

**INTERGEMEENTELIJK
SAMENWERKINGSVERBAND VAN HET
LAND VAN WAAS**

**MOBILITEIT
WEREN DOORGAAND VERKEER
14 JUNI 2021**

STUDIE SLUIPVERKEER INTERWAAS

9 december 2020

TRACTEBEL

ENGIE

TRACTEBEL



PUBLIC



INTERNAL



RESTRICTED



CONFIDENTIAL



Chapter 1

Stand van zaken & definities

Chapter 2

Inventarisatiefase

Chapter 3

Maatregelencatalogus

Chapter 4

Oplossingsscenario's & kaartenbundel

Chapter 5

Intentieverklaring & Actieplan



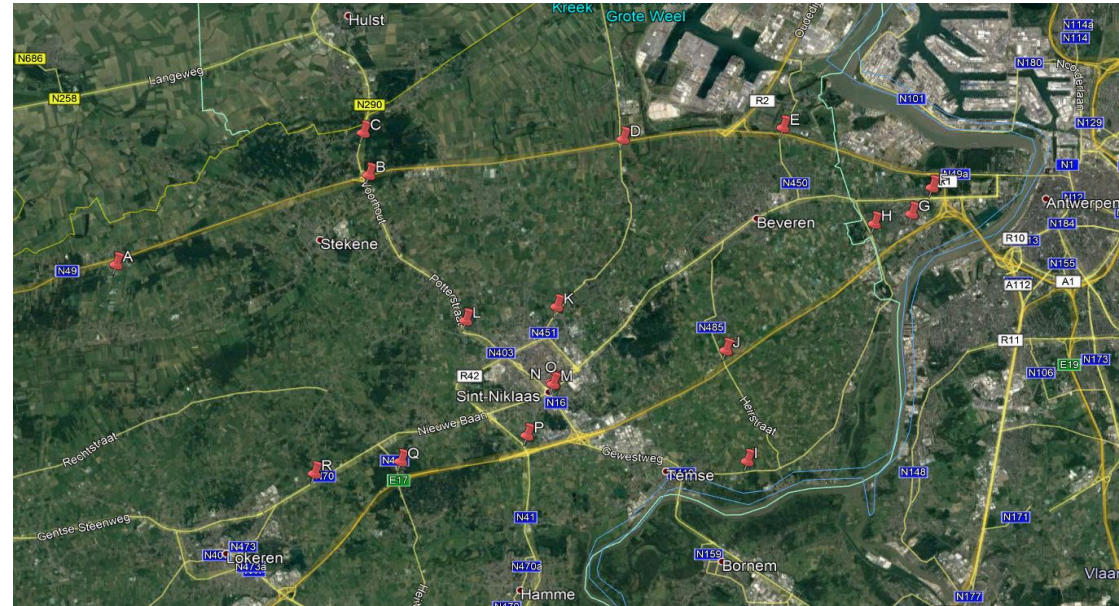
Inventarisatiefase

TRACTEBEL
ENGIE

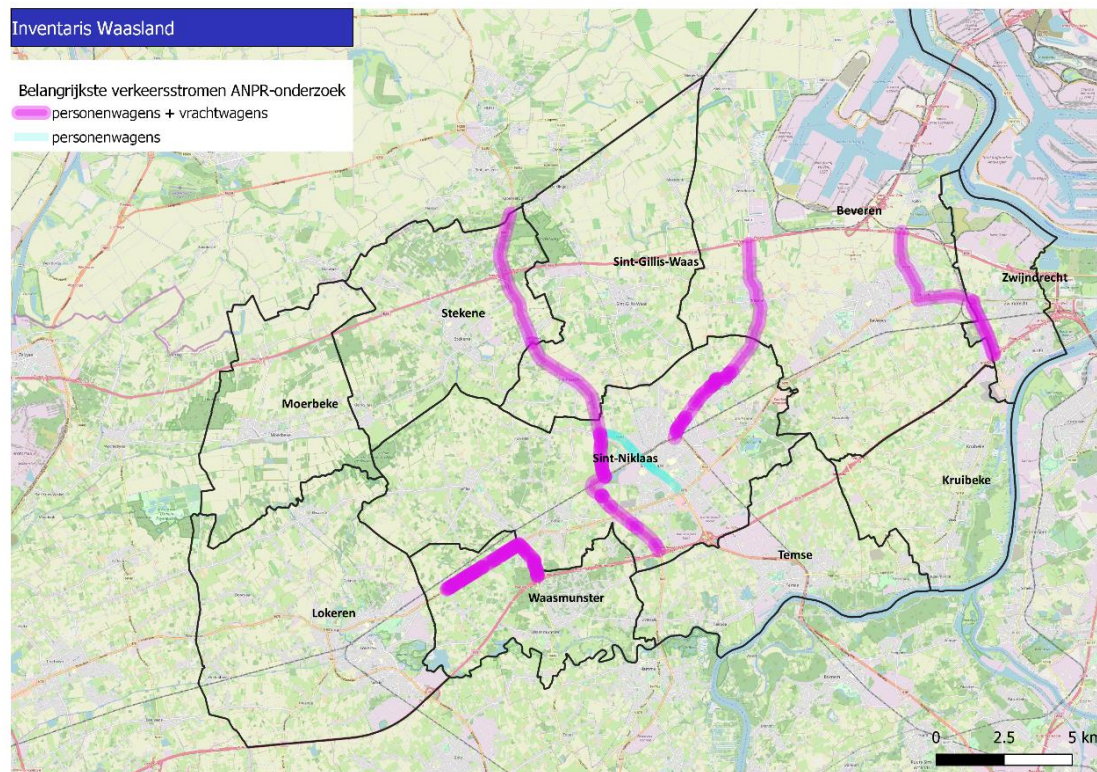


Herkomst-Bestemmingsonderzoek 19/03/2019

- A. Moerbeke - Ledestraat
- B. Kemzeke - N403 Voorhout
- C. Stekene – N403 De Stroopersstraat
- D. Beveren – N451 Provinciale baan
- E. Melsele – N450 Melseledijk
- F. Zwijndrecht – N70 Blancefloerlaan
- G. Zwijndrecht - Pastoor Coplaan
- H. Zwijndrecht – N419 Krijgsbaan
- I. Temse – N419 Kapelstraat
- J. Beveren – N485 Bergstraat
- K. Sint-Niklaas - N451 Klapperbeekstraat
- L. Sint-Niklaas - N403 Patershoek
- M. Sint-Niklaas - N403 Parklaan zijrijweg
- N. Sint-Niklaas – N403 Parklaan
- O. Sint-Niklaas – N403 Parklaan
- P. Sint-Niklaas – N41
- Q. Waasmunster – N446 Patotterijstraat
- R. Lokeren - N70 Grote Baan

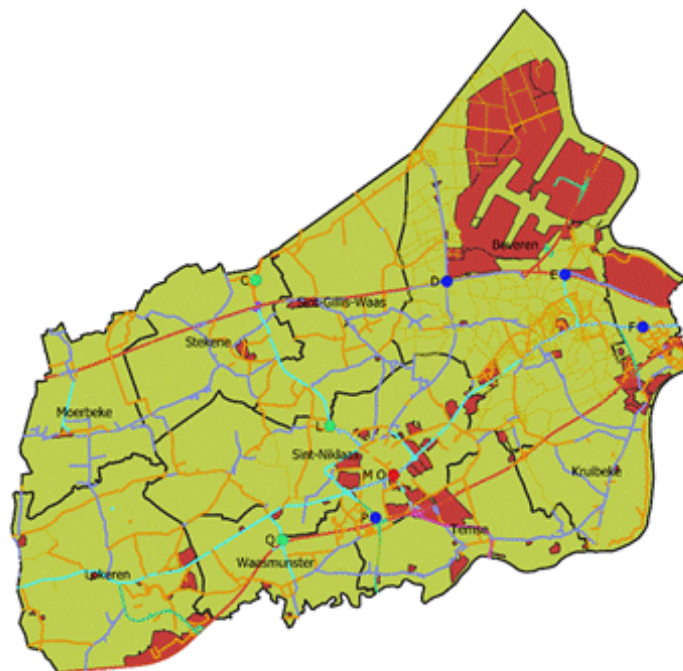


Herkomst-Bestemmingsonderzoek 19/03/2019

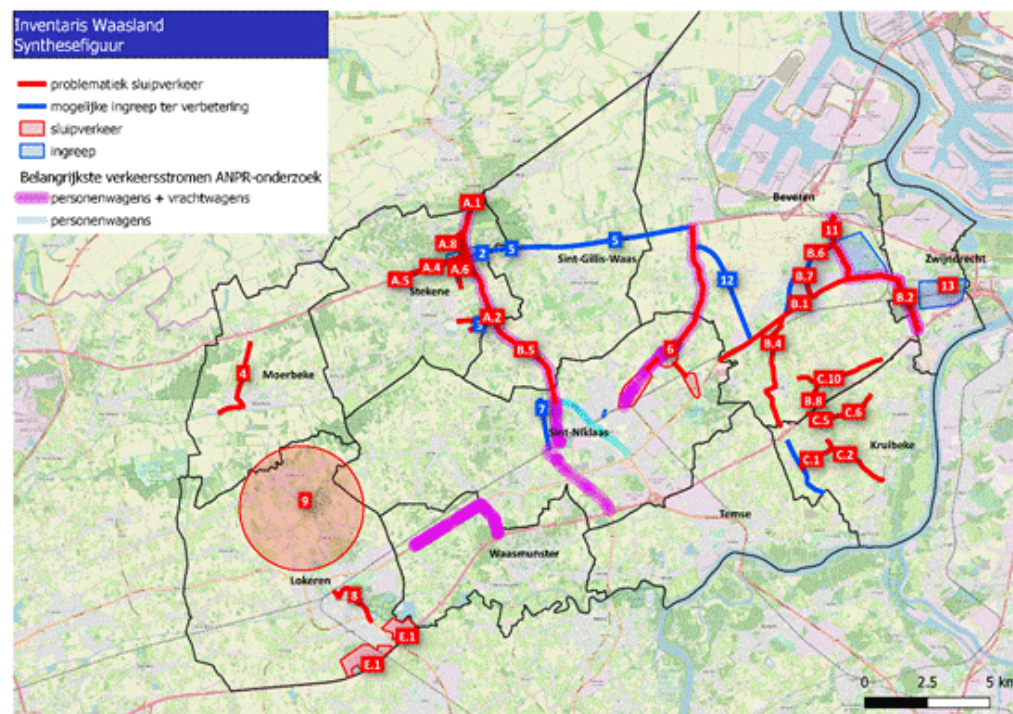


Herkomst-Bestemmingsonderzoek 19/03/2019

- synthese_tellocales
- auto
 - vracht
 - auto+vracht
- Waasland_wegen
- hoofdweg
 - lokale weg type 1
 - lokale weg type 2
 - lokale weg type 3
 - primaire weg I
 - primaire weg II
 - primaire weg II type 4
 - secundaire weg type 1
 - secundaire weg type 2
 - secundaire weg type 3
- Waasland_Bedrijven_militaire_perceelen
- Waasland_Gemeenten



Herkomst-Bestemmingsonderzoek 19/03/2019



03

Maatregelencatalogus

TRACTEBEL
ENGIE



Maatregelencatalogus

- Omkaderende maatregelen
 - Mobiliteitsbeleid
 - Communicatie
 - Coördinatie werken en evenementen
- Infrastructurele maatregelen
 - Signalisatie
 - Weginrichting (gemengd verkeer)
 - Fietsinfrastructuur (& -netwerk)
 - Circulatiemaatregelen
 - Snelheidsremmende maatregelen
 - Kruispuntoplossingen
 - Openbaar vervoer
- ICT / ITS oplossingen
 - Dynamische signalisatie
 - Verkeerslichten
 - GPS
 - ANPR
 - ITS vrachtverkeer
 - ITS openbaar vervoer

Oplossingsmatrix

Matrix catalogus sluipverkeer						Toepassingsgebied
	Effectiviteit	Efficiëntie	Haalbaarheid	TOTAAL		
Zachte maatregelen						
Mobiliteitsbeleid	3	3	4	10	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
Communicatie	4	3	5	12	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
Coördinatie	5	4	5	14	personen & vracht	Modal shift & routekeuze
Infrastructurele oplossingen						
Signalisatie						
Borden	4	5	5	14	personen en/of vracht	routekeuze, minder hinder
Markeringen	4	5	5	14	personen en/of vracht	minder hinder
Gemengd verkeer						
Shared space	5	4	3	12	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Fietssugestiestroken	4	5	5	14	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Fietsstraten	5	5	4	14	personen en/of vracht	Modal shift & routekeuze
Kwaliteit fietspaden	4	3	3	10	personenverkeer	Modal shift
Circulatiemaatregelen	5	5	4	14	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
Snelheidsremmende maatregelen	4	5	4	13	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
Kruispuntoplossingen	4	4	3	11	personen en/of vracht	routekeuze
Openbaar vervoer	3	2	2	7	personenverkeer	modal shift
ICT/ITS oplossingen						
Dynamische signalisatie	3	4	5	12	personen en/of vracht	routekeuze
Verkeerslichten	5	4	3	12	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
GPS	5	5	4	14	personen en/of vracht	routekeuze
ANPR	5	4	2	11	personen en/of vracht	routekeuze & minder hinder
ITS vrachtverkeer	4	3	3	10	vrachtverkeer	routekeuze & minder hinder
ITS openbaar vervoer	3	4	4	11	personenverkeer	modal shift

Oplossingsmatrix

Oplossing	Sluipverkeer gewestwegen	Sluipverkeer woonwijken	Sluipverkeer parallelwegen	Sluipverkeer haven	Verkeer NL-E34	Vrachtverkeer woonwijken
Signalisatie: borden	0	+	+	+	+	++
Signalisatie: markeringen	0	+	+	0	0	+
Shared space	-	++	0	-	-	+
Fietssuggestiestroken	0	+	+	0	0	0
Fietsstraat	-	++	-	-	-	++
Circulatiemaatregelen	-	++	-	-	-	++
Nieuwe infrastructuur	+	++	+	+	+	++
Snelheidsremmende maatregelen	+	++	+	++	++	++
Kruispuntoplossingen	+	++	+	+	+	++
Dynamische signalisatie	+	0	0	+	0	0
ITS	+	0	+	+	+	++
Verkeerslichtenregeling						
Slimme fasering	++	++	0	+	+	+
Vraagafhankelijk	+	++	+	0	0	+
Doseren	++	++	+	0	-	0
Rode rem	-	+	+	-	0	+

04

Oplossingscenario's & kaartenbundel

TRACTEBEL
ENGIE



Scenario's

- Fase 1 (korte termijn):
 - Verkeer concentreren op wegen van hogere categorie (gewestwegen)
 - Sluipverkeer in **woonwijken** vermijden / ontmoedigen
 - Ondersteuning voor langere termijn
- Fase 2 (middellange en lange termijn):
 - Doorgaand verkeer via onderliggend wegennet (**gewestwegen**) ontmoedigen – aanmoedigen via hoofdwegennet
 - Gebaseerd op voorgesteld vrachtroutenetwerk
- Geconcentreerd op 3 belangrijkste N-Z-assen

Vertrekpunt scenario's

	Samenvattende tabel	
Korte beschrijving probleemstelling	Het Waasland wordt geconfronteerd met toenemende verkeersstromen op het onderliggend wegennet, zowel parallel aan de snelwegen E17 en E34 (west-oost) als op de verbindingen tussen beide snelwegen en de Waaslandhaven (noord-zuid). De problematiek van sluipverkeer stelt zich zowel in woonwijken als op gewestwegen . Om de veiligheid en de leefbaarheid in de verschillende (deel)kernen te kunnen vrijwaren willen de gemeenten die verenigd zijn in de intercommunale Interwaas een overkoepelend systeem uitrollen om doorgaand verkeer (personen- en vrachtverkeer) te kunnen onderscheiden van bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer te kunnen verplichten om bepaalde voorkeursroutes te volgen .	
DOEL	SCENARIO 1	SCENARIO 2
Resultaat	Minimaliseren van (hinder van) verkeer op woonkernen door afwikkeling op wegen van hogere categorie (gewestwegen). Het betreft personen- en vrachtverkeer; lokaal en doorgaand verkeer.	Minimaliseren van (hinder van) verkeer op woonkernen door afwikkeling op wegen van hogere categorie (gewestwegen). Het betreft personen- en vrachtverkeer; lokaal en doorgaand verkeer. Uitgewerkt plan voor lokaal verkeer slim te ontsluiten naar hoger wegennet.
Strategie	Minimaliseren van grootste hinder in woonkernen door in te zetten op haalbare maatregelen. Afstemming tussen gemeenten moet ongewenste neveneffecten zichtbaar maken. Inzetten op "quick wins" en monitoren van effect maakt mogelijk een trapsgewijs proces op te zetten naar méér samenwerking en meer verregaande maatregelen.	Koppelen van duidelijke beleidskeuzes, met focus op coördinatie tussen Wase gemeenten, aan de meest wenselijke infrastructurele maatregelen door het aanbrengen van wijzigingen in verkeersstromen waardoor afwijken van het hoofdwegennet niet rendeert. Lokale bedrijventerreinen worden slim ontsloten dankzij een korte en veilige route naar het hoger wegennet
Implementatiesnelheid	Korte termijn	Middellange en langere termijn
Doelgroep	Afhankelijk van het type maatregel wordt er gefocust op personen- en vrachtverkeer (lokaal + in transit), waarbij lokaal vrachtverkeer via eender welke weg zijn reis mag verder zetten	Afhankelijk van het type maatregel wordt er gefocust op personen- en vrachtverkeer in transit, waarbij lokaal vrachtverkeer via het vrachtroutenetwerk op hogere wegen terecht kunnen

Vertrekpunt scenario's

	SCENARIO 1	SCENARIO 2
WAT	voor snelheidsreductie en ontradend effect	
Maatregelen	Zachte maatregelen: • Mobiliteitsbeleid • Communicatie (lokaal) Infrastructurele maatregelen • Signalisatie (waaronder tonnagebeperking) • Snelheidsremmende maatregelen • Gemengd verkeer (waaronder fietssuggestiestroken)	Zachte maatregelen • Circulatieplan & vrachtroutenetwerk • Communicatie lokaal, maar ook breder naar transportbedrijven in de haven. • Coördinatie Infrastructurele maatregelen • Circulatiemaatregelen (waaronder selectieve toegang) • Kruispuntoplossingen
Locatie van de maatregelen (niet exhaustief)	• Sint-Gillis-Waas (woonkern Sint-Pauwels) • Stekene (woonkern Kemzeke, Drieschouwen) • Lokeren • Beveren (woonkern Vrasene) • Sint-Niklaas (woonkern Nieuwkerken-Waas, Vijfstraten)	• Zwijndrecht (woonkernen ten noorden en zuiden van de N70) • Beveren (kalishoek wijk en Halve Maan) • Sint-Niklaas (Watermolenwijk, centrumgebied tussen N70 en R42)

Vertrekpunt scenario's

HOE	SCENARIO 1	SCENARIO 2
Sturing	Lokaal	Regionaal
Regionale samenwerking	Communicatie : afstemming tussen Wase gemeenten is basis voor succes	Coördinatie : overeenstemming tussen Wase gemeenten is basis voor succes
Financieel	• Beperkte investeringskosten op korte termijn. • Grotere spreiding over langere periode. • Risico op hoger totaal kostenplaatje als scenario 2. • Lokale bekostiging met ruimte voor intergemeentelijke afspraken.	• Effectieve investering. • Grote investering bij start van proces. • Regionale bekostiging op basis van breed regionaal plan met goed afgesproken onderlinge verdeelsleutels.
Communicatie naar gebruikers	Lokaal: aangekondigde handhaving vanuit politiediensten / gemeentelijke website of infoblad	Bonvelokaal (bv. Alfaport, VOKA,...)
Bekostiging	Lokaal, eventueel intergemeentelijke afspraken.	Regionaal, op basis van breed regionaal plan en objectieve verdeelsleutel.
Handhaving	Dwingend - opdracht voor lokale politie	Dwingend - minder handmatig

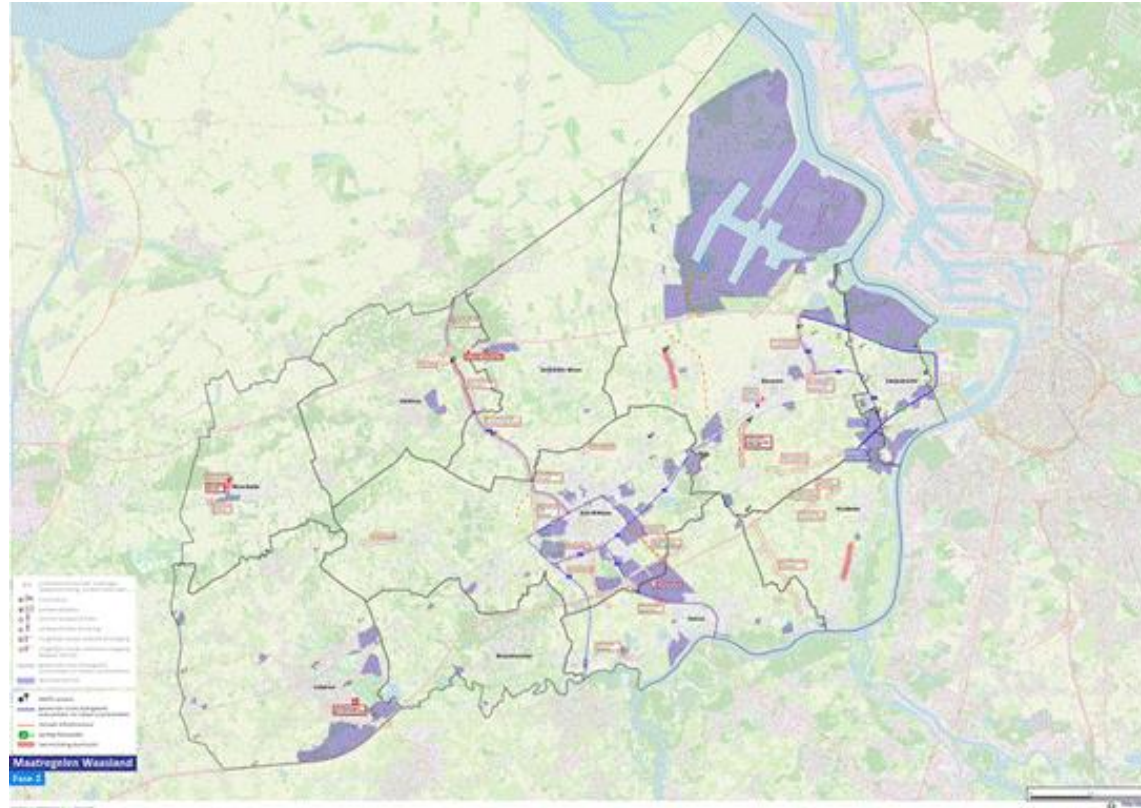
Vertrekpunt scenario's

ARGUMENTATIE	SCENARIO 1	SCENARIO 2
Sterktes van de aanpak	• Snelle besluitvorming • Minder complexe financieringsstructuur • Controle vanuit gemeente op eigen grondgebied • Groeiscenario met oplopend engagement. (Springplank voor scenario 2)	• Effectieve en voorspelbare aanpak • Duidelijke visie op ontsluiting lokale bedrijventerreinen • Mogelijkheid voor groepsaankopen, schaaffecten, ... • Duidelijke boodschap naar externen en gebruikers.
Risico's van de aanpak	• Impact op lokale bedrijventerreinen • Afwikkeling van het probleem naar buurgemeenten • Geen engagement wat betreft einddoel.	• Trage implementatiesnelheid. Misschien niet haalbaar? • Grote investering bij start van het traject. • Complexe financieringsstructuur.
Risicobeperkende maatregelen	• Streng handhaving door (lokale) politie • Optimale communicatie tussen gemeenten en beleidsniveaus • Monitoring	• Goede communicatie en betrokkenheid om maatschappelijk draagvlak te creëren • Optimale coördinatie tussen gemeenten en beleidsniveaus • Middellange termijnplan na evaluatie van scenario 1

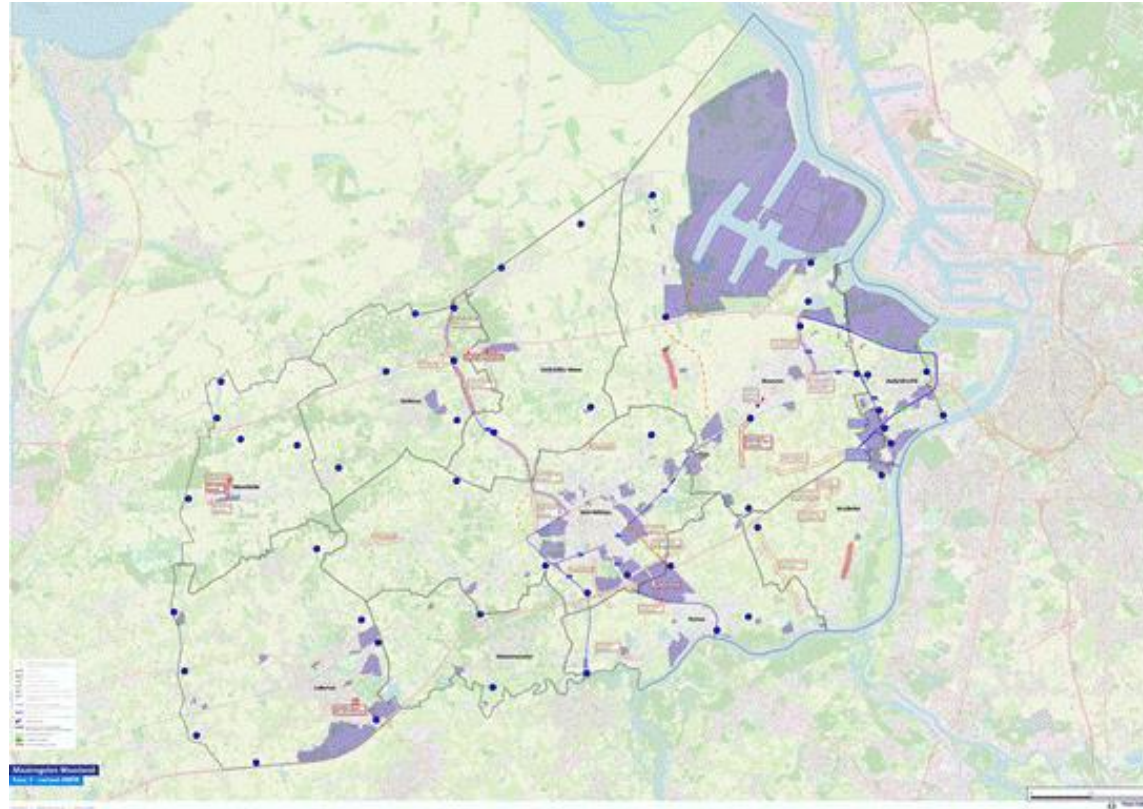
Ka



Kaartenbundel – Fase 2



Kaartenbundel – concept ANPR



05

Intentieverklaring & Actieplan

TRACTEBEL
ENGIE



Intentieverklaring

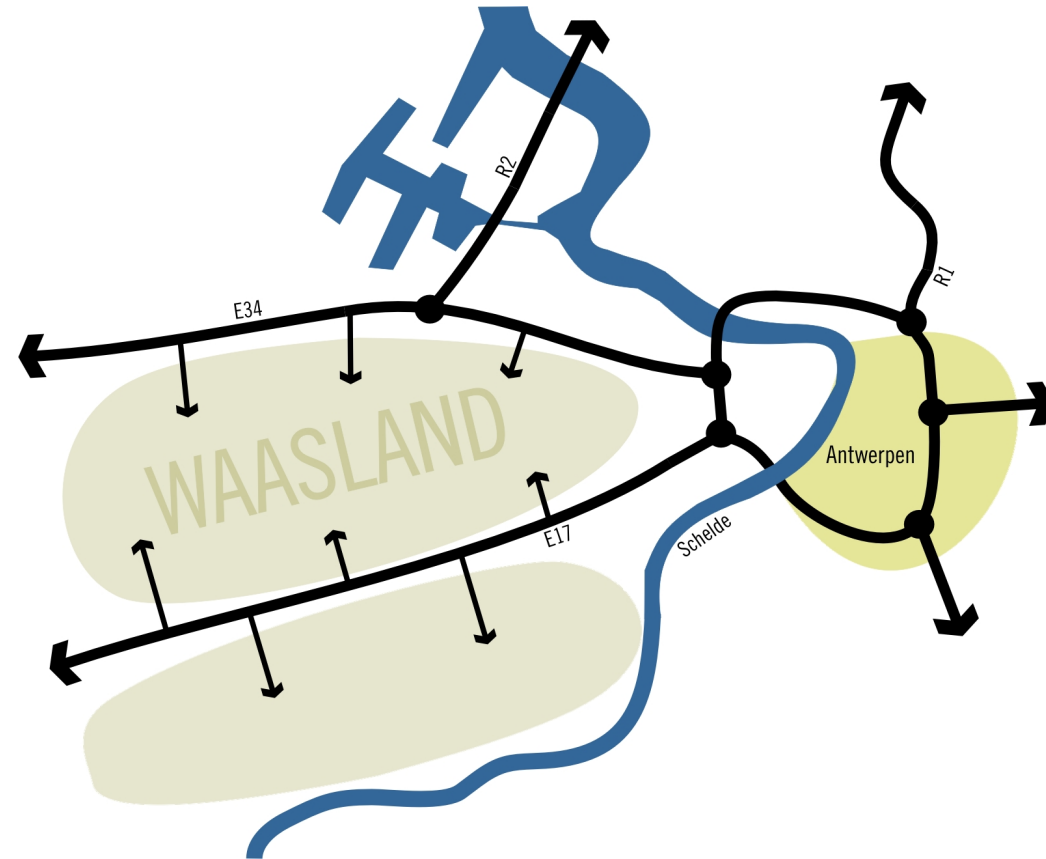
- Actieplan probeert de afgesproken intenties concreter vorm te geven
- Context op basis scenario's:
 - Gefaseerde aanpak
 - Aspecten die de verdere aanpak (kunnen) beïnvloeden:
 - Omliggende infrastructuurwerken
 - Verdere beleidsontwikkelingen

MATRIX – DOORGAAND SLUIPVERKEER BINNEN WAASLAND

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	van / naar	Schaarbeek	Doornpark	Kluizenmolen	Kleine Akker	TTS	Rozen	Waaslandhaven	Gent / Apen	Meerdonk	Sint-Gillis-Waas	Temse	Sint-Niklaas	Beveren
2	Schaarbeek	(incl. Zwaluwbeek en Hogenakkerhoek)	E 17 - Vossekot-straat - N 70	E 17 - R 42 - N 403 - Drieschouwen	E 17 - R 42 - N 403 - Oost-Eindeken	E 17	E 17 - N 70	Krijgsbaan - N 70 - N 450	E 17	Krijgsbaan - N 70 - N 450 - E 34 - N 451	Krijgsbaan - N 70 - Zillebeek - Zwanenh	E 17 - N 16	E 17	Krijgsbaan - N 70
3	Doornpark			N 70 - R 42 - N 403 - Drieschouwen	N 70 - R 42 - N 403 - Oost-Eindeken	N 70 - R 42	N 70 - R 42 - E 17 - N 47 - N 473	N 70 - R42 - N 451	N 70 - R 42 - E 17	N 70 - R 42 - N 451	N 70 - R 42 - N 403 - Reepstraat	N 70 - R 42 - N16	N 70	N 70
4	Kluizenmolen				Drieschouwen - Oost-Eindeken	N 403 - R 42 - N 16	N 403 - R 42 - E 17 - N 47 - N 473	Driesch - N 403 - E 34	Driesch - N 403 - E 34	Reepstr - Blokstr - Zalegemdijk	Reepstraat	N 403 - R 42 - N 16	N 403 - R 42	Reepstr - Blokstr - Vrasene - Mosselb
5	Kleine Akker					N 403 - R 42 - N 16	N 403 - R 42 - E 17 - N 47 - N 473	N 403 - E 34	N 403 - E 34	Oost-Eind - Reepstr - Blokstr - Zalegemd	Oost-Eindeken - Reepstraat	N 403 - R 42 - N 16	N 403 - R 42	N 403 - R 42 - N 70
6	TTS						N 16 - E 17 - N 47 - N 473	N 16 - R 42 - N 403	E 17	N 16 - R 42 - N 451	N 16 - R 42 - SG baan	Hoogkamerstraat	N 16	N 16 - N 70
7	Rozen							N 70 - R42 - N 403	N 473 - N 47 - E 17	N 70 - R 42 - N 451	N 70 - R 42 - Driekon - Lepelh - SGbaan	N 473 - N 47 - E 17 - N 16	N 70	N 473 - N 47 - E 17 - N 485
8	Waaslandhaven								E 34	E 34 - N 451	E 34 - Duikeldam (/// weg)	N 403 - R 42 - N 16	N451 - R 42	N 450 of N 451 - Mosselbank
9	Gent / Apen									E 17 - E 34 - N 451	E 17 - E 34 - Duikeld of Reinakkerweg	E 17 - N 16	E 17 - R 42	E 17 - N 485 - N 70 of N 419 - N 70
10	Meerdonk										Zalegemdijk - Blokstraat	N451 - R 42 - N 16	N451 - R 42	N 451 - Mosselbank
11	Sint-Gillis-Waas											SG baan - Driekon - R 42 - N 16	SG baan - Driekon	Blokstraat - Vrasene - Mosselbank
12	Temse												N 16	N 16 - N 70
13	Sint-Niklaas													N 70
14	Beveren													
18														
19	Blauw	de blauw aangeduide vakken zijn routes waar "binnendoor" kan worden gereden												
20														
21	TOESTAND TIJDENS UITVOERING WERKEN OOSTERWHEEL OP LINKEROEVER													
22														

MOBILITEIT OVER DE WEG IN HET WAASLAND

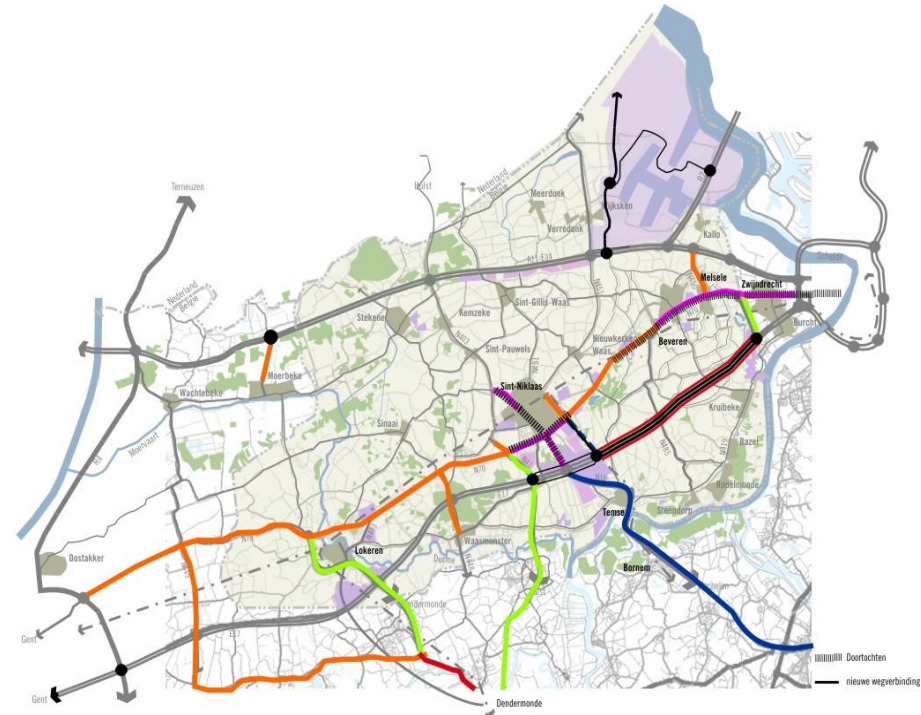
- Dubbele kamstructuur
- Scheiding tussen transit verkeer en lokaal verkeer.



BESLISSING OM ZES INFRASTRUCTUURSCENARIO'S BIJKOMEND TE LATEN DOORREKENEN

1. Uitbreiding capaciteit E17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht

- 1a. extra rijstrook in elke rijrichting, zonder op- en afritten tussen Sint-Niklaas-Oost en Zwijndrecht
- 1b. extra parallelwegen in elke rijrichting, met op- en afritten tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht

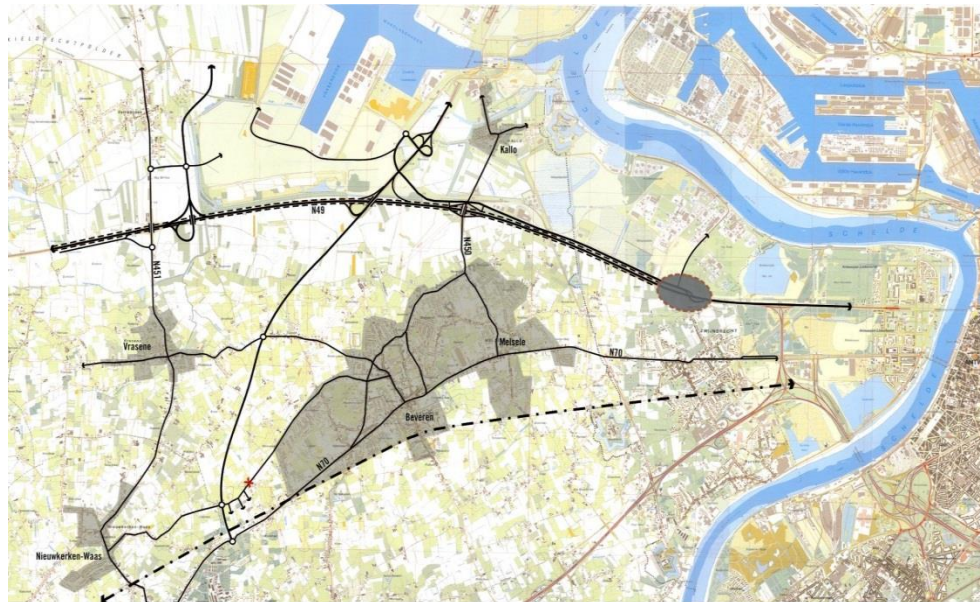


2. Nieuwe verbinding N70 – E34 in Beveren

Nieuwe verbinding in Beveren: capaciteit: 2 x 1 rijstrook, kruispunt nabij Mosselbank (Vrasene)

Omlegging Hoge Bokstraat: 2 x 1 profiel, enkel lokale omlegging tot aan Vlyminckshoek

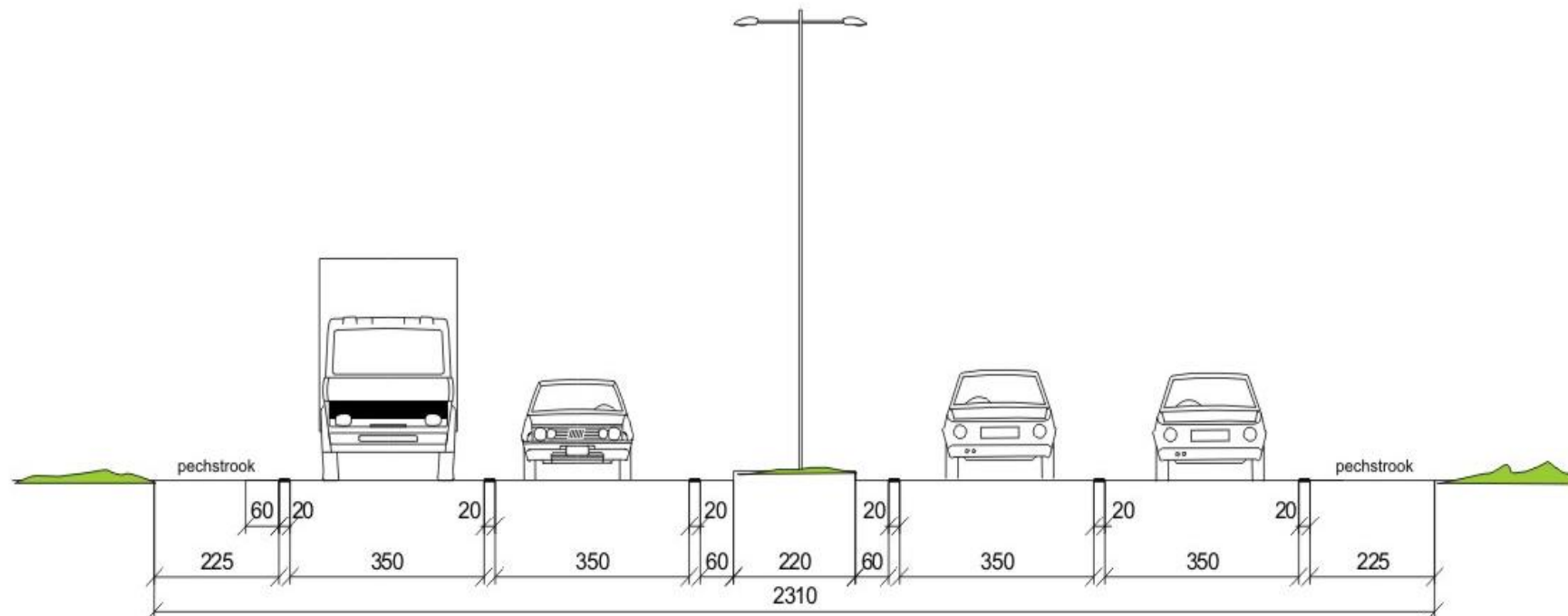
- Aantakking op nieuwe westelijke ontsluiting Waaslandhaven (rechtstreekse uitwisseling verkeer naar E34 en Waaslandhaven mogelijk)



3. Grote Ring in Beveren

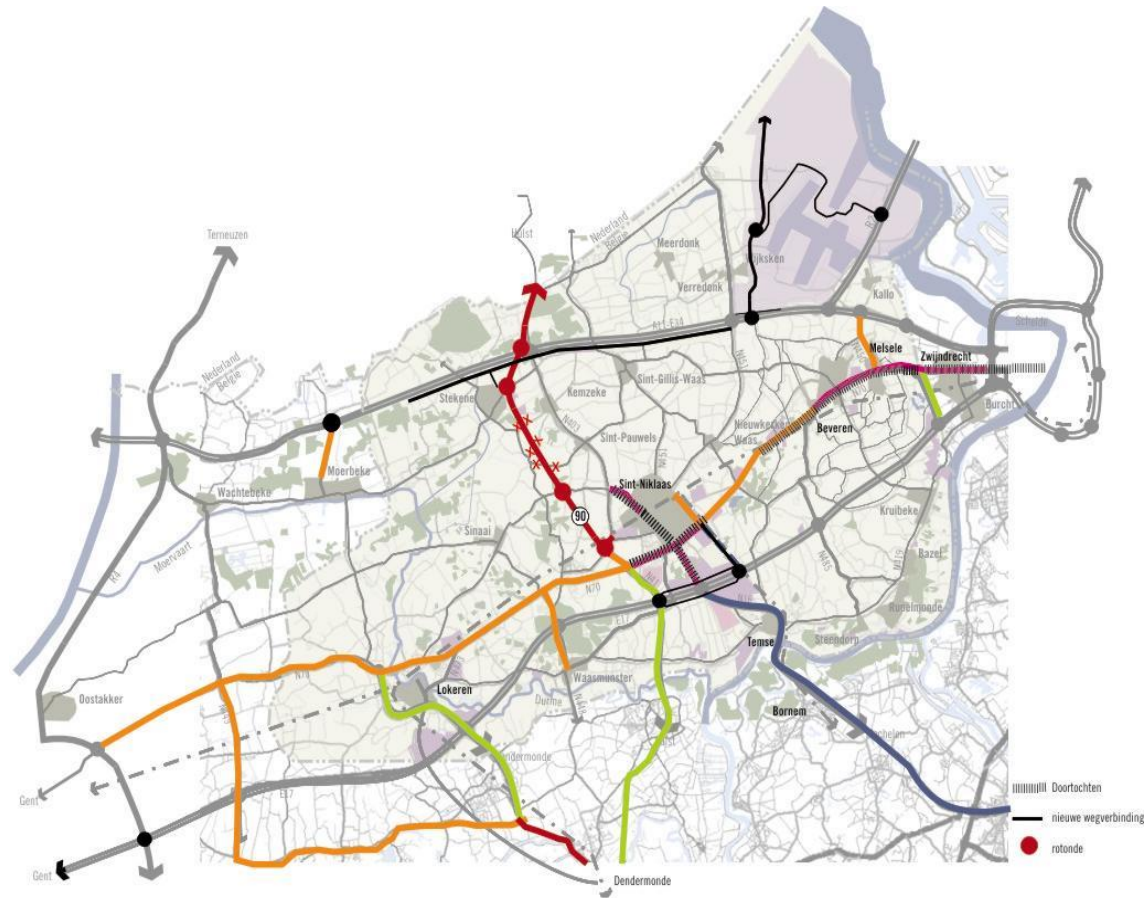
Capaciteit: autosnelweg: 2 x 2 rijstroken

- Loutere verbinding E17 naar E34, d.w.z. geen tussentijdse aansluitingen
- Verbinding E317 – E34, met aansluiting naar N70 nabij Hotel Beveren / Doornpark



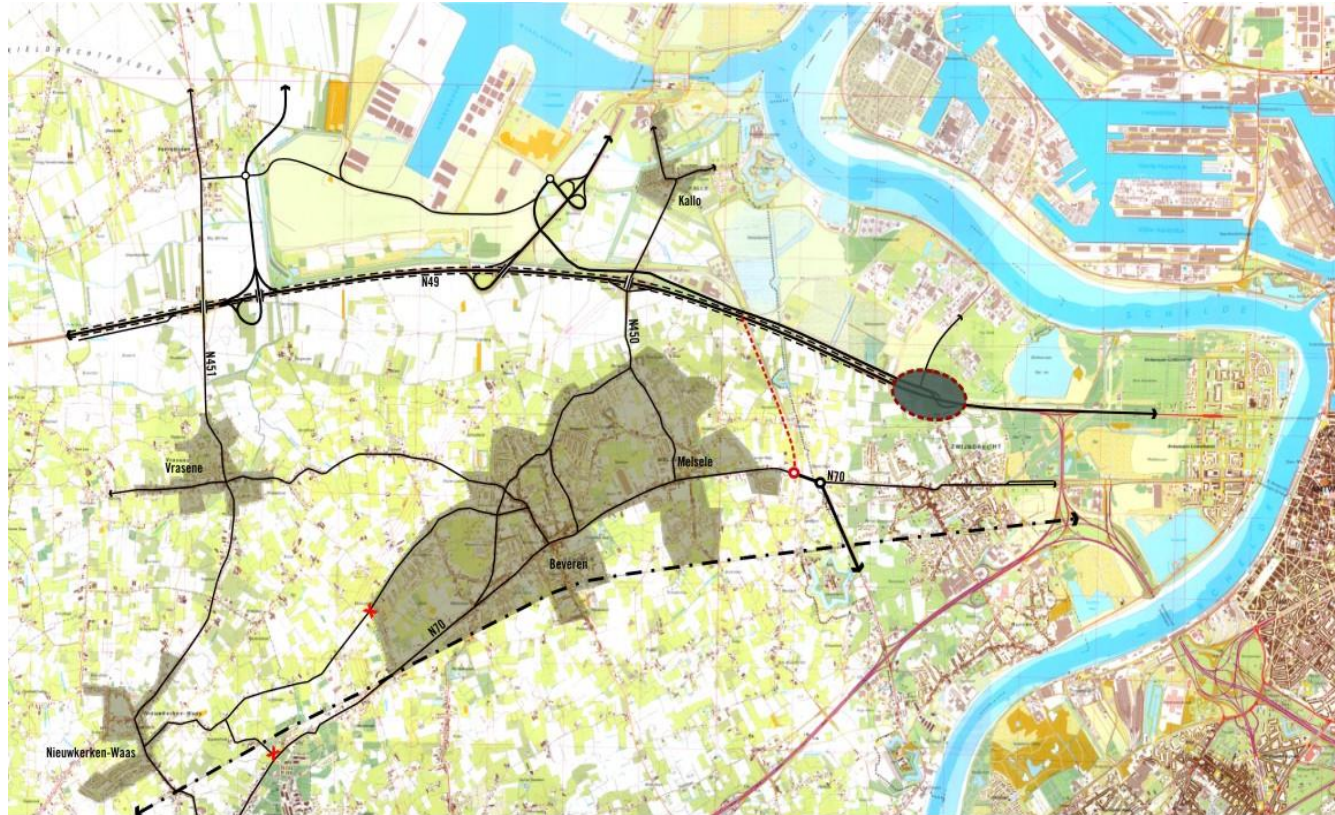
4. Doortrekking N41

Gewestplantracé, 2 x 1 profiel, twee aansluitingen: in Belsele (Nauwstraat-Marktstraat) en in Stekene



5. Omleiding Melsele

Doortrekken Krijgsbaan in Zwijndrecht / Melsele, plus zuidelijke parallelweg aan E34,
2 x 1 profiel



6. Alle Scheldeverbindingen tolvrij

(Liefkenshoektunnel, Kennedytunnel, Oosterweeltunnel / brug, Scheldebrug Temse) tolvrij in plaats van – zoals op dit moment beslist door de Vlaamse Regering – Liefkenshoektunnel en Oosterweeltunnel / brug met tol

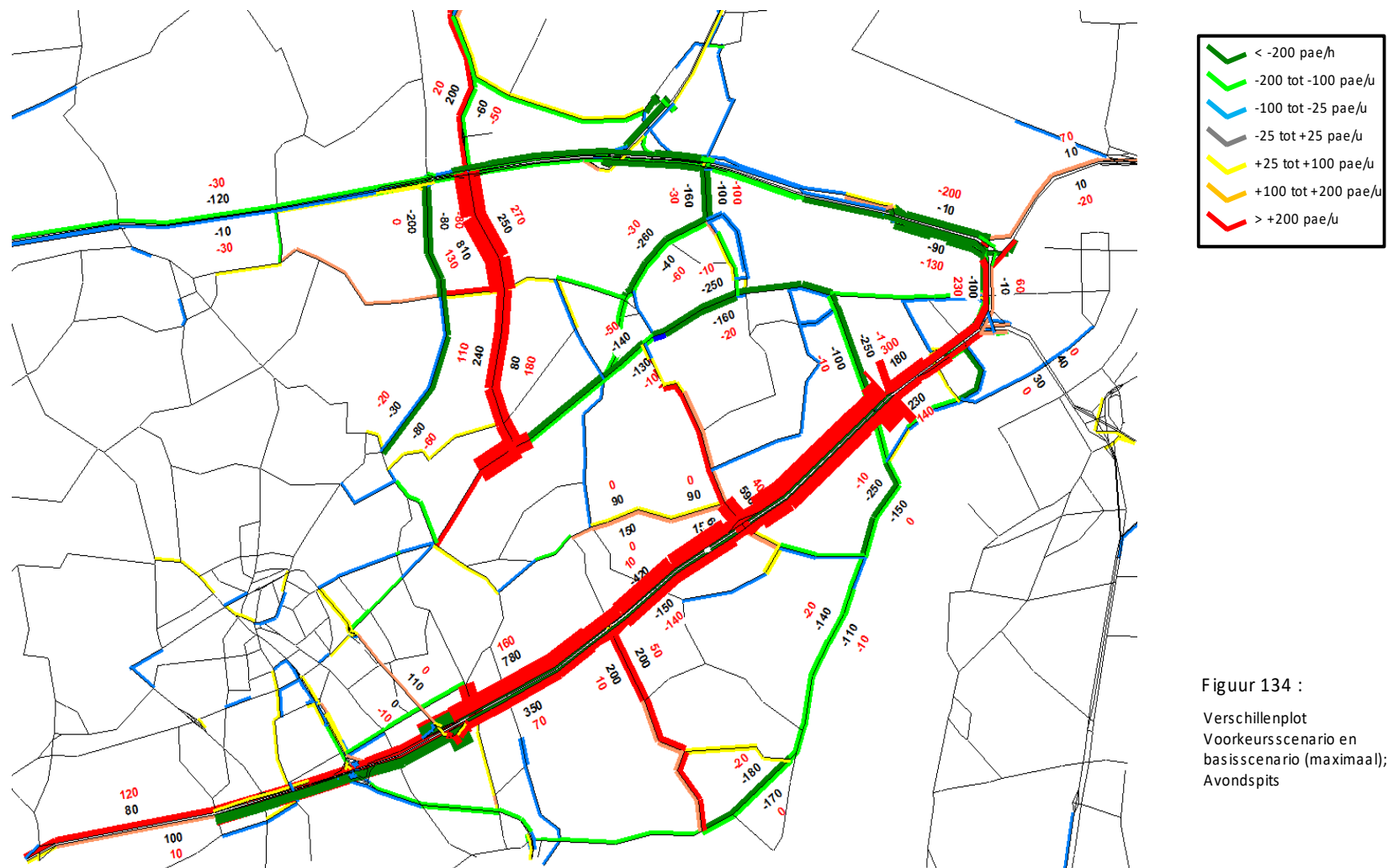
Resultaten van de doorrekeningen van deze bijkomende infrastructuur

Uit deze conclusies bleek dat de scenario's 4 en 5 weinig soelaas brachten.

Het studiebureau werd gevraagd volgende combinatiescenario's te willen nagaan:

- Scenario 6 en 1 b
- Scenario 6 en 2 a
- Scenario 6 en 3 b
- Scenario 1 b en 2 a
- Scenario 1 b en 2 a en 6

RESULTATEN VAN DE DOORREKENINGEN VAN NOORDELIJKE ONTSLUITING EN PARALLELWEGEN LANGS E17



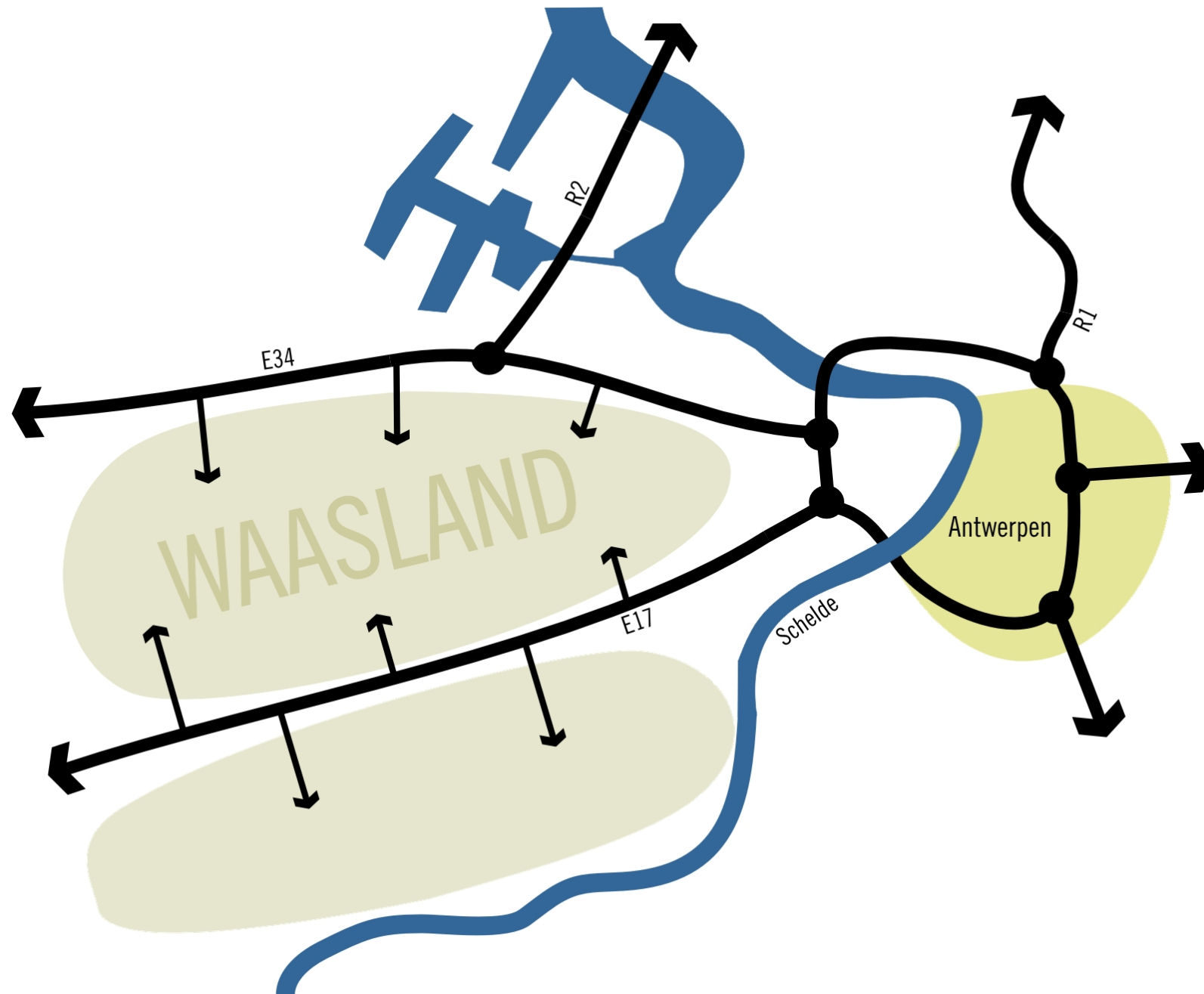
Figuur 134 :
Verschillenplot
Voorkeursscenario en
basisscenario (maximaal);
Avondspits

CONCLUSIE EERSTE DEEL STUDIE

Vertrekkende vanuit de verwachte demografische en economische groei en rekening houdende met een 'infrastructuurscenario 2020', waarin wordt aangenomen dat alle genomen beslissingen m.b.t. infrastructuur in en om het Waasland zullen zijn uitgevoerd, werd vastgesteld dat zich in 2020 in het Waasland nog steeds verkeersproblemen zullen voordoen, zowel op het vlak van verkeersleefbaarheid als op het vlak van congestie.

Om hieraan het hoofd te bieden wordt volgende **combinatie van oplossingen** voorgesteld:

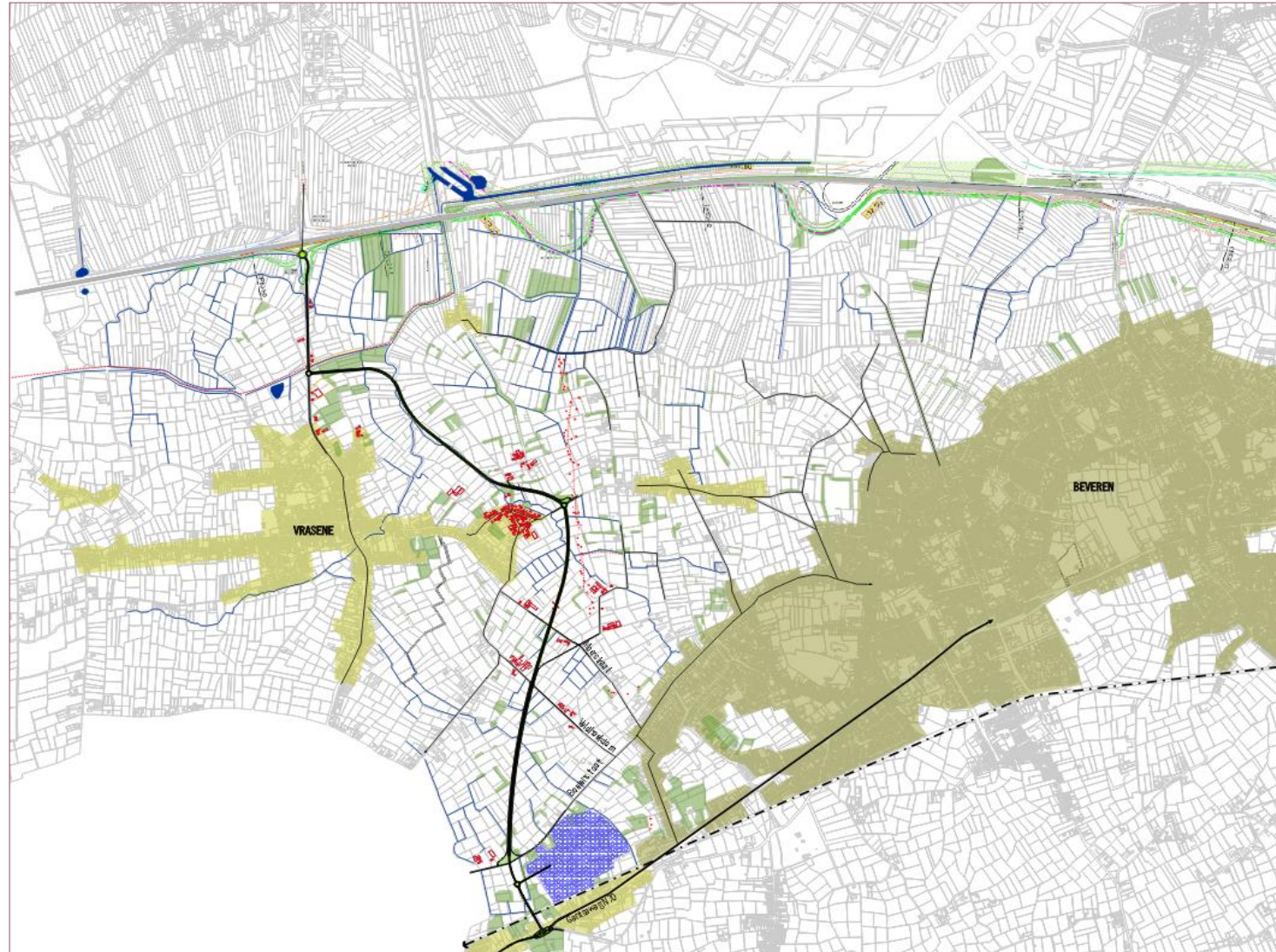
- Het voorzien van **een dubbele kamstructuur** in het Waasland door de aanleg van parallelwegen langs de E17 (tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht) en langs de E34 (tussen de N451 en N450). Op deze wijze wordt het regionaal verkeer beter gedraineerd naar het hoofdwegennet en worden de kernen ontlast.
- Het aanleggen van **een noordelijke ontsluitingsweg** tussen de N70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E34 – N451).
- De capaciteitsproblemen aan de (tolvrije) Kennedytunnel enerzijds en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding (beide met tol) anderzijds, vormen een probleem dat op Vlaams niveau moet worden opgelost. Vanuit het Waasland wordt gepleit voor **een selectieve tol**, waarbij het 'langeafstandsverkeer' op de drie verbindingen (een vorm van) tol betaalt, maar het 'plaatselijk' verkeer tussen het Waasland en het Antwerpse vrijstelling geniet.



Aanpassingen E17



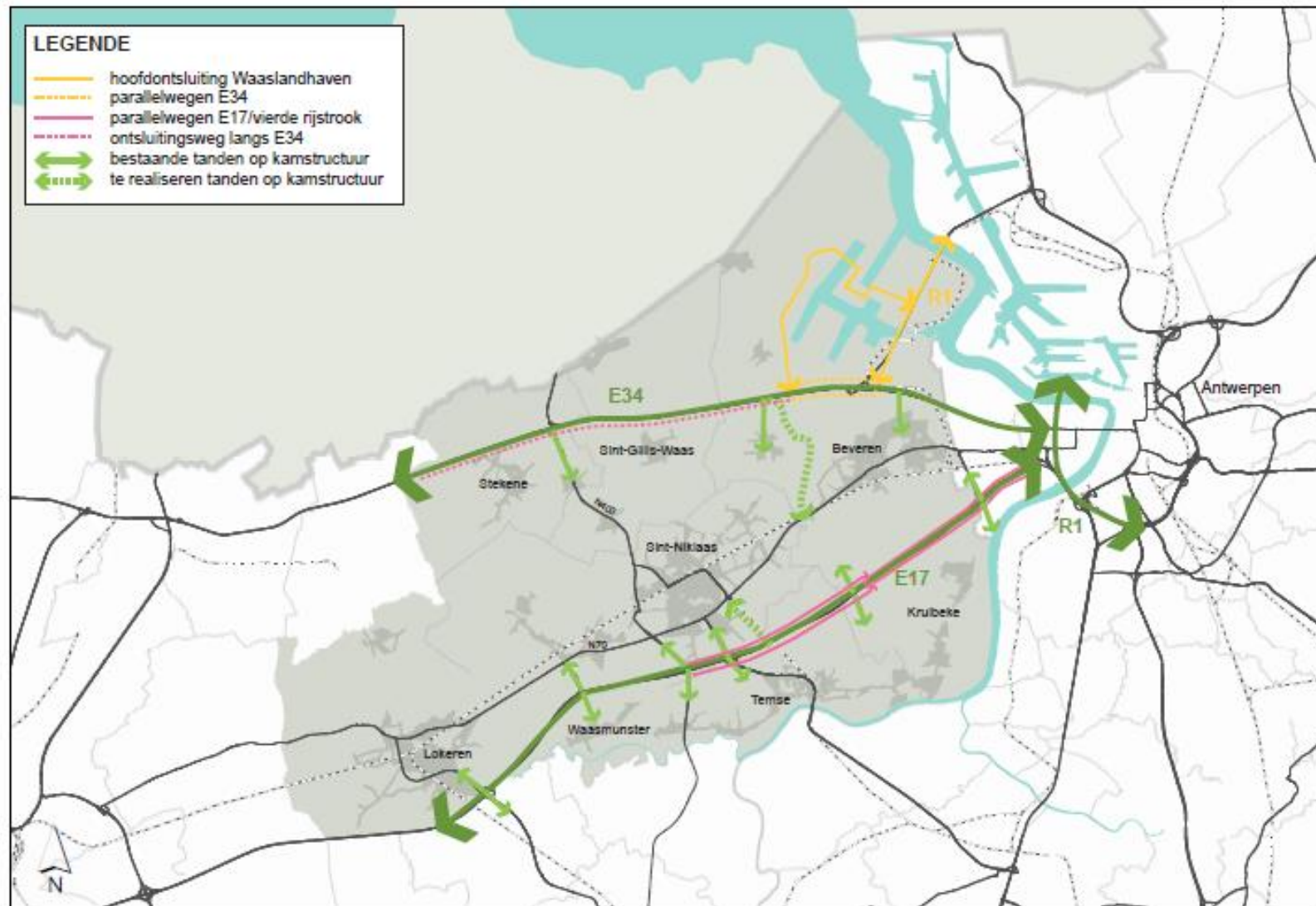
SCENARIO OOSTELIJKE OMLEIDING ROND VRASENE



Conclusie studie

- Gebiedsgericht
 - Dubbele kamstructuur
 - Gebundelde ontsluiting vrachtverkeer Waasland
 - Aansluiting nieuwe secundaire weg op knooppunt N451
 - Loskoppeling van havenontsluiting en Waasland
 - Lokale parallelweg E34 en fietsroute watergang
 - Gewenste wegencategorisering
- Aanbevelingen hoofdwegennet
 - Selectieve en dynamische tolheffing
 - Dynamische bewegwijzering lange afstand
 - Scheiding transitverkeer en lokaal verkeer
- Ontsluiting stedelijk gebied Beveren
 - ‘Stedelijke woonkamers’
 - Ontmoedigen sluipas Lindenlaan – Klapperstraat – Van Craenenbroekstraat – Leurshoek

Overzicht



BESLISSING VLAAMSE REGERING 30 MAART EN 22 SEPTEMBER 2010

MASTERPLAN 2020

Totaalplan

- Zowel regionaal 'WAK'
- Als naar vervoersmodi

Belangrijk voor het Waasland:

- Doortrekking tramlijn naar Beveren
- Dynamische verkeerssignalisatie
- Heraanleg van de R4 en Kennedylaan Gent
- Een oplossing voor het verkeer in het Waasland:
 - De studie Interwaas kamstructuur van op E17 en E34
 - Tanden op de kam: oostelijke tangent Sint-Niklaas en verbinding Doornpark – Waaslandhaven
 - Belang van derde oeververbinding ten noorden van Antwerpen

Tien jaar later

- Vlaamse overheid: wachten op (plan MER) Oosterweel en westelijke ontsluiting Waaslandhaven
- 2014: resolutie Vlaams parlement
- In 2019 neemt de Vlaamse overheid de dubbele kamstructuur op
- Eind 2019 – begin 2020 - Opdracht aan Studiegroep Omgeving vanuit Departement Omgeving: verkennend onderzoek naar ontbrekende tand in kamstructuur
- Voorjaar 2021:
 - Opdracht AWW aan studie bureau Transport & Mobility voor opmaak van een KoBa analyse verbreding E 17 tussen Sint-Niklaas en Kruibeke
 - Parlementaire vraag Stijn De Roo en antwoord minister Lydia Peeters (mei 2021)

Opdracht AWW

- AWW wenst voor het netwerk van de E17 tussen Temse en Kruibeke een eventuele infrastructurele optimalisering verder en meer in detail te bestuderen. Daarvoor kan er verder gewerkt worden op een eindrapport van Interwaas dat de globale mobiliteit in het Waasland heeft bestudeerd en dat hiervoor reeds een aantal concepten heeft vooropgesteld t.h.v. de te bestuderen zone
- Afwegen scenario's en varianten naar plan MER met oog op GRUP
- Voorafgaand maatschappelijke kosten batenanalyse gelet op tijdsspanne
- Timing: maart 2021 – eind 2021
- Drie delen
 - Kaderen van inrichtingsvarianten, combinaties en mogelijks interfererende projecten
 - Opstellen MKBA
 - Advies naar opmaak bestek voor plan MER en GRUP
- Eventueel vervolgbestek in 2022
- Vervolg afhankelijk van MKBA – nog geen budgetten