



Vlaamse overheid  
**Departement Leefmilieu, Natuur en Energie**  
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid  
Dienst Milieueffectrapportagebeheer  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 BRUSSEL  
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

## **Goedkeuringsverslag van het plan-MER voor de “Oostelijke Tangent” te Sint-Niklaas en Temse**

### **Initiatiefnemer plan-MER:**

Agentschap Wegen en Verkeer – Oost-Vlaanderen  
Bollebergen 2b – bus 12  
9052 ZWIJNAARDE

PLIR0044-GK

10 oktober 2011

# 1 Inleiding

De Agentschap Wegen en Verkeer heeft een plan-milieu-effectrapport (plan-MER) opgemaakt ter voorbereiding en als onderbouwing van een aanpassing van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) “Afbakening Regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas”. Het plan-MER onderzoekt volgens de huidige inzichten de milieueffecten van het voorgesteld gewijzigd planonderdeel mbt. de Oostelijke Tangent. De Oostelijke Tangent is gelegen langs de spoorlijn Sint-Niklaas – Mechelen, tussen de autosnelweg E17 Gent - Antwerpen en aansluitend op de R42 t.h.v. de N70. De Oostelijke Tangent bestaat uit volgende onderdelen: een nieuwe verbinding tussen de N70 en de E17, met ondertunneling van de spoorlijn t.h.v. Eigenlo; een nieuw knooppunt op de E17; een nieuw knooppunt op de N70 en de verlenging van de bestaande parallelstructuur op de E17 in noordoostelijke richting. In het bestaande ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas (definitief vastgesteld in januari 2007) werd een strook voorzien om de Oostelijke tangent te realiseren. Bij de verdere detailuitwerking bleek dat de Oostelijke Tangent kan worden gerealiseerd binnen deze strook, maar dat er vermoedelijk kwalitatief betere mogelijkheden zijn die meer ruimte vragen. Voor de realisatie van de Oostelijke Tangent is bijgevolg een planaanpassing vereist.

Het voorgenomen plan, het GRUP, is plan-MER-plichtig in het kader van het decreet van 27 april 2007<sup>1</sup> (hierna plan-m.e.r.-decreet). Het GRUP vormt immers het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten als bedoeld in rubriek 13 van bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, m.n. *“Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben”* waarbij het hier om een wijziging van een project uit de bijlage I betreft, nl. rubriek 9 (*“autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen”*). De aanleg van de nieuwe verkeerswisselaar op de E17 en het doortrekken van de parallelstroken, vallen onder deze rubriek 13. Het plan-MER werd opgemaakt volgens de procedure van het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2009 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (BS 30 mei 2008).

De nota voor Publieke Consultatie (NPC) werd door de Dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 19 april 2010. De terinzagelegging liep van 26 april 2010 tot en met 26 mei 2010. De NPC was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op de website van de dienst Mer, van het Agentschap Wegen en Verkeer en van het departement RWO. Bij de stad Sint-Niklaas en de gemeente Temse lag een exemplaar van de Nota voor Publieke Consultatie ter inzage. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd, incl. bij deze die geraadpleegd worden in het kader van de plenaire vergadering over een voorontwerp RUP. De ontvangen inspraakreacties en adviezen op de volledig verklaarde NPC werden behandeld op de richtlijnenvergadering van 22 juni 2010 en dit in functie van het opstellen van de richtlijnen. De overheden en instanties die op de hoogte gebracht waren van de publicatie van de NPC waren uitgenodigd op deze vergadering. Zowel met de reacties van het publiek als met de opmerkingen/suggesties van de geraadpleegde adviesinstanties werd rekening gehouden bij het opstellen van de richtlijnen door de dienst Mer. De richtlijnen hadden betrekking op de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. De

---

<sup>1</sup> Decreet houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (BS 20 juni 2007).

richtlijnen werden betekend aan de initiatiefnemer op 2 juli 2010 en ter beschikking gesteld via publicatie op [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be).

De initiatiefnemer heeft op 5 mei 2011 een ontwerpversie van het plan-MER ingediend bij de dienst Mer. Deze ontwerpversie werd ter advies bezorgd aan de overheden vermeld in de bijlage bij de richtlijnen. De adviezen op deze ontwerpversie werden behandeld op een bespreking op 23 juni 2011. In deze vergadering werd aan de initiatiefnemer gevraagd om de ontwerpversie van het plan-MER nog verder aan te vullen op een aantal punten.

Het definitief plan-MER werd ontvangen door de dienst Mer op 23 augustus 2011 met de vraag om goedkeuring ervan. Met dit goedkeuringsverslag wordt de milieueffectrapportage voor het GRUP “Oostelijke Tangent Sint-Niklaas” afgerond.

Het plan-MER werd uitgevoerd conform de richtlijnen en conform de opmerkingen gemaakt tijdens de ontwerp tekstvergadering. Het bevat alle informatie die krachtens artikel 4.2.8, §1, 5° van het D.A.B.M. vereist is. Het bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven in de verdere besluitvorming.

## 2 Vorm en presentatie

Het voorliggende milieueffectrapport, bestaande uit één rapport, incl. een bijlage met kaarten, is naar **vorm en presentatie** een verzorgd document geworden. Het bevat voldoende kaart- en fotomateriaal zodat het een vlot leesbaar en toegankelijk document is. Het document bevat ook een inhoudstafel, een verklarende woordenlijst, een lijst met afkortingen, een literatuurlijst, lijsten met tabellen, afbeeldingen, kaarten en bijlagen. Kaarten zijn in de tekst of in de kaartenbundel als bijlage opgenomen en de verwijzingen ernaar zijn meestal duidelijk. De effecten en milderende maatregelen worden cartografisch gesitueerd. Het rapport bevat tevens leeswijzer zoals bedoeld in het Richtlijnenboek m.e.r..

Toch omvat het MER nog enkele slordigheden. Zo wordt op p.73 aangegeven dat er voor GRUP “Afbakening Regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas” geen milieubeoordeling werd opgesteld omdat de plenaire vergadering dateert van voor 1 juni 2008. Dit is niet correct. Deze verplichting gold niet voor ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering dateert van voor 21 juli 2004, de datum van het inwerking treden van de EU-plan-m.e.r.-richtlijn 2001/42/EU. Ook in hoofdstuk 8 hebben een aantal tabellen waarschijnlijk t.g.v. het slordig kopiëren en plakken een dubbele nummering en een dubbele titel meegekregen. Het betreft de tabellen 8-38 en 8-39. Op de overgang van p.297 naar p.298 zit er bovendien ook nog een lay-out-probleem.

Het “Voorwoord” geeft een beknopte maar voldoende beschrijving van het reeds doorlopen planMER-proces. Ook de volgende stappen in het besluitvormingstraject, incl. de vervolgmogelijkheden voor actieve en passieve openbaarheid, werden in dit voorwoord opgenomen. Verder behandelt de “Inleiding” (Hoofdstuk 1), naast een zeer beknopte beschrijving van het plan, ook de toetsing aan de planMER-plicht, de doelstelling van het MER en de nodige informatie over de initiatiefnemers en het team van deskundigen, verantwoordelijk voor het opstellen van dit MER.

De niet-technische samenvatting werd in hoofdstuk 13 in het MER opgenomen. De kwaliteitsbeoordeling van deze samenvatting volgt verder in §12 van dit verslag.

### **3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming van het plan**

De doelstelling van het plan-MER is het in beeld brengen en beoordelen van de milieueffecten van dit plan. Dit document voldoet aan deze doelstelling.

Het plan-MER bevat de doelstelling en verantwoording van het voorgenomen GRUP, i.e. een ruimtelijk kader scheppen voor een kwaliteitsvolle invulling van de Oostelijke Tangent binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas. De doelstellingen en de verantwoording van het voorgenomen plan kadert in de doel- en taakstellingen bepaald door het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Mobiliteitsplan van Sint-Niklaas.

Zoals ook in de planMER is aangegeven wordt in de context van het mobiliteitsplan van Sint-Niklaas de ring van Sint-Niklaas volledig rond te maken door de aanleg van een zogenaamde Oostelijke en Westelijke Tangent. Voor de Westelijke Tangent zijn de werken reeds in uitvoering. Deze ringstructuur moet er voor zorgen dat de huidige verkeersdruk langsheen de N16 en binnen het centrumgebied van Sint-Niklaas t.g.v. het doorgaand verkeer, met als herkomst/bestemming het gebied gelegen ten noorden van Sint-Niklaas, verdwijnt. Bovendien wordt het project, dat door het GRUP vergunbaar gemaakt wordt, maximaal gebundeld met bestaande lijninfrastructuren (spoorweg Sint-Niklaas – Mechelen en de E17), één van de belangrijke principes uit het RSV.

In het planMER werd het verloop van de planMER-procedure (volgens het integratiespoor) in concreto geschetst en wordt ook het verloop van de verdere RUP-procedure uit de doeken gedaan. Tevens wordt in §4.2 verduidelijkt dat voor de realisatie van het project nog vergunningen nodig zijn en omdat het hier om een bijlage II-project van het project-m.e.r.-besluit gaat is er mogelijk nog een projectMER ofwel een gemotiveerd verzoeken tot ontheffing van de projectMER-plicht dient opgesteld te worden door de aanvrager van de bouwvergunning.

Het planMER wordt ofwel volledig geïntegreerd in de toelichtingsnota van het RUP, ofwel als apart document behouden. Het planMER maakt alleszins integraal deel uit van het RUP. Het goedgekeurde plan-MER zal dan ook te samen met het voorlopig vastgesteld RUP in openbaar onderzoek gaan. Er dient voor de vaststelling of onderwerping van het RUP aan de wetgevingsprocedure rekening gehouden te worden met het goedgekeurd plan-MER en er dient bij de vaststelling van het RUP door de initiatiefnemer een verklaring opgesteld te worden die samenvat hoe de milieuoverwegingen in het plan werden geïntegreerd, hoe rekening gehouden werd met het goedgekeurde plan-MER en de uitgebrachte adviezen in het kader van het openbaar onderzoek en de redenen waarom gekozen is voor het GRUP zoals het aangenomen zal worden en dit rekening houdende met de andere redelijke alternatieven die behandeld zijn.

## 4 Beschrijving van het plan en de alternatieven

Het GRUP wordt opgesteld om een kwaliteitsvolle inplanting van de Oostelijke Tangent mogelijk te maken. De planMER heeft het voorgenomen plan met dit doel voldoende duidelijk omschreven (hoofdstuk 3). Het GRUP vormt, zoals eerder aangegeven, een aanpassing en verdere uitwerking van het RUP “Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas” waarin de Oostelijke Tangent reeds voorzien was. Voor die Oostelijke Tangent werd reeds een startnota opgesteld. Naar aanleiding daarvan werden voor de deelaspecten van de Oostelijke Tangent verschillende alternatieven bestudeerd. De onderzochte alternatieven werden in de NPC als bijlage toegevoegd maar niet meer in deze planMER (§3.8) beschreven. De in de NPC vermelde alternatieven kunnen echter niet als redelijke alternatieven in de zin van de plan-m.e.r.-regelgeving weerhouden worden aangezien deze vanuit verkeerskundig, financieel of milieuoogpunt toen al onhaalbaar bleken. Er werden bijgevolg, zoals opgenomen in de richtlijnen, **geen locatiealternatieven** meegenomen omdat binnen het bestaande GRUP het tracé van de Oostelijke Tangent reeds ingetekend was en aangezien er een maximale bundeling met bestaande lijninfrastructuren voorzien wordt. Het nulalternatief, waarbij de Oostelijke Tangent niet wordt gerealiseerd werd wel onderzocht.

In het plan-MER worden geen **beleidsalternatieven** onderzocht aangezien de beleidskeuzes werden gemaakt op het niveau van de structuurplannen.

Wat **uitvoerings- of inrichtingsalternatieven** betreft, worden er vanuit het planMER voorstellen geformuleerd (op basis van de inschatting van de effecten binnen de verschillende disciplines) voor de locatie van een aantal specifieke structuren (i.e. optimale zonering vanuit milieuoogpunt) en voor de verfijning van het voorliggende plan en dit zowel ruimtelijk (ifv. het op te stellen grafisch plan) als t.b.v. de stedenbouwkundige voorschriften. Dit is in deze planMER op een voldoende wijze gebeurd.

## 5 Juridische, administratieve en beleidsmatige context

De belangrijkste juridische en beleidsmatige randvoorwaarden worden op voldoende wijze opgesomd in hoofdstuk 2. Het rapport geeft telkens duidelijk aan waar de relevantie zich situeert. De juridische en beleidsmatige randvoorwaarden met een ruimtelijke component worden duidelijk cartografisch gepresenteerd.

## 6 Bestaande toestand, milieueffecten en –maatregelen

### 6.1 Algemene methodologische aspecten

Het plan-MER is opgesteld door een team van erkende MER-deskundigen en onder leiding van de MER-coördinator zoals voorgesteld in de volledig verklaarde Nota Publieke Consultatie en goedgekeurd door de dienst Mer. De milieubeoordeling is conform het MER-Richtlijnenboek Lijninfrastructuur uitgevoerd ten aanzien van de receptordisciplines Mens,

Natuur (fauna & flora) en Landschap, Bouwkundig erfgoed & Archeologie landschap. Noodzakelijke informatie werd aangeleverd vanuit de relevante abiotische disciplines (Mobiliteit, Lucht, Geluid, Bodem, Water). De methodiek en de scoping naar relevante effectgroepen werd op een voldoende gevoerd (hoofdstuk 5).

De scoping leidde tot een samenvattend ingreep-effectschema (p.83). In dit schema wordt normaal voor alle relevante ingrepen een overzicht gegeven van de mogelijke effecten die men verder in de planMER zal beschrijven. Dit ingreep-effectschema kan als leidraad gebruikt worden voor de lectuur van de hoofdstukken waarin de beschrijving van de milieueffecten aan bod komen.

Verder werden in de hoofdstukken 6 t.e.m. 8 respectievelijk de netwerkeffecten, de directe effecten t.g.v. het ruimtebeslag en de verstoringseffecten behandeld. Binnen deze 3 hoofdstukken worden per discipline de verschillende effectgroepen beschreven en eventuele milderende maatregelen en aanbevelingen voorgesteld.

## **6.2 Huidige situatie en referentiesituatie**

Als referentiesituatie werd de huidige toestand gekozen. Dit is voor dit plan ook de terechte keuze. De beschrijving van deze referentiesituatie is in relatie tot de verschillende effecten dan ook terug te vinden in de hoofdstukken 6 t.e.m. 8. Deze beschrijving is op een zeer degelijke wijze gebeurd waardoor de lezer een duidelijk inzicht krijgt van de toestand van het leefmilieu binnen het studiegebied. De informatie in de verschillende disciplines lijkt volledig te zijn.

Voor Mens-mobiliteit wordt er in functie van het nulalternatief rekening gehouden met de verschillende ontwikkelingsscenario's en wordt, gezien de beschikbaarheid van resultaten uit verkeersmodellen, ook een tijdschors tot 2020 gehanteerd. Binnen de discipline mobiliteit en de daarvan afgeleide disciplines wordt dit "nulalternatief" ook als referentiesituatie meegenomen. Dit is ook terecht.

## **6.3 Milieueffecten en maatregelen**

Zoals reeds aangegeven werden in de hoofdstukken 6 t.e.m. 8 respectievelijk de netwerkeffecten, de directe effecten t.g.v. het ruimtebeslag en de verstoringseffecten behandeld en zijn eventuele maatregelen voorgesteld. Het effectenonderzoek is op een voldoende wijze gebeurd en geeft een beeld van de mogelijke milieueffecten van dit plan, steeds met dien verstande dat het een beoordeling op planniveau betreft. Dit resulteert vooral in aanbevelingen voor verdere opvolging. Effecten werden waar mogelijk kwantitatief omschreven zoniet werd onmiddellijk een kwalitatieve beoordeling toegekend. Locatiegebonden effecten en maatregelen werden meestal cartografisch vertaald.

### Netwerkeffecten.

Binnen het hoofdstuk 6 over de netwerkeffecten komen hoofdzakelijk de **mobilitateffecten** aan bod. De effectgroep 'wijzigingen verkeersintensiteit en verkeersafwikkeling' wordt vrij gedetailleerd behandeld, de effecten worden duidelijk kwantitatief ingeschat. Verschilplots brengen deze effecten (de verschuivingen van het verkeer, zowel in een ochtend- als een

avondspits) duidelijk in beeld. Ook de wijzigingen in de openbaarvervoerstructuur, in bereikbaarheid, de barrièrewerking voor fietsers/wandelaars, de impact op verkeersveiligheid en -leefbaarheid' werden goed behandeld. Milderende maatregelen worden inzake mobiliteit in §6.1.2.4 opgesomd.

§6.1.3 beschrijft op een kwalitatieve wijze de “**bereikbaarheid en de versnippering van functies**” t.g.v. de Oostelijke Tangent. Aanbevelingen en milderende maatregelen worden doorheen de tekst in een duidelijk herkenbare lay-out beschreven.

In dit hoofdstuk komt ook de bijkomende versnipperende werking van de oostelijke Tangent voor **natuur**waarden (bijv. vleermuizen) enerzijds en inzake landschap anderzijds zeer goed aan bod. Ook hier worden telkens aanbevelingen en milderende maatregelen in een duidelijk herkenbare lay-out doorheen de tekst beschreven.

#### Effecten t.g.v. direct ruimtebeslag

Voor de receptordiscipline **Mens** wordt het areaalverlies van de verschillende ruimtegebruiksfuncties (landbouw, wonen, bedrijvigheid en recreatie) duidelijk kwantitatief beschreven. Aanbevelingen en milderende maatregelen worden waar mogelijk doorheen de tekst in een duidelijk herkenbare lay-out beschreven.

Het belangrijkste effect naar leefmilieu bij “direct ruimtebeslag” betreft uiteraard het **direct biootoopverlies** van waardevolle ecotopen. Het effect wordt op een duidelijke kwantitatieve wijze in de tabellen 7-2 en 7-3 aangegeven. Hieruit werd ook i.f.v. de realisatie van het project de nodige boscompensatie (tabel 7-4) berekend. Rekening houdend met de hierboven aangehaalde netwerkeffecten (bijv. voor vleermuizen) worden deze compensatie het best in de onmiddellijke omgeving van het project gerealiseerd. Het planMER suggereert mogelijke oplossingen. Ook hier worden telkens aanbevelingen en milderende maatregelen in een duidelijk herkenbare lay-out doorheen de tekst beschreven.

§7.3.2 beschrijft op een kwalitatieve wijze de impact van het plan op het **landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**. Volgende effectgroepen worden op een voldoende kwalitatieve wijze behandeld: geomorfologisch en historisch-geografische erfgoedwaarden, bouwkundige erfgoedwaarden, visuele landschapsbepalende elementen en archeologisch erfgoed. Milderende maatregelen worden doorheen de tekst in een voldoende duidelijke en met een herkenbare lay-out beschreven. Soms worden deze maatregelen ook verduidelijkt door fotomateriaal. Dit wordt positief ervaren.

#### Verstoringseffecten

Hier wordt in eerste instantie een bespreking gegeven van de abiotische verstoringseffecten (geluid, lucht, bodem, water) en daarna volgt de verstoring ervan op de receptordisciplines. Vooral Mens-gezondheid is hierbij belangrijk. Voor Natuur (fauna en flora) en Landschap wordt vooral verwezen naar de effecten op waterhuishouding uit §8.1.6 enerzijds en naar de visuele effecten in §8.1.7.2.

In de disciplines **Geluid & Trillingen** en **Lucht** wordt ingegaan op de wijziging van het omgevingsgeluid en van de luchtkwaliteit tijdens exploitatie en dit op basis van de resultaten van de discipline “Mobiliteit”. In deze beide milieuhygiënische disciplines zijn de effecten op een voldoende wijze kwantitatief omschreven en beoordeeld zodat ze kunnen meegenomen

worden in de discipline **Mens-Gezondheid**. Verder worden er voor “geluid & trillingen” en “lucht” resp. in §8.1.1.5 en §8.1.3.3.5 nog aantal milderende maatregelen voorgesteld.

Ook **lichthinder** (§8.1.4) komt als verstoringseffect voldoende aan bod.

De discipline **Bodem** behandelt effecten zoals ‘structuurwijziging en verdichting’, ‘profielverstoring’, ‘grondverzet’, ‘bodemerrosie’, ‘bodempzetting’ en mogelijke ‘bodempverontreiniging’. Een kwantitatieve invulling is niet altijd gebeurd maar kan van het nodige kaartmateriaal worden afgeleid. “Grondverzet” wordt terecht doorgeschoven naar het projectniveau. Milderende maatregelen worden doorheen de tekst in een voldoende duidelijke en met een herkenbare lay-out beschreven.

Voor de discipline **Water** wordt de verstoring van de waterhuishouding als effectgroep behandeld. Daarvoor worden de effecten wijziging grondwaterpeil en -stroming, de aantasting van de structuurkwaliteit van de Barbierbeek, wijzigingen in afvoerdebiet t.g.v. de toename van de verharding en de wijziging in waterkwaliteit voldoende omschreven. Effecten werden waar mogelijk kwantitatief omschreven, zoniet volstond een kwalitatieve beschrijving en beoordeling. Milderende maatregelen en aanbevelingen worden doorheen de tekst in een voldoende duidelijke en met een herkenbare lay-out beschreven. Soms worden deze verduidelijkt door kaartmateriaal (bijv. mogelijke locaties bufferbekkens). Dit wordt positief ervaren.

De discipline **Mens-Gezondheid** behandelt de effecten inzake geluidshinder en daling luchtkwaliteit op basis van het berekenen van de toe- of afname van het aantal gehinderden (of ernstig gehinderden). Voor geluid zit deze informatie in tabel 8-54, voor lucht in tabel 8-53. Hierbij valt op dat de realisatie van de Oostelijke Tangent vooral het aantal gehinderden t.g.v. een slechte luchtkwaliteit zal doen dalen. Bij geluid lijkt het eerder een status-quo te zijn.

Er zijn geen aanzienlijke gewestgrensoverschrijdende effecten te verwachten, concludeert het rapport in hoofdstuk 10.

## 7 Leemten in de kennis en monitoring

De leemten in de kennis per discipline of receptor en de daaruit mogelijks voortvloeiende monitoring worden in hoofdstuk 11 aangegeven.

## 8 Integratie en eindsynthese

Hoofdstuk 9 bevat een synthese van de effecten en een beoordeling per receptor. Deze synthese gebeurt tabelmatig. Bovendien wordt in dezelfde tabel de aanbevelingen en milderende maatregelen aangegeven. Het hoofdstuk 9 bevat ook de elementen ten behoeve van de watertoets.

In hoofdstuk 12 geeft het rapport een discipline-overschrijdende, leesbare samenvatting over de verwachte gevolgen voor het milieu en er wordt aangegeven hoe en in welke mate de



voorgestelde maatregelen deze kunnen milderer. Uit deze conclusie kan afgeleid worden dat het plan als aanvaardbaarheid beoordeeld kan worden mits uitvoering wordt gegeven aan de milderende maatregelen en de aanbevelingen. Op p.328 en verder wordt, zoals gevraagd in de richtlijnen een opdeling gemaakt van de maatregelen met een ruimtelijke component en die kunnen worden opgenomen in het RUP, de maatregelen zonder een ruimtelijke component welke ook een vertaling kunnen krijgen in het RUP en deze maatregelen waarmee eerder in het kader van de vergunning dient rekening te worden gehouden.

Krachtens artikel 2.2.2, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient een RUP een overzicht te bevatten van de conclusies van een planMER. Deze eindbespreking kan hiertoe gehanteerd worden.

## **9 Niet-technische samenvatting**

De niet-technische samenvatting, in het MER opgenomen in hoofdstuk 13, is zowel naar vorm als naar inhoud een degelijk document. Het vormt een beknopt en leesbaar geheel dat de geïnteresseerde burger een overzicht geeft van de essentie van het milieueffectrapport. De tekst is begrijpelijk voor een gemiddelde lezer en bevat voldoende verwijzingen naar de noodzakelijke figuren in de kaartenbundel. Deze samenvatting kan als een apart geheel gelezen worden.

## **Besluit**

Gelet op het bovenstaande wordt het plan-MER “Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas”, bij de dienst Mer op 23 augustus 2011 ingediend door Arcadis i.o.v. Agentschap Wegen en Verkeer, goedgekeurd.

10 oktober 2011,

Paul VAN SNICK  
Algemeen directeur  
Afdelingshoofd AMNEB