



ADVIES
VAN 26 MAART 2014
OVER HET VOORONTWERP RUP
WIJZIGING OOSTERWEEL

INHOUD

I.	SITUERING	2
II.	KADERING VAN HET ADVIES.....	3
III.	RELATIE GEWESTELIJK RUP OOSTERWEEL.....	3
IV.	ALGEMENE STEDENBOUWKUNDIGE BEPALINGEN.....	5
V.	MOBILITEIT.....	6
VI.	LUCHT EN GELUID.....	7
VII.	BODEM EN OPPERVLAKTEWATER.....	8
VIII.	FAUNA EN FLORA	9
IX.	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN.....	11
X.	CONCLUSIE	11

I. SITUERING

1. SARO ontving op 18 februari 2014 een adviesvraag van Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport over het voorontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Oosterweelverbinding-wijziging'.¹ Met voorliggend advies, vastgesteld op de SARO-raadszitting van 26 maart 2014, voldoet SARO aan de vooropgestelde adviestermijn van 60 dagen.

2. De Vlaamse Regering nam op 14 februari 2014 een principiële goedkeuring inzake de derde Scheldekruising.²

Inzake de tracékeuze besliste de Vlaamse Regering om het tracé Oosterweelverbinding verder uit te werken als derde Scheldekruising. Volgens de beslissing van de Vlaamse Regering *'biedt het de beste garantie naar bereikbaarheid van stad en haven en het verhogen van de verkeersveiligheid. Op vlak van leefbaarheid zorgt de Oosterweelverbinding voor een herstel van de leefbaarheid. Het tracé Oosterweelverbinding heeft bovendien met een significante voorsprong de grootste netto contante waarde van alle alternatieven'*.

De sluiting van de Ring zal gebeuren door middel van 2 tunnels, één onder de Schelde met 2x3 rijstroken en twee boven elkaar gelegen cut & covertunnels aan de zuidzijde van het Straatsburgdok. Deze tunnels worden verbonden via het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen en aansluit op de Ring R1. Hierbij wordt de viaduct van Merksem vervangen door een ingegraven oplossing en wordt de kruising van de Ring R1 met het Albertkanaal (noord-zuid) als tunnel verder uitgewerkt. Het aansluitingscomplex van Deurne (Schijnpoortweg) wordt ingericht als een Hollandse aansluiting met een aantakking op de Bischoppenhoflaan en de Noordersingel. Volgens de beslissing *'hecht de Vlaamse Regering groot belang aan de perceptieve kenmerken en ruimtelijke aspecten en het beperken van de hinder op het hoofdwegennet gedurende de uitvoering. In dat opzicht wegen de ruimtelijke voordelen en de beperktere hinder voor het hoofdwegennet bij de tunnelvariant op tegen de technische risico's, risico's op vlak van timing en de hogere kostprijs.'*

3. In haar beslissing van 14 februari 2014 gelaste de Vlaamse Regering de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening met de opmaak van een gewestelijk RUP.
4. In het kader van voorliggend RUP werd zeer ruim onderzoek verricht: Plan-MER, passende beoordeling, natuurtoets, watertoets, ruimtelijke veiligheidsrapport, maatschappelijke kostenbatenanalyses, onderzoek tunnelveiligheid en wegenveiligheid.

Het plan-MER voor voorliggend RUP werd goedgekeurd door de dienst MER op 10 februari 2014. Het plan-MER formuleert een lijst van milderende maatregelen. De toelichtingsnota bij

¹ Het voorontwerp RUP kan geraadpleegd worden via www.grup.ruimtelijkeordening.be.

² VR 2014 1402 DOC.0203/1

voorliggend RUP (pag. 48-60) geeft aan hoe de milderende maatregelen werden doorvertaald naar het voorliggend RUP.

II. KADERING VAN HET ADVIES

5. SARO benadrukt allereerst dat de realisatie van een derde Scheldekruising een uitvoering is van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In de bindende bepalingen werd de 'noordelijke sluiting ring R1: aan te leggen van de A11/N49 tot de R1' geselecteerd als hoofdweg. Dit wegvak vervult een rol in het vervolledigen van het hoofdwegennetwerk (TEN) en heeft als dusdanig een internationaal verbindende hoofdfunctie en een aanvullende verbindende functie op Vlaams niveau.
6. De derde Scheldekruising maakt bovendien deel uit van het Masterplan 2020. De Vlaamse Regering herbevestigde op 14 februari 2014 het Masterplan 2020 en de hierin opgenomen doelstellingen en het samenhangend geheel aan infrastructuurwerken en beleidsmaatregelen. Het Masterplan 2020 beoogt onder meer: (1) het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven, (2) het verhogen van de verkeersveiligheid en (3) het herstellen van de verkeersleefbaarheid.
7. De raad verwijst tevens naar het plan-MER. In het plan-MER werden tal van varianten onderzocht. Inzake mobiliteit komt het plan-MER tot de conclusie dat het basisalternatief 'Oosterweel' globaal het best scoort voor de onderzochte parameters, en dus als het verkeerskundig meest performante alternatief kan beoordeeld worden. De (mogelijke) negatieve effecten beperken zich tot het onderliggend wegennet in een beperkt aantal deelgebieden, en kunnen gemilderd worden via kleinschalige ingrepen op projectniveau of i.k.v. flankerend beleid. Het plan-MER stelt evenwel verder dat *'de verschillende tracé-alternatieven niet alle fileproblemen kunnen oplossen. Wel zorgt een nieuwe Scheldekruising dat de voorziene groei van het verkeer kan opgevangen worden.'*
8. SARO focust voorliggend advies op het voorliggend voorontwerp RUP. SARO spreekt zich aldus niet uit over de ruimere context zoals het Masterplan 2020.
SARO gaat in voorliggend advies ook niet in op het geheel van flankerende en begeleidende maatregelen. Zoals ook aangehaald in de nota van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014 en in het plan-MER zullen nog heel wat flankerende en begeleidende maatregelen uitgewerkt moeten worden. Deze zijn momenteel dus nog niet gekend. De raad benadrukt dat de flankerende maatregelen - eenmaal ze definitief vastgelegd zijn - eventueel nog een verdere doorvertaling behoeven in voorliggend RUP.

III. RELATIE GEWESTELIJK RUP OOSTERWEEL

9. Met het gewestelijk RUP Oosterweel, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juni 2006, werden een aantal bestemmingswijzigingen doorgevoerd en werd ruimte bestemd voor de realisatie van de infrastructuur voor de Oosterweelverbinding (nieuwe wegenis en kunstwerken, aanpassingen aan de bestaande wegenis, verlegging van leidingen) en voor het uitvoeren van werken aan deze infrastructuur (o.a. werfzones).
Met het RUP Oosterweel van 16 juni 2006 werd tevens ruimte herbestemd om het natuurlijk functioneren te vrijwaren:
 - Het volledige Sint-Annabos zal worden gebruikt als tijdelijke stockageplaats voor 1,7 miljoen m³ zand (noordelijk deel) en 0,7 miljoen m³ wielslib (zuidelijk deel). Daarna zal het Sint-Annabos heringericht worden als volwaardige recreatieve groenpool. Het gebied wordt met het RUP herbestemd naar groengebied met overdruk 'werfzone'.

- Middenvijver wordt opgenomen in functie van de aanleg van een nieuwe waterplas om mogelijke tijdelijke impact op Blokkersdijk gedurende de werken te milderen. Het gebied wordt herbestemd naar natuurgebied.
 - Burchtse Weel wordt opgenomen in functie van de uitbouw tot een gecontroleerd gereduceerd getijdengebied. Het gebied wordt herbestemd van 'gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen' naar natuurgebied. Aangezien er ter hoogte van de tunnelmond op Linkeroever een klein deel van het VEN gebied Blokkersdijk wordt ingenomen, wordt een bijkomend gebied als VEN gebied bestemd dat aansluit op het bestaande VEN.
10. De toelichtingsnota verduidelijkt dat in functie van de realisatie van de Oosterweelverbinding (i.p.v. de Oosterweelviaduct) en de verkozen uitvoeringsvarianten (zie par. 2) en ter verwerking van de milderende maatregelen uit het plan-MER een wijziging van het bestaande RUP Oosterweelverbinding zich opdringt. Het bestaande RUP wordt gewijzigd voor die delen die niet conform zijn met het actuele project Oosterweelverbinding.

De toelichtingsnota (pag. 72) geeft verdere duiding over de wijzigingen die worden doorgevoerd met voorliggend RUP. Het betreft onder meer de reductie en verplaatsing van het aansluitingscomplex Zwijndrecht, de aanpassing van het aansluitingscomplex Schijnpoort tot een volwaardig aansluitingscomplex en de aansluiting van de Blancefloerlaan (N70) op de Parallelweg.

Wat dit concreet betekent voor het grafisch plan wordt in de toelichtingsnota (pag. 84 e.v.) verder toegelicht: *'Om te bepalen voor welke delen het bestaande GRUP gewijzigd dient te worden, wordt het actuele project Oosterweelverbinding getoetst aan het bestaande GRUP: a) Het bestaande GRUP zal worden behouden voor die delen waarmee het actuele project Oosterweelverbinding in overeenstemming is, b) het grafisch plan (en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften) van het voorliggende GRUP Oosterweelverbinding – wijziging zal het bestaande GRUP Oosterweelverbinding wijzigen of aanvullen op die plekken waar het bestaande GRUP niet in overeenstemming is met het actuele project.'*

11. Door dit uitgangspunt - beide RUP's vormen samen de juridische basis voor de realisatie van het volledige actuele project Oosterweelverbinding – is het evenwel zeer moeilijk om volwaardig zicht te krijgen op de werkelijke bestemmingswijzigingen die met voorliggend RUP worden doorgevoerd en op het gehele ruimtelijke plan.

Deze onduidelijkheid wordt bovendien versterkt door de onduidelijkheid omtrent de op te heffen stedenbouwkundige voorschriften. De toelichtingsnota (pag. 125) vermeldt: *'De huidige stedenbouwkundige voorschriften volgens het GRUP Oosterweelverbinding dd. 2006 worden opgeheven. Het betreft volgende: artikel 1 'gebied voor wegeninfrastructuur', artikel 3 'natuurgebied'. Bijkomend worden een aantal overdrukken opgeheven. Deze zijn aangeduid op het grafisch plan. Het betreft: artikel 2 'ongelijkvloerse wegeninfrastructuur', artikel 5 'werfzone', artikel 6 'leidingstrook', artikel 9 'reservatiegebied voor hoogspanningsleiding'. Artikel 18 'Op te heffen overdrukken' vermeldt echter dat enkel artikelen 2, 5, 6 en 9 worden opgeheven. Van artikel 1 en artikel 3 is hier geen sprake. De raad vraagt om dit verder af te stemmen en te verduidelijken.*

Bovendien wijst de raad er op dat doordat met voorliggend RUP gewerkt wordt met algemene stedenbouwkundige bepalingen – terwijl dit in het RUP Oosterweel dd. 2006 niet het geval was - het verhaal nog complexer wordt (zie verder deel IV van dit advies).

12. Om deze onduidelijkheid te illustreren gaat de raad hierna in op de voorziene werfzones. De toelichtingsnota verduidelijkt dat langsheen de infrastructuur diverse werfzones worden aangeduid op het grafisch plan met de overdruk 'werfzone'. Het betreft - volgens de toelichtingsnota - een beperkte uitbreiding van de werfzones ten aanzien van de werfzones die reeds voorzien werden in het RUP Oosterweel. Voor de raad is het evenwel niet duidelijk welke

werfzones uiteindelijk met beide RUP's zullen bestemd worden.³ Zo merkt de raad ook op dat in de toelichtingsnota (pag. 125) vermeldt wordt dat de overdruk 'werfzone' opgeheven wordt. Op basis van het grafisch plan (deelplan 4) kan opgemaakt worden dat het hier enkel gaat over de overdruk 'werfzone' ter hoogte van de zuidelijke boszone in Sint-Anna-Bos. Hier wordt de overdruk 'werfzone' opgeheven en wordt het gebied met voorliggend RUP herbestemd als bosgebied (artikel 17).

De raad benadrukt tevens dat er twee soorten 'werfzones' zullen bestaan: de werfzones waarvoor de stedenbouwkundige voorschriften gelden volgens het RUP Oosterweel 2006 en de werfzones die met voorliggend RUP worden bestemd en waar de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 13) gelden zoals opgelegd met voorliggend RUP. De verschillende artikelen zijn nagenoeg identiek maar toch wijst de raad er op dat er enige verschillen zijn. Zo wordt in artikel 13.3 van voorliggend RUP onder meer gesteld: *'In de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding moet middels een fasering 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.'* Deze vraag naar fasering is niet opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften voor 'werfzone', zoals vastgelegd met artikel 5 van het RUP Oosterweel 2006. De verschillende stedenbouwkundige voorschriften voor werfzones zijn ook deels te wijten aan het gebruik van algemene stedenbouwkundige bepalingen. In deel IV van dit advies gaat de raad hier verder op in.

IV. ALGEMENE STEDENBOUWKUNDIGE BEPALINGEN

13. Het voorliggend RUP opteert voor het invoeren van een aantal algemene bepalingen (artikel 0) die gelden voor *'het geheel van de gebieden bestemd als parkgebied, natuurgebied, gebied voor weginfrastructuur, gebied voor ongelijkvloerse weginfrastructuur en werfzone'*.

Deze algemene bepalingen zijn heel divers en gericht op de grondbalans (artikel 0.1), water (artikel 0.2) en waterlopen (artikel 0.3), inrichting ruimtelijk kwetsbaar gebied (artikel 0.4), bepalingen aangaande beschermingszones (artikel 0.5), landschappelijke en ecologische ingrepen (artikel 0.6), landschappelijke inpassing (artikel 0.7), geluids-, lucht- en visuele buffering en afscherming van de Oosterweelverbinding (artikel 0.8), bereikbaarheid en verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers (artikel 0.9) en fasering van de werken (artikel 0.10).

De raad merkt op dat het niet gebruikelijk is om in een RUP een aantal algemene bepalingen te formuleren die gelden voor een aantal specifieke gebieden van het RUP. Deze werkwijze leidt zeker niet tot transparantie en eenvormigheid.

De raad benadrukt bovendien dat deze algemene bepalingen onvoldoende zijn afgestemd met de andere stedenbouwkundige voorschriften. Opnieuw verwijst de raad hier als voorbeeld naar de stedenbouwkundige voorschriften inzake werfzones. In artikel 13.3 is bijvoorbeeld sprake van fasering (cf. zie par.12). In de algemene bepaling (artikel 0.10) - die ook voor werfzones geldt - wordt deze fasering iets anders gedeut: *'In de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding moet middels een fasering gegarandeerd worden dat de in dit artikel opgenomen maatregelen gebeuren gelijktijdig met of ten laatste tijdens het eerste plantseizoen na de realisatie van de Oosterweelverbinding.'*

Tevens merkt de raad op dat deze algemene bepalingen niet worden opgelegd voor de andere bestemmingen: met name zone voor landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur, gebied voor waterweginfrastructuur, gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, industriegebied, gebied voor dagrecreatie, gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en bufferzone.

³ Toelichtingsnota: pag. 86-90.

Bovendien is het niet duidelijk in hoeverre deze algemene bepalingen gelden voor bijvoorbeeld natuurgebied dat met voorliggend RUP wordt herbestemd en/of voor natuurgebied dat met het RUP Oosterweel dd. 2006 werd herbestemd en/of voor alle natuurgebieden in het plangebied. Bovendien wijst de raad er op dat deze werkwijze afwijkt van het RUP Oosterweel; waarin niet geopteerd werd voor het vastleggen van algemene bepalingen.

Gezien het belang van deze algemene bepalingen (onder meer wat betreft het doorvertalen van de milderende maatregelen) dringt de raad hier aan op verdere verduidelijking. De raad vraagt tevens er voor te opteren om deze algemene bepalingen op te nemen bij de specifieke stedenbouwkundige voorschriften.

14. In het kader van de algemene bepalingen - maar ook voor de andere stedenbouwkundige voorschriften - van voorliggend RUP vraagt de raad specifiek aandacht voor het vinden van het juiste evenwicht tussen flexibiliteit en rechtszekerheid. De raad verwijst hieromtrent naar enkele recente arresten van de Raad van State. De raad vraagt om de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP nog eens grondig te screenen in functie van deze problematiek.

V. MOBILITEIT

15. Het plan-MER komt inzake de discipline mobiliteit tot de conclusie dat *'de realisatie van het basialternatief 'Oosterweelverbinding' op zich reeds resulteert in het significant beter functioneren van het Antwerpse ringsysteem met een positieve impact op vlak van de verschillende effectgroepen tot gevolg (verschillen t.o.v. REFO.O.O.): verbetering doorstroming doorgaand verkeer (daling trajecttijden met 29 %), verbetering bereikbaarheid van de deelgebieden van de Antwerpse regio (daling trajecttijden van buiten het PSGB met 20 %), verbetering bereikbaarheid haven (daling trajecttijden van buiten het PSGB met 24 %), positief effect op verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet (daling verkeersdruk met 4 %), positief effect op verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet (daling verkeersdruk met 4 %).'* Het plan-MER besluit verder dat het aantal en de ernst van de filepunten zal afnemen en de Ringstructuur in sterke mate robuuster zal worden.

Het plan-MER geeft verder duiding van de negatieve aspecten: *'Negatief aspect is echter de nog sterke belasting van de zuidoostelijke secties van de R1 wat resulteert in nog steeds structurele filevorming op dit gedeelte en een verschuiving van een deel van de noord-zuid georiënteerde verkeersstromen naar Linkeroever (het segment R1 Oost-Noord heeft wel vlot verkeer). Door deze 'Dubbele Scheldekrusingen' wordt de Scheldetunnel toch nog zwaar belast waardoor de kans op filevorming vooral in de Kennedytunnel heel hoog blijft. Dit laatste wordt versterkt door een stijging van het doorgaand verkeer door de verbetering van de doorstroming in de Antwerpse regio'*.⁴ Het onderzoek toont ook aan dat de verschillende tracé-alternatieven niet alle fileproblemen kunnen oplossen. Een nieuwe Scheldekrusiging zorgt er voor dat de voorziene groei van het verkeer kan worden opgevangen.

16. Het plan-MER stelt dat inzake mobiliteit geen globale milderende maatregelen nodig zijn. Wel wordt vastgesteld dat voor een aantal deelgebieden het gereden aantal voertuigkilometers hoger is dan in de referentiesituatie Masterplan 2020 met een negatieve impact op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet tot gevolg. De negatieve effecten beperken zich tot het onderliggend wegennet in een beperkt aantal deelgebieden en kunnen gemilderd worden via kleinschalige ingrepen op projectniveau of in het kader van het flankerend beleid.

Het plan-MER wijst op de verhoging van de verkeersdruk voor personenwagens in het deelgebied 'Linkeroever' en pleit als milderende maatregel in het voorzien van park & ride aan

⁴ Plan-MER Oosterweelverbinding - deelrapport 13: synthese en conclusies

Blancefloerlaan t.h.v. de aansluiting op de parallelweg om overstap op openbaar vervoer te stimuleren. Voorliggend RUP (artikel 7.5.) voorziet de realisatie van een park & ride ter hoogte van de Blancefloerlaan aansluitend op de aan te leggen parallelweg en deel uitmakend van de realisatie van de Oosterweelverbinding. De park & ride moet gerealiseerd zijn op het ogenblik van de openstelling van de Oosterweelverbinding.

17. Naast de milderende maatregelen wijst de raad tevens op het belang van de diverse flankerende maatregelen. Zo gelaste de Vlaamse Regering op 14 februari 2014 de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tot de coördinatie van de opmaak van de nota 'milderende maatregelen en flankerend beleid'. In deze nota moet worden aangegeven welke maatregelen zijn opgenomen in de projectbegroting van de Oosterweelverbinding. Voor de maatregelen die niet zijn opgenomen in de projectbegroting van de Oosterweelverbinding moet een verdere inhoudelijke uitwerking gebeuren (maximaal concretiseren van de maatregel) en moet deze uitwerking ook begroot worden. De Vlaamse Regering besliste dat deze nota tegelijkertijd met de voorlopige vaststelling van het voorliggend RUP aan de Vlaamse Regering moet voorgelegd worden.

VI. LUCHT EN GELUID

18. Het plan-MER benadrukt dat de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en blootstelling aan geluid in alle alternatieven slechts in beperkte mate wijzigen ten opzichte van het referentiescenario. De verschuiving in globale gemiddelde blootstelling aan NO₂, EC, PM10, PM2.5 en de wijzigingen in aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden zijn klein. Deze conclusie wordt bevestigd door de berekening van de DALY's. Ook daar zijn de verschillen tussen het referentiescenario en de alternatieven op zich beperkt.

Het plan-MER wijst verder op de negatieve impact op de luchtkwaliteit ter hoogte van de Scheldetunnelmond op Linkeroever, de beide uiteinden van de Oosterweelknoop, het knooppunt Groenendaallaan en de sleuf R1 ter hoogte van Deurne. Het plan-MER voorziet als milderende maatregelen onder meer in het voorzien van overkraging/overkapping, afscherming en/of afzuiging.

19. In het voorliggend RUP worden deze milderende maatregelen door vertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften:
 - In artikel 12.3 (voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur) wordt opgenomen: *'Er moeten bij de realisatie van de Oosterweelverbinding afdoende maatregelen genomen worden om significante uitstoot aan de Scheldetunnelmonden en kanaaltunnelmonden te vermijden.'*
 - In de algemene bepalingen van artikel 0.8 'Geluids-, lucht- en visuele buffering en afscherming van de Oosterweelverbinding' wordt gesteld: *'Ten opzichte van volgende gebieden moet geluids- en visuele buffering worden gerealiseerd bij de aanleg van de Oosterweelverbinding: (a) Blokkesdijk, Middenvijver, Sint-Annabos en Vliet, (b) de site Noordkasteel en (c) Rivierenhof en Groot Schijn. Ter hoogte van Blokkesdijk, Middenvijver en Vliet moet de ontworpen geluidbuffering voorzien in een reductie van de bijkomende verstoring. De verhoging mag niet meer dan 3 dB(A) bedragen. Ten aanzien van het omliggend woongebied moet bij de realisatie van de Oosterweelverbinding afdoende afscherming van de wegeninfrastructuur ten aanzien van het omliggend woongebied gerealiseerd worden om significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid te vermijden.'*

De raad stelt vast dat met artikel 0.8 de geluids- en visuele buffering wordt opgelegd ten aanzien van een aantal waardevolle natuurgebieden. De geluidbuffering zal moeten voorzien in *'een reductie van de bijkomende verstoring. De verhoging mag niet meer dan 3 dB(A) bedragen.'* Het voorliggend RUP laat aldus toe dat de aanleg van dit tracé zal leiden tot een verhoging van de geluidshinder.

De impact van de stedenbouwkundige voorschriften ten aanzien van de woongebieden is zeer onduidelijk. De geformuleerde doelstellingen ‘*vermijden van significante uitstoot*’ (cf. artikel 12.3) en ‘*vermijden van significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid*’ (artikel 0.8) zijn zeer vaag. Het is bijvoorbeeld zeer onduidelijk wanneer er sprake zal zijn van ‘*een significant negatief effect*’, en hoe dit effectief gemeten zal worden en hoe de impact van andere ontwikkelingen (vb. bijkomende industrie) eventueel uitgezuiverd zullen worden.

De raad oordeelt aldus dat met deze vage doelstellingen de milderende maatregelen van het plan-MER inzake lucht en geluid onvoldoende zijn doorvertaald naar het voorliggend RUP. De raad dringt er dan ook op aan dat in de stedenbouwkundige voorschriften concrete maatregelen inzake geluid en lucht worden opgenomen. De raad wijst verder naar zijn bemerkingen ten aanzien van het gebruik van de algemene bepalingen (zie deel IV van dit advies) en meer specifiek naar het juiste evenwicht dat gevonden moet worden tussen flexibiliteit en rechtszekerheid.

20. Ook hier wijst de raad op het belang van flankerende maatregelen. Zoals vermeld in het plan-MER (pag. 135-136) gaat het onder meer om het inrichten van een low emission zone, het weren van oudere types voertuigen binnen de kernstad van Antwerpen, het toepassen van een congestion charge (motorvoertuigen laten betalen voor het betreden van de zone tussen ring en Schelde, heeft een gelijkaardig effect), het toepassen van fluisterbeton op alle autostrades en aanvoerroutes naar de autosnelwegen binnen de agglomeratie, het wijzigen van de fiscaliteit m.b.t. dieselwagens, het terugdringen van vrachtverkeer via routeplanning en/of het beïnvloeden van vrachtverkeer qua tijdsplanning. De plan-MER benadrukt dat deze maatregelen een positieve impact zullen hebben op de gezondheidseffecten door blootstelling aan luchtverontreiniging en/of geluid.

VII. BODEM EN OPPERVLAKTEWATER

21. Inzake grondverzet merkt het plan-MER op: ‘*Op basis van de ingeschatte bruto hoeveelheid grondverzet nodig voor de aanleg van de diverse tracéalternatieven, scoren het Oosterweeltracé, het Meccano tracé en het Oosterweel- Noord tracé beduidend slechter dan de overige alternatieven (meer en langere tunnelelementen en sleuven). Hierbij dient wel vermeld te worden dat ten minste een deel van de uitgegraven bodem hergebruikt zal kunnen worden voor het herstarten bij de cut & cover en afgezonken tunnels. Bij alle alternatieven dient gestreefd te worden naar maximale aanwending van de uitgegraven grond binnen het plangebied op plaatsen waar ophogingen nodig zijn in functie van het plan/project (indien dit bodemtechnisch en op kwalitatief vlak mogelijk is). Daarnaast is het aangewezen om opportuniteiten te onderzoeken voor gebruik van uitgegraven bodem als secundaire grondstof.*’

In de algemene bepalingen wordt hiertoe een bepaling opgenomen inzake grondverzet. Artikel 0.1 bepaalt dat ‘*grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag binnen het plangebied moeten worden aangewend voor eventuele ophogingen die eveneens vevat zijn in betreffende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag in zoverre de grondkwaliteit en de kwantiteit van de uitgegraven grond dit toelaat.*’

De raad ondersteunt deze bepaling die het negatieve effect van voorliggend RUP op de uitvoering en verwerking van het grondverzet, moet mildereren. Het plan-MER pleit immers voor het hergebruik van de uitgegraven zone binnen het projectgebied voor zover de grondkwaliteit dit toelaat. De raad wijst evenwel op zijn eerdere bemerking inzake de algemene bepalingen (zie deel IV van dit advies).

22. Het plan-MER (o.a. de watertoets) gaat grondig in op de impact van voorliggend RUP op grond- en oppervlaktewater. Inzake oppervlaktewater stelt het plan-MER vast dat een aantal

waterlopen gedeeltelijk verlegd zullen moeten worden (Groot Schijn, Palingbeek en Rotbeek) of door de werken zullen worden gedwarst. De belangrijkste impact wordt verwacht ten gevolge van de bijkomende verharde oppervlakte.

Het plan-MER voorziet als milderende maatregel dat in het voorliggend plan zal moeten worden voorzien in voldoende infiltratie, buffering en een vertraagde afvoer van het opgevangen hemelwater. De raad vindt het positief dat in voorliggend RUP een dergelijke bepaling is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschrift (artikel 0.2 'water'). Waar een open infiltratie- of buffersysteem ruimtelijk niet mogelijk is, zal moeten voorzien worden in een ondergrondse infiltratie.

Artikel 0.3 'waterlopen' legt een aantal bepalingen vast inzake het maximaal open houden van de waterlopen, het vrijhouden van de oeverstroken en de dimensionering van onderdoorgangen van gedwarste waterlopen. Een deel van de milderende maatregelen zal ook doorgevoerd kunnen worden in de voorziene zone voor 'landschappelijke en functionele inpassing van de wegeninfrastructuur. Artikel 10.1 formuleert onder meer enkele bepalingen inzake het behoud van de waterloop Groot Schijn en de realisatie van enkele natte ecoverbindingen.

VIII. FAUNA EN FLORA

23. Het voorliggend RUP heeft een aanzienlijk negatieve impact op de fauna en flora. Het betreft de inname van 12 ha erkend natuurreservaat, de tijdelijke inname van 18,30 ha habitattypes binnen de speciale beschermingszones en de inname van 6.3 ha (definitief) en 2,95 ha (tijdelijk) VEN-gebied. Daarnaast is er nog het versnipperend effect ter hoogte van Blokkersdijk Sint-Annabos en de verstoringseffecten. Het voorliggend tracé wordt voorzien aan de rand van een aantal (zeer) waardevolle natuurgebieden zoals Blokkersdijk, Burchtse Weel, het Roy, Vlietbos Middenvijvers en Noordkasteel. Ook kunnen de werkzaamheden voor de realisatie van een verzonken tunnel onder de Schelde impact hebben op de waterkolom van de Schelde (verdroging/vernatting).

Specifiek voor wat betreft de impact op de natuurlijke kenmerken van de Habitatrichtlijngebieden 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en het Vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en de Blokkersdijk' werd een passende beoordeling opgesteld.

24. Het plan-MER formuleert een hele reeks milderende maatregelen. Een belangrijk aantal milderende maatregelen situeert zich op project-niveau (zoals natuurtechnische heraanleg, beperken verlichting, maximaliseren infiltratie).

Verder worden in het plan-MER een aantal milderende maatregelen geformuleerd ten aanzien van fauna en flora die moeten doorvertaald worden naar voorliggend RUP. Het betreft:

- Het maximaal behoud van actuele ecologische corridors en stapstenen (bomenrijen, houtkanten, rietgrachten en waterlopen).
- Het aanduiden van Bruchtse Weel als VEN-gebied als mitigerende maatregel voor de inname van VEN-gebied.
- De natuurtechnische inrichting van Middenvijver en Burchtse Weel. Deze maatregel werd reeds gerealiseerd met het RUP Oosterweel 2006. Beide gebieden werden onder andere ingekleurd als natuurgebied.
- De ontwikkeling van 18 ha buitendijk gebied in het heraangelegd Sint-Annabos en de gefaseerde herinrichting van Sint-Annabos als gevarieerd natuur- en zacht recreatief gebied na de uitvoering van de werken.
- De heraanleg van de werfzones bij Noodkasteel als rietmoeras.
- Het uitvoeren van ontsnipperende maatregelen en faunapassages ter hoogte van de

aansluiting van het tracé op E34.

- Aanplant van een bufferzone ter hoogte van Rivierenhof en ecologische heraanleg bermen.
- Geluids- en visuele buffering ter hoogte van de waardevolle natuurgebieden.

25. Een groot deel van deze milderende maatregelen zijn met voorliggend RUP opgenomen in de algemene bepalingen.

Zo voorziet artikel 0.10 onder meer in een fasering van de werken. De vraag vanuit het plan-MER om de uitvoeringstijd van het project te beperken wordt in artikel 0.10 vaag vertaald in: *'De uitvoeringstermijn in functie van de realisatie van de Oosterweelverbinding moet zo kort mogelijk gehouden worden.'* Verder formuleert artikel 0.4 enkele bepalingen ten aanzien van de inrichting van ruimtelijk kwetsbaar gebied. Artikel 0.5 formuleert enkele bepalingen ten aanzien van de speciale beschermingszones.

SARO verwijst naar zijn bemerkingsen die de raad reeds eerder in voorliggend advies (cf. deel IV) formuleerde ten aanzien van de algemene bepalingen. De raad wees tevens op de noodzakelijke afstemming van de algemene bepalingen met de andere stedenbouwkundige voorschriften. De raad gaat hierna verder in op de afstemming met de stedenbouwkundige voorschriften voor de zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur.

26. Met het voorliggend RUP worden diverse zones ingekleurd met de overdruk 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur'. Artikel 10.1 bepaalt onder meer dat in deze zone alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten zijn voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, ingrepen in functie van de verbetering van de gezondheid of afstand tot de wegeninfrastructuur. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten met het oog op het behoud en realisatie van ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast, de realisatie van onverharde paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en voor dienstverkeer en nooddiensten. De uitvoering van deze werken moet 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 in zoverre dit ruimtelijk en technisch mogelijk is.

De raad ondersteunt voluit deze aanduiding van 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur'. In deze zone zullen tal van milderende maatregelen moeten worden gerealiseerd. De raad merkt op dat in het RUP Oosterweel dd. 2006 nog niet geopteerd werd om een dergelijke bestemming in te voeren. Eerder in dit advies vroeg de raad aandacht voor de noodzakelijke afstemming tussen beide RUP's (zie deel III).

De raad heeft wel vragen bij de juiste afbakening van deze zone. Zo merkt de raad op dat deze zone vooral toegepast wordt op de wegeninfrastructuur op Linkeroever en in zeer beperkte mate op Rechteroever.

Bovendien merkt de raad op dat ook Sint-Annabos volledig wordt ingekleurd met de overdruk 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur'. Deze overdruk zou dan fungeren boven de overdruk 'werfzone'. De te realiseren hoofdbestemming van Sint-Annabos is natuurgebied. Samen met de algemene bepalingen inzake ecologische inpassing (o.a. artikel 0.4, 0.5, 0.6 en 0.7) betekent dit dat het zeer moeilijk is om de exacte stedenbouwkundige voorschriften te kennen. Bovendien merkt de raad op dat er veel overlap is tussen de verschillende voorschriften. De raad dringt aan op een verdere afstemming tussen de verschillende voorschriften.

Ten slotte stelt de raad vast dat ook het gebied Middenvijver - dat met het RUP Oosterweel 2006 werd bestemd als natuurgebied - met voorliggend RUP een overdruk 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur' krijgt. Het is voor de raad niet duidelijk waarom dit noodzakelijk is. In het plan-MER wordt immers terecht opgemerkt dat

het gebied Middenvijver reeds heringericht werd in het kader van mitigerende maatregelen voor het project Oosterweelverbinding. Aan de bestaande waterlopen werd een watervlak gekoppeld dat dienst zal doen als tijdelijk refugium voor avifauna en als permanente buffer- en infiltratiemogelijkheid voor het oppervlaktewater van de nieuwe infrastructuur.

IX. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

27. Voorliggend RUP opteert er voor om in de stedenbouwkundige voorschriften inzake industriegebied (artikel 2.3), bufferzone (artikel 4.3) en gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 7.9) een bepaling op te nemen dat *‘een gemeente voor een deel of voor delen van dit gebied een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kan opmaken in functie van een verdere verfijning van het gebied, maar ook in functie van het toevoegen van bijkomende functies. Daar waar de functie geen verband houdt met de algemene bestemming van het gebied, krijgen de voorschriften van dat gemeentelijk plan na de goedkeuring ervan voorrang op de voorschriften, opgenomen in dit plan.’*

De raad kan deze toevoeging niet ondersteunen. Het is immers onduidelijk waarom dergelijke toevoeging noodzakelijk is. De raad verwijst tevens naar de bepalingen in de VCRO inzake afstemming RUP's op gewestelijk en gemeentelijk niveau.

X. CONCLUSIE

28. SARO adviseert voorliggend voorontwerp RUP 'Oosterweel-wijziging' gunstig mits voldaan wordt aan de bovenvermelde opmerkingen en in het bijzonder:
- (a) vraagt de raad aandacht voor de relatie van voorliggend RUP met het RUP Oosterweel dd. 16 juni 2006 en vraagt de raad verdere verduidelijking en afstemming met het oog op een transparant en samenhangend ruimtelijk uitvoeringsplan (zie deel III van dit advies);
 - (b) vraagt de raad tevens verdere verduidelijking over het gebruik van algemene bepalingen in voorliggend RUP. Gezien het belang van deze algemene bepalingen (onder meer wat betreft het doorvertalen van de milderende maatregelen) vraagt de raad er voor te opteren om deze algemene bepalingen op te nemen bij de specifieke stedenbouwkundige voorschriften (zie deel IV van dit advies);
 - (c) vraagt de raad om de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP nog eens grondig te screenen in functie van het juiste evenwicht tussen rechtszekerheid en flexibiliteit (zie deel IV - paragraaf 14);
 - (d) benadrukt de raad dat de flankerende maatregelen - eenmaal ze definitief vastgelegd zijn - eventueel nog een verdere doorvertaling behoeven in voorliggend RUP (zie o.a. flankerende maatregelen inzake mobiliteit en lucht cf. deel V en deel VI en van dit advies);
 - (e) dringt de raad er op aan om in de stedenbouwkundige voorschriften concrete maatregelen inzake geluid en lucht op te nemen (zie deel VI van dit advies);
 - (f) vraagt de raad verdere verduidelijking over de inkleuring van de zone voor landschappelijke en functionele inpassing in functie van de volwaardige mildering van de effecten op fauna en flora (zie deel VIII);
 - (g) en vraagt de raad om de bepalingen inzake de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te schrappen uit de stedenbouwkundige voorschriften (zie deel IX).