

Nr.	Opmerking	Hoe omgaan met deze opmerking?	Motivering	Bron
1	"Geen noemenswaardige impact" < meetschaal niet fijn genoeg?	Het lijkt ons niet aangewezen het beoordelingskader aan te passen. (zie ook punt 23)	Het beoordelingskader is vastgelegd in het richtlijnenboek. In principe mag hier wel gemotiveerd van afgeweken worden, maar het is niet wenselijk voor elk MER een afzonderlijk beoordelingskader uit te werken. Doel van dit vastgelegd beoordelingskader is net om de resultaten van verschillende MER's met elkaar te kunnen vergelijken. De wegsegmenten waarvoor de belasting groter is dan 90% zijn bovendien allen weergegeven in de tekst (ook indien hier geen effect optreed). Deze worden dus zeker niet vergeten.	Presentatie Dirk Lauwers
2	"Geen noemenswaardige impact" --> toename van verkeer kritischer scoren in gebied met 60 - 90 % verkeersdruk?	zie punten 1 en 23	zie punten 1 en 23	Presentatie Dirk Lauwers
3	Dynamische modellering om file-opbouw t.a.z. van weefbewegingen op- en afritten mee te kunnen in beeld brengen (& betere visuele voorstelling van de impacts te bekomen)	Een modellering met het dynamisch model kan niet opgenomen worden binnen deze studie.	De modellering met het dynamisch model kan interessant zijn op project-niveau (indien beschikbaar), om de effecten meer in detail te analyseren. Op strategisch niveau lijkt dit ons teveel in detail te gaan. Bovendien is er nog geen model van de toekomstige toestand beschikbaar, dus is het voor het strategisch MER niet haalbaar om hier mee te werken binnen de vooropgestelde timing.	Presentatie Dirk Lauwers
4	Vraag om 'kans op incidenten' mee te nemen in beoordelingskader (risico op ongevallen neemt toe ngl. er meer vrachtwagens zijn - maar is locatieafhankelijk: mogelijk verschillen tussen de verschillende alternatieven).	Zie vraag calamiteit gevoelige zones (lijn 13)	"Uitzonderlijke situaties" worden in MER nooit meegenomen. Omstandigheden die ongevallen veroorzaken zijn allicht ook gecorreleerd met andere verkeersknelpunten. Er zou waarschijnlijk niet veel extra onderscheidend vermogen uitkomen.	Presentatie Dirk Lauwers
5	Vraag om explicietere link met MER Oosterweel, ... mee te nemen (zelfde hypothesen)	In de studie werd reeds rekening gehouden met 2 varianten van Oosterweel. Hiermee is, ons inziens, maximaal afgestemd met het dossier Oosterweelverbinding/Toekomstverbond binnen de huidige context. Aangezien nog niet alle definitieve keuzes gemaakt zijn in dit dossier lijkt het niet nuttig om alle mogelijke varianten in rekening te brengen. Bij opmaak project-MER ECA opnieuw te bekijken.	MER Oosterweel en S-MER ECA bevinden zich op andere niveau's (projectniveau versus strategisch niveau). De bijkomende verkeersgeneratie van het ECA project kan als input dienen voor de verdere doorrekeningen in het kader van het Toekomstverbond. Indien bij de uitwerking van het project-MER een definitieve keuze is gemaakt of er slechts een beperkt aantal keuzes rest, zullen deze op dit moment uiteraard meegenomen worden.	Presentatie Dirk Lauwers
6	Vraag om volgtijdelijkheid met verkeersinfrastructuurprojecten (Oosterweel, toekomstverbond) weer te geven (met ondermeer de realisatie van de A102 en nieuwe verbinding Kallo-Haasdonck)	Niet op te nemen in CP ECA.	Deze volgtijdelijkheid kan eventueel door de bevoegde instanties vastgelegd worden. Indien deze gekend is ten tijde van het project-MER kan dit eventueel opgenomen worden in de inleidende hoofdstukken.	Presentatie Dirk Lauwers
7	Link met toekomstverbond: rekening houden met modal split uit toekomstverbond (minder wagens: stijging van aantal vrachtwagens is meer negatief)	Het lijkt ons niet aangewezen die (nu nog) mee op te nemen in het strategisch MER. Mogelijk op project MER niveau.	Aangezien het effect hiervan voor alle alternatieven gelijk is, zou dit geen bijkomende informatie aanleveren voor de keuze van het voorkeursalternatief. Om een worst-case beeld te geven van de totale toekomstige verkeerssituatie werd dit momenteel nog niet meegenomen (evenals andere sturende maatregelen). Het aandeel van het bijkomend verkeer in de totale verkeersstroom zou inderdaad groter zijn, maar doordat de globale verzadiging daalt zal de effectscore niet persé negatiever zijn. Op niveau van het project-MER kan hier verder in detail op ingegaan worden.	Presentatie Dirk Lauwers
8	Vraag om verschillen tussen bouwstenen op Liefkenshoektunnel en Groenendaallaan meer in detail te bekijken en te bespreken	Voor de Liefkenshoektunnel werden reeds de specifieke intensiteiten opgenomen. Voorts zullen de impacts van verschillende bouwstenen in deze strategische MER niet aan bod komen. Kan wel in project-MER: impact van het gekozen alternatief (in haar geheel) op deze specifieke plaatsen. De verkeersstromen per bouwsteen zijn ter informatie grafisch weergegeven in een bijlage van het strategisch MER.	Op niveau van het strategisch MER was de doelstelling een globaal beeld te geven van de verschillen tussen de verschillende alternatieven. De bouwstenen kunnen niet los van elkaar gezien worden. Het berekenen van de effecten van elke bouwsteen op zich zou een vertekend beeld geven, aangezien de omvang van de bouwstenen sterk verschilt en ze niet onafhankelijk zijn van elkaar. De bijgevoegde figuren laten wel toe de verdeling van de verkeersstromen per bouwsteen te bekijken. Dit wordt ook besproken in het strategisch MER.	Presentatie Dirk Lauwers
9	Vraag om verkeersveiligheid (onder meer voor fietsers) te bekijken op onderliggend weggennet door verdringingseffect van ander verkeer door stijging vrachtwagens op het hoofdwegennet	Op projectniveau kan meer in detail gekeken worden naar de wegsegmenten waar grotere toenames vastgesteld worden.	Als maat voor de verkeersveiligheid is op niveau van het strategisch MER gekozen voor de verkeersintensiteit en vrachtintensiteit (ook verdringing - maar geen doorvertaling naar verkeersveiligheid voor onder meer fietsers). Gezien het grote schaalniveau lijkt dit ons een geschikte werkwijze	Presentatie Dirk Lauwers

Nr.	Opmerking	Hoe omgaan met deze opmerking?	Motivering	Bron
10	Ook door verdringing: meer impact op vlak van geluid, luchtvervuiling op onderliggend weggenet (vraag om dit ook te bekijken)	Op projectniveau kan meer in detail gekeken worden naar de effecten op de omliggende woonkernen.	Gezien de beperkte verschillen tussen de alternatieven op vlak van het verkeer op het onderliggend weggenet buiten de haven, werd verondersteld dat het effect op lucht en geluid hier niet onderscheidend zal zijn en werd het effect van verkeer op geluid en lucht voornamelijk bekeken op basis van het havenmodel. Op dit strategische niveau is dat voldoende.	Presentatie Dirk Lauwers
11	Vraag om gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor situaties waarin alle nieuwe verkeersinfrastructuur (beslist beleid) nog niet is uitgevoerd	Een modellering met de bestaande weginfrastructuur wordt niet opgenomen binnen deze studie.	Er werd reeds aangenomen dat de realisatie van (minstens een deel van) de geplande infrastructuurwerken noodzakelijk zal zijn alvorens ECA gerealiseerd kan worden. Het werd dus niet nuttig geacht een doorrekening uit te voeren zonder deze infrastructuur. Zie ook hoger: volgtijdelijkheid van de infrastructuurprojecten.	Presentatie Dirk Lauwers
12	Vraag om enkele knooppunten gedetailleerder te bekijken op projectniveau (situatie 'Op de Blikken') - op dit strategische niveau wordt er geen grote impact verwacht. Ook andere specifieke kruispunten	Op projectniveau zullen de kruispunten waar potentieel knelpunten kunnen ontstaan meer in detail bekeken worden.	Op niveau van het strategisch MER werd vandaag enkel aangeduid welke punten potentieel problematisch zijn. Een verdere gedetailleerde uitwerking valt buiten het strategisch niveau en zal in het project-MER bekeken worden.	Presentatie Dirk Lauwers
13	Vraag om locaties aan te duiden die meer calamiteitgevoelig zijn dan andere (voor elk van de alternatieven)	Dit lijkt eerder een aspect dat meegenomen dient te worden binnen de MER OWV	De calamiteitgevoeligheid van bepaalde locaties is sterk afhankelijk van de gedetailleerde inrichting, die ons in het kader van dit proces niet steeds gekend is. De bestaande (snelweg) infrastructuur zal immers grondig veranderen, zodat uitgaan van de bestaande situatie geen antwoord biedt op deze vraag. Eenmaal deze locaties bepaald zijn kan hierop eventueel ingezoomd worden in het project-MER om na te gaan wat de stijging is van het verkeer (pae - vracht) op deze locaties ten gevolge van ECA.	Presentatie Dirk Lauwers
14	Vraag om duidelijk aan te geven welke infrastructuur nodig is om de modal split te bereiken (bv. Capaciteit sluizen Albertkanaal, tweede spoorontsluiting, IJzeren Rijn, inlandterminals, ...) Vraag om aan te tonen dat de benodigde capaciteit voor binnenvaart en spoor in de haven aanwezig is of gerealiseerd zal worden.	Niet aan de orde in CP ECA. Er lopen wel tal van studies en concrete projecten.	Tijdens de workshop mobiliteit werd aangegeven dat er nog marge is in de infrastructuur (spoorwegen / sluizen). Om dit ook echt aan te tonen zijn nieuwe capaciteitsstudies nodig. Studie naar extra sluis in Wijnegem is wel al bezig. Er loopt een opwaarderingsprogramma voor het Albertkanaal. Voor de IJzeren Rijn is eind 2017 een haalbaarheidsstudie afgewerkt. Een nieuw alternatief ("3RX") werd ontwikkeld en maakt thans voorwerp uit van diplomatieke contacten tussen de vijf betrokken regeringen. Bedoeling is een nieuw staatsverdrag af te sluiten. De binnenvaart- en spoorcapaciteit is ingebouwd in alle ECA-alternatieven. Inzake spoor wordt ook veel verwacht van de doorstart van Railport Antwerpen.	Presentatie Dirk Lauwers
		Naast de benodigde infrastructuur, werd tijdens de workshop mobiliteit door Havenbedrijf Antwerpen een toelichting gegeven over initiatieven die zij nemen voor wat betreft de realisatie van modal split voor goederenvervoer en personenvervoer. Het betreft waterbus, fietsbus, nieuwe rol Railport etc. (zie ook punt 23)	In het onderzoek werd de gebruikte modal split overgenomen uit het 'meest maatschappelijk haalbaar alternatief' van het plan-MER 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving'. Dit niet louter een ambitie van ECA, maar een ruimer gedragen streefbeeld. We verwijzen dan ook naar het strategisch planningstraject voor aanvullende achtergrond. Havenbedrijf Antwerpen neemt vandaag reeds een aantal initiatieven om deze evolutie te realiseren (ook voor personenvervoer).	
15	Vraag of er niet meer 'vervoersmanagement' moet komen om modal split te kunnen garanderen (bv. Slimme kilometerheffing)	Zie punten 14 en 23. Dit is een mogelijke invulling van voorgaande.	Zie punt 14.	Presentatie Dirk Lauwers
16	Verbindingsweg tussen E34 / E17: in het toekomstverbond wordt deze niet meer als snelweg aangeduid. Werd hier rekening mee gehouden? Antwoord Jan Dumez: Van belang in ontsluitingsscenario 2 - zal wschl. toch nog deel van verkeer moeten opvangen in geval van ECA (zie verslag). Zou nader bekeken moeten worden.	Te vermelden in het strategisch MER (P.M.). Opnieuw te bekijken in het project-MER - aanpassing in de verkeersmodellen?	In het project-MER zal rekening gehouden worden met de meest recente beleidskeuzes. Voor de huidige berekeningen werd gewerkt met twee mogelijke invullingen (OWV klassiek en toekomstverbond) en werden sturende maatregelen waarvan de concrete invulling nog onzeker is zoveel mogelijk buiten beschouwing gelaten. Zo kon een beeld bekomen worden van de effecten zonder deze maatregelen, zodat de noodzaak van deze sturing correct geëvalueerd kan worden door de bevoegde instanties.	Debat
17	Vraag om milderende maatregelen meer concreet te maken in het project-MER	Op te nemen in project-MER (zie ook punt 23)	Gezien de schaal van het strategisch MER was het niet relevant de milderende maatregelen voor elk alternatief in detail te bekijken. Er werd enkel aangeduid welke punten potentieel problematisch worden. In het project-MER zullen de relevante knelpunten bestudeerd worden en zullen waar nodig milderende maatregelen worden geformuleerd.	Debat

Nr.	Opmerking	Hoe omgaan met deze opmerking?	Motivering	Bron
18	Vraag om 'overkoepelende MER' op te maken volgende zomer wanneer zowel MER ECA als MER Oosterweel zijn afgerond: om de juridische risico's van het geheel te kunnen dekken	Deze suggestie wordt meegenomen.	Onduidelijkheden en verschillen in timing bij de verschillende projecten zorgen ervoor dat dit niet steeds mogelijk is. Er wordt dan gewerkt met een zo correct mogelijke inschatting. Hiermee wordt vermeden dat alle processen 'op elkaar wachten'. Indien voldoende duidelijkheid bestaat over de concrete invulling van beide projecten, kan dit in beide project-MER's meegenomen worden. De beslissing hierover ligt bij het overkoepelende beleidsniveau.	Debat
19	Vraag om verduidelijking wat er zal gebeuren met de realisatie van ECA indien de resultaatsverbintenis te Zwijndrecht op vlak van verkeer niet worden gehaald	Binnen het project-MER zullen de effecten van ECA hierop berekend worden.	Bepalen welke maatregelen al dan niet genomen worden om de resultaatverbintenis gestand te doen, valt buiten de scope van dit S-MER. In het project-MER zal aangegeven worden wat het effect is van de realisatie van ECA op de geluidsniveau's ter hoogte van Zwijndrecht. In functie daarvan kan het beleid verdere keuzes maken (bijvoorbeeld bijkomende maatregelen op het vlak van snelheid, geluidsschermen, wegbedekking, enzovoort).	Debat
20	Vraag of rekening gehouden werd met pieken in de containertrafiek (wel met ochtend- en avondspits, maar gemiddelden hierin - pieken zouden op projectniveau bekeken kunnen worden)/ Pieken komen voor bij elk van de alternatieven - men verwacht geen andere verschillen tussen de alternatieven wanneer rekening gehouden wordt met de pieken.	Eventueel op te nemen in project-MER? Evalueren of het relevant is om dit te doen - piekmomenten van aankomen containerschepen zijn niet te voorspellen en de containers worden dan toch verspreid behandeld en op verder transport geplaatst. (zie ook punt 23)	Op strategisch niveau werd enkel gekeken naar de gemiddelde effecten. We kunnen immers gelijkaardige pieken verwachten bij alle alternatieven, zodat dit geen onderscheidend effect zal zijn. Piekmomenten zijn moeilijk in te schatten. Piekmomenten bij aankomen zeeschepen: containers worden verspreid verwerkt waardoor piek op de weg minder groot is dan de piek op de terminal bij aankomst van een zeeschip.	Debat
21	Opmerking dat inhoudelijke bijlage van het MER niet op de website staat - enkel bijlage over het model.	De bijlage ivm het Havenmodel wordt geoptimaliseerd.	Alle beschikbare bijlagen stonden reeds op de website; ontbrekende bijlagen zullen bij een volgende versie bij op de website worden geplaatst.	Debat
23	Onzekerheden	Een aantal van voorgaande punten gaan over onzekerheden: er wordt gesuggereerd om in de flankerende maatregelen zeker 'monitoring van de mobiliteitseffecten' mee te nemen, bijvoorbeeld in termen van gerealiseerde modal split		Algemeen