Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Beslissing voorkeursvariant voor ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderwierp, in kader van de ombouw van de A12/N177, drie voorkeursalternatieven aan een project MER-onderzoek, een MKBA-analyse en een tunnelveiligheidsonderzoek. Voor de drie voorkeursalternatieven werden ook plannen en visualisaties opgesteld. De Vlaamse Regering beslist over het voorkeursalternatief op basis van deze onderzoeksresultaten.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Weginfrastructuur en –beleid.

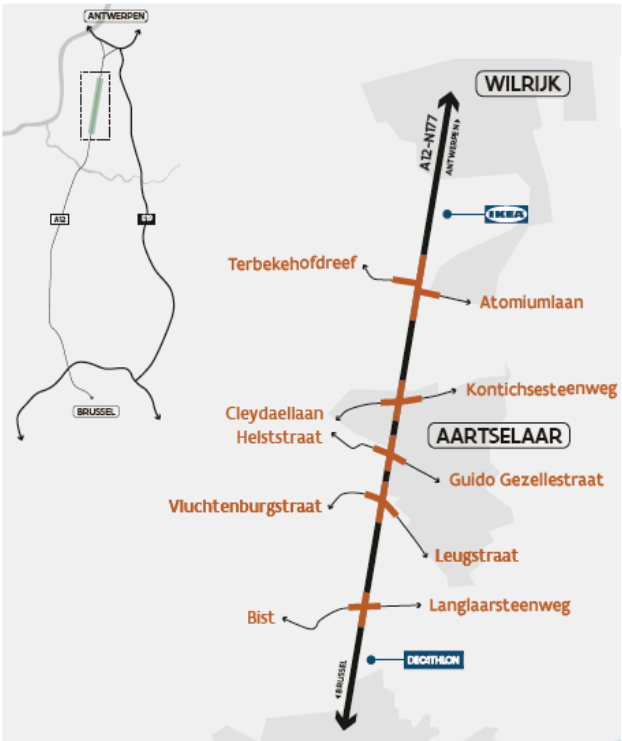
In de lijst van "Grote projecten" van het Regeerakkoord 2019-2024 staat de "Ombouw A12 tot autosnelweg" opgenomen.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën van 8 januari 2024.
Het begrotingsakkoord werd verkregen op 5 februari 2024 .

2. INHOUD

De A12/N177 telt vandaag tussen het viaduct van Wilrijk (noord) en de insleuving in Boom (zuid) vijf lichtengeregelde gelijkgrondse kruispunten. Alle vijf deze kruispunten komen, sinds het begin van de lijst met gevaarlijke punten, elk jaar terug en scoren zeer hoog in de prioriteitenscore. Deze kruispunten hebben scores gekend van meer dan 100. Ook op de meest recente lijst van 2023 staan een aantal kruispunten hoog. In deze lijsten worden enkel ongevallen met gewonden en dodelijke slachtoffers opgenomen, daarnaast gebeuren er nog heel wat ongevallen met enkel blikschade.



Ondanks alle inspanningen van AWV (aanleg extra opstelstroken, aanpassingen lichtenregelingen, herinrichting kruispunten, …) blijven er veel ongevallen gebeuren. Alles wat kon worden aangepast op gelijkgronds niveau is uitgevoerd.

Het projectgebied strekt zich uit over een segment van ongeveer 3.300 meter en is gelegen op het grondgebied van de gemeente Aartselaar en het district Wilrijk (van de stad Antwerpen). Het project doorsnijdt binnen dit segment voornamelijk bedrijfsgebieden die een ontsluiting vinden via de parallel lopende N177.

Het belangrijkste doel van de herinrichting van deze vijf kruispunten van de A12 is het substantieel verbeteren van de kruispunten op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. Het is eveneens noodzakelijk om na te gaan wat de secundaire doelstellingen zijn van de ombouw van de A12, zowel op bovenlokaal als lokaal niveau en voor alle modi en de oplossingsrichtingen hierop af te stemmen. Verder dient de barrièrewerking van de A12 voor fietsers en voetgangers verkleind te worden.

Vanuit de gewenste inrichting van de A12 conform haar huidige statuut als primaire weg, vanuit diverse visiedocumenten, vanuit de gekende knelpunten (o.a. lijst gevaarlijke punten, geluids- en luchtkwaliteit) en vanuit de bekommernissen van diverse organisaties zoals scholen en bedrijven, bewoners en weggebruikers voortkomend uit het participatietraject, werd volgende lijst van doelstellingen bepaald waaraan dit project A12/N177 moet voldoen:

1. Verkeersveiligheid:
    a. Algemene verkeersveiligheid verbeteren
        i. Aantal verkeersongevallen drastisch reduceren
        ii. Geen zwarte kruispunten meer op de A12
        iii. Leesbaarheid van de A12/N177 verbeteren
        iv. Beperken van de ernst van de ongevallen
        v. Zoveel mogelijk kruispunten compact en conflictvrij maken
    b. Verbeteren verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker
        i. Scheiden van gemotoriseerde en actieve weggebruikers
        ii. Kruispunten maximaal conflictvrij uitwerken
        iii. Veilige oversteek van N177
        iv. Verhogen van veiligheid aan in- en uitritten van winkel- en bedrijvenzones

        v. Voldoende opstelruimte voor fiets/voetgangers
2. Verkeersdoorstroming:
    a. Verbeteren doorstroming noord-zuid
        i. Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderen van de A12, ook in de spitsuren
        ii. Verzadigingsgraad op de N177 beperken, ook in de spitsuren
    b. Goede doorstroming oost-west
        i. Verzadigingsgraad op belangrijke takken beperken, ook in de spitsuren
3. Economie:
    a. Groei en bloei van aanpalende KMO en winkels
        i. Vlotte bereikbaarheid/ontsluiting van de winkel- en bedrijvenzones wordt gegarandeerd
        ii. De zichtbaarheid en herkenbaarheid van de winkel- en bedrijvenzones zoveel mogelijk behouden
    b. Ontsluiting van niet-aanpalende industriezones
        i. Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderen ook in de spitsuren
        ii. Aansluiting op fietsroutes voorzien
4. Leefbaarheid:
    a. Oversteekbaarheid verbeteren
        i. Barrièrewerking aan het woonweefsel opheffen
        ii. Vlotte oversteekbaarheid van actieve weggebruiker
        iii. Vlotte oversteekbaarheid voor de lokale gemotoriseerde weggebruiker
    b. Multimodale bereikbaarheid
        i. Verdere uitbouw van een vlot en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk
            1. Vlotte doorstroming voor het OV
            2. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
            3. Mogelijke tramverbinding in de toekomst
            4. Voldoende bushaltes voorzien
            5. Haltes dienen wervend te worden ingericht
        ii. Verdere uitbouw van een veilig en comfortabel regionaal fietsroutenetwerk
        iii. Snelle interventies door hulpdiensten mogelijk
        iv. Vlotte overstap op andere modi faciliteren door inrichting van mobipunten
        v. Doorstroming vanaf de dorpskernen naar de A12/N177 verbeteren
    c. Verlagen verkeersbelasting in woonkernen
        i. Belasting door vrachtvervoer verlagen
        ii. Sluipverkeer in aanpalende woonkernen vermijden
    d. Omgevingskwaliteit verhogen
        i. Luchtemissies significant verminderen
        ii. Geluidshinder en trillingen significant verminderen
        iii. Biodiversiteit en ecologische samenhang verbeteren
        iv. Voldoende groen voorzien langsheen A12/N177
        v. Achterliggend landschap betrekken bij A12/N177
        vi. Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
        vii. Wateroverlast beperken
        viii. Vermijden waterverontreiniging

A. VERSCHILLENDE UITVOERINGSALTERNATIEVEN

Op basis van een eerste inspraakronde (luisterdagen, digitale bevraging…) en inzichten vanuit het projectteam werden vier alternatieven voor de herinrichting van de A12/N177 uitgewerkt en opgenomen in de aanmeldingsnota voor het project-MER. Op basis van de inspraak op de aanmeldingsnota werden hieraan nog acht alternatieven toegevoegd, waarvan de milieueffecten onderzocht werden in het eerste luik van het project-MER.

Deze twaalf alternatieven onderscheiden zich van elkaar op vlak van:

- Aantal en lengte van de tunnels (met per definitie de A12 in tunnel onder de 3 belangrijkste kruispunten Bist-Langlaarsteenweg, Cleydaellaan-Kontichsesteenweg en Terbekehofdreef-Atomiumlaan)
- Snelheidsregime (70 of 90 km/u op de A12)
- Ligging van de openbaar vervoer- en fietsinfrastructuur (lateraal of centraal)
- Aantal en ligging van op- en afritten (verkeersuitwisseling tussen A12 en N177)
- Kruispuntinrichting (lichtengeregelde kruispunten of rotondes)
- Geen of beperkte afwijking van het Vademecum voor Weginfrastructuur (VWI hoofdwegen) van AWV

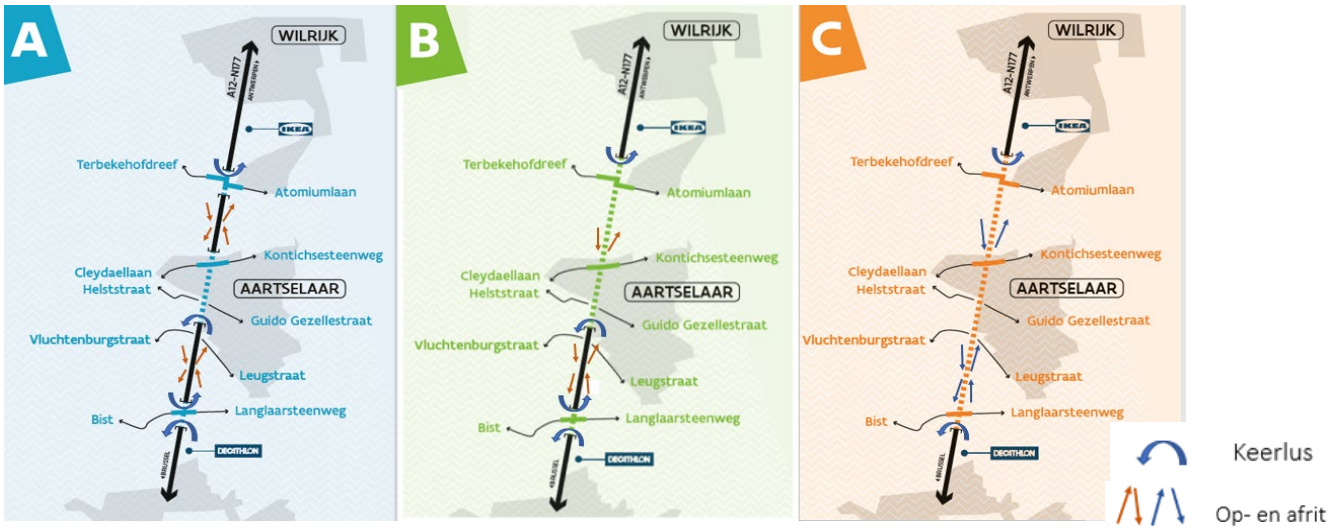
Op basis van de resultaten van de milieubeoordeling en ontwerpend onderzoek werden, vertrekkend van de twaalf alternatieven, via combinatie en optimalisatie drie voorkeursalternatieven samengesteld die op hun beurt onderworpen werden aan een milieueffectbeoordeling, evenals aan een tunnelveiligheidsonderzoek en een MKBA.

Voor **alle drie alternatieven** worden de belangrijkste kruispunten (hoofdkruispunten) ondertunneld, met name:

- het kruispunt ter hoogte van Terbekehof en Atomiumlaan,
- het kruispunt Cleydaellaan en Kontichsesteenweg en
- het kruispunt Bist en Langlaarsesteenweg.

Bovengronds wordt een volledig conflictvrij kruispunt ingericht voor zowel gemotoriseerd verkeer als de actieve weggebruiker.
Ter hoogte van de zijstraten Leugstraat en Helstraat is enkel rechts in/rechts uit verkeer mogelijk: er is hier geen oversteek over de A12 mogelijk voor gemotoriseerd verkeer. Langs beide zijden van de rijweg is er een dubbelrichtingsfietspad voorzien van drie meter breed.

Alternatief A omvat drie (relatief) korte tunnels onder de drie hoofdkruispunten, alternatief C omvat één lange tunnel over het volledig projectgebied, en alternatief B is een hybride versie van beide, met één lange tunnel in het Noorden en één korte tunnel onder het kruispunt van Bist.



Alternatief A heeft een snelheidsregime van 90 km/u op de A12, een aparte busbaan op de N177 en dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijweg. Het is het enige alternatief dat twee volwaardige op-en afrittencomplexen heeft. Er zijn ook, waar mogelijk, keerlussen voorzien bovenop het tunneldak. Deze zijn weergegeven op de schematische weergave.

Alternatief B heeft een snelheidsregime van 70km/u op de A12. Een centrale busbaan is voorzien op het tunneldak van Atomiumlaan tot Helststraat. Er is enkel een oprit richting Brussel en afrit richting Antwerpen tussen Atomiumlaan en Cleydaellaan. Tussen Cleydaellaan en Bist is er wel een volwaardig op-en afrittencomplex. Op elk tunneldak zijn er ook telkens keerlussen voorzien.

Alternatief C onderscheidt zich van alternatief B in die zin dat er een centrale busbaan én een centraal fietspad ligt op het tunneldak over het volledige projectgebied. Hierdoor is er enkel een keerlus voorzien aan de noordkant van Terbekehofdreef en ten zuiden van Bist.
Ter hoogte van Vluchtenburgstraat en Leugstraat is er een oversteek in oostwest richting voorzien voor fietsers en voetgangers, wat niet het geval is bij alternatief A en B.

	Voorkeursalternatief A	Voorkeursalternatief B	Voorkeursalternatief C
Aantal tunnels	3 korte tunnels: Onder Atomiumlaan (228m) Onder centrum Aartselaar (684m) Onder Bist (409m)	2 tunnels (1 lange en 1 korte tunnel): Van Atomiumlaan tem Helststraat (2132m) Onder Bist (409m)	1 lange tunnel: van Atomiumlaan tem Bist (3 574m)
Snelheidsregime	A12: 90 km/u N177: 70 km/u buiten bebouwde kom N177: 50 km/u binnen bepaalde kom	A12: 70 km/u N177: 50 km/u	A12: 70 km/u N177: 50 km/u
Fietspaden	Dubbelrichting langs beide zijden van N177	Dubbelrichting langs beide zijden van N177	Dubbelrichting langs beide zijden van N177 Centraal fietspad op tunneldak
Openbaar vervoer	Aparte busbaan op N177	Centrale busbaan op tunneldak van Atomiumlaan tem Helststraat	Centrale busbaan op tunneldak over volledige lengte
Op- en afritten	Tussen Atomiumlaan en Cleydaellaan: op- en afritten in beide richtingen Tussen Cleydaellaan en Bist: op- en afritten in beide richtingen	Tussen Atomiumlaan en Cleydaellaan: oprit richting Brussel en afrit richting Antwerpen Tussen Cleydaellaan en Bist: op- en afritten in beide richtingen	Tussen Atomiumlaan en Cleydaellaan: oprit richting Brussel en afrit richting Antwerpen Tussen Cleydaellaan en Bist: op- en afritten in beide richtingen
Oversteekbaarheid (oost-west)	Alle weggebruikers: Terbekehofdreef/Atomiumlaan Cleydaellaan/ Kontichsesteenweg Bist/Langlaarsteenweg Fietsers en voetgangers: Helststraat x Guido Gezellestraat Niemand: Vluchtenburgstraat x Leugstraat	Alle weggebruikers: Terbekehofdreef/Atomiumlaan Cleydaellaan/ Kontichsesteenweg Bist/Langlaarsteenweg Fietsers en voetgangers: Helststraat x Guido Gezellestraat Niemand: Vluchtenburgstraat x Leugstraat	Alle weggebruikers: Terbekehofdreef/Atomiumlaan Cleydaellaan/ Kontichsesteenweg Bist/Langlaarsteenweg Fietsers en voetgangers: Helststraat x Guido Gezellestraat Vluchtenburgstraat x Leugstraat
Keerlussen	Aan de noordkant van de Terbekehofdreef Ten zuiden van de Helststraat Ten noorden en ten zuiden van Bist	Aan de noordkant van de Terbekehofdreef Ten zuiden van de Helststraat Ten noorden en zuiden van Bist	Aan de noordkant van de Terbekehofdreef Ten zuiden van Bist

B. BESTUDEERDE DISCIPLINES

a. MER

In het MER werden de verschillende disciplines onderzocht. Per groep van disciplines worden hieronder kort de aandachtspunten uit de referentiesituatie opgenomen en de resultaten van het onderzoek weergegeven.

Discipline mobiliteit

De effecten van alle alternatieven werden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie in 2030, waarin rekening gehouden werd met de verwachte socio-economische ontwikkelingen evenals met

beslist beleid inzake verkeersinfrastructuur, onder meer de doortrekking van de N171 en de realisatie van de Oosterweelverbinding. De mobiliteitseffecten van de alternatieven werden op macroschaal (in het gebied tussen Schelde, R1, E19 en Rupel) onderzocht op basis van doorrekeningen in het (statisch) regionaal verkeersmodel, en op mesoschaal (projectgebied en directe omgeving) op basis van microsimulaties in het VISSIM-model.

De huidige toestand op de as A12/N177 is zowel qua doorstroming en verkeersafwikkeling als qua verkeersveiligheid zeer problematisch, en dit geldt nog meer voor de referentiesituatie 2030 (ondanks de toevoeging van de N171). Elk van de 3 voorkeursalternatieven zorgt voor een sterke verbetering van de doorstroming op de A12 en de N177, en daardoor voor een aanzienlijke verschuiving van verkeer van een aantal alternatieve (sluip)routes voor de A12 via het onderliggend wegennet (vooral de N148 door Hemiksem, Schelle en Niel en een aantal wegen in de oostrand van Aartselaar) (terug) naar de as A12/N177.
Ondanks de sterke verkeerstoename op de as A12 zorgt de ondertunneling van de kruispunten - waardoor de kruispunten ontlast worden van doorgaand verkeer - samen met de verkeersafname op de N177 en de nodige optimalisaties qua lichtenregeling (overal conflictvrij), extra opstelstroken,… voor een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de as A12/N177 ten opzichte van de (zeer slechte) referentiesituatie.

Elk van de voorkeursalternatieven voldoet dus ruimschoots aan de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen, maar voor het autoverkeer scoort alternatief A lichtjes beter dan alternatieven B en C, zowel op de as zelf als in het ruimer studiegebied, dankzij de hogere toegelaten snelheid op de A12/N177 en de extra oprit naar en afrit vanuit Antwerpen.

Inzake openbaar vervoer scoren alternatieven B en vooral C, met een lange centrale busbaan (minstens) vanaf Aartselaar richting Antwerpen, daarentegen iets beter dan alternatief A.

Ten aanzien van het fietsverkeer verhoogt de veiligheid, doorstroming en het comfort aanzienlijk en zijn de 3 alternatieven niet onderscheidend. De meerwaarde van het centraal fietspad in alternatief C is beperkt. Voor de voetgangers is er ook een sterke verhoging van de verkeersveiligheid door het conflictvrij maken van de kruispunten, maar de lange oversteektijd blijft een knelpunt op de drukste kruispunten (vooral met Cleydaellaan-Kontichsesteenweg, waar wel een ongelijkgrondse kruising (fietsbrug) komt voor de zachte weggebruikers). Door de aanwezigheid van de A12 op maaiveld kunnen fietsers en voetgangers in alternatieven A en B niet meer oversteken ter hoogte van de Leugstraat (maar wel ter hoogte van Buerstedelei-Hoevelei, net als bij alternatief C). In alternatief C kunnen de fietsers en voetgangers wel oversteken aan de Leugstraat, maar niet ter hoogte van de Helststraat omwille van een sleuf van de op- en afrit uit de tunnel.

Leefbaarheidsdisciplines

De effectbeoordeling in de leefbaarheidsdisciplines lucht, geluid en gezondheid gebeurt op basis van de resultaten van lucht- en geluidsmodellering, vertrekkend van de verkeerscijfers van 2030. Vanuit het voorzorgsprincipe werd in het luchtmodel echter uitgegaan van de achtergrond-concentraties en verkeersemissiefactoren voor 2025, wat een "worst case" benadering was, gezien de impact op luchtkwaliteit van het wegverkeer stelselmatig verkleint door de "ontdieseling" van het wagenpark.
Merk op dat het theoretische luchtmodel conform de richtlijnen uitgaat van zgn. "free flow"-snelheid en geen rekening houdt met verhoogde emissies ten gevolge van congestie en remmen en optrekken aan verkeerslichten. Aangezien dit in de referentiesituatie een veel grotere rol speelt dan in de geplande situatie, worden de negatieve luchteffecten van het project aanzienlijk overschat. Ten opzichte van de *huidige* luchtkwaliteit, zal bijgevolg de situatie tegen de realisatie van het project sowieso sterk verbeteren, dankzij die graduele "ontdieseling" en elektrificatie van het wagenpark, evenals door de vermindering van andere emissies (industrie, gebouwenverwarming,…).

Het studiegebied wordt gekenmerkt door een matige lucht- en geluidskwaliteit, die verbetert van noord (agglomeratie Antwerpen) naar zuid en naarmate men zich verwijdert van de grote verkeersassen (A12, E19). De luchtkwaliteit is het slechtst in de "street canyons" (dicht bebouwde straten waar de uitlaatgassen van het verkeer blijven hangen tussen de bebouwing).

In elk van de 3 voorkeursalternatieven is er een sterke verkeerstoename op de A12, die (ondanks de verkeersafname op de N177) volgens het luchtmodel rond de bovengrondse delen van de A12 theoretisch voor negatieve effecten qua lucht zorgt, met name voor NO2.
Alternatief A scoort in het theoretisch luchtmodel globaal t.o.v. de referentietoestand het minst omdat dit alternatief niet alleen de sterkste verkeerstoename op de A12 heeft, maar ook hogere emissies heeft per voertuigkilometer vanwege de hogere toegelaten snelheid. Rond de overkapte delen van de A12 zijn de luchteffecten uiteraard positief, en deze zijn derhalve het grootst voor alternatief C met één lange tunnel. Daar staan wel negatieve effecten tegenover rond de tunnelmonden, die eveneens het grootst zijn bij alternatief C, maar deze negatieve effecten wegen qua blootstellingsbalans niet op tegen de positieve effecten van de lange overkapping. Binnen de kern van Aartselaar scoort alternatief B qua luchteffecten het meest negatief, vanwege de tunnelmond ter hoogte van woonzorgcentrum Zonnewende.

In het ruimere studiegebied zijn de effecten van alle voorkeursalternatieven (sterk) positief op het onderliggend wegennet, met name in de "street canyons" die deel uitmaken van alternatieve N-Z-routes voor de A12 (N148, oostrand van Aartselaar). Uitzondering zijn enkele verbindingswegen tussen de A12 en de omliggende woonkernen (Schelle, Niel,...). Alternatief A scoort buiten de as A12/N177 het meest positief qua luchteffecten.

De geluidseffecten rond de as A12/N177 zijn veel gunstiger dan de luchteffecten. Net als voor lucht heeft de overkapping van delen van de A12 een (sterk) positief effect, maar qua geluid zijn er geen negatieve effecten verbonden aan de tunnelmonden. Ter hoogte van de bebouwing langs de bovengrondse delen van de A12 zijn de geluidseffecten quasi neutraal, omdat de effecten van de sterke verkeerstoename op de A12 zelf gecompenseerd wordt door de positieve effecten van de verkeersafname op de N177, die dichter bij de bebouwing gelegen is. Enkel bij alternatief A is er een beperkt negatief netto-effect als gevolg van de verhoogde snelheid. De geluidseffecten zijn, net als de luchteffecten, het meest positief voor alternatief C. In het ruimere studiegebied zijn de geluidseffecten grotendeels positief, maar minder uitgesproken dan voor NO2, waarbij alternatief A ook voor geluid het meest positief scoort.

Ruimtelijke disciplines (bodem, water, biodiversiteit, landschap en erfgoed en mens-ruimtelijke aspecten)

Het projectgebied en omgeving worden gekenmerkt door een (lichte) zandleembodem met ondoorlatende Boomse klei op geringe diepte. De vallei van de Grote Struisbeek doorsnijdt het projectgebied van oost naar west, waarbij de beek in een buis onder de A12/N177 door gaat. De directe omgeving van het projectgebied heeft weinig ecologische waarde, maar niettemin is de Struisbeekvallei ten westen van de A12 aangeduid als VEN-gebied. Fort 7, net ten noorden van het projectgebied, vormt samen met andere forten een habitatrichtlijngebied in functie van vleermuizen. Ook de landschappelijke en bouwkundige erfgoedwaarde van het gebied is beperkt, met slechts twee beschermde erfgoedelementen: kasteel(park) Hof ter Beke en kasteel Buerstede. Het projectgebied is een infrastructuurlandschap met een zeer lage beeldkwaliteit en belevingswaarde. De A12/N177 vormt een sterke functionele en visuele barrière, vooral binnen de woonkern Aartselaar (met de wijk Buerstede aan de westzijde van de A12). Langs de A12/N177 bevinden zich talrijke baanwinkels (van IKEA in het noorden tot Decathlon in het zuiden).

In elk van de drie voorkeursalternatieven wordt de A12 geheel of gedeeltelijk in tunnel gelegd, met minstens een tunnel ter hoogte van het noordelijk en centraal deel van de dorpskern van Aartselaar. Hoewel de N177 en de busbanen een barrière en verharde strook (blijven) vormen, betekent dit voor

alle ruimtelijke disciplines een sterke verbetering ten opzichte van de huidige toestand. De positieve effecten van het intunnelen van de A12 worden logischerwijs groter naarmate hij over een grotere lengte wordt ingetunneld:

- Minder bovengrondse verharde oppervlakte, dus meer infiltratie mogelijk en minder infiltratie-oppervlakte nodig om aan de hemelwatervoorschriften te voldoen (bodem en water);
- Minder barrièrewerking door weginfrastructuur (biodiversiteit, landschap en mens-ruimte);
- Minder negatieve visuele impact door weginfrastructuur (landschap en mens-ruimte)
- Mogelijkheid tot nieuwe onverharde/groene ruimte bovenop de tunneldaken (water, biodiversiteit, landschap en mens-ruimte).

Globaal scoort alternatief C aldus het best en alternatief A het minst uitgesproken positief. Bij alternatieven B en C worden de positieve effecten van de lange overkapping wel enigszins teniet gedaan door de open sleuven van de op- en afritten van/naar de lange tunnel (bij alternatief C ook in de kern van Aartselaar). En ook de centrale OV- en/of fietsinfrastructuur die de ruimte bovenop de tunneldaken versnipperen en nieuwe barrières vormen; weliswaar veel kleiner dan de bestaande barrière van de bovengrondse A12.
De overkapping van de A12 heeft vooral een meerwaarde ter hoogte van de dorpskern van Aartselaar (oversteekbaarheid, beleving) en de vallei van de Struisbeek (ecologie) en minder daarbuiten. Ter hoogte van baanwinkels kan een intunneling van de A12 zelfs negatief beoordeeld worden door het wegvallen van de zichtrelatie tussen weggebruikers en winkels.

In tegenstelling tot alternatief A hebben alternatieven B en C een positieve impact op het VEN-gebied Struisbeek inzake stikstofdepositie en geluidsverstoring, omdat de A12 hierbij in tunnel onder de beek doorgaat. De berekende negatieve impact qua depositie van alternatief A met bovengrondse A12 moet wel gerelativeerd worden (zie opmerking bij discipline lucht). In alle alternatieven verbetert de ecologische connectiviteit van de Struisbeekvallei sterk door de creatie van een volwaardige ecotunnel. Voor alle alternatieven wordt geconcludeerd dat er geen onvermijdbare en onherstelbare schade in het VEN-gebied optreedt ten gevolge van de herinrichting van de A12, en dat er evenmin een betekenisvolle impact zal plaatsvinden op het habitatrichtlijngebied van Fort 7.

b. TUNNELVEILIGHEID

Elk van de 3 voorkeursalternatieven bevat een tunnel van minstens 650m lang.

Een tunnel is een geheel omsloten weggedeelte waardoor het vluchten bemoeilijkt wordt, waardoor de bereikbaarheid voor hulpverlening complexer is dan op een open weg en waardoor de kans op escalatie bij brand groter is als gevolg van natuurlijke trek en een hogere stralingswarmte. Dit alles geeft een verhoogde kans op (dodelijke) slachtoffers en grootschalige schade aan de tunnel(uitrusting).

Aangezien de levenscondities in een tunnel extreem verslechteren bij een calamiteit in de tunnel (brand, toxische dampen en gassen, …), is tunnelveiligheid uiterst belangrijk:

- de kans op het optreden van dit soort calamiteiten wordt zo klein mogelijk gehouden
- indien zo een calamiteit zich toch voordoet, dienen de gevolgen aanvaardbaar te blijven (lees: het aantal dodelijke slachtoffers beperken).

Om de kans op en de gevolgen van calamiteiten te beperken worden er maatregelen getroffen. Deze kunnen zijn: het al dan niet voorzien van een pechstrook, de maximaal toegelaten snelheid beperken, de verkeersdrukte beïnvloeden, de kans op files verkleinen, de verkeerssamenstelling beïnvloeden (personenwagens, vrachtwagens en bussen), het voorzien van veilige (evacuatie-)ruimtes, het voorzien van de nodige tunneltechnieken voor verkeersmanagement, de detectie van calamiteiten en ondersteuning van de interventie van hulpdiensten (elektromechanische uitrusting: sensoren,

ventilatoren, slagbomen, verkeerslichten …). Tunnelveiligheid omvat dus verscheidene disciplines: infrastructuur, verkeerskunde, civiele bouwkunde en elektromechanica. Om reeds een basis aan tunnelveiligheid te halen, worden er meteen voorzieningen getroffen in de civiele bouwkunde en infrastructuur. In dit project zijn dit onder andere het voorzien van een pechstrook en het voorzien van een derde tunnelkoker die dienst doet als evacuatiekoker.

Aangezien de gevolgen van een calamiteit het grootst zijn indien er een transport van gevaarlijke goederen bij betrokken is (zogenaamde ADR-transporten die onderverdeeld worden in categorieën naargelang de grootte van het gevaar) wordt het behaalde veiligheidsniveau getoetst aan de hand van kwantitatieve risicoanalyses bij transporten van gevaarlijke goederen. Meer bepaald worden twee types veiligheid getoetst:

- Interne veiligheid: veiligheid in de tunnel waarbij de transporten doorheen de tunnel rijden;
- Externe veiligheid: veiligheid 'bovengronds', doordat bepaalde transporten niet mogen door de tunnel rijden (omdat het risico te groot is) en/of doordat bepaalde transporten niet hoeven door de tunnel te rijden om op hun bestemming te geraken. In dit project is dit de N177 die parallel aan de buitenzijde van de A12 ligt.

Het bovenvermelde toont dus aan dat bij het bestuderen van tunnelveiligheid een afweging wordt gemaakt tussen de risico's van het laten passeren van vrachtwagens met gevaarlijke goederen door de tunnels dan wel het laten nemen van een bovengrondse route door die vrachtwagens.
Een risico gelijk aan nul bestaat niet, en dus ook niet bij een tunnel. De normwaarde is het maatschappelijk aanvaardbare risico. Voor een tunnel wordt getest of het werkelijke risico lager ligt dan de normwaarde a.d.h.v. een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

Een belangrijk te vermelden uitgangspunt is dat voor het project er geen significante herverdeling mag zijn van ADR-transporten op de A12 enerzijds en de E19 anderzijds tussen Antwerpen en Brussel (omwille van de capaciteit van onder andere de Craeybeckxtunnel en Rupeltunnel voor ADR-transporten en de gerelateerde tunnelveiligheid).

De externe veiligheid is nagegaan van de huidige infrastructuur (nog geen tunnel aanwezig en alle verkeer verloopt 'bovengronds') met de verkeersdrukte en populatie in het jaar 2020 en 2030 (door extrapolatie van cijfers). In beide jaartallen voldoet de externe veiligheid aan de normwaardes.

Vervolgens zijn de interne veiligheidsniveaus getoetst in telkens de langste tunnel van elk van de 3 voorkeursalternatieven. Daarbij werd uitgegaan van tunnelcategorie A, waarbij alle categorieën van ADR-transporten zijn toegelaten door de tunnel. De aantallen ADR-transporten doorheen de tunnel zijn bepaald:

- door te redeneren dat de ADR-transporten zo lang als mogelijk op de A12 blijven rijden (hoogste wegcategorie) en dit tot aan de uiterste afslagmogelijkheid naar de N177;
- door gebruik te maken van ADR-tellingen aan elk A12-kruispunt uit het verleden.

Het ontwerp van voorkeursalternatief A en B waarbij de tunnels ADR categorie A hebben, voldoet aan het vereiste interne veiligheidsniveau.
Het ontwerp van voorkeursalternatief C waarbij de tunnel ADR categorie A heeft, voldoet echter niet aan het vereiste interne veiligheidsniveau. Vervolgens is het veiligheidsniveau nagegaan waarbij de gevaarlijkste twee categorieën van ADR-transporten geweerd worden uit de tunnel (en dus op de N177 moeten rijden). Het ontwerp van voorkeursalternatief C waarbij de tunnel ADR categorie C heeft, voldoet nog steeds niet aan het vereiste interne veiligheidsniveau.

Aangezien de ombouw van de A12/N177 impliceert dat in elk van de voorkeursalternatieven de uitwisselingsmogelijkheden van verkeer tussen A12 en N177 veranderen ten opzichte van de huidige situatie en waardoor sommige ADR-transporten langer op de N177 moeten rijden, zijn de externe veiligheidsniveaus eveneens getoetst. Daarbij is dan wel telkens uitgegaan dat de tunnels ADR categorie A hebben en dus alle categorieën van ADR-transporten door de tunnels mogen rijden. In elk van de 3 voorkeursalternatieven voldoet de externe veiligheid.

Samengevat:

- Het ontwerp van voorkeursalternatief A is voldoende tunnelveilig waarbij de tunnels ADR categorie A hebben. Om de tunnels voldoende tunnelveilig te maken zijn het minste investeringen en onderhoud aan tunneltechnieken nodig (ten opzichte van de 2 andere voorkeursalternatieven) gezien de kortste lengtes van tunnels. In dit voorkeursalternatief is ook de externe veiligheid bovengronds (ter hoogte van N177 en nabijgelegen bebouwing) voldoende en zelfs beter dan met de huidige infrastructuur in het jaar 2030.
- Het ontwerp van voorkeursalternatief B is voldoende tunnelveilig waarbij de tunnels ADR categorie A hebben (het risico, alhoewel aanvaardbaar, is groter dan in alternatief A: er kunnen meer mensen betrokken zijn bij een calamiteit in een langere tunnel, het evacueren van een langere tunnel is uitdagender dan de evacuatie van een korte tunnel, ..) . Om de langste tunnel in het alternatief voldoende tunnelveilig te maken, zijn alle gekende tunneltechnieken nodig en moeten dus grote investeringen worden gedaan. In dit voorkeursalternatief is de externe veiligheid bovengronds (ter hoogte van N177 en nabijgelegen bebouwing) voldoende en zelfs beter dan met de huidige infrastructuur in het jaar 2030.
- Het ontwerp van voorkeursalternatief C is niet voldoende tunnelveilig, zowel niet waarbij de tunnels ADR categorie A hebben als waarbij ze categorie C hebben. Het ontwerp van voorkeursalternatief C bevat reeds alle gekende tunneltechnieken. Om de tunnel voldoende tunnelveilig maken, zullen dus ook maatregelen op andere gebieden moeten getroffen worden: verkeerskunde, infrastructuur, .. Mogelijkheden zijn het afschaffen van in- en uitritten halverwege de tunnel (dit zijn zones met een grotere kans op incidenten en calamiteiten), het verder verlagen van de maximale snelheid van 70km/u naar 50km/u, het weren van alle categorieën van ADR-transporten door de tunnel, ... Al deze aanpassingen zullen een negatieve impact hebben op de verkeersdoorstroming op de N177 en/of de externe veiligheid bovengronds en/of de herverdeling van ADR-transporten tussen A12 en E19, maar zijn in deze studie niet in detail onderzocht.

c. MKBA

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden de welvaartseffecten (kosten en baten) van de alternatieven geanalyseerd vanuit het standpunt van de maatschappij. In de MKBA worden de alternatieven vergeleken met het nulalternatief (= behoud huidige situatie). Dit betreft niet louter financiële effecten (de projectkosten) maar ook directe en externe effecten.

De directe effecten van de alternatieven volgen uit de verschillen in kosten (tijd en monetair) van de verplaatsingen t.o.v. het nulalternatief.

De externe effecten zijn de effecten op het milieu, de natuur en de gezondheid:

- Verkeersveiligheid: een betere verkeersveiligheid zorgt voor maatschappelijke baten. Het verwachte aantal slachtoffers wordt berekend per vervoerwijze door te kijken naar het aantal afgelegde kilometers en het risico per afgelegde kilometer. Op basis van de huidige ongevalsdata, prognoses over het aantal afgelegde kilometers en analyse van het ongevalsrisico in de alternatieven wordt het verwachte aantal ongevallen in de alternatieven bepaald. In de waardering wordt een onderscheid gemaakt tussen dodelijke slachtoffers, lichtgewonden en zwaargewonden.
- Geluidshinder: omgevingsgeluid van verkeer vormt een belangrijk welzijnsprobleem voor de mens is. De voornaamste schadelijke effecten zijn overlast en gezondheidseffecten. De externe effecten van geluid worden berekend a.h.v. het aantal bewoners per geluidsniveau per alternatief op basis van het MER. De geluidshinder wordt vervolgens gemonetariseerd a.h.v marginale externe geluidskosten.

- Emissies (luchtkwaliteit en klimaatverandering): de externe effecten op luchtkwaliteit en klimaat worden bepaald o.b.v. de berekende emissies in het MER en de waarderingen van resp. de verschillende polluenten en broeikasgassen. De emissies worden voor een deel gecompenseerd door accijnzen.
- Woonkwaliteit: de alternatieven brengen een visuele opwaardering van de omgeving met zich mee die een impact hebben op de woonkwaliteit. De meerwaarde komt tot uiting in de woningprijzen. De MKBA maakt een inschatting van deze waardevermeerdering in functie van het aantal bebouwde percelen in de nabijheid van het projectgebied.

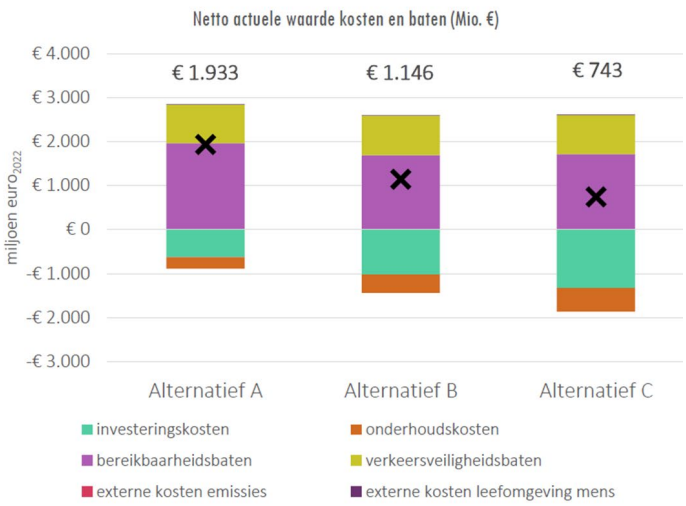
De projectkosten omvatten de investerings- en onderhoudskosten tijdens de levensduur van de aangelegde infrastructuur. De onderhoudskosten van de infrastructuur worden 41% van de investeringskosten verondersteld.

In de resultaten (onderstaande tabel en grafiek) worden alle kosten en baten uitgedrukt in miljoen euro t.o.v. het nulalternatief. Het gaat om de netto actuele waarde van alle kosten en baten, m.a.w. deze zijn teruggerekend naar het basisjaar 2028 volgens de discontovoet.
Aan de kostenzijde zijn de investeringskosten het grootst. Alternatief C heeft de hoogste investeringskost, A de laagste. De onderhoudskosten zijn evenredig met de investeringskosten per alternatief.

Aan de batenzijde vormen de directe effecten (bereikbaarheidsbaten) de belangrijkste baten in elk alternatief. Alternatief A scoort op dit vlak het best door een hogere snelheidslimiet, meer keerbewegingen en uitwisselmogelijkheden tussen A12 en N177.
Ook de verkeersveiligheidsbaten zijn in elk alternatief groot doordat de kruispunten conflictvrij worden gemaakt. In alternatieven B en C zijn de verkeersveiligheidsbaten hoger omwille van een lagere snelheidslimiet op de A12 en N177. De impact van de overige externe effecten (geluidshinder, emissies, woonkwaliteit) is beperkt t.o.v. de overige kosten en baten.

MILJOEN EURO NAW
POS = baten
NEG = kosten

T.o.v. nulalternatief	Alternatief A	Alternatief B	Alternatief C
TOTAAL (baten-kosten)	**1 933 €**	**1 146 €**	**743 €**
baten/kosten	319%	180%	140%
KOSTEN	**-884 €**	**-1 439 €**	**-1 866 €**
investeringskosten	-627 €	-1 020 €	-1 323 €
onderhoudskosten	-257 €	-418 €	-542 €
BATEN	**2 817 €**	**2 585 €**	**2 608 €**
bereikbaarheid			
mobiliteit personen en goederen (CS)	1 964 €	1 689 €	1 711 €
externe kosten verkeer			
ongevallen wegverkeer	876 €	895 €	887 €
externe kosten emissies			
emissies verkeer - luchtkwaliteit	-3 €	-2 €	-2 €
klimaat: CO2-emissies verkeer	-37 €	-31 €	-31 €
correctie accijnzen	10 €	10 €	9 €
geluid verkeer	-1 €	11 €	21 €
trillingen verkeer	pm	pm	pm
externe kosten leefomgeving mens			
landbouw	0 €	0 €	0 €
bedrijvigheid	pm	pm	pm
woonruimte	0 €	0 €	0 €
woonkwaliteit	9 €	12 €	13 €
landschap	pm	pm	pm
erfgoed	pm	pm	pm
acheologie	0 €	0 €	0 €
externe kosten natuur			
bodem en water	pm	pm	pm



Voor alle alternatieven zijn de maatschappelijke baten groter dan de kosten, wat wil zeggen dat het vanuit maatschappelijk oogpunt zinvol is om elk van de voorgestelde alternatieven te realiseren.
Als de 3 alternatieven onderling vergeleken worden, levert alternatief A veruit de grootste maatschappelijke meerwaarde: de baten van dit alternatief zijn het hoogst en de kosten zijn het laagst. Per geïnvesteerde euro (kosten), verdient de maatschappij voor alternatief A maar liefst 3,2

euro terug (baten). Voor alternatief B en C is deze baten-kosten verhouding veel kleiner, respectievelijk 1,8 en 1,4.

In de MKBA wordt abstractie gemaakt van de effecten tijdens de bouwfase, maar ook op dit vlak is de verwachting dat alternatief A het meest voordelig is (kortste bouwtijd).

C. MILDERENDE MAATREGELEN

Aangezien de milieueffecten van elk van de 3 voorkeursalternatieven (sterk) positief zijn, worden in het MER slechts beperkte milderende maatregelen opgelegd.

Inzake mobiliteit blijft in alternatief C de wachtrijlengte op de N177 richting Brussel aan kruispunt Bist een aandachtspunt, evenals de locatie van de bushalte(s) ter hoogte van de 2 woonzorgcentra in Aartselaar. Tijdens de aanlegfase (bouw van de tunnel(s)) zijn wel aanzienlijk negatieve effecten op mobiliteit te verwachten, die maximaal beperkt zullen moeten worden via een nog uit te werken minder-hinderplan.

De negatieve luchteffecten aan de tunnelmonden kunnen niet ten gronde gemilderd worden (afscherming is vanwege de aanwezige erftoegangen en visuele impact geen optie), en in alternatief A is het beperken van de snelheid op de A12 ook niet wenselijk omdat daardoor tegelijk haar meest positieve effecten zouden verminderen (doorstroming, ontlasting lokaal wegennet). Omdat de absolute luchtkwaliteit in het studiegebied in 2030 ruim onder de Vlaremnorm blijft (ook rond de tunnelmonden) en ten opzichte van de huidige situatie sowieso sterk zal (blijven) verbeteren door de "ontdieseling" van het wagenpark, worden ten aanzien van lucht geen milderende maatregelen opgelegd.
Voor geluid wordt opgelegd dat de tunnelmonden worden voorzien van absorberende wanden. Voorts wordt voor de aanlegfase aanbevolen om technieken en machines met een zo klein mogelijke lucht- en geluidsimpact te gebruiken en werfverkeer door woonstraten te vermijden.

Vanuit disciplines bodem en water worden maatregelen opgelegd om het risico van verontreinigingen door wegwater in de bermen te beperken. Indien gewerkt wordt in een gesloten bouwkuip (met diepwanden tot in de Boomse klei) zijn geen relevante effecten ten gevolge van bemaling te verwachten. Vanuit biodiversiteit wordt ter hoogte van de ecotunnel aan de Struisbeek vleermuisvriendelijke verlichting aanbevolen. Voor disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-ruimtelijke aspecten) worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen nodig geacht.

D. CONCLUSIE EN KEUZE VOORKEURSALTERNATIEF

De huidige toestand is zowel qua verkeersveiligheid als qua doorstroming en verkeersafwikkeling zeer problematisch. Deze ernstige toestand geldt nog meer voor de referentiesituatie 2030. Niets doen is geen optie.

Voor alle 3 de alternatieven is er een sterke verbetering van de mobiliteit, zowel op gebied van verkeersveiligheid als verkeersdoorstroming. Ook de milieueffecten zijn voor de 3 alternatieven (sterk) positief.

Voorkeursalternatief C geeft het beste resultaat qua doorstroming voor zowel fietsers als openbaar vervoer. Het is het enige alternatief waar een centrale tram mogelijk is die later zowel naar het noorden als zuiden kan doorgetrokken worden. Bij alternatieven A en B dient een eventuele tram aan

weerszijden van de N177 te worden aangebracht, met meer interactie met het andere verkeer tot gevolg. Ook qua milieueffecten scoort deze zeer goed. Deze variante is echter op gebied van interne tunnelveiligheid het meest risicovol en voldoet niet aan het vereiste veiligheidsniveau. Hierdoor is voorkeursalternatief C geen valide keuze.

Voorkeursalternatief A geeft de beste doorstroming en laat een snelheid toe van 90km/u op de A12. Alternatief A heeft ook het voordeel dat er volwaardige op-en afrittencomplexen kunnen gerealiseerd worden tussen de verschillende tunnels.

Voorkeursalternatief B laat een snelheid toe van 70 km/u, geeft een goede doorstroming en biedt een centrale busbaan op het tunneldak ter hoogte van centrum Aartselaar, maar de op- en afrittencomplexen zijn niet volledig ter hoogte van de lange tunnel.

Zowel alternatief A als alternatief B scoren over het geheel positief voor zowel geluid, lucht als leefbaarheid. Aangezien er geen centrale busbaan ligt, creëert alternatief A de minste barrièrewerking in centrum Aartselaar. Tevens scoort alternatief A het beste naar bouwtijd en -overlast toe, gezien de lange duur van een werf een mee te beschouwen element.

Omwille van de kortere lengtes van de tunnels, scoort alternatief A het beste op gebied van tunnelveiligheid. Alternatief B is ook voldoende tunnelveilig maar het risico is wel groter dan in alternatief A ten gevolge van de langere tunnel onder centrum Aartselaar.

Ook voor de MKBA-analyse steekt alternatief A er met kop en schouders boven uit. Per geïnvesteerde euro, krijgt de maatschappij maar liefst 3,2 euro terug.

Gelet op voorgaande argumenten, scoort alternatief A globaal gezien over alle aspecten het beste en daarom wordt voorkeursalternatief A gekozen.
Vooraleer de centrale busbaan volledig uitgesloten wordt, kan er wel nog onderzocht worden of er voor dit alternatief geen optimalisatie mogelijk is zodanig dat deze centrale busbaan alsnog inpasbaar kan zijn.

E. MER PROCEDURE

Het team MER ontving de aanmelding met vraag tot scopingsadvies op 28/06/2021. Het eerste scopingadvies werd betekend op 23/11/2021.

Het ontwerp-project-MER werd ingediend bij team MER op 24/10/2023 in functie van een tweede scopingsadvies en voorlopige goedkeuring.

Een definitieve goedkeuring van het project MER kan volgen bij het verlenen van de omgevingsvergunning.

F. VERWANTE PROJECTEN

Er zijn op de as A12 tussen Antwerpen naar Boom enkele verwante projecten die dienen te worden vernoemd aangezien deze projecten een interactie hebben met dit project i.h.k.v. verkeershinder.

A12 / N177: Herinrichting Olympiade (N177 / knoop A12 – A112):

- studie : 2024 -2026
- uitvoering: in afstemming met Jan de Vostunnel, vermoedelijk 2031

A12 Renovatie en verlenging Jan de Vostunnel (ikv Ring Park Zuid):

- studie: lopende, t.e.m. 2026
- uitvoering: voorzien 2027 t.e.m. 2031

A12 Viaduct van Wilrijk

- Studie: start nog niet gekend

N171 doortrekking fase 3

- Studie: onderzoek, omgevingsvergunning en aanbesteding 2024 – 2026
- Onteigeningen : 2025-2026
- Uitvoering: 2027-2029

A12 renovatie van Rupeltunnel

- Studie: onderzoek, omgevingsvergunning en aanbesteding 2024-2026
- Uitvoering der werken: 2027-2029

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De afgelopen jaren werden via het GIP van AWV budgetten opgenomen voor de studie van dit project.

Vervolgstudie: bijkomend onderzoek 500.000 euro
Opstellen van voorontwerp en omgevingsvergunning: 3.000.000 euro
Definitief ontwerp: 3.000.000 euro
Opvolgen van de werken: 5.000.000 euro

Verwervingen:
Innames zijn nodig ter hoogte van enkele zijstraten en bushaltes.
Kostenraming: 4.000.000 euro.

Werken:
De werken voor het voorkeursalternatief A: 792 658 186,65 euro incl BTW (prijspeil 2022).

De financiering van het verdere studiewerk, de innemingen en de werken voor dit project moet na keuze van het voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt en maakt geen deel uit van deze nota.

De inspectie van Financiën verleende op 8 januari 2024 een gunstig advies.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 5 februari 2024 onder volgende voorwaarden:

- De budgettaire impact wordt opgevangen binnen de beschikbare refertekredieten van AWV en bij uitbreiding het beleidsdomein MOW en niet kan leiden tot een budgettaire meervraag;
- De kostenraming en kostenverdeling tussen de betrokken initiatiefnemers nog verder verfijnd en realistisch ingeschat worden naarmate het dossier verder vorm aanneemt en opnieuw wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De kostprijs dient daarbij zo volledig en realistisch mogelijk te worden geraamd, daarbij rekening houdend met randinvesteringen, risico's, verwervingen, verwachte evoluties etc. Daarbij moeten vermijdbare onderramingen worden voorkomen en van in de studiefase moet permanent

worden toegezien op de kostenbeheersing. Een ex-post-evaluatie van de kostenramingen is noodzakelijk en kan leereffecten genereren;
- Ter bevordering van de transparantie dient in volgende iteraties van dit dossier de gedetailleerde kostenraming in bevattelijke tabelvorm te worden samengevat, met een uitsplitsing over de te onderscheiden projectonderdelen en de respectievelijke financiers;
- De bepalingen in het 'decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's' (i.c. artikels 3 en 4) dienen gerespecteerd worden voor het verdere verloop van dit dossier;
- Er vooraleer de aanbestedingsprocedure wordt opgestart, een taakstellend budget voor het project wordt goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project dient gerealiseerd te worden.

Aan deze voorwaarden zal worden voldaan bij de verdere uitwerking van het project.

B. ERS- TOETS

De proces- en onderzoekskosten worden opgenomen in de Vlaamse begroting.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De beslissing voor de voorkeursvariant heeft een impact op de gemeenten Aartselaar, Wilrijk, Schelle, Niel, Hemiksem, Rumst, Boom, … . De nieuwe infrastructuur wordt aangelegd voornamelijk op grondgebied van de gemeente Aartselaar en in beperkte mate op grondgebied van Wilrijk (Antwerpen). Met de gemeente Aartselaar zullen de nodige afspraken en overeenkomsten worden opgemaakt naar beheer en onderhoud van de groeninrichting, fiets- en voetpaden op gemeentelijk niveau.

Om de nieuwe infrastructuur optimaal te laten functioneren, zijn ingrepen op het gemeentelijke wegennet aangewezen om het verkeer in de omgeving maximaal te sturen naar de nieuwe infrastructuur.

4. VERDER TRAJECT

Het Agentschap Wegen en Verkeer maakt op basis van het gekozen voorkeursalternatief een unieke verantwoordingsnota op.

Vervolgens wordt het voorontwerp technisch verder uitgewerkt om een omgevingsvergunning te kunnen aanvragen en vervolgens een uitvoerder aan te stellen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgt voor de nodige verwervingen voor de voorkeursvariant.

Overleg wordt opgezet met de betrokken gemeentebesturen (Aartselaar, Wilrijk en omliggende gemeenten) om milderende maatregelen te nemen in de ruimere regio.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk;
2. de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de verdere uitwerking en uitvoering van het gekozen voorkeursalternatief;

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

1. Advies van de Inspecteur van Financiën dd. 8 januari 2024
2. Begrotingsakkoord dd. 5 februari 2024