

**DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE**

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

Dienst milieueffectenrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
Tel 02 553 80 79
www.mervlaanderen.be

Ruimte Vlaanderen Oost-Vlaanderen
t.a.v. de heer Peter DAVID

Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 90
9000 GENT

uw bericht van

23/03/2016

uw kenmerk

ons kenmerk

LNE/MER/PLIR0044/
2016/

bijlagen

vragen naar / e-mail

Pascal.vanghelue@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer

02 553 80 76

datum

26 MEI 2016

Betreft: plan-MER Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas en Temse

Goedkeuring ongewijzigd plan-MER

volgens het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, *B.S.* 12 mei 2014 (hierna hersteldecreet).

Geachte heer,

De administratie **keurt** voor het hierboven vermelde RUP op basis van artikel 6 §2 van bovenvermeld hersteldecreet het **ongewijzigd plan-MER goed**.

De relevante documenten betreffende de milieueffectrapportage voor dit plan kan u inkijken op onze website (www.mervlaanderen.be) aan de hand van het nummer van het plan-MER (PLIR0044) in de 'dossierdatabank'.

Gedurende het openbaar onderzoek georganiseerd van 19 januari tot en met 18 maart 2016 door het departement Ruimte Vlaanderen overeenkomstig artikel 5 van het hersteldecreet werden 66 opmerkingen en bezwaren ingediend. Deze opmerkingen en bezwaren geven geen aanleiding tot wijziging van de beslissingen van onze administratie in de voorafgaande milieueffectrapportageprocedure betreffende:

- de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER,
- de richtlijnen voor het opstellen van het plan-MER,
- de goedkeuring van de opstellers van het plan-MER.

Bijgevolg kan de administratie het ongewijzigd plan-MER goedkeuren. Onderstaande overwegingen ondersteunen deze beslissing.

Inhoud gemaakte opmerkingen over Plan-MER	Weerlegging
Liever geen geluidsmuur plaatsen omwille van waardevolle beplanting in onze tuin.	Het plan-MER heeft milderende maatregelen ifv. aanzienlijke geluidshinder binnen het studiegebied voorgesteld. Een nieuwe plan-MER zou tot dezelfde conclusies komen.
"Economische effecten" zijn onvoldoende onderzocht waardoor er onvoldoende "Onteigeningen" voorgesteld werden als milderende maatregelen t.g.v. van dit effect.	Het plan-MER onderzoekt <u>milieueffecten</u> en geen economische effecten.
Geluidskaarten werden niet gepresenteerd in het plan-MER. Een geluidskaat met de "gemeten situatie na realisatie van de Oostelijke tangent" ontbreekt. Een vergelijking van het geluidsklimaat voor en na 2008 (door wijziging wegdek en vangrails op E17) in de planMER opnemen.	Onterecht: kaarten 17 t.e.m. 30 bevatten alle relevante geluidskaarten. De geluidseffecten van het onderzochte plan inzake de oostelijke tangent is daardoor voldoende in beeld gebracht. Een geluidskaat maken met de " <u>gemeten situatie na realisatie van de Oostelijke tangent</u> " kan pas nadat de nieuwe infrastructuur is gerealiseerd en in exploitatie is gegaan. Voorspelde geluidsniveaus werden in de plan-MER voldoende cartografisch gepresenteerd (kaarten 17 t.e.m. 30). Het was in deze plan-MER niet de bedoeling om de effecten van aanpassingen in het verleden aan de E17 te onderzoeken. Het huidige geluidsklimaat bij de opmaak van de plan-MER (in 2010) werd via geluidsmetingen voldoende in beeld gebracht. De metingen hebben gediend om de binnen de plan-MER gebruikte modellen te kalibreren. Een nieuwe plan-MER zou tot dezelfde conclusies komen.
Gegevens inzake de "huidige toestand" in het plan-MER ifv. de referentietoestand zouden achterhaald zijn omdat sinds 2010 op het bedrijventerrein een distributiecentrum van LIDL en een stelplaats van DE LIJN zich heeft gevestigd.	Het plan-MER vergelijkt de referentietoestand in 2020 (=toestand 2010 + autonome ontwikkeling tot 2020 zonder Oostelijke tangent) met de geplande toestand (=situatie in 2020 met Oostelijke Tangent). De komst van het distributiecentrum van de LIDL en de stelplaats van DE LIJN zitten dus qua methodiek vervat in de in 2010 verwachte "autonome evolutie". Een nieuwe plan-MER zou tot dezelfde conclusies komen.
T.g.v. de huidige aanwezigheid van het distributiecentrum van LIDL en de stelplaats van DE LIJN zou de aansluiting op de oostelijke tangent ondergedimensioneerd zijn.	Idem. Deze redenering is mogelijks wel correct. Het plan-MER heeft haar "plangebied" niet zo strikt afgebakend. Groter gedimensioneerde aansluitingen dan deze waarvan de plan-MER is uitgegaan zijn mogelijk. De exacte dimensionering dient op project- en vergunningsniveau te worden bepaald.
Voorzien van "waterbekkens" buiten het "plangebied" van plan-MER. De plan-MER moet betrekking hebben op het volledige plangebied. Het niet opnemen van deze locaties binnen het "plangebied" in de plan-MER getuigt niet van een zorgvuldigde besluitvorming.	Deze redenering is mogelijks wel correct <u>maar</u> is een "Kip en het Ei"-probleem. Het plan-MER heeft haar "plangebied" niet zo strikt afgebakend. Op het moment van de opmaak van het plan-MER was het "plangebied" nog niet definitief en strikt afgebakend. Het plan-MER berekende welke volume/oppervlakte aan buffercapaciteit nodig was om het hemelwater t.g.v. van de extra oppervlakte verharding door de realisatie van de Oostelijke tangent te bufferen. Deze extra oppervlakte, zonder deze te lokaliseren (m.u.v. enkele

	<p>logische suggesties en opportuniteiten), werd terecht als milderende maatregel in het goedgekeurde plan-MER voorgesteld. Op basis van deze gegevens zijn de ruimtelijke planners locaties, na de goedkeuring van de plan-MER, gaan zoeken waar deze bufferbekkens voorzien kunnen worden. Dus "milderende maatregelen" kunnen na de goedkeuring van het plan-MER opgenomen worden in de "planbeschrijving" voor het plan wat voorligt ter goedkeuring. Op die wijze is de plan-MER ook effectief geweest en heeft hij zijn nut bewezen. De effectiviteit van deze bufferbekkens zal op projectniveau (project-MER of MER-ontheffing of vergunning) beoordeeld worden.</p>
<p>"Watertoets" is onzorgvuldig en onvolledig omdat de voorgestelde zones voor waterbuffering te ver verwijderd zijn van de verharding om enig nut te kunnen ressorteren.</p>	<p>Elementen voor de watertoets zijn opgenomen in §13.5.4 op p.347 van de plan-MER. De te bufferen volumes werden berekend, enkele logische suggesties en opportuniteiten voor een deel van de te voorziene bufferbekkens werden gesuggereerd. Het is de taak van de ruimtelijk planner om deze informatie te verwerken in het plan. Opmerkingen van de VMM in het m.e.r.-proces werden in het MER voldoende verwerkt.</p>
<p>Ontsluitingsprincipe van het bedrijventerrein Europark-zuid (cfr. p.13 toelichtingsnota) niet voorzien, en dus ook niet onderzocht op zijn milieueffecten, als alternatief in de plan-MER.</p>	<p>Wijze waarop het bedrijventerrein Europark-zuid wordt ontsloten op de Oostelijke tangent (rotonde, lichten, ...) en de locatie ervan was niet het voorwerp van het milieueffectenonderzoek in de plan-MER. Al deze mogelijke alternatieven werden in het plan-MER inderdaad niet onderzocht op hun milieueffecten omdat de dienst Mer van oordeel is dat de grootte van de milieueffecten van elk van deze alternatieven niet onderscheidend zou zijn om dit te onderzoeken op planniveau. Het voorwerp van de plan-MER was ook de oostelijke tangent en niet het aangrenzend bedrijventerrein en haar mogelijke ontsluitingen op de oostelijke tangent.</p>
<p>De locatie voor een "openbaar pompstation voor ballonluchtvaart" en de bijhorende ontsluiting werd niet onderzocht in de plan-MER. Het goedgekeurde plan-MER bestrijkt dus niet het volledige GRUP.</p>	<p>Dit pompstation voor ballonluchtvaart vormde geen onderdeel van het plan op het moment dat de voorliggende plan-MER werd opgesteld en goedgekeurd. Op dat moment was er nog geen ontwerp-GRUP. Men zou pas een ontwerp-GRUP opmaken na het finaliseren van het plan-MER. Een plan voor dit pompstation heeft geen plan-MER nodig omdat het op zichzelf kan beschouwd worden als een "klein gebied van lokaal belang" en omdat in een mogelijke screening waarschijnlijk aangetoond kan worden dat dit plan(onderdeel) niet voor aanzienlijke effecten kan zorgen.</p>
<p>Plan-MER houdt geen rekening met de bereikbaarheid van enkele <u>individuele</u> bedrijven op het bedrijventerrein omdat er in het plan maar 1 aansluiting op de nieuwe Oostelijke Tangent overblijft en er aldus "omrijroutes" zijn binnen het bedrijventerrein (tot 1 km) en dit omwille van tijdverlies en/of andere economische redenen. Plan-MER beschrijft wel</p>	<p>Het plan-MER onderzoekt milieueffecten en geen economische effecten. De plan-MER heeft wel de "globale bereikbaarheid" van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet beschreven; omdat dit ook het doel van de oostelijke Tangent was en kwam tot de conclusie dat een aansluiting op de E17 via de (realisatie van de) oostelijke tangent een betere oplossing is dan de bestaande toestand (nl. aansluiting via N70 - "rotonde zwembad" - N16). Het voorzien van maar 1 aansluiting van het bedrijventerrein op een primaire weg (met gescheiden middenberm) is een verkeerskundig uitgangspunt vanuit het RSV en bevordert de doorstroming en de verkeersveiligheid (minder maar veiligere</p>

<p>milderende maatregelen voor de bereikbaarheidsproblemen van de "Stoeterij De Brabandere"</p>	<p>kruispunten). Het beschrijven van de bereikbaarheidsproblemen van de "Stoeterij De Brabandere" heeft niets met "auto- of vrachtwagenmobiliteit" te maken maar met het onbereikbaar worden van hun "looppiste" (nu ten oosten van de spoorweg) en de stallen (nu ten westen van de spoorweg) zelf (door de onoversteekbaarheid van de aan te leggen Oostelijke Tangent en, incl. het sluiten van de spooroverweg) waardoor de vandaag, voor paarden en ruiters, relatief veilige (en korte) verbinding een <u>veel onveiligere</u> (en langere) route zal worden. Hier hebben dus "veiligheidsproblemen" een rol gespeeld om dit binnen de plan-MER te behandelen en geen "omrijweg" voor vrachtwagens.</p>
<p>Correct en objectief onderzoek naar opmerkingen bij deze kennisgeving van de plan-MER is niet meer mogelijk nu het MER al definitief werd goedgekeurd door de dienst MER</p>	<p>Dit bezwaar is onterecht omdat de goedkeuring opnieuw dient te gebeuren in het kader van deze "herstelprocedure" conform het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (het zgn. "Hersteldecreet")</p>
<p>Plan-MER onderzoekt niet de effecten van het "nulalternatief" (is het niet realiseren van het voorliggend GRUP). Dit nulalternatief neemt thv. het bedrijven minder ruimte in waardoor minder parkeerplaatsen "verloren" gaan en onze bedrijven beter bereikbaar blijven.</p>	<p>Het "nulalternatief" wordt in het plan-MER gedefinieerd als de realisatie van de Oostelijke tangent op basis van het in 2007 definitief vastgestelde GRUP "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas". In de plan-MER werd aangegeven dat de realisatie van de Oostelijke tangent als primaire weg zoals voorzien in het in 2007 definitief vastgestelde GRUP "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas" niet haalbaar is (vooral qua dwarsprofiel) en dat daardoor een nieuw (voorliggend) GRUP noodzakelijk is. Dit is informatie vanwege de bouwheer van de weginfrastructuur (AWV) en niet vanwege de m.e.r.-deskundigen, opstellers van het MER. Het "nulalternatief" werd dus door AWV als "niet-redelijk" beschouwd wegens "niet realiseerbaar", en de milieueffecten hoefden dan ook niet binnen de plan-MER verder te worden onderzocht. De dienst Mer is dit standpunt bij het opstellen van de richtlijnen van het doorlopen plan-m.e.r.-proces bijgetreden. Het verschil in "milieueffecten" van dit nulalternatief heeft trouwens enkel te maken met het iets "mindere ruimtebeslag" voor de aan te leggen weginfratructuur t.o.v. het nieuwe geplande initiatief. De milieukwaliteit van deze ingenomen extra oppervlakte waarop de bezwaarindieners doelen heeft geen enkele milieu- of natuurwaarde, dus het niet innemen van deze oppervlakte kan geen "milieuwinst" t.o.v. het geplande initiatief opleveren. Het bezwaar is enkel bedrijfseconomisch geïnspireerd. Het plan-MER onderzoekt milieueffecten en geen economische effecten.</p>
<p>De alternatieven/varianten voor de aansluiting van de Oostelijke tangent resp. th.v. de N70 en de E17, beschreven in de startnota en de Nota Publieke</p>	<p>In de plan-MER wordt naar deze alternatieven verwezen waarvan de beschrijving sinds 2010 steeds beschikbaar is op www.mervlaanderen.be (in de dossierdatabank met dossiernummer "PLIR0044"). Deze alternatieven werden in het plan-MER inderdaad niet onderzocht op hun</p>

<p>Consultatie, werden niet in de plan-MER beschreven/onderzocht.</p>	<p>milieueffecten omdat de dienst Mer van oordeel was dat de grootte van de milieueffecten van elk van deze alternatieven niet onderscheidend zou zijn om te onderzoeken op planniveau.. Bovendien zullen verschillende alternatieven van deze aansluitingscomplexen vergunbaar zijn binnen het nieuwe GRUP en de nu geldende ruimtelijke uitvoeringsplannen.</p>
<p>De keuze van de "grootte" van de aansluitingsalternatieven van Europark-Zuid op de Oostelijke tangent heeft impact op de "leefbaarheid" van de bedrijven binnen Europark-Zuid. Deze leefbaarheid werd niet onderzocht in de plan-MER.</p>	<p>De "leefbaarheid" waarop de bezwaarindieners zich beroepen gaat over "economische leefbaarheid". Het plan-MER onderzoekt <u>milieueffecten</u> en geen economische effecten.</p>
<p>De deskundige voor de discipline "Mens-gezondheid" beschikte niet over een erkenning voor het deeldomein psychosomatische aspecten ten tijde van de uitvoering van dit plan-MER</p>	<p>Dit klopt. De dienst Mer heeft echter de m.e.r.-coördinator en zijn team op het moment van de beslissing over de richtlijnen goedgekeurd omdat zij van oordeel was dat er binnen het team voldoende expertise was om alle (negatieve) effecten voldoende in beeld te brengen. Dit bleek ook het geval te zijn geweest want de eindversie van het MER was ook van een goede kwaliteit. Bovendien is er voor het opstellen volgens het DABM enkel een "erkende m.e.r.-coördinator" nodig en dus geen erkende deskundigen in elk van de relevante disciplines. Ter info: heden beschikt de betrokken deskundige wel over de erkenning in het deeldomein "psycho-somatische aspecten".</p>
<p>Plan-MER is niet meer actueel omdat op p.186 in de plan-MER staat dat er 1 woning langs de Doornstraat dient onteigend te worden daar waar volgens de huidige perimeter van het plan er minstens 2 woningen dienen onteigend te worden.</p>	<p>Als er inderdaad 2 woningen dienen onteigend te worden dan is deze informatie nu ook gekend en is de noodzaak voor de opmaak van een nieuwe plan-MER, om die reden, ook niet meer redelijk. De "exacte contour" van het GRUP werd opgemaakt nadat de plan-MER in 2010 werd gefinaliseerd. De onteigening van 1 woning extra voor het gehele plan zou de conclusies over de algemene beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten niet hebben gewijzigd.</p>

Conclusie van de evaluatie van de bezwaren.

De Dienst Mer oordeelt dat de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER, met inbegrip van de methodologie, rekening houdend met de precisie en de inhoud van het in het plan-MER beschreven plan, nog steeds voldoende zijn.

De opmerkingen en bezwaren over het plan-MER gaan ofwel over aspecten die niet het voorwerp van een plan-MER uitmaken, of om specifieke hinderaspecten, waarvan er in het plan-MER al een voldoende kader geschetst werd op planniveau, rekening houdend met de inhoud en de precisie van het voorgenomen plan op het moment van de opmaak van het plan-MER. De vermelde aspecten zullen overeenkomstig de m.e.r.-regelgeving meer in detail worden onderzocht in de uitvoeringsfase in het kader van de vergunningsaanvragen.

Op basis van de ontvangen bezwaren is er geen reden om het ongewijzigde plan-MER niet goed te keuren. De dienst Mer stelt enkel vast dat het deelplan m.b.t. het "openbaar pompstation voor ballonluchtvaart" en de bijhorende ontsluiting niet in het plan-MER PLIR0044 inzake de weginfrastructuur voor de Oostelijke Tangent was opgenomen.

Hoogachtend,

Voor het afdelingshoofd, afwezig



Liesbeth Lelieur
Diensthoofd Dienst Mer