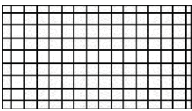
- waterlopen moeten maximaal open, als corridor, behouden worden en moeten maximaal worden opengelegd. Overwelving en/of inbuizing van de waterlopen is enkel toelaatbaar wanneer de realiseerbaarheid van het Oosterweelproject en/of de werking van aanpalende activiteiten daardoor in het gedrang komt;
- in functie van de habitat van de watervleermuis moet boven gekruiste waterlopen een hindernisvrije ruimte van minstens 50 cm worden gerespecteerd;
- oeverstroken moeten maximaal vrijgehouden worden van hindernissen en bebouwingen;
- werken in functie van gekruiste, verlegde of heringerichte waterlopen, grachten en bufferbekkens moeten gebeuren op een wijze die gericht is op het op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang;
- de dimensionering van de onderdoorgangen van gedwarste waterlopen moet de goede doorstroming in functie van het door te voeren debiet en van bestaande mogelijke of effectieve overstromingsgevoelige gebieden garanderen.

- Bij overwelvingen en inbuizingen van waterlopen worden faunapassages voorzien, tenzij de technische realiseerbaarheid van het Oosterweelproject daardoor in het gedrang komt.		
Art. 0.10		Inrichting ruimtelijk kwetsbaar gebied
De inrichting van ruimtelijk kwetsbaar gebied (natuurgebied, parkgebied, bosgebied, speciale beschermingszones, VEN, ankerplaatsen, relictzones en beschermd landschappen en in de directe omgeving van beschermd bouwkundig erfgoed) dient te gebeuren op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang.		
Art. 0.11		Bepalingen aangaande beschermingszones
- werken in of met mogelijke impact op speciale beschermingszones, gebieden van het VEN en natuurreservaten kunnen niet starten tussen 1 maart en 30 juni. Voor werken die doorlopen gedurende de broedperiode dienen voor 1 maart de nodige maatregelen genomen worden die het vestigen van broedvogels in de werfzone voorkomen (bv door het preventief verwijderen van vegetatie) of evenwaardige maatregelen - werken bij kunstlicht in leefgebieden van beschermde vleermuizenpopulaties moet in de periode tussen half april en eind juni beperkt blijven, teneinde significante effecten op die populaties te vermijden.		
Art. 0.12		Landschappelijke en ecologische ingrepen
Bestaande ecologische corridors en stapstenen in de vorm van bomenrijen, houtkanten, rietgrachten en waterlopen moeten maximaal behouden blijven. Bermen moeten aangelegd en beheerd worden op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. De realisatie van de Oosterweelverbinding moet gepaard gaan met de aanleg van nieuwe geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden. Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding moeten maatregelen genomen worden om aanrijding van wilde dieren te beperken. De realisatie van de Oosterweelverbinding moet gepaard gaan met: - aanplant van bomen en struiken als geleiding en hop-over waar mogelijk ter hoogte van het aansluitingscomplex Oosterweelknoop; - heraanleg van de bermen waarbij struweelzones worden gecreëerd en aanplanting van een bufferzone ten aanzien van het Rivierenhof volgens ecologische principes ter hoogte van de aansluiting van de E313 richting aansluitingscomplex Schijnpoot.		
Art. 0.13		Ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud

Ten minste gelijktijdig aan de realisatie van de Oosterweelverbinding of ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend hierop moeten onderstaande ontsnipperende maatregelen en faunapassages gerealiseerd worden: - realisatie natte ecoverbinding Vlietbeek; - realisatie natte ecoverbinding Laarbeek; - realisatie ecoduct Vliet - Middenvijver; - realisatie verbinding Middenvijver – Sint-Annabos door opbraak Charles De Costerlaan; dit houdt afschaffing van de verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van dienst- en onderhoudsverkeer en nooddiensten in en opbraak van de verharding sanering en natuurtechnische heraanleg Palingbeek; - aanplant van struweel op bermen als hop-over ter hoogte van de aansluiting van de Oosterweelverbinding (linkeroever) op de E34.		
Art. 0.14		Bereikbaarheid en verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers
Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding moet de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langsheen het wegtracé gegarandeerd blijven. Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding moeten comfortabele en veilige verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers voorzien worden. Ter hoogte van volgende zones moeten verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd: - Sint-Annabos/Blokkersdijk - Aansluitingscomplex Oosterweelknoop - aansluitingscomplex Schijnpoort. - aansluitingscomplex Waaslandhaven		
Art. 1		Gebied voor wegeninfrastructuur <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.</i>
Art. 1.1		Bestemming
Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.		
Art. 1.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van deze wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.		

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving In dit gebied zijn eveneens toegelaten: - alle handelingen, werken en wijzigingen i.f.v. tolheffing en verkeershandhaving; - alle handelingen voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van waterweginfrastructuur en aanhorigheden; - voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden in de speciale beschermingszone voor kwetsbare vogelsoorten, andere diersoorten of planten of van het beperken van de milieu-impact; - voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.		
Art. 1.3		Viaduct van Merksem
Bij de realisatie van de Oosterweelverbinding moet het bestaande viaduct van Merksem worden afgebroken en vervangen door verdiept gelegen wegeninfrastructuur.		
Art. 1.4		Park & Ride Blancefloerlaan
Ter hoogte van de Blancefloerlaan moet een park&ride worden gerealiseerd die aansluit op een aan te leggen parallelweg en deel uitmaakt van de realisatie van de Oosterweelverbinding. De park&ride moet gerealiseerd zijn op het ogenblik van de openstelling van de Oosterweelverbinding.		
Art. 2		Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>
Art. 2.1		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur in de vorm van één of meerdere tunnels en aanhorigheden. Daarnaast zijn werken, handelingen en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.		
Art. 2.2		Bouwverbod

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, geldt een verbod om gebouwen en constructies op te richten andere dan noodzakelijk voor de ongelijkvloerse wegeninfrastructuur, in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen.		
Art. 3		Natuurgebied <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'Reservaat en natuur'.</i>
Art. 3.1		Bestemming
Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden		
Art. 3.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu, bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten. Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten: 1° het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied, natuur- en milieueducatie of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; 2° het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid. 3° alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden,		
Art. 3.3		Omgeving aansluitingscomplex Oosterweelknoop
Het natuurgebied dat aangeduid is met de overdruk werfzone moet na het gebruik ervan als werfzone en uiterlijk bij de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding ingericht worden als rietmoeras.		

Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten: - het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; - het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen, toegangswegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijke milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.		
Art. 4		Parkgebied <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen'.</i>
Art. 4.1		Bestemming
Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. Dit gebied heeft ook een sociale functie. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies.		
Art. 4.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten. De genoemde werken, handelingen en wijzigingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.		
Art. 5	 (Overdruk)	Werfzone <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>
Art. 5.1		Bestemming
Werfzones zijn tijdelijk - gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur - bestemd voor de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de wegeninfrastructuur, evenals de stockage van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten en de werfuitrusting voor het personeel.		
Art. 5.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In dit gebied zijn gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur alle werken, handelingen en wijzigingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de werfzones toegelaten.		

Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur, is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan van toepassing en kunnen de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om deze grondbestemming te realiseren en moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om de verstoorde aanwezige natuurwaarden te herstellen. De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

In dit gebied zijn eveneens toegelaten:

- alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, het verplaatsen en bundelen van nutsleidingen;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de passende beoordeling, alle werken, handelingen, en wijzigingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden in de speciale beschermingszone voor kwetsbare vogelsoorten, andere diersoorten of planten of van het beperken van de milieu-impact;
- voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

Art. 5.3

Werfzone Scheldetunnel

Bij werken in de werfzone van de Scheldetunnel moet opwerveling van slib en in slib opgeslagen nutriënten vermeden worden door gebruik van best beschikbare technieken, en door het enkel terugstorten van materiaalfracties die geen risico inhouden op opwerveling.

Bij de aanleg van de Scheldetunnel moeten maatregelen getroffen worden om significante verstoring van fauna te vermijden en moet te allen tijde een corridor voor aquatische fauna behouden blijven. Volgende maatregelen worden minstens genomen:

- het preventief weggagen met ultrasoon geluid van visfauna in de Schelde
- ingrepen, zoals heien, langzaam beginnen zodat de dieren onbeschadigd weg kunnen komen.

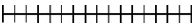
De herstelwerken aan het habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium als gevolg van de tijdelijke verstoring gedurende de aanleg van de tunnel dienen binnen het jaar volgend op de beëindiging van de werken aan de tunnel uitgevoerd te worden. Het herstel dient te gebeuren door de heraanleg van het schor (Weel van Farnese). De aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tunnel bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

De schorren bij de afgezonken tunnel dienen afgewerkt te worden met een bodemlaag met passend sedimenttype, hoogte en hellingsgraad die snel kolonisatie bevordert.

Art. 6		Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.</i>
Art. 6.1.		Bestemming
Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven van Antwerpen. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruik maken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur.		
Art. 6.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende werken, handelingen, voorzieningen, en wijzigingen gerekend: - de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde; - het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie. Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten. In het gebied zijn eveneens gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel toegelaten. In het gebied zijn kantoorgebouwen niet toegelaten, tenzij ze noodzakelijk zijn voor en een inherent onderdeel zijn van de exploitatie van haven- en industriële activiteiten. De bestaande kantoorgebouwen kunnen behouden blijven binnen het bestaande bouwvolume op het moment van definitieve vaststelling van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Uitbreidingen zijn niet toegelaten.		
Art. 7		Industriegebied <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.</i>
Art. 7.1.		Bestemming
De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten,		

namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.		
Art. 7.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan: - het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid; - de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein; - het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers. Kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn.		
Art. 8		Gebied voor dagrecreatie <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'recreatie'.</i>
Art. 8.1.		Bestemming
De recreatiegebieden zijn bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van de verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen de handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren. De gebieden voor dagrecreatie bevatten enkel de recreatieve en toeristische accommodatie, bij uitsluiting van alle verblijfsaccommodatie.		
Art. 9		Bufferzone <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen'.</i>
Art. 9.1.		Bestemming
De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.		

Art. 9.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In deze zone zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van leidingen en telecommunicatie infrastructuur toegelaten. Ook de aanleg van aanhorigheden bij weginfrastructuur is toegestaan evenals de werken, handelingen en wijzigingen voor paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, lokale dienstwegen en interventiewegen.		
Art. 10		Gebied voor waterweginfrastructuur <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur'.</i>
Art. 10.1.		Bestemming
Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden.		
Art. 10.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.		
Art. 10.3		Integratie in de omgeving
Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de weginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.		
Art. 11		Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'gemeenschapsvoorzieningen – nutsvoorzieningen'.</i>
Art. 11.1.		Bestemming
Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.		
Art. 11.2		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten.		

Art. 15	 (Overdruk)	Leidingstrook <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>
Art. 15.1.		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd met het oog op het optimale ruimtegebruik van de leidingstrook. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.		
Art. 16	 (Overdruk)	Enkelvoudige leiding <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>
Art. 16.1.		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd met het oog op het optimale ruimtegebruik van de leidingstrook. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.		
Art. 17	 (Overdruk)	Hoogspanningsleiding <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>
Art. 17.1.		Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en		

aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.		
Art. 18		Op te heffen overdrukken <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur</i>
Onderstaande overdrukken van het GRUP Oosterweelverbinding (definitief vastgesteld met de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 juni 2006), zoals aangeduid op het grafisch plan, worden opgeheven: - art. 2. gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur; - art. 5. werfzone; - art. 6. leidingstrook; - art. 9. reservatiegebied voor hoogspanningsleiding. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.		

Gewestelijk RUP 'Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving sportpaleis'



RUP Gebied voor stedelijke activiteiten omgeving sportpaleis, grafisch plan

Art. 1	(Overdruk)	Gebied voor stedelijke activiteiten <i>bestemmingscategorie 'recreatie'</i>
1.1. Het gebied is bestemd voor wonen, horeca, kantoren en diensten, socio-culturele inrichtingen, recreatieve voorzieningen. Onder recreatieve voorzieningen wordt ook verstaan: grootschalige sport- en evenementenhallen. De activiteiten zijn toegelaten onder de volgende voorwaarde: – de parkeerbehoefte bij elk evenement kan opgevangen worden op terreinen die gedurende het hele evenement uitsluitend ter beschikking staan van de exploitant. – bijkomende functies, met uitzondering van wonen, moeten gebruik maken van de reeds aanwezige parkeerterreinen in de omgeving. 1.2. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan: - De relatie met de in de omgeving aanwezige functies;		

- De invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;
- De invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid.
- De wijze waarop voldaan wordt aan de voorwaarde over de parkeerbehoefte bij evenementen, zoals bepaald in artikel 1.1.

1.3. Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:

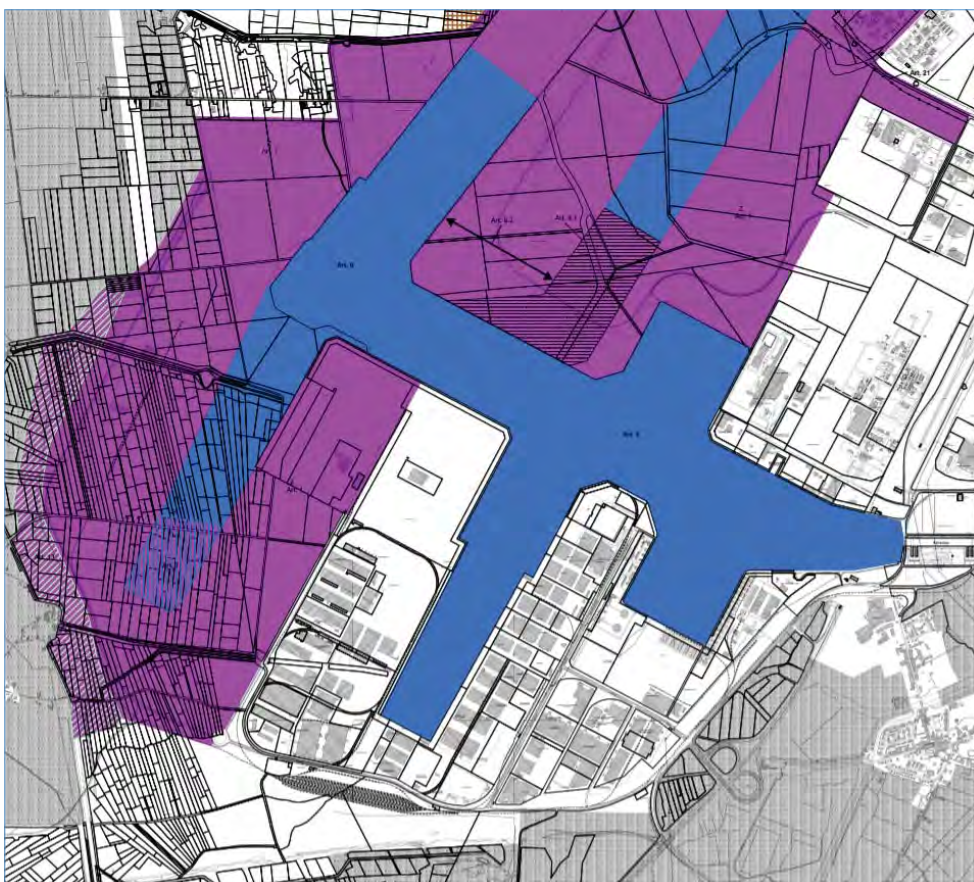
- zorgvuldig ruimtegebruik
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied
- de afwerking van de gebouwen en de architecturale eigenheid langsheen de R1, Schijnpoortweg en het Raoul Grégoirplein.

Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:

- het bouwen in meerdere lagen;
- een functionele en ruimtelijk kwalitatieve relatie creëren tussen het plangebied, het ringviaduct, het
- metrostation Sport, de Schijnpoortweg en het Raoul Grégoirplein;
- parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende activiteiten;
- gebouwen langsheen de R1 dienen zodanig te worden geschikt dat zij de indruk van één architectonisch en stedenbouwkundig geheel geven.

1.4. In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.

GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en Omgeving'



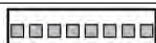
GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en Omgeving' - Grafisch plan 1b

Art. 6		Zone voor waterwegeninfrastructuur
Het gebied is bestemd voor waterwegeninfrastructuur. Alle werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig en/of nuttig zijn voor de realisatie en het functioneren van de waterwegeninfrastructuur zijn toegelaten. Na aanleg van de waterwegeninfrastructuur kunnen voor het gedeelte van deze zone dat niet werd benut, de voorschriften van de zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven toegepast worden. Daarnaast zijn toegelaten: - de aanleg, het herstel of het verplaatsen van pijp- en elektriciteitsleidingen, voor zover zij noodzakelijk zijn voor de exploitatie van de in het aanpalend gebied gevestigde bedrijven en zij het functioneren van de waterwegeninfrastructuur niet in het gedrang brengen; - het bergen van baggerspecie in onderwatercellen.		



RUP Provinciaal Groendomein Rivierenhof, fragment grafisch plan

	Algemene bepalingen
Algemene bestemming van het plangebied: parkgebied Het plangebied wordt algemeen bestemd als parkgebied. Het parkgebied betreft een stedelijke groene ruimte met een publieke, maatschappelijke en toeristisch-recreatieve functie. Algemene inrichtingsmogelijkheden binnen het plangebied Binnen het parkgebied zijn in elk van volgende zones verharde paden, verhardingen in functie van het toegankelijk maken van gebouwen en constructies, verlichting, straatmeubilair, geluidsbuffering, afsluitingen, sanitaire voorzieningen, kleine technische installaties in functie van water- en parkbeheer, kunstwerken en schuil- of vogelkijkhutten toegestaan voor zover de kwaliteitscriteria inzake inrichting van de desbetreffende deelzone worden nageleefd. Inzake afsluitingen zijn hagen, draadafsluitingen, gesloten muurconstructies en grachten toegestaan; betonplaten als afsluiting zijn niet toegestaan. Paden en routes	

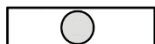


Indicatieve aanduiding recreatieve paden in het park



Indicatieve aanduiding functionele fietsroutes

De recreatieve paden en de functionele fietsroutes, zoals indicatief aangeduid op het plan, dienen elk op uniforme wijze te worden aangelegd en onderhouden. De herkenbaarheid evenals een verkeersveilige inrichting staan hierbij voorop. De paden zijn bestemd voor zowel fietsers als wandelaars.



Toegangen tot het park

Ook de aangeduide toegangen tot het park dienen op uniforme wijze te worden ingericht en te worden voorzien van de nodige infrastructuur voor het oriënteren en wegwijs maken van de bezoekers.

Ter hoogte van artikel 2 (parkgebied: sport) is door middel van de pijltjes de richting van het recreatieve pad en de functionele fietsroute aangeduid. Het tracé is vrij. Wel dienen beiden op een verschillende plaats op de Turnhoutsebaan te worden aangesloten.

Voorkooprecht

Binnen de in overdruk aangeduide zones is het voorkooprecht van toepassing. Het voorkooprecht wordt toegekend aan de provincie Antwerpen.

Waterloop Groot Schijn



Aanduiding voorkooprecht

De loop van het Groot Schijn dient, zoals indicatief aangeduid op het grafisch plan, behouden en indien nodig hersteld te worden. De waterafvoer alsook de natuurlijke ontwikkeling van de waterloop dient maximaal verzekerd te worden. Langsheen de waterloop dient de nodige ruimte te worden gevrijwaard voor het beheer en onderhoud van de waterloop, voor een mogelijke verbreding van de waterloop alsook voor een gepaste inrichting van de beekvallei waarbij de principes van de natuurtechnische milieubouw worden gehanteerd.

Waterbeheer



Indicatieve aanduiding waterloop

Voor zover ze de realisatie van de algemene en specifieke bestemming niet in het gedrang brengen, zijn volgende werken, handelingen en wijzigingen in functie van waterbeheer toegestaan op voorwaarde dat de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van beken en grachten;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken en de waterkwaliteit van de beken en grachten;
- het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast;
- het beveiligen van bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen;

- het behoud en herstel van de verbindingsfunctie van beken en grachten.

Toegankelijkheid

De openbare wegen en de indicatief aangeduide recreatieve paden en functionele fietsroutes die voor het publiek toegankelijk zijn, worden integraal toegankelijk (her)aangelegd of (her)ingericht. De overige paden in het park dienen maximaal toegankelijk te worden (her)aangelegd of (her)ingericht. In beide gevallen ook voor wat betreft de niet-vergunningsplichtige ingrepen.

Halteplaatsen voor gemeenschappelijk vervoer dienen te worden ingericht zodat zij toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit. Op elk van de parkings dienen plaatsen te worden voorbehouden voor voertuigen van mindervaliden.

Alle gebouwen of delen van gebouwen in het park die toegankelijk zijn voor het publiek of waar personeel tewerk gesteld wordt, moeten maximaal toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit. Indien de gebouwen of delen van gebouwen waar personeel tewerk gesteld wordt niet in aanmerking komen om personeel met een beperking te activeren, kunnen zij voor die gedeelten een afwijking van deze verplichting vragen, zo deze verplichting niet bij wet of besluit verplicht is.

Toegestane afwijkingen van de algemene en specifieke stedenbouwkundige voorschriften

Enkel voor de perceelsafmetingen, de afmetingen, de plaatsing van de gebouwen en constructies en de gebruikte materialen kunnen afwijkingen van voorliggende algemene en specifieke stedenbouwkundige voorschriften worden toegestaan. Afwijkingen inzake bestemming zijn niet toegestaan. De afwijking mag evenmin leiden tot een toename van de maximaal toegestane bouwoppervlakte en het maximaal toegestane bouwvolume. De afwijking mag bovendien niet strijdig zijn met de goede ruimtelijke ordening.

Uitbreidingsmogelijkheden

Voor alle bestaande vergunde of vergund geachte en niet-verkrotte gebouwen binnen het plangebied zijn beperkte uitbreidingsmogelijkheden in functie van de geldende normen inzake toegankelijkheid, veiligheid, gezondheid en milieuaspecten toegestaan voor zover de vooropgestelde zonering gerespecteerd blijft.

Art. 2



Parkgebied: sport

Bestemming

Binnen het parkgebied is de zone sport bestemd voor sportactiviteiten in open lucht met de benodigde nevenactiviteiten zoals berging, sanitair, kantine en kleedkamers. Indoor sportactiviteiten zijn niet toegestaan. In deelzone 1 is eveneens een tribune toegestaan.

Inrichting

Naast de aanleg van sportvelden zijn gebouwen, constructies en de benodigde accommodatie toegestaan.

Bij de inrichting van het gebied dient rekening te worden gehouden met volgende kwaliteitscriteria:

- een globale visie voor de totaliteit van elk van de 5 deelzones
- de ruimtelijke samenhang tussen de diverse sportactiviteiten en de relatie met het globale parkgebied;
- een zuinig ruimtegebruik met aandacht voor gemeenschappelijk gebruik en bundeling van voorzieningen en infrastructuur;
- een verkeersveilige inrichting van de publieke parking;
- een optimale bereikbaarheid van de sportactiviteiten;
- de landschappelijke en natuurlijke waarden van het park;
- het behoud en de versterking van de waterbergende en natuurlijke functie van het Groot Schijn;
- de waterbeheersing in het park.

Het onderhouden, het in stand houden, het renoveren, het verbouwen, het uitbreiden én het herbouwen en nieuw oprichten van gebouwen is toegestaan. Volgend aantal gebouwen is per deelzone toegestaan:

- deelzone 1: 3 gebouwen + 1 tribune
- deelzone 3: 3 gebouwen
- deelzone 4: 2 gebouwen
- deelzone 5: 4 gebouwen

De gebouwen hebben elk een maximale bouwoppervlakte van 400m² en een maximaal bouwvolume van 3.200m³. Voor de tribune is een maximale bouwoppervlakte van 500m² toegestaan met een maximale bouwhoogte van 12,00m.

Bij de inplanting van de gebouwen, met uitzondering van de tribune, staat de zichtbaarheid en de beleving van de activiteiten ten aanzien van de recreatieve paden, zoals indicatief aangeduid op het plan, voorop.

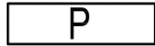
In functie van een terras kan een verharde oppervlakte van 150m² per gebouw worden toegestaan.

Voor het aanleggen van de sportvelden zijn diverse types van verhardingen toegestaan voor zover deze landschappelijk zijn ingepast. Binnen deelzone 3 kan slechts 15.000m² van de deelzone worden ingevuld met bebouwing en verharding. Bij de inrichting staat het maximaal behoud van hoogstammen voorop en wordt een landschappelijk verantwoorde inrichting vooropgesteld.

Voor de renovaties, verbouwingen en uitbreidingen van de gebouwen en het oprichten van nieuwe gebouwen of constructies staat een contextuele inpassing voorop: de vormgeving en

het materiaalgebruik dienen op een esthetisch verantwoorde wijze te worden uitgewerkt en dienen eveneens een optimale landschappelijke inpassing te garanderen.

Bij de inplanting en oriëntatie van de verlichtingspalen mag geen lichthinder worden veroorzaakt voor de woon- en parkomgeving.



Aanduiding parkeervoorzieningen

In deelzone 1 en deelzone 5 dienen parkings te worden voorzien die op een landschappelijk verantwoorde wijze zijn aangelegd en die voldoende zichtbaar zijn van op respectievelijk de Turnhoutsebaan en de Ruggeveldlaan. Het aantal te voorziene parkeerplaatsen dient overeen te stemmen met de behoefte aan parkeerplaatsen binnen de desbetreffende zone. Bij de inrichting van de parking dient de toegang voor het gemotoriseerd verkeer gescheiden te worden van de toegang voor fietsers en wandelaars.

Beheer en beleid

Het beheer en onderhoud van het gebied behoort tot de verantwoordelijkheid van de provincie Antwerpen.

De globale visie, waarvan sprake is bij de kwaliteitscriteria inzake inrichting, voor de totaliteit van een deelzone dient bij de eerste vergunningsaanvraag binnen deze deelzone voorhanden te zijn.

Voorafgaand aan het verlenen van een vergunning voor de aanleg van de parking of sportinfrastructuur binnen deelzone 1 dient het aansluitende recreatieve pad binnen deze deelzone te worden heraangelegd.

Binnen een periode van 3 jaar, te rekenen vanaf de goedkeuringsdatum van een vergunning voor sportinfrastructuur binnen deze zone, dient de huidige bebouwing en bijhorende velden en infrastructuur met evenredige oppervlakte en gelijkaardige functie binnen 'parkgebied: cultureel erfgoed en tuinen' te worden afgebroken en verwijderd. Het terrein dient te worden hersteld conform de stedenbouwkundige voorschriften van desbetreffende zone. Zowel de verwijdering van de bebouwing alsook het herstel van het terrein kunnen afdwingbaar gemaakt worden door bij het verlenen van de vergunning een borgstelling op te leggen.

Uiterlijk in 2030 dienen alle sportactiviteiten te zijn verplaatst naar deze zone.



BPA Deurne-Dorp, grafisch plan

Art. 1		Voorafgaande algemene bepalingen
Het Bijzonder Plan van Aanleg is begrensd volgens de aanduidingen van bijgaand plan. De grafische gegevens van het plan en de reglementaire voorschriften ervan vullen elkaar aan. In geval van tegenstrijdige gegevens hebben de gequoteerde grafische gegevens voorrang. Binnen de grenzen van dit BPA blijven de gemeentelijke bouwverordeningen de klasseringsbesluiten en de speciale wettelijke bepalingen van toepassing, tenzij anders bepaald in dit BPA. De bepalingen van dit BPA mogen nooit toegepast worden ten nadele van bestaande erfdienstbaarheden, al dan niet van openbaar nut en voorkomende uit bijzondere reglementeringen.		

Voor de gevallen waarbij kadastrale afwijkingen op het plan voorkomen ten overstaan van de situaties op plan aangegeven kunnen de bestemmingen aangepast worden rekening houdend met de kadastrale juistheid. De bepalingen van de vergunde verkavelingen gelegen in het BPA blijven van kracht ook al wijken zij af van de voorschriften van het BPA. Nieuwe verkavelingen kunnen ,enkele vergund worden binnen de voorschriften van het BPA.		
Art. 4		Zone voor wegenis
Art. 4.2.		Openbare voetwegen
De gedeelten bestemd voor openbare voetwegen zullen, in zover zij nog niet tot het openbaar domein behoren, daarbij worden ingelijfd door afstand of onteigening. Gemotoriseerd verkeer is niet toegelaten, uitgezonderd gemotoriseerd dienstverkeer in functie van onderhoud van het domein. De voetwegen dienen aangelegd te worden in onverharde of halfverharde waterdoorlatende materialen. Het tracé van de voetwegen is minimaal 1,50m breed.		
Art. 15		Zone voor parkgebied
Art. 15.0.1.		Bestemming
Deze zone is bestemd om ingericht te worden als park. Wandelrecreatie en bijhorende voorzieningen zijn toegelaten. Uitgezonderd zitbanken of reeds aanwezige historische elementen (grafzerken, ...) zijn vaste constructies niet toegestaan.		
Art. 15.0.2.		Inrichting
De inrichting van het parkgebied mag het groene en open karakter van de omgeving niet schaden. De groen/terreinindex voor de volledige zone bedraagt minimaal 0,9. Wandelpaden en onderhoudswegen mogen in het parkgebied aangelegd worden in functie van passieve recreatie of het onderhoud van de zone. Deze paden moeten aangelegd worden in natuurlijke, zachte of halfverharde, waterdoorlatende materialen. Bij de aanleg moet rekening gehouden worden met natuurlijke gegevens zoals reliëf, aanwezige bomen, grachten, ... Tracés voor wandelpaden zijn indicatief op het bestemmingsplan aangegeven. Afsluitingen zijn niet toegestaan, behalve dewelke volgens de voorschriften van aangrenzende bestemmingszones toegelaten zijn. Een uitzondering vormt het begraafpark St-Fredegandus hierrond mag, t.b.v. de bescherming van de historische elementen, een afsluiting voorzien worden. Ten behoeve van de brandveiligheid is het toegestaan om grenzend aan de “zone voor bedrijvigheid met nabestemming” een strook met breedte 6m aan te leggen met halfverharde waterdoorlatende materialen. Deze strook mag niet aangewend worden		

voor het stockeren van grondstoffen, schroot of ander afval en mag evenmin gebruikt worden als parkeerruimte.

Het optrekken van bergplaatsen of andere vaste constructies is niet toegestaan. uitgezonderd ten behoeve van het onderhoud en ecologische en waterhuishoudkundige aspecten van het Schijn.

BPA nr. 43 'Noordersingel' ;

brugpoortzone

art. 1

x	
a	b
c	d

x oppervlakte terrein
a max. bezettingscoëfficiënt
b max. vloer / terreinindex
c max. infrastructuurbezetting
d min. oppervlakte groenaanleg

bedrijvighedszone

art. 2

x	
a	b
c	d

x oppervlakte terrein
a max. bezettingscoëfficiënt
b max. vloer / terreinindex
c max. infrastructuurbezetting
d min. oppervlakte groenaanleg

groenzone

art. 3

openbaar domein

art. 4

verplichte bouwlijn

overbouwing

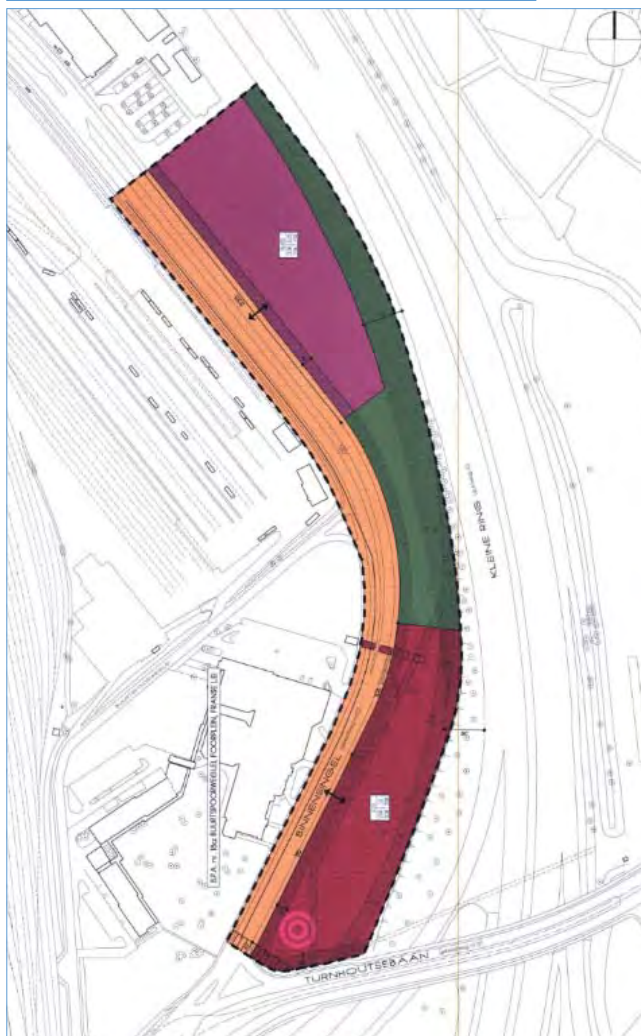
bouwwrije strook

voetgangerszone

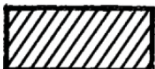
in- en uitrit

leidingenstraat

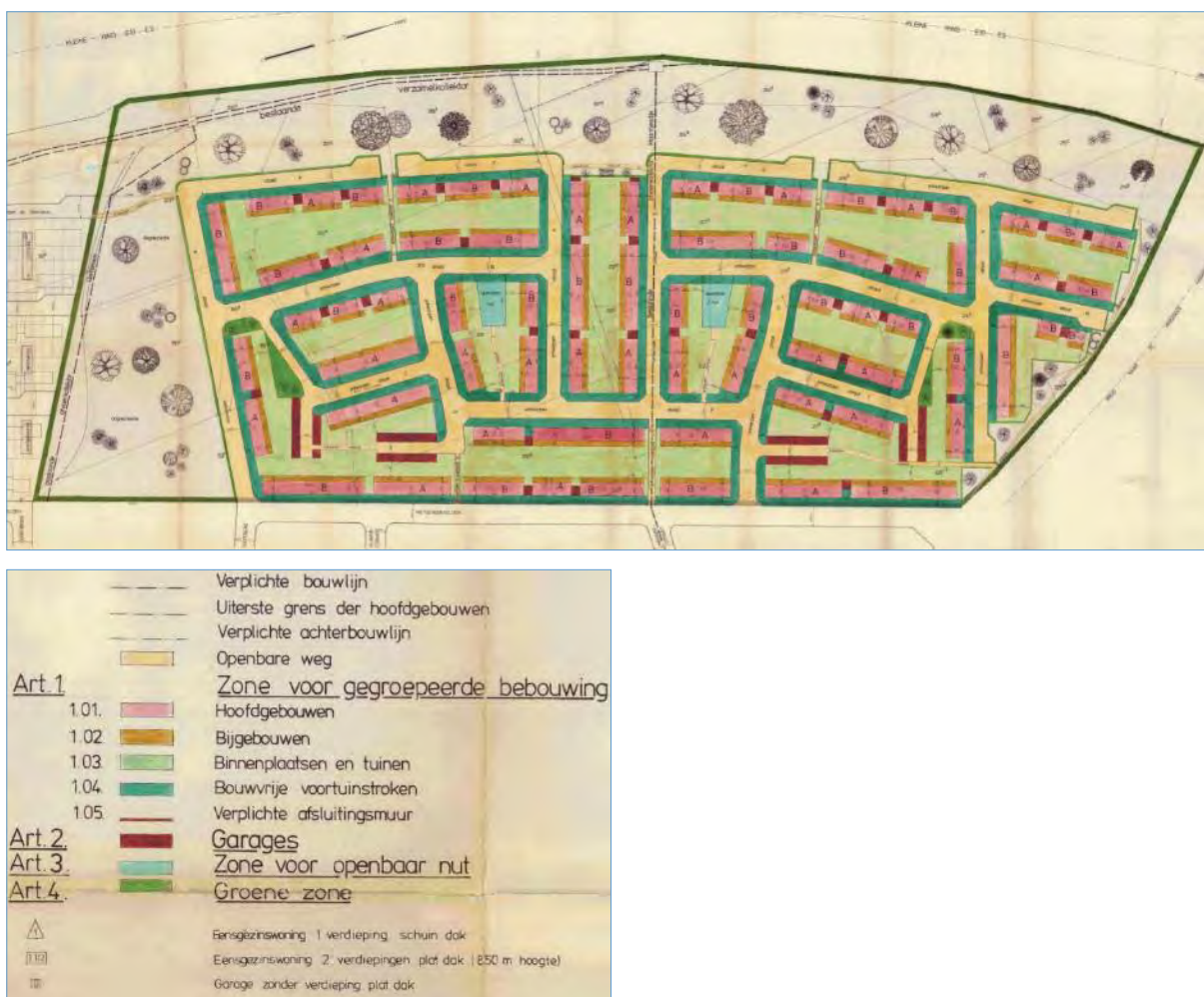
hoogte-accent



BPA Noordersingel, grafisch plan

A.		Algemene bepalingen – voorafgaande artikels
Art. 0.00	Toepassingsgebied	
Deze algemene bepalingen zijn van toepassing voor zover er geen andersluidende bepalingen zijn opgenomen in de artikels ressorterend onder de bijzondere bepalingen.		
Art. 0.01	Terminologie	
Voor de toepassing van onderhavige voorschriften wordt verstaan onder:		
12. PROJECTZONE:		
verzamelnaam voor een gebied waar een projectmatige ontwikkeling wordt aan gegeven, in dit geval brugpoortzone en bedrijvigheidszone		
14. VERHARDINGEN		
dit houdt zowel losse verhardingen (bv. dolomiet) als vaste verhardingen in		
Art. 0.03	Algemeen geldende voorschriften	
7. Vellen van bomen		
Ontbossing en vellen van bomen kan enkel worden toegelaten voor zover dat noodzakelijk is met het oog op de oprichting van de gebouwen en het nemen van toegang tot die gebouwen.		
B.		Bijzondere bepalingen
Art. 1		Brugpoortzone
Art. 1.2	Aanleg van de strook	
		
De op het plan aangeduide bouwvrije strook dient volledig gevrijwaard van bebouwing en verharding en aangelegd als groenstrook.		
		
Het tracé van de persleidingen moet volledig vrij gehouden worden en toegankelijk zijn voor onderhoud		
Art. 2		Bedrijvigheidszone
Art. 2.2	Aanleg van het terrein	
		
De op het plan aangeduide bouwvrije strook dient volledig gevrijwaard van bebouwing en verharding en aangelegd als groenstrook.		
Art. 3		Groenzone
Art. 3.1	Bestemming	
De op het bestemmingsplan als ‘groenzone’ aangeduide gronden zijn bestemd voor de aanleg van een steeds toegankelijk groengebied. Binnen deze zone is mogelijk:		

- aanleg, behoud of vernieuwing van pleinen, paden, aanplantingen, waterpartijen in een zodanig geheel dat het een parkachtig karakter verkrijgt en behoudt, bestemd als groene, open ruimte mede bruikbaar voor passieve dagrecreatie - de aanleg van speelterreinen, en dit alles met een parkkarakter		
Art. 3.2	Bebouwing	
Enkel constructies en verhardingen in functie van de aanleg van een parkachtig groengebied (picknicktafel, schuilhut, rustbank, wandelwegen,...) en in functie van geluidswerende maatregelen zijn toegelaten.		
Art. 3.3	Aanleg	
- De aanleg van de zone gebeurt volgens een goedgekeurd inrichtingsplan, dat deel uitmaakt van de eerste bouwaanvraag binnen het B.P.A. In dit plan wordt de groenzone geconcipeerd als zijnde een overgangsgebied tussen een extensief streekeigen groenaanleg langsheen de Ring en een meer intensief stadsgroen, eigen aan een (rand)stedelijke omgeving. - De verhardingen nemen in totaal maximum 10% in van de totale oppervlakte van de zone - De verhardingsmaterialen van paden, pleinen en terrassen zijn waterdoorlatend, k.w.s. en beton zijn niet toegelaten. Verhardingen in functie van de aanleg van parkeervoorzieningen zijn expliciet verboden. - Draadafsluitingen voor het afbakenen van het parkgebied kunnen worden geplaatst met een maximumhoogte van 1,80m boven het maaiveld. Deze kunnen enkel bestaan uit donkerkleurige geplastificeerde draadafsluiting met metalen palen, in combinatie met streekeigen hagen. - Minimum 50% van de aan te planten hoogstammen en heesters is streekeigen, de aanplantingen gebeuren overeenkomstig een goedgekeurd beplantingsplan.		
De groenzone dient samen met de bouwwerken van de eerste bouwaanvraag te worden aangelegd.		
Art. 4		Openbaar domein
Art. 4.1	Bestemmings- en bebouwingsvoorschriften	
Art. 4.1.1	Bestemming	
Van het openbaar domein maken deel uit: buurtwegen zijnde gewestwegen		
Art. 4.1.2	Bebouwingswijze	
Binnen het openbaar domein gevormd door deze wegen kunnen ondergrondse nutsleidingen zoals elektriciteit, gas, water, TV – distributie, telefoon, riolering enz. aangelegd worden. Alle constructies zijn verboden, behalve verlichtingsapparatuur, wegwijzers, verkeersborden, schuilhuisjes, straatmeubilair en installaties behorend bij de ondergrondse nutsleidingen.		

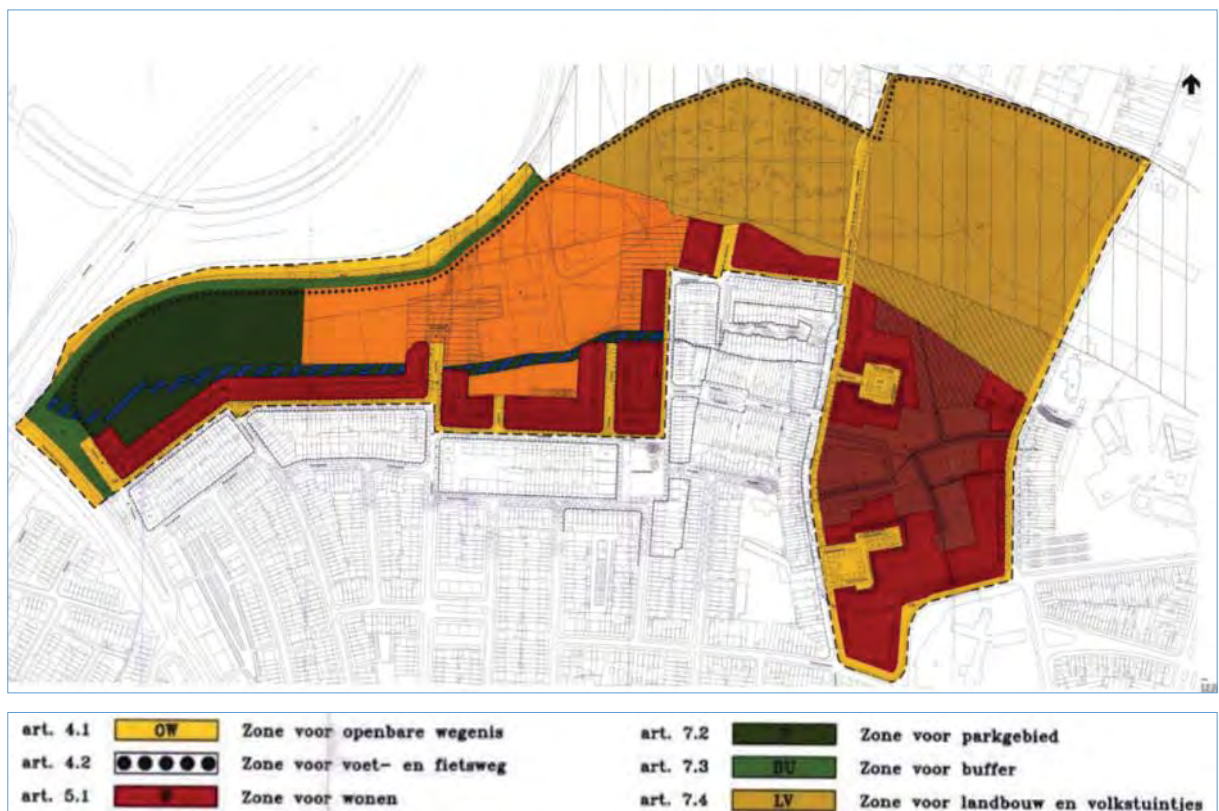


BPA nr. 50 Het Weelke, grafisch plan

Art. 0.		Algemene bepalingen
Art. 0.02.		Draagwijdte van de stedenbouwkundige voorschriften.
De onderhavige voorschriften hebben slechts betrekking op woningbouw. Voor de percelen die een andere bestemming bekomen zal de bouwaanvraag door het College van Burgemeester en Schepenen, overeenkomstig de procedure steunend op artikel 45 van de wet van 29 maart 1962, voor advies aan de gemachtigde ambtenaar worden bezorgd.		
Art. 4.		Plaatsen bestemd voor groene ruimte.
Art. 4.1.		Bestemming.
Bufferzone, zoals aangeduid op het plan, langsheen de autosnelweg E.10 en groene ruimte voor passieve recreatie als wandelpark.		
Art. 4.2.		Bebouwing.

Alle constructies verboden. Langsheen aangelegde paden mogen houten rustbanken e.d. geplaatst worden.		
Art. 4.3.		Aanleg van de strook.
De strook moet aangeplant worden in functie van de hiervoor beschreven bestemming..		

BPA 'Kwade Velden'



BPA Kwade Velden – Merksem

Art. 4.		Zone voor wegenis
Art. 4.1	OW	Zone voor Openbare Wegenis (OW)

De stroken in dit plan aangeduid voor openbare wegenis zullen, in zoverre zij nog niet tot de openbare wegenis behoren, hierbij ingelijfd worden door afstand, onteigening of verwerving.

De bestemmingsgrens van de openbare wegenis legt tevens de rooilijn vast, tenzij grafisch anders aangeduid op het bestemmingsplan.

De aanduidingen der verhardingen, boordstenen, vluchtheuvels, beplantingen en dergelijke zijn enkel gegeven ten titel van inlichting, indien aangeduid op plan.

Toelating tot bouwen kan slechts verleend worden op kavels die rechtstreeks palen aan, of een regelmatige aangelegde toegang hebben tot een openbare weg, waarvan de rooilijnen door de bevoegde overheid zijn vastgelegd en waarvan de aanleg, de verharding en de algemene uitrusting uitgevoerd zijn overeenkomstig de eisen die hieraan door de bevoegde overheid gesteld zijn.

Binnen deze stroken mag worden aangebracht al wat de hedendaagse verkeerstechniek vereist, zoals parkeerruimten, beplantingen, voorzieningen voor openbaar vervoer,...

Art. 7.		Open ruimte bestemmingen

Art. 7.1		Voorafgaande bepalingen

Binnen de zoneringen die tot de open ruimte bestemmingen behoren is bebouwing is niet toegelaten, tenzij specifiek vermeld.

Gemotoriseerd verkeer is niet toegelaten.

De toegangen tot de open ruimte bestemmingen dienen zodanig te worden ingericht dat gemotoriseerd verkeer geen toegang heeft tot de zone, met uitzondering van de dienstvoertuigen voor het onderhoud ervan. Uitzonderingen hierop worden specifiek vermeld. De inrichting van de toegangen dient tevens een veilige overgang naar de openbare weg te garanderen.

Wandel- en onderhoudswegen zijn toegelaten in de open ruimte bestemmingen. Wandel- en onderhoudswegen in de reservatiestrook mogen gerealiseerd worden na voorafgaand advies van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Wegen en Verkeer, Antwerpen.

Voor de verhardingen ten behoeve van fiets- en wandelpaden en onderhoudswegen mogen enkel natuurlijke, zachte of halfverharde materialen worden aangewend. Deze materialen moeten landschappelijk geïntegreerd zijn.

De samenstelling van het aan te wenden plantmateriaal dient te gebeuren op basis van inheemse plantensoorten zodat het effect een landschappelijke integratie bevordert. De plantenkeuze dient het latere onderhoud van het landschap tot een minimum te beperken. De beplantingen dienen instandgehouden zonder afbreuk te doen aan de wettelijke en gewoon rechtelijke bepalingen terzake.

Volgende beplanting komt in aanmerking:

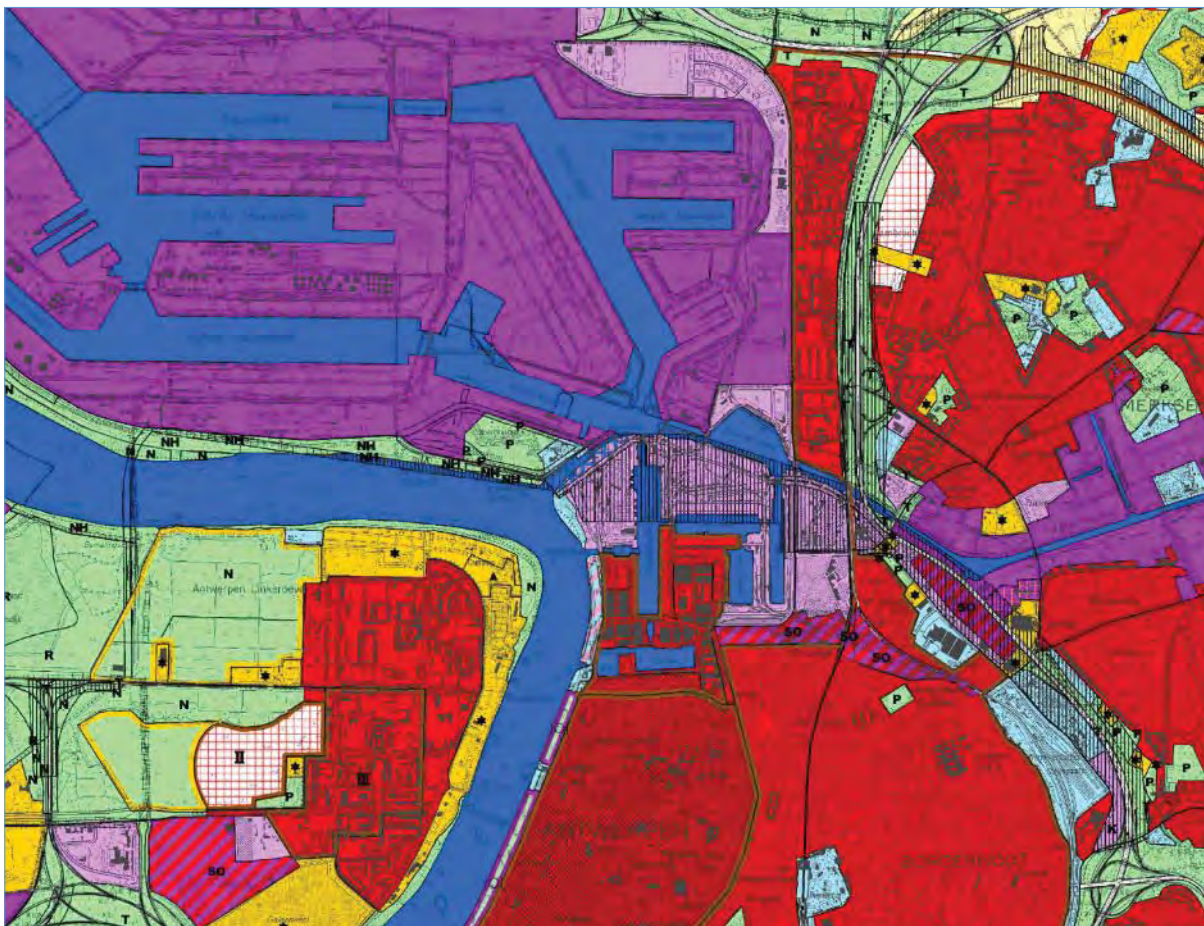
- voor hoogstammig groen: zomereik, tamme kastanje, es, els, iep, beuk, haagbeuk, linde, knotwilg;
- voor laagstammig groen: hazelaar, kornoelje, eglantierroos, sleedoorn, wilg en hulst.

Afwijken hiervan kan slechts met toestemming van de groendienst of milieudienst van de stad Antwerpen.

Binnen de reservatiestrook mag geen hoogstammige of laagstammige beplanting worden aangebracht zonder voorafgaandelijke goedkeuring van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Wegen en Verkeer, Antwerpen.

Art. 7.3	BU	Zone voor buffer (BU)
De zone is bedoeld als buffer tussen de snelweg en de parkzone met het aanpalende woongebied. De zone voor buffergroen dient aaneengesloten beplant te worden met streekeigen laag- en hoogstammig groen. De groen-terreinindex bedraagt minimaal 0,8. Binnen de zone zijn constructies aanhorig bij de uitrusting van de aangrenzende autosnelweg (afwatering, bekabeling, leidingen, geluidsschermen, verlichting, nutsgebouwen,...) toegelaten. Onmiddellijk aanpalend aan de autosnelweg dient een geluidsscherm te worden opgetrokken. De nodige onderhoudswegen kunnen aangelegd worden, enkel in natuurlijke zachte of halfverharde materialen welke in het landschap geïntegreerd moeten zijn.		

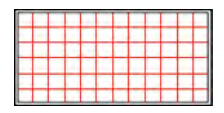
Gewestplan

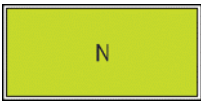
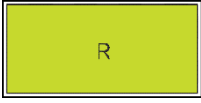


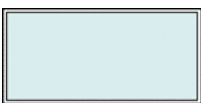
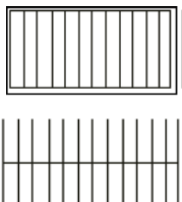
Gewestplan uitsnede

De algemeen geldende voorschriften bij de gewestplannen zoals vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 28 december 1972.

Indien bij onderstaande zoneaanduidingen geen omschrijving werd opgenomen, bestaat deze ook niet.

Art. 4.	Het plan (<i>gewestplan</i>) geeft ook de hoofdverkeersvoorzieningen aan, namelijk:	
8.1.1.		De bestaande autosnelwegen
8.3.1.		De bestaande hoofdverkeerswegen
8.3.2.		De aan te leggen hoofdverkeerswegen
9.0.		De spoorwegen
9.1.		de bestaande lijnen
9.2.		de aan te leggen lijnen
		aan te leggen hogesnelheidslijn (BVR 23/5/1996)
11.1.		De bestaande waterwegen
12.1.		De bestaande afzonderlijke leidingen
13.1.		de bestaande hoogspanningsleidingen
Art. 5. 1.		De woongebieden
Art. 5. 1.0.		
De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.		
Art. 5. 1.1.		
De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswoningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.		
Art. 7. 2.		De industriegebieden

2.0. Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.		
Art. 8. 2.1.	Voor de industriegebieden kunnen de volgende nadere aanwijzingen worden gegeven:	
Art. 8 2.1.3.		De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen.
Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalprodukten van schadelijke aard		
Art. 13. 4.3.		
De groengebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu.		
Art. 13. 4.3.1.		
De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.		
Art. 13. 4.3.2.		
De natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten zijn de gebieden die in hun staat bewaard moeten worden wegens hun wetenschappelijke of pedagogische waarde. In deze gebieden zijn enkel de handelingen en werken toegestaan, welke nodig zijn voor de actieve of passieve bescherming van het gebied.		
Art. 14. 4.4.		
De parkgebieden moeten in hun staat bewaard worden of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in de al dan niet verstedelijkte gebieden, hun sociale functie kunnen vervullen.		
Art. 14. 4.5.		

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.		
Art. 16. 5.		De recreatiegebieden
5.0. De recreatiegebieden zijn bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van de verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen de handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren.		
Art. 16. 5.1.		
De gebieden voor dagrecreatie bevatten enkel de recreatieve en toeristische accommodatie, bij uitsluiting van alle verblijfsaccommodatie.		
Art. 17. 6.		De gebieden bestemd voor ander grondgebruik:
6.0. In deze gebieden is woongelegenheden toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen.		
Art. 17. 6.2.		De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. <i>(geen verdere omschrijving)</i>
Art. 18. 7.3.		
De reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.		

De aanvullende voorschriften van het gewestplan Antwerpen en zijn wijzigingen

Art. 1		Bijzondere voorschriften betreffende de hoogte van de gebouwen (BVR 07/07/2000)
Artikel 1 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften die behoren bij het gewestplan Antwerpen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende vaststelling van het		

gewestplan Antwerpen, zoals meermaals gewijzigd, wordt vervangen door de volgende bepaling:

"§ 1. Voor het optrekken van gebouwen gelegen in de volgende woongebieden, gelden de hierna vermelde bijzondere voorschriften:

1° in het stadscentrum van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad begrensd door de Leien;

2° in de binnenstad van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Leien en de Kleine Ring;

3° in de stedelijke agglomeratie van Antwerpen, dit is het gedeelte van de stad gelegen tussen de Kleine Ring en respectievelijk de reservatiestrook voor de aanleg van lijninfrastructuur (de A102) tussen Merksem en Wommelgem, de R11 tussen Wommelgem en Mortsel, de oostelijke grens van Mortsel en Hove en de reservatiestrook voor pijpleidingen tussen Hove/Kontich en Hemiksem;

4° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer III overdrukt zijn;

5° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruinomrand en met het romeinse cijfer II overdrukt zijn.

In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;

2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden; 3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.

§ 2. In de andere woongebieden van het gewest wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

1° de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;

2° de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;

3° de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.

Behoudens andersluidende bepalingen in bestaande of nog op te maken gemeentelijke bijzondere plannen van aanleg, mag het aantal bouwlagen echter niet meer dan drie bedragen. Voor openbare gebouwen en gebouwen van openbaar nut geldt, eveneens bij ontstentenis van andersluidende bepalingen in gemeentelijke bijzondere plannen van aanleg, een maximaal aantal van vier bouwlagen.

De regel is niet van toepassing voor terreinen gelegen in een straat met rijbebouwing, waarin gebouwen werden opgetrokken waarvan het aantal bouwlagen groter is dan drie. In dat geval is het maximum aantal bouwlagen gelijk aan het rekenkundig gemiddelde van het aantal bouwlagen van de omringende gebouwen aan dezelfde kant van de straat, in voorkomend geval afgerond tot de eenheid naar boven of naar onder naargelang de breuk meer of minder bedraagt dan de helft. Als bouwlaag wordt beschouwd elke bovengrondse laag, met een bruikbare hoogte van minstens twee meter, waarin een gebouw door horizontale scheidingsvlakken verdeeld wordt."

Art. 12



Bijzondere natuurgebieden (KB 3/10/1979)

De natuurgebieden langs de Schelde, die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven door de letters N.H. overdrukt zijn, zijn mede bestemd voor werken voor waterzuivering en daarbij behorende afvoerleidingen naar de Schelde alsmede voor de aanleg van de ondergrondse leidingstraten tussen beide Schelde-oeveren. Werken en handelingen die daarmee verband houden zijn er toegelaten, op voorwaarde dat het natuurlijk milieu er maximaal wordt behouden en beschermd of hersteld.		
Art. 26		Gebied voor stedelijke ontwikkeling (BVR 27/10/1998)
Dit gebied is bestemd voor industriële, ambachtelijke en agrarische activiteiten, kantoren, kleinhandel, dienstverlening, recreatie, wonen, verkeer en vervoer, openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen, en dit voor zover deze functies verenigbaar zijn met hun onmiddellijke multifunctionele stedelijke omgeving. De stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen, en de verkeersorganisatie in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld in een bijzonder plan van aanleg vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden. Ook het wijzigen van de functie van bestaande gebouwen kan pas na goedkeuring van een bijzonder plan van aanleg.		
Art. 2		Op te heffen reservatiestrook (BVR 14/12/2018)
In toepassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 7.4.2/3, §1, eerste lid, ingevoegd bij het decreet van 8 december 2017, worden voor dit gebied de stedenbouwkundige voorschriften behorend bij de overdruk infrastructuur opgeheven.		
Art. 2		Op te heffen aan te leggen lijninfrastructuur (BVR 14/12/2018)
In toepassing van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 7.4.2/3, §1, eerste lid, ingevoegd bij het decreet van 8 december 2017, worden voor dit gebied de stedenbouwkundige voorschriften behorend bij de lijninfrastructuur 'aan te leggen hoofdverkeerswegen' opgeheven.		