



De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Nota milderende maatregelen en flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever

1. Aanleiding

De principiële beslissing inzake de derde Scheldekruising van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014¹ (VR 2014 1402 Doc.0203-1) heeft naast het bepalen van een tracékeuze, de uitvoeringsvariant en exploitatievariant een aantal aanvullend opdrachten uitgeschreven. Eén van deze opdrachten is de opmaak van een 'nota milderende maatregelen en flankerend beleid'.

Op 4 april 2014 werd een nota milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (VR 2014 0404 DOC.0489/1) op planniveau voorgelegd aan en goedgekeurd door Vlaamse Regering. Deze nota van 4 april 2014 gaf onder andere aan welke maatregelen projectgebonden zijn en door het Project, met name de Oosterweelverbinding, bekostigd worden en welke maatregelen dat niet zijn en door derde bekostigd worden.

Het Project (Oosterweelverbinding), zoals toen geduid, is thans verder opgedeeld in twee deelprojecten, namelijk de Infrastructuurwerken Linkeroever en de Oosterweelverbinding Rechteroever² (3de Scheldekruising). Voor het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever zijn in tussentijd delen van de maatregelen verder gedetailleerd in het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever, opgenomen in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken Linkeroever of het bestek ter uitvoering ervan.

Hieronder volgt een actualisatie en aanvulling (op projectniveau) van de nota milderende maatregelen en flankerend beleid van 4 april 2014. De actualisatie gebeurde naar gelang de verder doorlopen processen (project-MER, vergunningsaanvraag en opmaak bestek) en in functie van het opdelen in twee deelprojecten (Infrastructuurwerken Linkeroever en Oosterweelverbinding Rechteroever). De huidige nota is enkel van toepassing op het project Infrastructuurwerken Linkeroever. Indien een maatregel van toepassing is op het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever zal dit geëxpliciteerd worden. Voor het deelproject Oosterweelverbinding

¹ Principiële Beslissing inzake de derde Scheldekruising: tracékeuze en bijhorende uitvoeringsvariant en exploitatievariant van 14 februari 2014.

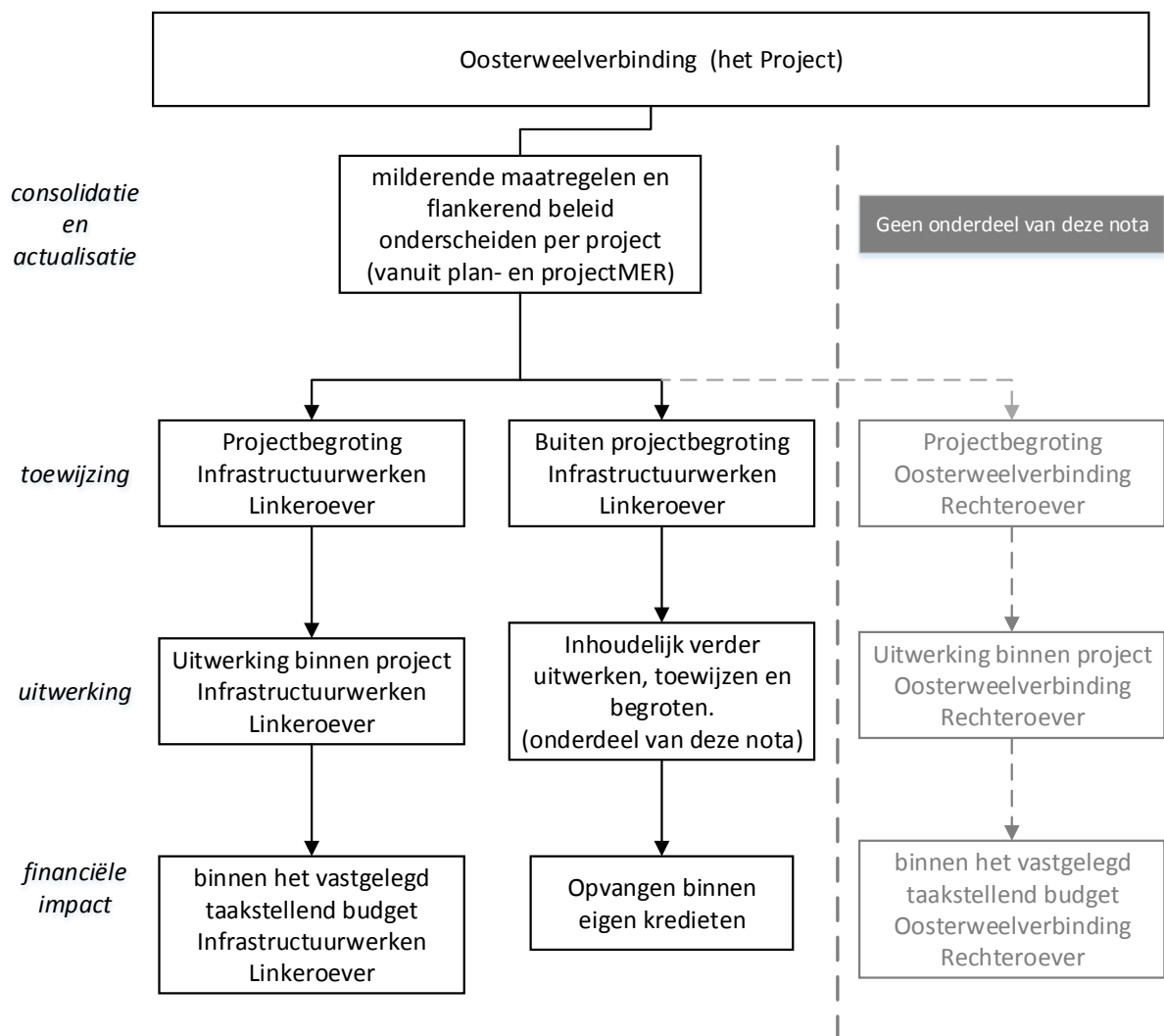
² Het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever omvat de Scheldetunnel, de Oosterweelknoop, de Kanaaltunnels en de aansluiting en aanpassing van de R1 tussen Antwerpen-Oost en de E19 (noord).

Rechteroever is een project-MER lopende. Eenmaal dit project-MER is beëindigd, zal duidelijk worden welke milderende maatregelen vereist zijn.

De huidige nota geeft aan welke milderende maatregelen en flankerende beleid opgenomen zijn in de projectbegroting van de Infrastructuurwerken Linkeroever. Voor de maatregelen die niet zijn opgenomen in de projectbegroting van de Infrastructuurwerken Linkeroever dient een verdere inhoudelijke uitwerking te gebeuren (maximaal concretiseren van de maatregel) en dient naast het toewijzen van de maatregel deze uitwerking ook begroot te worden.

Het uitgangspunt blijft dat alle milderende en flankerende maatregelen toegewezen aan het Project Oosterweelverbinding (totaalproject), alsmede de gekozen uitvoeringsvarianten begrepen zijn in het taakstellend budget zoals bepaald door de Vlaamse Regering bij haar beslissing van september 2010 om de ring te sluiten met een cut&covertunnel tussen de Oosterweelknoop en de ring R1.

2. Werkwijze /opbouw nota



2.1. Consolidatie en actualisatie milderende maatregelen en flankerend beleid

Een overzicht is opgenomen in de tabellen:

tabel 1: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het Plan-MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever

tabel 2: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid die louter toegewezen zijn aan Linkeroever op basis van het project-MER.

Deze nota dient dus steeds samen met deze tabellen in bijlage gelezen worden.

De consolidatie wordt weergegeven in twee tabellen. In tabel 1 (zie 2.2) worden de maatregelen uit het plan-MER Oosterweelverbinding van januari 2014 geactualiseerd aan de bevindingen uit het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever. Dit betreft een actualisatie van de tabel zoals opgenomen in de beslissing van de Vlaamse regering van 4 april 2014 (VR 2014 0404 DOC.0489/1). Tabel 2 (zie 2.2), betreft de nieuwe milderende maatregelen en flankerend beleid zoals opgenomen in het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever.

De milderende maatregelen uit het lopende project-MER Oosterweelverbinding Rechteroever zijn nog niet opgenomen. Vermits dit project-MER op heden nog niet is afgerond, zijn de milderende maatregelen nog niet finaal bekend. Hiervoor zal een aangepaste nota milderende maatregelen en flankerend beleid voor het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever opgemaakt worden en ten gepaste tijde aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

2.2. Toewijzing aan Infrastructuurwerken Linkeroever / Oosterweelverbinding Rechteroever

De milderende maatregelen en het daaraan gekoppeld flankerende beleid worden na consolidatie en actualisatie toegewezen aan een van beide projecten: hetzij Infrastructuurwerken Linkeroever, hetzij Oosterweelverbinding Rechteroever. Dit is terug te vinden onder de kolom 'deelproject'. Enkel de milderende maatregelen en het flankerend beleid van toepassing op het project Infrastructuurwerken Linkeroever worden verder uitgewerkt in deze nota.

Deze maatregelen vormen impliciet maar zeker onderdeel van het project Infrastructuurwerken Linkeroever. De eventuele bijkomende kosten zijn inbegrepen in het taakstellend budget Infrastructuurwerken Linkeroever, als onderdeel van het Project Oosterweelverbinding (totaalproject), zoals bepaald door de Vlaamse Regering bij haar beslissing van september 2010 om de ring te sluiten met een cut&covertunnel tussen de Oosterweelknoop en de ring R1. Deze maatregelen zullen tegen de definitieve oplevering van het project Infrastructuurwerken Linkeroever gerealiseerd worden.

Indien een maatregel geen onderdeel is van de basisopdracht, dan wordt de kost ervan verduidelijkt in de kolom 'Financiële impact in mio €'. Indien deze kost aan derde wordt toebedeeld dan wordt dit in de kolom 'deel van basisopdracht of eigen kredieten, nieuwe beslissing' verduidelijkt.

De maatregelen die reeds toegewezen zijn aan het project Oosterweelverbinding Rechteroever worden hier niet verder uitgewerkt (cf. supra).

2.3. Uitwerking

In de volgende hoofdstukken worden de milderende maatregelen en het flankerend beleid uitgewerkt die nog niet toewijsbaar zijn aan het project Infrastructuurwerken Linkeroever of aan het deelproject project Oosterweelverbinding Rechteroever . Er wordt een onderscheid tussen beide gemaakt. Voor elk wordt er weergegeven welk effect men wenst te milderen, wat de te nemen maatregel is, de eventuele meerkost, het toewijzen ervan aan een uitvoerder en tegen wanneer deze uitgevoerd dient te worden.

Uitwerking maatregelen die toegewezen worden aan het Project Oosterweelverbinding en van toepassing zijn op het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever

Aangezien deze maatregelen toegewezen zijn aan het Project Oosterweelverbinding of aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever is de uitvoering ervan ook gekoppeld aan de realisatie van het Project of deelproject. Deze maatregelen worden bijgevolg meegenomen in de vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding Rechteroever of zijn opgenomen in de vergunningsaanvraag van de Infrastructuurwerken Linkeroever en in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken van het Project of deelproject.

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), nv van publiek recht, is de opdrachthouder van de onderstaande opgesomde maatregelen.

Deze maatregelen zijn hieronder opgesomd. De nummering volgt de nummering zoals opgenomen in de tabel 1: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan-MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever.

Effect:

Maatregelen ten behoeve van de verstoring van fauna door geluid en licht. Er worden twee aanvullende maatregelen (49 en 50) opgelegd aan het project Oosterweelverbinding.

Maatregel (49)

Geluids- en visuele buffering (b.v. overkraging, dichte struweel-aanplant) van aansluiting tracé op E34 t.o.v. Blokkersdijk, Middenvijver en Het Vliet

Uitwerking (49) :

Buffering dmv taluds en beplanting maakt reeds deel van de "basisopdracht Oosterweelverbinding" (inbegrepen in taakstellend budget OWV (2010)). Eventueel aanvullende buffering, zoals overkragingen, zullen nader bepaald en uitgewerkt worden naar aanleiding van het (lopende) Project-MER Oosterweelverbinding Rechteroever nabij Blokkersdijk. Het Project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever heeft beoordeeld dat deze maatregelen voor het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever afdoende zijn verwerkt.

Meerkost (49):

Overkragingen zijn nog niet opgenomen in ramingen en hebben een meerprijs, worst case inschatting, van ongeveer **ca 10 mio euro**.

Deze meerkost is onderdeel van het taakstellend budget Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

Timing (49):

Deze maatregelen worden meegenomen in de vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding Rechteroever en in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken voor de Oosterweelverbinding Rechteroever. De maatregelen van toepassing voor de Infrastructuurwerken Linkeroever zijn opgenomen in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken Linkeroever en zullen in elk geval gerealiseerd worden ten laatste gelijktijdig met de realisatie van deze werken.

Maatregel (50):

Geluids- en visuele buffering van Oosterweelknoop (overkraging, struweelaanplant) t.o.v. site Noordkasteel

Uitwerking (50):

Buffering dmv taluds en beplanting maakt reeds deel van de "basisopdracht Oosterweelverbinding" (inbegrepen in taakstellend budget OWV (2010). Eventueel aanvullende buffering, zoals overkragingen, zullen nader bepaald en uitgewerkt worden naar aanleiding van het Project-MER Oosterweelverbinding-Rechteroever.

Meerkost (50):

Overkragingen zijn nog niet opgenomen in ramingen en hebben een meerprijs, worst case inschatting, van ongeveer **ca 2 mio euro**.

Deze meerkost is onderdeel van het taakstellend budget Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

Timing (50):

Deze maatregelen worden meegenomen in de vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding Rechteroever en in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken voor de Oosterweelverbinding Rechteroever.

Effect:

Ten behoeve van de directe impact tracés op bouwkundig en/of landschappelijk erfgoed wordt er één aanvullende maatregel (59, 61) opgelegd aan het project Oosterweelverbinding.

Maatregel (59, 61) :

Voorafgaande registratie erfgoedwaarden (bouwhistorisch onderzoek). Voorafgaande registratie erfgoedwaarden loodsen SAMGA en site Noordkasteel (bouwhistorisch onderzoek).

Uitwerking (59, 61):

Opmaak van een bouwhistorisch onderzoek voor SAMGA en de site Noordkasteel. Het bouwhistorisch onderzoek is opgemaakt en op 20 december 2016 door het Agentschap Onroerend Erfgoed goedgekeurd.

Meerkost (59, 61):

Deze meerkost is onderdeel van het taakstellend budget Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

Timing (59, 61):

Het bouwhistorisch onderzoek is opgemaakt en op 20 december 2016 door het Agentschap Onroerend Erfgoed goedgekeurd.

Effect:

Te verbeteren luchtkwaliteit ter hoogte van de Tunnelmonden aan beide uiteinden van de Oosterweelknoop, ten behoeve van natuur en de Hogere Zeevaartschool met beperkte tot belangrijke negatieve effecten.

Maatregel en Uitwerking (69):

Voorzien van afzuiging en schoorsteen aan de tunnelmond om verdunning te bewerkstelligen.

Meerkost (69):

Meerkost voor een afzuiging en schoorsteen bedraagt ca 5 mio euro. Deze meerkost is onderdeel van het taakstellend budget Oosterweelverbinding zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

Timing (69):

Deze maatregel wordt meegenomen en is vertaald in het GRUP Oosterweelverbinding Wijzgingen, bovendien worden in elk geval in het project-MER Oosterweelverbinding de concrete inplanting op perceelsniveau voorzien voor de afzuiging onderzocht. Deze maatregelen worden meegenomen in de vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding Rechteroever en in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken voor de Oosterweelverbinding Rechteroever.

Uitwerking maatregelen niet toegewezen aan Oosterweelverbinding en van toepassing op het deelproject infrastructuurwerken Linkeroever

De onderstaande milderende maatregelen en flankerend beleid kunnen niet louter toegewezen worden aan het project Oosterweelverbinding of het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever zoals deze uitgevoerd worden door BAM. Andere partners dienen betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de maatregel.

Bij elk van deze maatregelen wordt verduidelijkt aan wie deze maatregel kan toegewezen worden. Aanvullend wordt de meerkost en het realisatietraject verduidelijkt.

Er werd tevens een werkgroep Impactmanagement opgericht. Binnen deze werkgroep worden de verschillende werven in de regio Antwerpen op elkaar afgestemd. De werkgroep

Impactmanagement omvat alle relevante betrokken stakeholders (AWV, Gemeente, verkeerspolitie, De Lijn, e.d.m, ...) en zal bijgevolg instaan om de impact tijdens uitvoering te beperken en de werken/werven op elkaar af te stemmen. Een aantal maatregelen van toepassing tijdens uitvoering zijn onder andere toegewezen aan de werkgroep Impactmanagement. De werkgroep zal de impact van de maatregelen continu evalueren en wordt daarvoor met grote regelmaat bij elkaar geroepen. Indien nodig zal de werkgroep aangepaste maatregelen uitwerken en laten uitvoeren zodat het doel steeds bereikt wordt.

Hieronder worden deze maatregelen opgesomd, de nummering volgt de nummering zoals opgenomen in de tabel 1: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid Oosterweelverbinding (ten gevolge van het plan-MER Oosterweelverbinding), geactualiseerd aan het project-MER Infrastructuurwerken Linkeroever.

Effect:

Verhoging verkeersdruk personenwagens in deelgebied 'Linkeroever' – REF1.y.0. De Charles Costerlaan wordt afgesloten waardoor het verkeer door de Waaslandtunnel via het onderliggende wegennet op Linkeroever en in Zwijndrecht rijdt. Ondanks dat dit leidt tot lagere intensiteiten in de Waaslandtunnel, resulteert dit toch in een hogere belasting van het onderliggende wegennet op Linkeroever en in Zwijndrecht. Deze hogere druk concentreert zich hoofdzakelijk op de Blancefloerlaan. In de doorrekeningen neemt slechts een deel van dit verkeer de op- en afritten Blancefloerlaan om verder via de parallelweg te rijden.

Er worden twee aanvullende maatregelen (1 en 2) opgelegd.

Maatregel (1):

Versterken alternatieve Scheldekruisende modi o.m. het openbaar vervoeraanbod en fiets

Uitwerking (1):

In het kader van het masterplan 2020 zijn er reeds bijkomende tramstellen besteld. In functie van de levering zullen deze tramstellen de komende jaren stelselmatig in gebruik worden genomen. Deze nieuwe tramstellen hebben een verhoogde capaciteit ten opzicht van de huidige tramstellen. De huidige PCC tramstellen vervoeren maximaal een 100-tal reizigers, de nieuwe stellen verdubbelen dit aantal tot 200 reizigers. Deze tramstellen zullen voornamelijk in de premetro in gebruik worden genomen, waaronder de bestaande Scheldekruising (Blancefloerlaan-Antwerpen Centraal). Op deze as wordt ten laatste bij ingebruikname van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever, waar ze volgens de plan-MER aan toegewezen is, een aanbod voorzien van 6.400 plaatsen per richting per uur bij een frequentie van 8 ritten/uur. Deze frequentie kan indien noodzakelijk opgetrokken worden naar 10 ritten/uur.

Aan de oostzijde van de Scheldetunnel wordt een vluchtkoker aangebracht dewelke ook als fietsverbinding tussen beide Scheldeoevers zal gebruikt worden.

Meerkost (1):

Dit flankerend beleid is beslist en in uitvoering en heeft geen bijkomende impact op de reguliere begroting, noch op de projectbegroting van de Oosterweelverbinding. De kosten worden opgevangen binnen de eigen kredieten van De Lijn.

Timing (1):

Uiterlijk tegen de ingebruikname van het deelproject Oosterweelverbinding Rechteroever waar ze volgens de plan-MER aan toegewezen is. wordt verzekerd dat het verhoogde aanbod zoals vermeld, werd verwezenlijkt.

Effect:

Verhoging verkeersdruk personenwagens in deelgebied 'Zwijndrecht'– REF1.y.0.

Hiervoor worden drie maatregelen opgelegd (3,4,5) waarvan twee volledig deel uitmaken van het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever (3 en 5) en één (4) gedeeltelijk uitgewerkt wordt door BAM en door AWW.

Maatregel (3,5)

(3) Optimalisering knooppunt Blancefloerlaan binnen de zone voor wegenis (vormgeving kruispunten, lichtenregeling, markering, ...) om verkeer te stimuleren de parallelweg te gebruiken)

(5) (Optimaliseren knooppunten parallelweg via verkeerstechnische inrichting, lichten-regeling)

Uitwerking (3,5)

Beide maatregelen zijn meegenomen in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken Linkeroever en worden in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken Infrastructuurwerken Linkeroever. De aansluitingen Parallelweg met Blancefloerlaan werd geoptimaliseerd als ook de aansluiting Parallelweg met op- en afritten E17. Het betreft aanpassingen op kruispuntniveau als naar routing. Ten gevolge van deze optimalisatie verhoogt het gebruik van de Parallelweg en verlaagt het gebruik van de N70 door het centrum van Zwijndrecht.

Meerkost (3,5):

Geen meerkost, inbegrepen in taakstellend budget OWV (2010)

Timing (3,5) :

Ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken Infrastructuurwerken Linkeroever.

Maatregel (4)

Beperken doorstroming op lokale toegangswegen Zwijndrecht via verkeerstechnische inrichting, lichtenregeling,...

Uitwerking (4)

Door AWW:

gedeeltelijk minimale aanpassingen aan bestaande infrastructuur en verkeerslichten op de kruising met de gewestweg.

Door BAM:

Het project-MER heeft een aantal voorstellen gemaakt ter verbetering van de ontsluiting zoals een turborotonde (afrit linkeroever) of een lichtenregeling op op- en afritten Kruibeke. De voorgestelde aanpassingen uit het Project-MER zijn mee opgenomen in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken

Linkeroever. De heraanleg van de kruispunten en het onderliggende wegennet dat zich binnen het projectgebied van de Infrastructuurwerken Linkeroever zijn inbegrepen in het taakstellend budget OWV (2010).

Meerkost (4):

Door AWV:

De meerkost is geraamd op < 0,5 mio euro en wordt opgevangen binnen de eigen kredieten van AWV.

Door BAM:

Geen meerkost, inbegrepen in taakstellend budget OWV (2010)

Timing (4) :

AWV: De aanpassingen in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken voor de Infrastructuurwerken Linkeroever, voor ingebruikname van de Infrastructuurwerken Linkeroever. Door AWV wordt de nodige budgettering voorzien en goedgekeurd.

BAM: De verkeerstechnische inrichtingen, lichtenregeling, ..., binnen het projectgebied zijn meegenomen in de vergunningsaanvraag Infrastructuurwerken Linkeroever en worden in elk geval gerealiseerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de werken Infrastructuurwerken Linkeroever.

Effect:

De aanwezigheid van de Oosterweelknoop resulteert in extra verkeer naar deze op- en afrit doorheen het deelgebied 'Eilandje'. In het Referentiescenario Masterplan 2020 rijdt dit verkeer via andere opritten naar de hoofdstructuur.

Maatregel (6):

Concentratie vrachtverkeer op aangewezen hoofdstraten, o.m. Straatsburgbrug en Vosseschijnstraat, door verkeerstechnische vormgeving en signalisatie.

Uitwerking (6):

Na realisatie van de Oosterweelverbinding Rechteroever dient de signalisatie (bebording) aangepast te worden. De Oosterweelknoop (die leidt tot het effect) bevindt zich immers binnen het project Oosterweelverbinding Rechteroever.

Meerkost (6):

Het plaatsen van signalisatie op de gewestwegen van het onderliggend wegennet is een beperkte kost (kosten < 0,5mio euro), wordt door AWV voorzien, en wordt opgevangen binnen de eigen kredieten van AWV.

Timing (6):

Hiervoor wordt ruim op tijd afgestemd met alle betrokken partijen en wordt de opening gelaten om het beleid bij onvoorziene wijzigingen ingevolge het voortschrijdend inzicht bij te sturen ten voordele van de concentratie van het vrachtverkeer op de aangewezen hoofdstraten. Ten laatste op het moment van ingebruikname van de Oosterweelverbinding Rechteroever is het vrachtrouten netwerk door middel van

verkeerstechnische vormgeving en signalisatie afgestemd op de wijziging die de Oosterweelverbinding Rechteroever aan het wegennet teweegbrengt en is deze wijziging in de praktijk gerealiseerd.

Uitwerking maatregelen die louter toegewezen zijn aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever

Alle maatregelen uit tabel 2 die toegewezen zijn aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever zijn inbegrepen in het taakstellend budget voor het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever en hebben geen bijkomende financiële impact.

Het overzicht van de maatregelen en aanbevelingen die louter toegewezen zijn aan de Infrastructuurwerken Linkeroever zijn opgenomen in tabel 2: Overzichtstabel milderende maatregelen en flankerend beleid dat louter toegewezen is aan Linkeroever op basis van het project-MER.

De meeste aanbevelingen uit tabel 2 zijn mee verwerkt in het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever en hebben geen bijkomende impact. Hieronder worden Aanbevelingen opgesomd die niet opgenomen worden in het Infrastructuurproject Linkeroever. Het navolgen van Aanbevelingen wordt niet verplicht opgelegd aan het deelproject, vermits het niet om een maatregel maar (slechts) om een aanbeveling gaat. Er wordt telkens verduidelijkt waarom de aanbeveling niet opgenomen wordt.

Aanbeveling (112,123):

Herinrichting werfzone t.h.v. het Vlietbos conform het geldende bosbeheerplan.

Motivering om niet op te nemen (112,123):

Het projectgebied van de Infrastructuurwerken Linkeroever valt niet binnen de afbakening van dit bosbeheerplan voor de gemeentelijke eigendommen, zoals goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 28 februari 2013. De beplanting wordt afgestemd op lokale soorten en wordt er maximaal ingezet op spontane bebossing. De aanplant is afgestemd met de beheerder van het bos (AnB).

Bij de opmaak van het bosbeheersplan is er voor de afbakening ervan reeds rekening gehouden met de werkzone ten behoeve van de Oosterweelverbinding of het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever. Hierdoor is de randzone langs de snelweg uitgesloten.

De beplanting langsheen het Vlietbos is voorzien in spontane bebossing teneinde maximaal aan te sluiten bij de aanwezige vegetatie. Hierdoor worden impliciet de soorten uit het bosbeheersplan verdergezet in de strook langs de snelweg / Parallelweg.

Aanbeveling (115):

De werfweg doorheen het Sint-Annabos niet gebruiken om geluidsverstoring naar fauna in het bos te voorkomen. Indien toch voor deze werfweg geopteerd wordt, dient deze ingericht te worden zodat deze een minimale verstoring en barrièrewerking veroorzaakt op fauna zoals bijvoorbeeld gebruik van geluidsschermen, faunapassages onder werfweg, ... ;

Motivering om niet op tenemen (115):

Deze aanbevelingen zijn mee opgenomen in het bestek ter realisatie van de Infrastructuurwerken Linkeroever en vormen zodoende een randvoorwaarde bij de uitvoering van de werken voor de Infrastructuurwerken Linkeroever, doch in zoverre voor het gebruik van de werfweg geopteerd wordt

Aanbeveling (121):

Het is aanbevolen een ondoorlatende afscherming/borstwering te voorzien ter hoogte van de ecotunnel van de Laarbeek. Dit om beide functies nl. recreatief medegebruik en ecologische verbinding goed te scheiden en niet met elkaar in conflict te laten komen. Ter hoogte van de tunnel en aanloopzones dient tevens voorzien te worden in voldoende schuilmogelijkheden voor fauna (bvb; stobbenwal) zodat de geleiding van/ naar de tunnel optimaal kan verlopen.

Motivering niet op te nemen (121):

Deze aanbeveling is niet meegenomen omdat ze een negatief effect heeft voor de beleving (tunneleffect) van de fietser. Het ontwerp van de Laarbeektunnel is dermate geprofileerd (overkraging fietspad over de Laarbeek) dat er afdoende afscherming en schuilmogelijkheden zijn voor het fauna .

2.4. Financiële impact

Financiële impact maatregelen die (nog) niet toegewezen zijn aan Oosterweelverbinding

Milderende maatregelen en flankerend beleid die toegewezen zijn aan de Oosterweelverbinding, zullen conform de Principiële Beslissing inzake de derde Scheldekruising inbegrepen worden in het taakstellend budget voor 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).

Een aantal van de milderende maatregelen en flankerend beleid zoals opgenomen in het plan-MER waren nog geen onderdeel van het project Oosterweelverbinding. Deze aanvullende maatregelen worden begroot (worst case kost) en zullen tevens deel uitmaken van het taakstellend budget van de Oosterweelverbinding.

De meerkost bedraagt 17mio euro bestaande uit: 12 mio euro voor bijkomende geluids- en visuele buffering en 5 mio euro voor de afzuiging en schoorsteen ter hoogte van de tunnelmond (Oosterweelknoop).

Er zijn geen bijkomende meerkosten ten gevolge van de toewijzing aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever.

Financiële impact maatregelen die niet toegewezen zijn aan het Project Oosterweelverbinding, zowel het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever als het project Oosterweelverbinding Rechteroever

Voor milderende maatregelen en flankerend beleid die niet kunnen toegewezen worden aan de Oosterweelverbinding, wordt een derde aangewezen. Milderende maatregelen en flankerend beleid die budgettair niet voorzien zijn, kunnen opgevangen worden binnen de eigen kredieten.

Voor AWV bedraagt maximaal 1 mio euro (2x 0,5 mio euro) voor verkeerstechnische inrichtingen (bebording, lichtenregeling, ...). Dit bedrag wordt opgevangen binnen de eigen kredieten van AWV.

Er zijn geen bijkomende meerkosten ten gevolge van de toewijzing aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever.

3. Budgettaire weerslag van het voorstel van de beslissing

De budgettaire weerslag voor het project Oosterweelverbinding bedraagt 17 mio euro bestaande uit: 12 mio euro voor bijkomende geluids- en visuele buffering, en 5 mio euro voor de afzuiging en schoorsteen ter hoogte van de tunnelmond (Oosterweelknoop). Deze meerkost valt binnen het taakstellend budget Oosterweelverbinding.

Er zijn geen bijkomende meerkosten ten gevolge van de toewijzing aan het deelproject Infrastructuurwerken Linkeroever.

De budgettaire weerslag voor AWV bedraagt maximaal 1 mio euro (2x 0,5 mio euro) voor verkeerstechnische inrichtingen (bebording, lichtenregeling, ...). Dit bedrag wordt opgevangen binnen de beschikbare investeringskredieten van AWV op het VIF.

4. Weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten

Voorliggend nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of het personeelsbudget zodat het akkoord van de Vlaamse minister van bestuurszaken niet vereist is.

5. Weerslag op de lokale besturen

Voorliggend ontwerpbesluit heeft geen weerslag op het personeel, de werkingsuitgaven, investeringen, schuld en ontvangsten van de lokale besturen.

6. Advies inspectie van Financiën

Het gunstige advies van de Inspectie van Financiën werd verstrekt op 5 december 2017. In navolging van het advies werd het beslissingsvoorstel aangepast.

7. Begrotingsakkoord

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd en bekomen.

8. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering neemt kennis van de nota en bijlagen met Tabellen 1 en 2.

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de milderende maatregelen en het flankerend beleid Infrastructuurwerken Linkeroever, zowel de toegewezen als de niet aan de projectbegroting toegewezen maatregelen;
2. zich te engageren de milderende maatregelen waar zij niet de volledige bevoegdheid over heeft, op te volgen en er bij de betrokken bevoegde instanties op aan te dringen om de nodige maatregelen tijdig te nemen volgens hetgeen is bepaald in de overzichtstabel;
3. de Vlaamse ministers, elk wat zijn of haar bevoegdheid betreft, te belasten met de uitvoering van deze beslissing volgens de voorschriften in de overzichtstabel, tabel 1 en tabel 2.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS