

# Plan-MER Oosterweelverbinding

---

## Inhoudsopgave

Najaar 2011: openbare kennisgeving plan-MER .....	2
Fase 1: richtlijnen dienst MER van 27 april 2012 (8 alternatieven en varianten) .....	4
Fase 2: trechtering alternatieven en aanvullende richtlijnen dienst Mer op 26 juli 2012 (6 alternatieven).....	5
Fase 3: mobiliteitsonderzoek naakte infrastructuur en aanvullende richtlijnen dienst Mer van 30 mei 2013 .....	8
Fase 4: bijkomend mobiliteitsonderzoek en finalisering milieustudies plan-MER.....	11
Fase 5: volgende stappen.....	12

## Plan-MER Oosterweelverbinding

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel kreeg in september 2010 de opdracht van de Vlaamse regering om de nodige voorbereidingen te treffen en de verschillende procedures te starten voor het gewijzigde project van de derde Scheldekruising, de ondertunnelde oplossing voor de Oosterweelverbinding. De eerste procedure, de opmaak van een plan-Milieueffectrapport (plan-MER) is nu bijna afgerond. Een plan-MER onderzoekt de effecten van een geplande ontwikkeling en eventuele alternatieven op het leefmilieu. De dienst Mer van de Vlaamse overheid begeleidt en bewaakt zorgvuldig de kwaliteit van dit proces.

Een overzicht van de stappen en het inspraaktraject binnen deze procedure:

### Najaar 2011: openbare kennisgeving plan-MER

Midden 2011 werd het studiebureau Antea aangeduid als onafhankelijke plan-MER coördinator. Voor de experts echter aan de slag gaan met de opmaak van een plan-MER, stellen ze eerst een kennisgevingsdossier op. In dit dossier beschrijven ze welke plannen en alternatieven zullen worden bestudeerd. Tegelijk geven de experts ook aan welke effecten ze in kaart zullen brengen.

In het kennisgevingsdossier voor de plan-MER Oosterweelverbinding waren 3 alternatieven opgenomen:

- het basisalternatief Oosterweelverbinding
- het alternatief Meccano
- het nulalternatief

Tevens gaf het kennisdossier ook een overzicht van wat er bestudeerd zal worden voor de disciplines:

- Mens – verkeer
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem en grondwater
- Fauna en flora
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens – ruimtelijke aspecten
- Mens - gezondheid

### Infomarkten

Om de burgers op de hoogte te brengen van de plannen voor een derde Scheldekruising en de start van de procedure voor de opmaak van een plan-MER, werden in het najaar van 2011 infosessies gehouden voor de lokale besturen, krantenadvertenties geplaatst, nieuwsbrieven verspreid en op 4 locaties infomarkten gehouden i.s.m. de stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht en de Provincie Antwerpen.

De infomarkten gaven aan de hand van een reeks panelen en talloze kaarten een overzicht van het plan. Bovendien waren experts van de betrokken overheden aanwezig om gericht op vragen te antwoorden.

### **Burgers kunnen reageren**

Van 16 november tot 16 december 2011 lag het kennisgevingsdossier voor het plan-MER Oosterweelverbinding ter inzage voor het publiek in 18 steden en gemeenten. Gedurende een maand konden alle geïnteresseerde burgers het dossier vrij inkijken. Wie wilde, kon ook formeel reageren en melden wat er volgens hem of haar extra bestudeerd moest worden en op welke manier.

De burger kon daarbij bijvoorbeeld wijzen op mogelijke (tracé)alternatieven of uitvoeringsvarianten die niet in het dossier vermeld stonden, maar waarvan hij vond dat ze mee moesten bestudeerd worden. Hij kon ook aangeven welke milieueffecten over het hoofd werden gezien of volgens welke methode zo'n effect best gemeten wordt. Tevens kon hij wijzen op bepaalde aandachtspunten (monumenten, speelterreinen, fauna en flora, enz.) in de buurt van het plangebied die niet opgenomen zijn in het dossier, maar die hij vanuit zijn kennis van de omgeving als belangrijk acht.

### **Gerichter overleg met adviesinstanties en insprekers**

In deze periode werd ook het advies gevraagd van verschillende overheidsinstanties, gaande van lokale besturen tot instanties gespecialiseerd in een bepaalde discipline.

Tijdens de inspraakperiode eind 2011 werden uiteindelijk 129 reacties ingesproken. Een aantal daarvan formuleerden alternatieven voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Om een goed beeld van hun voorstellen te krijgen zat de dienst Mer van de Vlaamse overheid hierover samen met de indieners van de alternatieven.

Daarnaast vond ook de officiële richtlijnenvergadering plaats met de adviesinstanties en was er overleg met specifieke adviesinstanties om de aanpak van een welbepaalde discipline scherp te stellen.

Deze cascade van dialoogmomenten leverde de dienst Mer de nodige inzichten op om voor de MER-deskundigen kwalitatieve richtlijnen voor de opmaak van een plan-MER op te stellen.

## **Fase 1: richtlijnen dienst MER van 27 april 2012 (8 alternatieven en varianten)**

De dienst Mer van de Vlaamse overheid weerhoudt naast het basisalternatief en de alternatieven die in het kennisgevingsdossier zitten, nog 5 andere alternatieven en enkele varianten uit de inspraakreacties.

1. Oosterweelverbinding
2. Nulalternatief
3. Meccanotraccé
  
4. Oosterweel-noordtraccé
5. Traccé met extra tunnel of brug ten zuiden van de Kennedytunnel
6. Centrale-tunneltraccé met aansluiting op ring of op E313.
7. Traccé met sluiting noordelijke Grote Ring (R2)
8. Traccé met zuidelijke Grote Ring (R2)

### **Infomoment Poort Oost lokale besturen**

Op 22 april 2013 organiseerde gouverneur Cathy Berx een infomoment voor de nieuwe lokale besturen over de infrastructuurprojecten in de oostrand van Antwerpen. Tijdens dit infomoment werd ook een stand van zaken gegeven over de plan-MER Oosterweelverbinding.

## **Fase 2: trechtering alternatieven en aanvullende richtlijnen dienst Mer op 26 juli 2012 (6 alternatieven)**

Het team MER-deskundigen heeft de 8 alternatieven en hun varianten een eerste keer beoordeeld op basis van een aantal, zeer belangrijke, basiscriteria:

- Mobiliteit
- Ruimtelijke milieueffecten
- Bouw- en verkeerstechnische haalbaarheid

### **1. Niet weerhouden alternatieven of varianten**

Uit hun onderzoek bleek dat twee alternatieven en een variant van twee andere alternatieven geen oplossing bieden voor het mobiliteitsprobleem van de Antwerpse regio:

1. *Brug ter hoogte van de Kennedytunnel:*

Deze variant van een extra Scheldekruising ter hoogte van de Kennedytunnel biedt geen oplossing voor de mobiliteit. Het geeft slechts een beperkte uitbreiding van de Scheldekruisende capaciteit, en dan nog voornamelijk op het niveau van het onderliggende wegennet.

2. *Centrale tunnel met volledige aansluiting op de ring (R1):*

Omwille van de bebouwing is er onvoldoende ruimte beschikbaar om deze variant op de centrale tunnel onder Antwerpen te realiseren. De variant met enkel aansluiting op de E313 wordt wel als technisch haalbaar beschouwd.

3. *Noordelijke grote ring:*

Dit alternatief geeft eveneens geen structurele uitbreiding van de Scheldekruisende capaciteit, waardoor het verwachte verkeer voor 2020 niet opgevangen kan worden. Echter, aangezien dit alternatief complementair kan zijn aan sommige andere alternatieven, moet het in de verdere plan-MER wel extra opgenomen worden als ontwikkelingsscenario "Kallo-Haasdonk".

4. *Zuidelijke grote ring:*

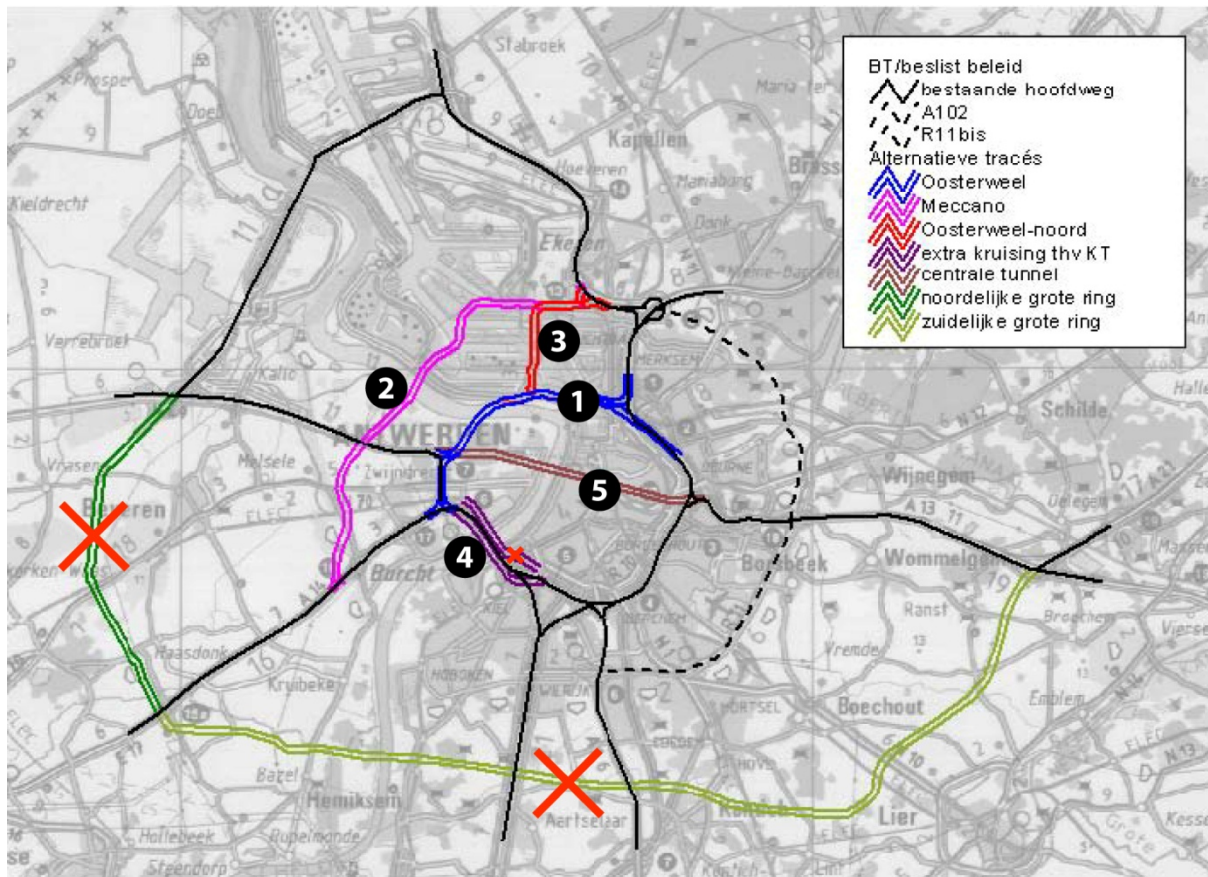
Dit alternatief scoort slecht op ruimtelijk vlak. Het is een zeer lang tracé met veel ruimtegebruik. Het heeft een grote negatieve impact op talrijke kwetsbare zones (woonwijken, natuurgebieden, landbouwgronden, overstromingsgebieden, ...).

### **2. Overleg met adviesinstanties en insprekers**

De adviesinstanties en indieners van de verschillende alternatieven werden door de dienst Mer in juni 2012 op de hoogte gebracht van het trechteronderzoek. Ze konden opnieuw reageren op het onderzoek. Hun opmerkingen werden meegenomen in de definitieve trechteringsnota van juli 2012.

### 3. 6 alternatieven voor verder onderzoek

Op basis van het onderzoek en de nieuwe inspraakronde heeft de dienst Mer in juli 2012 besloten om in het verdere onderzoek enkel nog de volgende alternatieven mee te nemen in het kader van de plan-MER Oosterweelverbinding:



#### 0. Nulalternatief

Dit alternatief omvat de uitvoering van alle maatregelen voorzien in het Masterplan 2020, behalve de uitvoering van een derde Scheldekruising.

#### 1. Basisalternatief: Oosterweelverbinding

- De heraanleg van de snelwegen op Linkeroever tussen de E17 en de E34 richting Zelzate.
- Een nieuwe tunnel onder de Schelde tussen Linkeroever en het Noordkasteel.
- 2 nieuwe tunnelkokers onder het Albertkanaal en de dokken, tot aan de Ring.
- Een Oosterweelknooppunt, gelegen tussen de Scheldetunnel en de tunnel in de dokken, is een op- en afrittencomplex dat aansluiting biedt naar de haven en het noorden van de stad.
- De afbraak van het viaduct van Merksem en de aanleg van een open sleuf met een vernieuwd op- en afrittencomplex aan de Groenendaallaan en Schijnpoort.

#### 2. Meccanotracé

Het Meccanotracé wordt gevormd door een aaneenschakeling van zogenaamde tangenten:

- De westelijke tangent tussen de E17 en de E34-west tussen Zwijndrecht en Melsele.

- De noordelijke tangent tussen de E34-west ter hoogte van Melsele en de A12 in Ekeren. Deze tangent loopt dwars door de haven en krijgt een tunnel onder de Schelde.

Het tracé houdt de aanleg in van:

- Een open sleuf ten zuiden van het fort van Zwijndrecht
- Een tunnel tot aan de E34 waar een aansluiting voorzien is
- Een tunnel onder de Schelde
- Mogelijk een half aansluitingscomplex aan de Scheldelaan op rechteroever, afhankelijk van de technische uitvoering die wordt gekozen (een volwaardig complex in beide richtingen N en Z is technisch niet mogelijk)
- Een tunnel onder de haven
- Een viaduct van de Rostockweg naar de knoop met de A12 in Ekeren waar een op- en afrittencomplex is voorzien

### **3. Oosterweel-noord**

- Dit alternatief is op linkeroever identiek aan het tracé van de Oosterweelverbinding.
- Op rechteroever, ter hoogte van het Noordkasteel, is een half op- en afrittencomplex voorzien en buigt het tracé af naar het noorden.
- Het tracé loopt dan via tunnels evenwijdig met de Oosterweelsteenweg en sluit in het noorden aan op het knooppunt in Ekeren.

### **4. Ring van A (tunnel ter hoogte van Kennedytunnel)**

- Dit tracé voorziet in een nieuwe tunnel naast de huidige Kennedytunnel.
- De huidige R1 wordt gesplitst in een doorgaande- en stedelijke ringweg. De doorgaande ringweg dient voor het doorgaande verkeer en heeft aansluitingen naar de A12, E19 en E34, de stedelijke ringweg dient voor het lokale verkeer en beschikt over verschillende op- en afritten zoals dat ook met de huidige R1 het geval is.
- De huidige Kennedytunnel dient dan voor de rijrichting RO→LO, de nieuwe Kennedytunnel dient voor LO→RO.
- De DRW is overkapt, de SRW niet.
- Het viaduct van Merksem wordt afgebroken.

### **5. Centrale tunnel met aansluiting op E313**

- Dit tracé boort een tunnel onder de stad voor het verkeer tussen de E313 in het oosten en de E34 op Linkeroever.
- De tunnel vertrekt op de E313 ter hoogte van de Ruggeveldlaan in Deurne
- Op Linkeroever sluit de tunnel aan op de Charles De Costerlaan (N49a) en het knooppunt met de E34 en de verbinding naar de E17.

## **Fase 3: mobiliteitsonderzoek naakte infrastructuur en aanvullende richtlijnen dienst Mer van 30 mei 2013**

In deze periode zijn de mobiliteitseffecten bestudeerd van de 6 overgebleven alternatieven in combinatie met een aantal ontwikkelingsscenario's, maar zonder toepassing van exploitatievoorwaarden zoals bijv. tol, vrachtverbod of heffingen. In totaal gaat het om 28 scenario's die doorgerekend zijn door het Vlaams Verkeerscentrum. Daarbij is rekening gehouden met de A102, de R11 bis, een Stedelijke en Doorgaande Ringweg op de R1, en Kallo-Haasdonk. Deze elementen kunnen deel uitmaken van de totaaloplossing voor de Antwerpse mobiliteit, maar zijn geen alternatief voor de derde Scheldekruising. Door ze als ontwikkelingsscenario op te nemen worden ze wel gekoppeld aan de derde Scheldekruising en wordt hun impact op deze derde Scheldekruising geëvalueerd.

### **1. Mobiliteitsdoorrekeningen naakte infrastructuur**

Het Verkeerscentrum Vlaanderen heeft de weerhouden alternatieven met een aantal ontwikkelingsscenario's doorgerekend op hun mobiliteitsoplossend vermogen.

Belangrijk om weten is dat deze doorrekeningen de mobiliteitseffecten van de 'naakte' infrastructuur op zich becijferen. Daarom is in deze fase nog geen rekening gehouden met exploitatievoorwaarden. Deze komen in een latere fase aan bod.

De MER-deskundige Mobiliteit heeft op basis van het rapport van het Verkeerscentrum een verdere mobiliteitsanalyse gedaan van de 6 weerhouden alternatieven uit de tweede richtlijnen van juli 2012 en tevens een analyse gemaakt van de exploitatievoorwaarden die in een volgende fase van de plan-MER gecombineerd kunnen worden met een alternatief en een ontwikkelingsscenario. Deze analyse vormt de basis voor de nieuwe aanvullende richtlijnen van de dienst Mer van 30 mei 2013.

### **2. Nieuwe richtlijnen dienst Mer voor de fase 4**

In de nieuwe aanvullende richtlijnen van de dienst Mer voor de vierde fase worden enerzijds instructies gegeven voor doorrekeningen met exploitatievoorwaarden, anderzijds instructies voor bijkomende analyses.

#### **1. Combinaties met exploitatievoorwaarden**

Een overzicht van de combinaties (alternatief, ontwikkelingsscenario en exploitatievoorwaarde) die verder doorgerekend zijn door het Verkeerscentrum, zijn opgenomen in de tabel van de nieuwe richtlijnen van de dienst Mer.

##### *1. Onderzoek exploitatievoorwaarden Vlaamse regering*

In eerste instantie zijn alle alternatieven gecombineerd met de exploitatievoorwaarden opgelegd door de Vlaamse regering, nl. een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en tol in de nieuwe Scheldetunnel en de Liefkenshoek tunnel, om na te gaan welke effecten een verkeerssturende maatregel op de verschillende infrastructuren heeft.

##### *2. Onderzoek andere exploitatievoorwaarden*



Vervolgens zijn de andere exploitatievoorwaarden op het basisalternatief Oosterweelverbinding worden toegepast om na te gaan welke effecten verschillende verkeerssturende maatregelen hebben.

### 3. *Bijkomend onderzoek*

Tot slot zijn ook de andere specifiek ingesproken combinaties doorgerekend.

- Het Consensusmodel: Oosterweelverbinding met Kallo-Haasdonk, A102 en de slimme kilometerheffing op de R1
- Het alternatief Meccano gecombineerd met A102, R11bis en trajectheffing
- Het alternatief Meccano gecombineerd met A102 en R11bis en een vrachtverbod op de R1 tussen Antwerpen-Zuid (niet inbegrepen) en de op- en afrit Schijnpoort (inbegrepen)
- Het alternatief REF0.0.4: realisatie van het Masterplan 2020 zonder aanleg van een nieuwe Scheldekruising en met een gedifferentieerde tol in de bestaande Scheldetunnels als exploitatievoorwaarde

## 2. **Bijkomende mobiliteitsanalyses**

In aanvullende richtlijnen was ook opgenomen dat bij de mobiliteitsanalyses aandacht diende besteed te worden aan de volgende vragen:

- Wat is de impact van de verschillende alternatieven op de modal split?
- Wat is de impact van de verschillende alternatieven op de verkeersdruk op het onderliggende wegennet in de Antwerpse regio?
  - Leefbaarheid
  - Verkeersveiligheid

## 3. **Infomoment**

Op 26 juni 2013 werden de resultaten van de eerste fases van het mobiliteitsonderzoek over de naakte infrastructuur aan de burger gepresenteerd op een infoavond, onder leiding van gouverneur Cathy Berx. Het publiek kreeg eerst een presentatie over de procedure en het mobiliteitsonderzoek. Nadien konden de aanwezigen vragen stellen aan de aanwezige experts. Waar relevant werden de opmerkingen meegenomen in de volgende fase van het onderzoek.

## 4. **Overleg met adviesinstanties en insprekers**

In de voorbij periode werden de insprekers op verschillende manieren betrokken bij het onderzoek voor de plan-MER:

- De insprekers van de exploitatievarianten konden reageren op een ontwerpnota over de trechtering van exploitatievarianten.
- Er werden overlegmomenten georganiseerd met de insprekers van de alternatieven over de voorstellen van technische uitwerking van de tracéalternatieven om overeenstemming te bereiken over hun ontwerp.

De mobiliteitsrapporten werden ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Hun opmerkingen werden besproken op een richtlijnenvergadering die mede input gaf voor de richtlijnen van 30 mei 2013 van de dienst Mer.

Alternatief \ Ontwikkelings-scenario	Op zich	+A102	+ A102 + R11bis	+ R1 met DRW/ SRW	+ Kallo- Haasdonk	+ A102 + Kallo-Haasdonk										
Bestaande Toestand	BT															
NUL-scenario BAU 2020	NUL0.0.0.															
	0															
Referentiescenario MASTERPLAN 2020 *	REF0.0.x.	REF0.1.x.	REF0.2.x.	REF0.3.x.	REF0.4.x.	REF0.5.x.										
	0	0	0	0	0	0										
+ Oosterweel (1)	REF1.0.x.	REF1.1.x.	REF1.2.x.	REF1.3.x.	REF1.4.x.	REF1.5.x.										
	0 1 2 4	0 1 2 4	0* 1 2 3 4 5	0 2 4	0 1 2 4	0 1 2 4										
+ Meccano (2)	REF2.0.x.	REF2.1.x.	REF2.2.x.	REF2.3.x.												
	0 1 2 4	0 1 2 4	0 1 2 3 4 5	0 1 2 4												
+ Oosterweel-noord (3)	REF3.0.x.	REF3.1.x.	REF3.2.x.	REF3.3.x.	REF3.4.x.	REF3.5.x.										
	0 1 2 4	0 1 2 4	0 1 2 3 4 5	0 1 2 4	0 1 2 4	0 1 2 4										
+ Tunnel t.h.v. Kennedytunnel (4b)				REF4.3.x.												
				0 4												
+ Centrale tunnel (enkel aansluiting E313) (5b)	REF5.0.x.	REF5.1.x.	REF5.2.x.	REF5.3.x.	REF5.4.x.	REF5.5.x.										
	0	0	0	0	0	0										
	4	4	2 3 4 5	4	4	4										
<b>EXPLOITATIEVARIANTEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>0 Nulvariant</li> <li>1 Vrachtverbod Kennedytunnel en tol in Liefkenshoektunnel en nieuwe Scheldetunnel</li> <li>2 Trajectheffing</li> <li>3 Slimme km-heffing op R1</li> <li>4 Gedifferentieerde tol in Kennedytunnel en nieuwe Scheldetunnel</li> <li>5 Vrachtverbod R1 tussen Antwerpen-Zuid en op- en afrit Schijnpoort (inbegrepen)</li> </ul>															
<b>SCENARIO's</b>	<table border="0"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">BT</td> <td>bestaande toestand</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">x</td> <td>referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - niet doorgerekend met verkeersmodel</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">x</td> <td>referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - doorgerekend met verkeersmodel</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">x</td> <td>verder te analyseren scenario's - niet doorgerekend met verkeersmodel</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">x</td> <td>verder te analyseren scenario's - doorgerekend met verkeersmodel</td> </tr> </table>						BT	bestaande toestand	x	referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - niet doorgerekend met verkeersmodel	x	referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - doorgerekend met verkeersmodel	x	verder te analyseren scenario's - niet doorgerekend met verkeersmodel	x	verder te analyseren scenario's - doorgerekend met verkeersmodel
BT	bestaande toestand															
x	referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - niet doorgerekend met verkeersmodel															
x	referentiescenario's met toepasbare combinatie van exploitatievarianten - doorgerekend met verkeersmodel															
x	verder te analyseren scenario's - niet doorgerekend met verkeersmodel															
x	verder te analyseren scenario's - doorgerekend met verkeersmodel															

## **Fase 4: mobiliteitsonderzoek inclusief exploitatievarianten en finalisering milieustudies plan-MER**

### **Bijkomend mobiliteitsonderzoek**

De afgelopen maanden is het Verkeerscentrum aan de slag gegaan met de doorrekening van de scenario's inclusief de exploitatievoorwaarden, zoals beschreven in de richtlijnen van de dienst Mer van 30 mei 2013. De resultaten dienden als basis voor het verdere onderzoek van de mobiliteitsdeskundige naar impact van de exploitatievarianten op het gebruik van de infrastructuur. Tevens is bekeken wat de extra gevolgen zijn voor het onderliggende wegennet en de modal split.

### **Finalisering onderzoek andere MER-disciplines**

In de eerste fase van de plan-MER is veel aandacht geweest voor het aspect verkeer. Dit is omdat de verkeersgegevens niet alleen nodig zijn voor de discipline mobiliteit, maar ook voor de analyses van de disciplines geluid en lucht, die op hun beurt de basis vormen voor de discipline mens en gezondheid.

Daarnaast hebben de andere MER-deskundigen gedurende de afgelopen 2 jaar ook onderzoeken uitgevoerd voor de andere disciplines, die niet allen gekoppeld zijn het aspect mobiliteit:

- Mens – verkeer
- Geluid en trillingen
- Lucht
- Bodem en grondwater
- Fauna en flora
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens – ruimtelijke aspecten
- Mens - gezondheid

Ook deze disciplines hebben hun rapporten afgewerkt.

## **Fase 5: volgende stappen**

### **8 november 2013: ontwerp teksten naar adviesinstanties**

De MER-coördinator heeft de resultaten van de studies voor de verschillende MER-disciplines gebundeld tot een geïntegreerd hoofd rapport. Een ontwerp van dit rapport wordt door de dienst Mer op 8 november 2013 aan de adviesinstanties bezorgd ter nazicht.

### **November – december 2013: verwerken opmerkingen**

In deze periode nemen de adviesinstanties de rapporten over de verschillende MER-disciplines door en formuleren ze hun opmerkingen. De rapporten worden vervolgens besproken op een adviesvergadering waarna het MER-team de opmerkingen op het ontwerp MER-rapport verwerkt tot een definitief rapport.

### **12 december 2013: infomoment burgers**

De dienst Mer, de MER-coördinator en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel organiseren i.s.m. gouverneur Cathy Berx een infomoment voor de burger.

Locatie: Auditorium De Noordster  
Ellermanstraat 21  
2060 Antwerpen

Datum: 12 december 2013 om 20.00u

Inschrijven is verplicht voor 10 december 2013 via [kabinet.gouverneur@admin.provant.be](mailto:kabinet.gouverneur@admin.provant.be) of telefonisch op het nummer 03 240 51 43.

### **21 januari 2014: beoordeling plan-MER door dienst Mer**

In de eerste helft van januari zal de dienst Mer het definitieve plan-MER beoordelen. Het definitieve MER wordt verwacht op 21 januari 2014.

De plan-MER zal de milieueffecten in kaart brengen. De plan-MER vormt samen met andere studies, zoals een Ruimtelijk Veiligheidsrapport, een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse en een rapport rond tunnel- en wegveiligheid de basis voor de Vlaamse overheid om het tracé voor de derde Scheldekruising vast te leggen in functie van een nieuw op te maken GRUP.