

ANTWOORDENNOTA PUBLIEKE PARTICIPATIE

Project-MER “Ontsluiting Europark-Zuid”

Stad Sint-Niklaas



Contactpersonen

 **ARCADIS** **HANNE CARLENS**
MER - coördinator

T +32 475 33 40 00
E hanne.carlens@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
1	<p>Algemeen</p> <p>In die optiek is het toch opvallend dat er in de aanmeldingsnota op geen enkele manier wordt verduidelijkt waaruit de eerder onderzochte alternatieven concreet bestonden en waarom deze niet werden weerhouden.¹</p> <p>De loutere verwijzing naar - niet nader gespecificeerde - "verkeerskundige" motieven vormt alleszins geen afdoende en zorgvuldige motivering om de <i>scope</i> van het MER-onderzoek te beperken tot een zeker "voorkeursalternatief" (bestaande uit 3 mogelijke subvarianten) en een locatie-alternatief, waarbij de eerder onderzochte alternatieven <i>a priori</i> en zonder verdere uitleg worden afgedaan als onredelijk of kansloos.</p> <p>Variant 3 (nota Suunta in bijlage)</p> <p>Clïente heeft dit scenario reeds eerder laten onderzoeken door studie bureau Suunta (stuk 1).² Uit deze studie blijkt dat dit ontsluitingsscenario verkeerstechnisch zeer moeilijk ligt en aanleiding zal geven tot verkeersonveilige situaties. De normale werking van het bedrijf van cliënte zal hiermee tevens in het gedrang komen. De conclusies van deze studie dienen zeker te worden meegenomen in het verdere onderzoek van deze variant.</p> <p>Locatiealternatief</p> <p>Clïente vreest meer in het bijzonder voor een overbelasting van de straat door de talrijke voertuigen die zich daarlangs zullen begeven richting de E17 met filevorming - tot voor het bedrijf van cliënte - als gevolg. Dit zal op zijn beurt dan weer aanleiding geven tot bereikbaarheids- en ontsluitingsproblemen voor het bedrijf van cliënte en de interactie met het verlaten en oprijden van de site van cliënte kan bijkomende opstoppingen (op wat in dit alternatief de hoofduitgang van een volledige bedrijventerrein wordt) in de hand werken. De normale werking van het bedrijf van cliënte dreigt dus ook met dit scenario ernstig in het gedrang te komen. Wat geldt voor cliënte, geldt ten andere ook voor andere bedrijven in dit straatdeel, die eveneens met grotere transporten werken en moeten ontsluiten.</p>	<p>Het voorafgaand alternatievenonderzoek zal opgenomen worden in het project-MER.</p> <p>Deze input zal meegenomen worden in de effectbespreking.</p> <p>Deze mobiliteitseffecten zullen onderzocht worden in het MER.</p>
2	<p>Mogen wij u verzoeken om bij het vormgeven van dit effectenonderzoek bijzondere aandacht te hebben voor <u>alle</u> aspecten van de goede ruimtelijke ordening, en meer bepaald de hinderaspecten op vlak van geur, geluid, veiligheid, privacy.</p> <p>In het bijzonder dient er hierbij aandacht te zijn dat er bij het locatiealternatief een volledige straat (de Damstraat) gevrijwaard wordt van gebeurlijke hinderen of toch minstens aanzienlijk minder hinder zal ondervinden. Samengevat verzoeken wij u om de voordelige effecten die dit locatiealternatief met zich meebrengt maximaal te willen opnemen in het effectenonderzoek.</p>	<p>Dit zal onderzocht worden in het MER.</p>
3	<p>variant 3 zal verregaande problemen met zich meebrengen:</p> <p>- Netwerkeffect / veiligheid: Door de belangrijke wijziging van de verbinding zal er in deze variant een bocht komen ter hoogte van het laden van vrachtwagens te Veranco. Na onderzoek is gebleken dat dit niet op een veilige manier zal</p>	<p>Deze input zal meegenomen worden in de effectbespreking.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>kunnen met variant 3. We hebben dit zowel theoretisch als ook in de praktijk gesimuleerd. Naast de continue sterke vertraging van doorlopend verkeer zullen vrachtwagen die komen laden ook verkeer onveilige manoeuvres moeten uithalen die de vrachtwagen chauffeur zelf in gevaar kan brengen maar ook alle soorten voorbijgaand verkeer. Het laden verplaatsen naar de andere kant van het gebouw en aldus het volledig productieproces omdraaien, is ook geen optie want dan moeten op de bewuste plek lossen. Wat uiteraard dezelfde problemen als hierboven beschreven zal geven.</p> <p>- Gezondheid: De veroorzaakte files zullen uiteraard ook andere problemen met zich meebrengen zoals meer uitlaatgassen van vrachtwagens / auto's, tijdverlies voor omringende bedrijven, minder aantrekkelijk maken van de buurt. Dit zijn nu juist een aantal punten / objectieven die men met de oostelijke tangent wenst te realiseren.</p>	<p>Gezondheid zal onderzocht worden in het MER.</p>
<p>4</p>	<p>Het Comité staat nog steeds voor een alternatief (niet weerhouden maar in belangrijke mate terug te vinden in het locatie-alternatief) ZONDER uitrit van Europark-Zuid richting E17 en opteert nog steeds voor een volledige afwikkeling via de Mercatorknoop. Het moet toch technisch haalbaar zijn om de Mercatorknoop en de tangent dermate aan te passen dat een volledige afwikkeling van Europark-Zuid via de Mercatorknoop (en met andere woorden ver van onze woonstraat) verloopt.</p> <p>Ik hoop echt dat het stadsbestuur rekening zal houden met hun belofte dat de buffer tussen de industriezone en de huizen (lintbebouwing) zal gerespecteerd worden.</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p> <p>De bufferzone achter de Damstraat (in het GRUP Oostelijke Tangent) is eigenlijk vernietigd door de Raad van State met het arrest nr. 245.690 van 8 oktober 2019. In het MER zal onderzocht worden welke maatregelen noodzakelijk zijn om hinder te vermijden.</p>
<p>5</p>	<p>Dit locatie-alternatief kan ons inziens nog vereenvoudigd worden door het schrappen van de invoegstrook tussen de bedrijven Puylaert en MBG. Deze invoegstrook kruist het fietspad en zou kunnen ingeroepen worden om het locatie-alternatief verkeerstechnisch aan te vechten. Volgens de power-point presentatie van het Stadsbestuur functioneert het bedrijventerrein Europark Zuid nu goed (met slechts één ontsluitingsweg).</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p>
<p>6</p>	<p>- Nergens staat goed beschreven wat er zal gebeuren met het gasstation voor de luchtballonnen. Wordt de uitgang hiervan verlegd naar het Europark, of wordt er een connectie met de Damstraat gemaakt. Gezien de tijdstippen waarop de piloten komen tanken en het feit dat ze hierbij bijna een kilometer ver de voor de rest doodlopende (en dus verkeersarmere) Damstraat door zullen moeten denk ik dat optie 1 (aansluiting op het Europark) de voorkeur verdient. Tenzij het station volledig buiten dienst gesteld wordt natuurlijk.</p> <p>- Vanuit de verschillende voorstellen lijkt me het laatste alternatief het beste. Vermits dit voor de buurtbewoners het minste lawaai zal veroorzaken. Het Europarkverkeer wordt door de gebouwen afgeschermd van de tuinen. Ikzelf woon achter het distributiecentrum van Lidl. In de oorspronkelijke planning gingen de gebouwen ook zo staan dat het verkeer ertussen zou blijven. Nu rijden ze om de gebouwen en dit veroorzaakt toch serieus wat geluidshinder. Door de straat</p>	<p>De effecten op het gasstation zullen onderzocht worden in het MER.</p> <p>Geluidhinder zal onderzocht worden in het MER.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>tussen het Europark en de Damstraat te leggen zullen mijn collega-Damstraatbewoners hier toch wel wat hinder van ondervinden</p> <p>- Tenslotte wil ik toch pleiten voor een wandel/fietsdoorgang in de Damstraat. De Damstraat behoort tot het fietsknopennetwerk en wordt dikwijls gebruikt door fietsers van en naar de Ster. Ook al wordt het dynamisch rond punt een pareltje voor het fietsverkeer. De rest van die baan is allesbehalve een leuke fietsweg met kinderen.</p>	<p>Aanpassingen aan de Damstraat zijn geen onderdeel van dit project.</p>
7	<p>Bij de gevolgen voor de keuze van deze varianten op de leefbaarheid voor de inwoners wordt nauwelijks stilgestaan. De vooropgestelde ligging van een ontsluitingsweg (er wordt zelfs een scenario vooropgesteld met een scherpe bocht tussen de bedrijven door), gescheiden door een aarden berm en geluidsscherm van de achtertuinen, in combinatie met de inplanting van een kruispunt met verkeerslichten bedreigen sterk onze leefbaarheid.</p> <p>De aantakking ten zuiden van waterrij Don Bosco (lees: naast waterrij Don Bosco richting woonhuizen) MET lichten zorgt ervoor dat we naast de hinder van de Oostelijke tangent zelf ook nog eens met de hinder van de verkeersafwikkeling van het Europark Zuid geconfronteerd dreigen te worden. Trein, Oostelijke tangent, afwikkeling verkeer Europark Zuid MET lichten....het houdt niet op.</p> <p>Al vanaf de eerste plannen van de Oostelijke tangent dringt de buurt aan om de ontsluitingsweg NIET aansluitend aan de achtertuinen te realiseren. Vanuit leefbaarheid voor de buurt maar ook vanuit verkeerstechnisch oogpunt is en blijft een ontsluiting van Europark Zuid via de Mercatorknoop als enige optie wenselijk.</p> <p>Mocht een ontsluiting van Europark Zuid niet realiseerbaar zijn via de Mercatorknoop (lijkt ons hoogst onwaarschijnlijk) dan kan alvast een ontsluitingsweg BINNEN Europark Zuid (en niet aan de rand van het industriepark aansluitend aan de huizen) gedeeltelijk tegemoet komen aan onze verzuchtingen inzake toekomstige leefbaarheid. De bedrijfsgebouwen fungeren dan als een bijkomende buffer en het lichtengeregeld kruispunt ligt dan alvast verder van onze woonhuizen.</p>	<p>Leefbaarheid zal onderzocht worden in het MER.</p> <p>Uit voorgaand onderzoek is gebleken dat een ontsluitingsweg binnen Europark Zuid niet mogelijk was. Het alternatievenonderzoek zal toegevoegd worden aan het MER.</p>
8	<p>- In het locatiealternatief (4) is er een fietspad van 3m breed op 1.84 km lang voorzien (enkel tot aan Eigenlostraat). Dit is goed voor 5520 m² extra nieuwe beton /asfalt. (betonstop?) Dit fietspad kan zeer gemakkelijk via alternatieve en bestaande wegeninfrastructuur worden omgelegd.</p> <p>Dit heeft als voordeel dat er ruimte is voor 5 rijvakken zonder het fietspad aan de doorsnede van Garage Mertens. De vrije ruimte naast de gevel van Mertens is dan 4.35 m, 2 rijvakken OT van 3.4 m, 1 invoegstrook van 3 m, 2 baanvakken van 3 m voor ontsluiting, 2 x 2 m scheidingwand, 4.95 m zone naast spoor (totale ruimte is 29.3 m). Er zijn dan geen risicovolle onteigeningen bij UNIGRO en Garage Mertens nodig.</p>	<p>Er dient rekening gehouden te worden met de normering rond veiligheid weginfrastructuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centrale stootband (2,05m) neemt minder plaats in dan veiligheidsstrook zonder stootband (2,7m) • Schrikzones nodig • Verlichtingspaal centraal nodig <p>Met dit minimaal profiel is de afstand tot gevel beperkt tot 60cm hetgeen niet haalbaar is.</p> <p>In de tunnel is er een te groot hoogteverschil (+1 naar -1). Het is</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>- Een andere vraag zou zijn om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de invoeging vanuit Mercator naar OT. Vóór de doorsnede aan Mertens te laten gebeuren in de tunnelmond. Dan zijn er maar 4 rijvakken nodig aan de doorsnede van Garage Mertens, dus veel meer ruimte nl. 7.5 m naast garage Mertens en geen onteigeningen. Zie in bijlage naar A12 in Boom waar invoegingen ook gebeuren in de open tunnel. Hier gaat het over een autosnelweg van 120 km/h.</p> <p>Bij de invoeging naar de Oostelijke Tangent spreken wij over 50-70 km/h zodat de invoegstrook gevoelig korter kan zijn. Te onderzoeken waard dacht ik.</p>	<p>bovendien verkeerskundig niet veilig om in en uit te voegen op een helling.</p>
9	<p>Voor de buurt is het locatiealternatief met de aantakking op de Mercatorknoop en de uitrit richting E17 tussen Puylaert en MBG (optie 4) volgens mij de beste en minst ingrijpende oplossing. Een verkeerslicht op dit punt geeft met steeds afremmende en optrekkende vrachtwagens te veel geluidshinder en uitlaatgassen voor de bewoners van de Damstraat.</p> <p>Verder zou ik willen aandringen op een mogelijkheid voor voetgangers en fietsers om behalve het fietspad langs de Oostelijke Tangent, ook nog steeds hun burens aan de overkant van de Tangent te kunnen bereiken. Dit hetzij via een tunnel, hetzij via een fietsbrug, tenslotte is dat ook gebeurd voor de Hoge Bokstraat, Tuinlaan en Arnhoutstraat bij de aanleg van de Westelijke Tangent. Het voelt heel vreemd aan om onze burens voortaan alleen via een grote omweg te kunnen bereiken.</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p> <p>Aanpassingen aan de Damstraat zijn geen onderdeel van dit project.</p>
10	<p>- Inhoudelijke opmerkingen: Onvoldoende aandacht voor het nulalternatief: Wij merken op dat het nulalternatief voor het project, de situatie waarin noch het project noch enig alternatief wordt uitgevoerd, al te eenvoudig wordt weggeschreven in de aanmelding van de project-MER op basis van de nietszeggende stelling dat de huidige wegenis Europark-Zuid hoe dan ook opgeheven zou worden en er in dat geval geen enkele ontsluiting meer mogelijk zou zijn zodat het nulalternatief om die reden kennelijk onredelijk zou zijn.</p> <p>Het feit dat voorzien is in een GRUP voor de Oostelijke Tangent waarin bepaalde bestemmingen in zijn verankerd, betekent geenszins dat er een verplichting bestaat om bepaalde wegen op te heffen of zelfs bestemmingen te realiseren. Er kan niet zonder meer uitgegaan worden van een verplichte realisatie.</p> <p>Zo is het decreetaal vereist dat het project-MER steeds een volwaardige bespreking voorziet van het nulalternatief en daarbij weergeeft wat de mogelijke ontwikkelingen van het milieu zijn indien het project niet wordt uitgevoerd. De wens om de bestemmingen, zoals vastgesteld in het GRUP Oostelijke Tangent, ook op het terrein verder vorm te geven door middel van een te realiseren wegenis via een omgevingsvergunning maakt nog niet dat een nulalternatief per definitie onredelijk is. In de aanmelding van de project-MER wordt een en ander op basis van stijformules weggeschreven.</p> <p>- Beschrijving te onderzoeken effecten: De onteigeningslast en de impact op de eigendommen van de respectievelijke bedrijven worden daarbij onvoldoende in rekening gebracht, net zoals de impact op de bedrijvigheid zelf ten gevolge van onder meer het ruimtebeslag.</p>	<p>Team Omgevingseffecten adviseert om uitvoeriger te verduidelijken waarom Europark Zuid niet meer ontsloten zal kunnen worden in het nulalternatief.</p> <p>De impact op bedrijven zal onderzocht worden in het deel mens – ruimtelijke aspecten.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>Tevens wordt er op totaal ongenueanceerde wijze van uitgegaan dat de ligging van het project in de nabijheid van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of de Speciale Beschermingszones (SBZ) niet relevant zouden zijn voor het project. Een en ander dient, in het licht van de stikstofproblematiek nochtans nauwgezet aan bod te komen onder het luik 'Natuur' of 'Mens en Gezondheid'.</p>	<p>Deze inschatting is gebaseerd op expert judgement maar zal in het MER meer gefundeerd worden.</p>
	<p>- Opmerkingen bij de eerste inrichtingsvariant: In de respectievelijke varianten en alternatieven wordt aan de oostzijde van onze percelen nog een private dubbele wegenis parallel met de nieuwe Oostelijke Tangent voorzien naar het bedrijventerrein van Don Bosco. De bedrijvigheid van wasserij Don Bosco zou nochtans ook bereikbaar kunnen zijn langs de voorzijde via de vernieuwde ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het bedrijventerrein zodat het onredelijk is om een bijkomende toegang te voorzien over onze terreinen met een ruimtebesluit van zo maar even 1.150 m² tot gevolg.</p> <p>De verkeersdoorstroming van en naar de Oostelijke Tangent is voorts eenvoudig en er is minder hinder door het in- en uitrijden bij de bedrijven zelf. De verkeersoverlast zal beperkter zijn daar er een gescheiden baan wordt gecreëerd achter de bedrijven voor de passage van en naar Europark-Zuid zodat de bedrijven minder gehinderd worden in hun werking. De bedrijfsonteigeningen kunnen bij deze variant enigszins beperkt blijven.</p>	<p>Voor een ontsluitingsweg aan de zuidzijde van Bosco is er een aansluiting nodig in de zone met de in- en uitvoegstrook aan de verkeerslichten. Dit is verkeerstechnisch niet mogelijk en creëert een onveilige verkeerssituatie.</p>
	<p>Mits een geluidsscherm zal de hinder voor de residentiele bewoning beperkter zijn.</p>	
	<p>- Opmerkingen bij de tweede inrichtingsvariant: Wat deze variant betreft kan de opmerking betreffende de private wegenis richting Don Bosco hernomen worden.</p>	
	<p>Voorts dien er rekening mee gehouden te worden dat de verkeersdoorstroming in deze variant aanzienlijk minder is dan bij de eerder besproken variant omdat het zwaar verkeer, de vele vrachtwagens met opleggers een onnodige extra 90° bocht te verwerken krijgen ter hoogte van bedrijf 'Waesland. Zulks zorgt voor een bemoelijkte doorstroming. Scherpere, kortere bochten leiden namelijk tot vertragingen, calamiteiten en overlast voor bedrijven en buurtbewoning.</p>	<p>De verkeersdoorstroming zal onderzocht worden in de discipline mens – mobiliteit.</p>
	<p>- Opmerkingen bij de derde inrichtingsvariant: De derde variant voor de inrichting van de Oostelijke Tangent die heden op tafel ligt, is in alle opzichten ongunstig voor eenieder.</p>	
	<p>Het ingaande en uitgaande verkeer zal door het vele bochtenwerk en slingerwerk vertraagd worden wat tot filevorming en calamiteiten zal leiden tijdens de piekmomenten op deze drukke tweerichtingsbaan. Deze vertragingen zullen leiden tot overlast bij buurtbewoners naar geluid en trillingen toe ook mede omdat de T-aansluiting dichtert loopt tegen de bewoning.</p>	
	<p>Bovendien komt met de derde variant ontegenprekelijk alle (onteigenings)last op ons perceel te liggen nu het volledige bedrijventerrein Europark-Zuid ontsloten zou worden via een smalle doorgang tussen de voorliggende bedrijven en over ons bedrijventerrein terwijl in de overige alternatieven steeds voorzien wordt in een soort van rondweg of zelfs een dubbele ontsluiting. Door de slingerweg volledig over het terrein te laten lopen zal ongeveer 30% aan oppervlakte verloren gaan aan deze zijde van het terrein. Zulks is buitensporig, zeker omdat in deze variant aan de andere zijde van onze percelen ook nog eens een private dubbele wegenis parallel met de nieuwe Oostelijke Tangent op ons terrein zal worden voorzien aan de andere zijde naar Don Bosco. De bedrijvigheid van wasserij Don Bosco zou nochtans ook</p>	<p>Deze input zal meegenomen worden in de effectbespreking.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>bereikbaar kunnen zijn langs de voorzijde via de vernieuwde ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het bedrijventerrein. Beide innames zorgen voor een ruimtebeslag van meer dan de helft van onze terreinen hetgeen volkomen buitensporig is. Wij stellen vast dat er geen sprake is van een verdeling van de lasten in deze variant.</p>	
	<p>Het is evenmin duidelijk waarom de aansluitingen voor het project op andere locaties steeds gebeuren op basis van een T-kruispunt, terwijl in de derde inrichtingsvariant plots wordt voorzien in een slingerbeweging met bijkomende ruimte inname op onze terreinen.</p>	<p>Deze variant is uitgewerkt om de hinder voor de Damstraat te beperken.</p>
	<p>Bij het in en uitrijden tussen de gebouwen van Het Metaal en Don Bosco is er te weinig ruimte voor deze tweerichtingsbaan, voor inkomend verkeer slechts 2.48m, waar het zwaar verkeer elkaar in verschillende richtingen moet passeren hetgeen verkeerstechnisch ontoelaatbaar is en onvermijdelijk voor calamiteiten zal zorgen. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat Het Metaal en Veranco met hun verschillende laad- en loskaden rechtstreeks op deze baan uitkomen welke in de toekomst de belangrijkste hoofdweg zou worden voor de ontsluiting van en naar de Oostelijke Tangent toe. Ook om die reden is deze variant onaanvaardbaar.</p>	<p>De impact op bedrijven zal onderzocht worden in het deel mens – ruimtelijke aspecten</p>
	<p>De bocht die wordt voorzien om toegang te nemen tot het noordelijke gedeelte van het bedrijventerrein wordt enkel voorzien weg van ons terrein zodat het onduidelijk is hoe (het oostelijke gedeelte van) het terrein vlot bereikt zou kunnen worden.</p>	<p>Rechtsafslaan is mogelijk.</p>
	<p>Dit alles brengt niet alleen een verregaande inname van onze terreinen teweeg maar heeft ook problematische gevolgen qua mobiliteit. Dit is kennelijk onredelijk.</p>	
	<p>Een en ander geldt des te meer nu het GRUP Oostelijke Tangent reeds de bestemmingen voor de wegenis heeft vastgesteld en er aldaar geheel geen bijkomende inrichting is voorzien over onze terreinen. Zonder enige voorgaande wordt nu plots voorzien in een bijkomend ruimtebeslag en bijhorende onteigeningslast aan de westzijde van onze percelen. Zulks kan geenszins aanvaard worden.</p>	
	<p>Wij benadrukken dan ook met aandring dat de derde inrichtingsvariant buiten beschouwing dient te worden gelaten onder meer omwille van de totaal niet realistische benadering en inplanting ervan tussen twee bedrijven alsook over onze terreinen en gezien ook de effecten qua mobiliteit en doorstroming van het verkeer met dit laatste voorstel totaal buitensporig zullen zijn nu er duidelijk sprake zal zijn van een beduidende toename van het vrachtverkeer.</p>	
	<p>- Opmerkingen bij het locatiealternatief: Naast de inrichtingsvarianten wordt nog een volkomen afwijkend locatiealternatief voorzien waarbij een aftakking is voorzien van de Mercatorknoop tussen twee bedrijven door en in een helling om vervolgens uit te wegen via een rechtsuitrit wordt voorzien op de Oostelijke Tangent.</p>	
	<p>Ook in dit alternatief is er onvoldoende aandacht voor mobiliteit en verkeersveiligheid. Er wordt een bijkomende aantakking voorzien op de reeds complexe Mercatorknoop. De doorgang tussen bedrijven Unigro en garage Mertens is veel te smal en verloopt bovendien in een helling hetgeen bijkomende constructies vereist en de verkeersveiligheid in het gedrang brengt. Zulks zal leiden tot vertragingen en mogelijk filevorming aan de Mercatorknoop.</p>	<p>De verkeersdoorstroming en -veiligheid zullen onderzocht worden in de discipline mens – mobiliteit.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>Voorts is reeds meermaals gebleken dat de T-aansluiting ter hoogte van de Damstraat de meest veilige en eenvoudige oplossing zou uitmaken. Thans wordt dan weer voorzien in een schuine rechtsuitrit aan de MBG-terreinen waar een complex kruispunt, met invoegstrook en zonder verkeerslichten, wordt gecreëerd om het terrein te verlaten. Zulks zorgt niet alleen voor een bijkomende ruimteinname op onze terreinen (voor de verruiming van de bocht en het mogelijk maken van de uitrit) maar zal ook aanleiding geven tot gevaarlijke situaties. Zo zal deze invoegstrook bijvoorbeeld kruisen met de fietsinfrastructuur ter plaatse. Door het drukke uitgaande verkeer zal een doorstromingsprobleem ontstaan mede daar de laad- en loskaden van Het Metaal en Veranco rechtstreeks op deze toekomstige drukke hoofdweg uitkomen.</p> <p>Verschillende bedrijven zullen op deze drukke hoofdbaan gehinderd worden door de grote uitgaande trafiek naar de E17, zodat filevorming, zelfs stilstaand verkeer, verwacht wordt bij het opdraaien naar de Oostelijke Tangent. Wij benadrukken dan ook met aandrang dat het locatiealternatief buiten beschouwing dient te worden gelaten onder meer omwille van de totaal niet realistische benadering en inplanting ervan en gezien ook de effecten qua mobiliteit en doorstroming van het verkeer.</p>	
11	<p>Dat er nog 4 mogelijkheden voorliggen en niet automatisch voor die met de minste overlast gekozen wordt vind ik op zich al niet ok.</p> <p>De Damstraat en omgeving worden al jaren geteisterd door zwaar verkeer.</p> <p>Van het stadsbestuur uit is daar nog nooit iets concreet aan gedaan, een ontsluiting langs de achtertuinen kan daar echt niet nog bij.</p> <p>Het jammerlijke faillissement van Unigro biedt wel een nieuwe mogelijkheid, met zowel een aansluiting naar de N70 als naar de Mercatorknoop/ring.</p> <p>Iedereen met gezond verstand ziet in dat deze nieuwe situatie bekeken moet worden en dat daar de oplossing ligt.</p>	<p>Er kan momenteel niet uitgegaan worden van het verdwijnen van de site van Unigro. Het voorzien van een bijkomend alternatief via deze site kan bijgevolg niet opgenomen worden in het MER.</p>
12	<p>Ik zie nog steeds de Oostelijke Tangent naar de E17 niet.</p> <p>Het AWW werkt hier blijkbaar aan, maar wij zijn hiervoor in 2007 tegen onze zin en bij hoogdringendheid onteigend door het Vlaams gewest.</p> <p>Ik zou denken dat na 16 jaar hieraan te “werken” hier toch al iets concreter moet over geweten zijn.</p> <p>Als hier meer info over is had ik dit graag geweten.</p>	<p>Deze opmerking heeft geen invloed op de aanpak in het MER.</p>
13	<p>De alternatieven variant 1, 2 en 3 zijn m.i. zeer nefast voor de woon- en leefkwaliteit van de bewoners in de Damstraat. De argumenten vanuit de buurt zijn gekend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een intens bereden traject onmiddellijk achter de tuinen, in een zone die al jarenlang aan de buurt is beloofd als bufferzone met groenvoorziening, dat is toch cynisch. - een stoplicht met tot gevolg remmen en optrekken van zwaar verkeer. Afdoende maatregelen hiertegen zijn er niet: In de dossiers rond deze varianten is sprake over “mildereren” maar dat gaat dan alleen over geluid. Wat met bv. fijn stof, 	<p>De bufferzone achter de Damstraat (in het GRUP Oostelijke Tangent) is eigenlijk vernietigd door de Raad van State met het arrest nr. 245.690 van 8 oktober 2019. In het MER zal onderzocht</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>geur, visueel... Grootste slachtoffers zullen de bewoners dichtbij de Tangent zijn, en die zullen hoe dan ook al moeten leven met de Tangent zelf!</p> <p>het locatiealternatief: Dit alternatief komt m.i. in grote mate tegemoet aan de zorgen bij de bewoners van de Damstraat. Maar ook andere belangen worden gediend.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een verkeerslicht minder: tijd-, kosten-, milieusparend. - Er is uiteraard enige impact op bedrijven (onteigeningen) maar die impact is er in de andere varianten ook, weliswaar op andere bedrijven. De dure gasvulinstallatie kan bewaard blijven. <p>2 bemerkingen bij de uitwerking van het locatiealternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> - is de bijkomende uitrit echt nodig en efficiënt. De Mercatorknoop lijkt me toch wel wat te kunnen verwerken. De kosten voor deze extra uitrit lijken me hoog, de noodzaak twijfelachtig. - de fietsweg langs de tangent lijkt me zeer onaantrekkelijk en zal m.i. zeer weinig worden gebruikt. Ik fiets veel, ook richting Temse, maar die weg is voor mij geen meerwaarde. 	<p>worden welke maatregelen noodzakelijk zijn om hinder te vermijden.</p> <p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p> <p>De noodzaak van het fietspad langs de Oostelijke Tangent zal geëvalueerd worden in het MER.</p>
14	<p>Als bewoner van de Damstraat gaat mijn voorkeur naar de lokale variant. Zeker niet naar voorstel 1, 2 of 3.</p>	<p>Deze opmerking heeft geen invloed op de aanpak in het MER.</p>
15	<p>bemerking bij de uitwerking van dit alternatief namelijk over de bijkomende ontsluiting Tussen Puylaert en MDG.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toch weer een verkeerslicht, zij het met heel wat minder impact. Deze bijkomende ontsluiting geeft aanleiding tot veel bijkomende kosten (onteigeningen...), echt nodig?? <p>Ik begrijp wel de logica maar is het zo dat de Mercatorknoop de totale capaciteit niet aankan? Kan er hierover eerst een grondige analyse gebeuren. Kan die bijkomende ontsluiting niet eventueel in een later stadium worden uitgevoerd als dat onverhoopt toch nodig zou zijn?</p> <p>Is er voldoende overwogen dat het zwaar verkeer weg van Europark-Zuid voor een belangrijk deel (De Lijn, bussen) niet richting E7 rijdt en een ander belangrijk deel (Lidl) zeer gespreid over de dag vertrekt en zeker niet in de spitsuren?</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p>
16	<p>bemerking bij de uitwerking van dit alternatief namelijk over de bijkomende ontsluiting Tussen Puylaert en MDG.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toch weer een verkeerslicht, zij het met heel wat minder impact. Deze bijkomende ontsluiting geeft aanleiding tot veel bijkomende kosten (onteigeningen...), echt nodig?? <p>Ik begrijp wel de logica maar is het zo dat de Mercatorknoop de totale capaciteit niet aankan? Kan er hierover eerst een grondige analyse gebeuren. Kan die bijkomende ontsluiting niet eventueel in een later stadium worden uitgevoerd als dat onverhoopt toch nodig zou zijn?</p> <p>Is er voldoende overwogen dat het zwaar verkeer weg van Europark-Zuid voor een belangrijk deel (De Lijn, bussen) niet richting E7 rijdt en een ander belangrijk deel (Lidl) zeer gespreid over de dag vertrekt en zeker niet in de spitsuren?</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
17	<p>Locatiealternatief: een kleine bezorgdheid omwille van afscherming van ons terrein tov de mogelijk nieuw aan te leggen ontsluiting achter ons gebouw. Ik ga ervanuit dat het niet de bedoeling is dat ons domein zichtbaar is voor het passerende verkeer. Indien hiermee rekening kan gehouden worden bij keuze van dit tracé, dwz een afscherming tussen ons terrein en de aan te leggen weg waardoor er geen zichtbaarheid is op ons terrein achteraan, is dit zeker een meer dan volwaardig alternatief.</p>	<p>Deze input zal meegenomen worden in de effectbespreking.</p>
18	<p>Naar mijn mening verdient het locatie alternatief zeer sterk de voorkeur: - het verkeer van het industriepark blijft geconcentreerd in het park - minimale hinder voor de bewoners van de Damstraat en omgeving, wat een prioriteit zou moeten zijn.</p>	<p>Deze effecten zullen onderzocht worden in het MER.</p>
19	<p>De voorstellen die u gegeven heeft i.v.m. de verkeersafwikkeling van het industriepark zijn 3 x hetzelfde, enkel met de uitgang 3 m te verschuiven maak je geen nieuw plan. Het enigste dat de leefbaarheid in de Damstraat enigszins kan garanderen is uitloop via de Mercatorknoop</p>	<p>Leefbaarheid zal onderzocht worden in het MER.</p>
20	<p>het voorstel, besprekingen, over varianten 1-2-3, voor ons totaal, volledig, onbespreekbaar zijn !!!! Wij opteren volledig voor het "LOCATIE-ALTERNATIEF".</p>	<p>Deze opmerking heeft geen invloed op de aanpak in het MER.</p>
21	<p>Variant 1, 2 en 3 is volgens de opgesomde doelstellingen de slechtste oplossing. Een kruispunt zorgt voor optrekken en afremmen, stilstaan en vertrekken. Dit met de nodige geluidsoverlast, banden- en remslijtage (elektrische voertuigen x2) en niet te vergeten: fijn stof! Tevens is het een gevaarlijk kruispunt voor fietsers. Geluidsoverlast wegwerken is heel moeilijk te doen. Vraagt dit maar aan de bewoners van de kleine breedstraat en het Hertje. En, oh ja, is het niet de bedoeling van 'een ring' om zo weinig mogelijk hindernissen tegen te komen en de doorstroming te verbeteren door een vlotte verkeersstroom? Jullie Locatiealternatief is een goede oplossing.</p> <p>Volgens recente berichtgeving is Unigro niet meer actief. Hierdoor zijn er meer mogelijkheden om de aansluiting te maken met beperkte hinder voor bestaande bedrijven. Dan hoeft er ook niet meer gepuzzeld worden met de bestaande beek. Gewoon wat oude stenen afbreken en een propere brede doorgang creëren. Waar een wil is is een weg. Mits een perfect uitgedachte verkeersstroom kan alles via het Mercatorknooppunt verlopen.</p>	<p>Leefbaarheid en verkeersdoorstroming zullen onderzocht worden in het MER.</p> <p>Er kan momenteel niet uitgegaan worden van het verdwijnen van de site van Unigro. Het voorzien van een bijkomend alternatief via deze site kan bijgevolg niet opgenomen worden in het MER.</p>
22	<p>- De verkeerslichten op de OT ter hoogte van de Damstraat vormen een remmende factor op een vlotte en veilige doorstroming die wordt vereist op de OT - Een ontsluiting met verkeerslichten staat het goed functioneren van het bedrijventerrein in de weg. Het merendeel van het vrachtvervoer (Lidl) en het busverkeer van De Lijn (omgeving Lidl) moeten zich een weg banen richting ontsluiting Damstraat. Het locatiealternatief geeft een meer directe aansluiting op de Mercatorknoop en de aansluitende Oostelijke Tangent. Lidl en De Lijn bevinden zich in de onmiddellijke nabijheid van de Mercatorknoop.</p>	<p>Leefbaarheid en verkeersdoorstroming zullen onderzocht worden in het MER.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>- Het is geen kwestie van een tot het minimum beperken van de hinder, het is een kwestie van een nultolerantie toe te laten achter de (residentiële?) woonzone. Een vergelijkbare situatie ter hoogte van de bedrijven Hygiena en Lidl zijn een voorbeeld van hoe het kan en hoe het moet. De bufferzone moet voor de volle honderd procent worden benut om de overlast van de aanliggende bedrijven af te zwakken tot nul, zowel in zicht als in lawaai. Zoals aan bovenstaande bedrijven moet ook hier de bufferzone worden ingevuld met het nodige groen om de gezichts- en geluidshinder te beperken.</p> <p>- Door een overbodige stop in te lassen op de Oostelijke Tangent ter hoogte van de Damstraat wordt de veiligheid van het aanwezige verkeer alleen maar complexer. Afslagstroken vanuit beide richtingen zorgen voor een vertraagde verkeersafwikkeling op de Oostelijke Tangent</p> <p>- De gratis ter beschikking gestelde gronden spelen in de 3 voorstellen voor de ontsluiting ter hoogte van de Damstraat een te belangrijke rol. Het is beschamend dat daarvoor de aanliggende woningen worden geïsoleerd.</p> <p>- Door de overbodige aansluiting te schrappen ter hoogte van de Damstraat stelt zich dit probleem niet. Streven naar een landschappelijk te verantwoorden aansluiting met een stevige ingreep op OT is contradictorisch</p> <p>- Door de kern van de ontsluiting te verleggen naar de Mercatorknoop kunnen daar ALLE verkeerstechnische problemen worden opgelost. De bijgevoegde schetsen geven hiervan geen overzichtelijke situatieschets van de mogelijkheden die daar voor handen liggen. Een meer specifieke en uitgebreidere situatieschets is hier aan de orde, deze optie moet met kennis van zaken verder worden uitgewerkt</p> <p>- Door de aanwezigheid van de woonstraten in de omgeving van de Damstraat, bij uitbreiding Galgstraat en De Cauwerstraat, kan men nooit voldoen aan het plan-MER (milieueffectenrapport) en het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan)</p> <p>- Het locatiealternatief is duidelijk onvoldoende bestudeerd (of helemaal niet). Het traject moet open gelegd worden vanaf het kruispunt Raapstraat tot de aansluiting E17. Hierbij wordt de Mercatorknoop het centrale verdeelpunt dat alle richtingen kan bedienen. De Oostelijke Tangent vormt hierbij een ononderbroken verbinding met de E17 in beide richtingen. Tot de Raapstraat is de rechtstreekse verbinding met de E17 de snelste manier om de Oostelijke Tangent te overbruggen in beide richtingen. Mits een meer doorgedreven studie wordt deze Mercatorknoop het centrale verdeelpunt van waaruit alle richtingen worden bediend. Een meer doorgedreven studie is hier nodig.</p> <p>- uitrit richting E17. De op deze schets weergegeven aansluiting ter hoogte van Puylaert, met invoegstrook, op de OT zorgt voor een onbereikbaarheid van Wasserij Don Bosco. De ruimte die deze invoegstrook inneemt gaat verloren ten koste van noodzakelijke ruimte nodig voor de ontsluiting van voormeld bedrijf en de ruimte voor de aanleg van fietsvoorzieningen.</p> <p>- Ondertussen (4 mei 2023) werd in de nieuwsberichten kennis gegeven van het faillissement van Unigro, een bedrijf gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de MK. Deze gegevens moeten meegenomen worden om een betere ontsluiting op de nabijgelegen MK mogelijk te maken. Kort op de bal spelen is hier de boodschap. Wat er met de aanwezige bedrijven in de gebouwen van Unigro verder te gebeuren staat is nog niet bekend, evenmin wat er te gebeuren staat met de overjarige gebouwen in de omgeving van de geplande ontsluiting.</p>	<p>De bufferzone achter de Damstraat (in het GRUP Oostelijke Tangent) is eigenlijk vernietigd door de Raad van State met het arrest nr. 245.690 van 8 oktober 2019. In het MER zal onderzocht worden welke maatregelen noodzakelijk zijn om hinder te vermijden.</p> <p>De OT maakt deel uit van een apart MER.</p> <p>De bereikbaarheid van Wasserij Don Bosco wordt gegarandeerd door een aparte toegangsweg.</p> <p>Er kan momenteel niet uitgegaan worden van het verdwijnen van de site van Unigro. Het voorzien van een bijkomend alternatief via deze site kan bijgevolg niet opgenomen worden in het MER.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
23	<p>Wat betreft het locatie-alternatief blijven er 2 belangrijke bemerkingen :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het door het Comité vooropgestelde alternatief (niet weerhouden maar in belangrijke mate terug te vinden in het locatie-alternatief) omvat GEEN uitrit van Europark-Zuid richting E17 en gaat uit van een volledige afwikkeling via de Mercatorknoop. De grootte en de kostprijs van de Mercatorknoop indachtig gaat het Comité er nog steeds vanuit dat een alternatief met volledige afwikkeling via de Mercatorknoop haalbaar moet zijn. Is een bijkomende uitrit echt nodig ? Is een bijkomende uitrit efficiënt ? Zijn de kosten voor deze extra uitrit niet vermijdbaar ? - Onze tweede bemerking heeft betrekking op de vooropgestelde fietsweg langs de tangent; deze is bijzonder onaantrekkelijk en zal ons inziens weinig gebruikt worden. Voor het fietsverkeer richting Temse biedt deze fietsweg nu eenmaal geen meerwaarde. Het schrappen/aanpassen van deze fietsweg zou voldoende ruimte kunnen creëren voor een (volledige) ontsluiting van Europark-Zuid via de Mercatorknoop. 	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p> <p>De noodzaak van het fietspad langs de Oostelijke Tangent zal geduid worden in het MER.</p>
24	<p>Dank zij die grote buffer hebben we niet echt last van de industrie.</p> <p>Variant 3, (en hier pakken jullie mij persoonlijk: een voertuig met lichten schijnt rechtstreeks in mijn slaapkamer!) om via een T-lichtengeregeld-kruispunt op de nieuwe ring aan te sluiten blijkt in de hersenpan van die 'ingenieurs' wel doenbaar. Wel, wij vinden van niet!</p> <p>Het zal fijn zijn, dag en nacht, stoppen en vertrekken van vrachtwagens, bussen en woon-werkverkeer. Gelukkig dat dit allemaal kan zonder hinder = sarcasme!</p> <p>Jullie wilde plannen 1 & 2 zijn in hetzelfde bedje ziek en mogelijks nog erger!</p> <p>Een kruispunt zorgt voor optrekken en afremmen, stilstaan en vertrekken. En al dat met de nodige geluidsoverlast, banden- en remslijtage (elektrische voertuigen x2) en niet te vergeten: fijn stof!</p> <p>En, oh ja, is het niet de bedoeling van 'een ring' om zo weinig mogelijk hindernissen tegen te komen en de doorstroming te verbeteren door een vlotte verkeersstroom?</p> <p>Waarom houden jullie zo halsstarrig vast aan dat fietspad naast de Tangent? Er is pas een nieuw verkeersknooppunt gemaakt op het Hoogkamerstaat/N16 knooppunt. Quasi al het fietsend school-, en woon-werkverkeer gebruikt dit. Of dachten jullie dat die nog een extra omweg gingen maken? Tenzij er een directe verbinding vanuit centrum Temse komt is dit eerder omweg dan verbetering.</p> <p>Hebben jullie überhaupt al eens aan die fietsers gevraagd wat zij er van denken?</p> <p>Het fietsknooppuntenplan is nu gewoon om de bestaande route door de Damstraat te nemen.</p> <p>In onze buurtvoorstellen is er slechts een kleine aanpassing van deze trajecten nodig. En de veiligheid zal er enkel op vooruitgaan.</p> <p>Als het Unigro complex niet meer wordt gebruikt hebben die ook dat magazijn aan de Mertens-garagekant niet meer nodig. Dan hoeft er ook niet meer gepuzzeld worden met de bestaande beek.</p>	<p>Leefbaarheid zal onderzocht worden in het MER.</p> <p>De noodzaak van het fietspad langs de Oostelijke Tangent zal geduid worden in het MER.</p> <p>Er kan momenteel niet uitgegaan worden van het verdwijnen van de site van Unigro. Het voorzien van een bijkomend alternatief via deze site kan bijgevolg niet opgenomen worden in het MER.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
25	<p><u>1e opmerking: voorkeursscenario:</u> Vanuit het oogpunt van Resolve nv en eigenaars van het terrein, is de uitwerking van de scenario's met weginfrastructuur aan de noordzijde, indien vereist ook aan de oostzijde van de percelen, uitdrukkelijk te verkiezen (Varianten 2, 3 en Locatiealternatief). Variant 1 "verniet" een aanzienlijk deel van ontwikkelbaar bedrijventerrein zonder dat enig ander voordeel wordt gerealiseerd. Resolve nv wenst dat het verlies aan bruikbaar bedrijventerrein mee wordt genomen in de afweging van het definitief te selecteren scenario.</p> <p><u>2e opmerking: bufferbekkens</u> In kader van de te realiseren infrastructuur, duiden de studieplannen 2 ruime bufferbekkens aan op nog niet gerealiseerde delen van het bedrijventerrein (deze bufferbekkens zijn niet aangeduid op de documenten van de publieke raadpleging). Resolve nv kan zich niet van de indruk ontdoen dat deze zeer ruim zijn aangeduid, nog zonder dat ook effectieve berekeningen over behoeftes en capaciteiten voorhanden zijn. De overheid maakt een zeer ruime voorafname van bedrijventerrein. Het is niet duidelijk dat beide bufferbekkens ook in alle scenario's van ontsluiting vereist zijn, of in bepaalde gevallen de beschikbaarheid van slechts 1 kan volstaan. Resolve merkt op dat het bufferbekken aan de oostzijde, gravitair, niet optimaal ligt. Er dient onderzocht te worden of dit niet bufferbekken niet overbodig is en geschrapt kan worden. De vrijgekomen ruimte moet ter beschikking blijven van ontwikkeling in functie van bedrijvigheid.</p> <p><u>3e opmerking: suggestie van alternatief voor ligging wegenis en bufferbekken</u> Resolve merkt op dat aan de noordzijde, in alle weerhouden scenario's, een rechtlijnig traject wordt voorgesteld in aansluiting op de bestaande wegenis. Resolve vraagt uitdrukkelijk om de nieuw te realiseren wegenis het traject van de perceelsgrenzen te laten volgen (zoals in eerdere versies ook werd toegepast ! – zie onderstaande beelden).</p>	<p>De impact op het bedrijventerrein wordt onderzocht in de discipline mens – ruimtelijke aspecten.</p> <p>De hemelwaterafvoer (en buffering) zal onderzocht worden in het project-MER.</p> <p>De impact van deze variant wordt onderzocht in de discipline mens – ruimtelijke aspecten. Het effect van de 2 extra bochten kan afgewogen worden in de discipline mens – mobiliteit.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>Dit traject wijzigt ons inzien de scenario's, de doorstroming van verkeer, de organisatie van kruispunten of verkeersveiligheid niet. Ofwel kan het zonder kruispunt (in geval van varianten 3 en locatiealternatief) ofwel kan het met T-vormig kruispunt zoals nu reeds voorzien in de weerhouden scenario's. Bij toepassing van deze ligging ontstaat wel, als vanzelf, een snelheidsremmend effect. Bijkomend, dient het bufferbekken in dat geval naar de zuidzijde te verschuiven. Voordeel hiervan is dat het niet meer ingekneld ligt tussen de nieuw te realiseren wegenis en de perceelsgrens. Voordeel is dus, dat het bekken kan gedimensioneerd worden volgens behoefte – het tweede bekken, verder weg van de infrastructuur en gravitair niet op de meest geschikte locatie, kan dan komen te vervallen. Tevens kan het nieuwe bekken gemeenschappelijk gebruikt worden in functie van de nog te ontwikkelen aandelen bedrijventerrein. Deze optie getuigt van een rationeel en duurzaam ruimtegebruik.</p>	
26	<p>bemerking bij de uitwerking van dit alternatief namelijk over de bijkomende ontsluiting Tussen Puylaert en MDG. - Toch weer een verkeerslicht, zij het met heel wat minder impact. Deze bijkomende ontsluiting geeft aanleiding tot veel bijkomende kosten (onteigeningen...), echt nodig?? Ik begrijp wel de logica maar is het zo dat de Mercatorknoop de totale capaciteit niet aankan? Kan er hierover eerst een grondige analyse gebeuren. Kan die bijkomende ontsluiting niet eventueel in een later stadium worden uitgevoerd als dat onverhoopt toch nodig zou zijn? Is er voldoende overwogen dat het zwaar verkeer weg van Europark-Zuid voor een belangrijk deel (De Lijn, bussen) niet richting E7 rijdt en een ander belangrijk deel (Lidl) zeer gespreid over de dag vertrekt en zeker niet in de spitsuren?</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant.</p>
27	<p>Wat betreft het locatie-alternatief blijven er 2 belangrijke bemerkingen : - Het door het Comité vooropgestelde alternatief (niet weerhouden maar in belangrijke mate terug te vinden in het locatie-alternatief) omvat GEEN uitrit van Europark-Zuid richting E17 en gaat uit van een volledige afwikkeling via de Mercatorknoop. De grootte en de kostprijs van de Mercatorknoop indachtig gaat het Comité er nog steeds vanuit dat een alternatief met volledige afwikkeling via de Mercatorknoop haalbaar moet zijn. Is een bijkomende uitrit echt nodig ? Is een bijkomende uitrit efficiënt ? - Onze tweede bemerking heeft betrekking op de vooropgestelde fietsweg langs de tangent; deze is bijzonder onaantrekkelijk en zal ons inziens weinig gebruikt worden. Voor het fietsverkeer richting Temse biedt deze fietsweg nu eenmaal geen meerwaarde. Het schrappen/aanpassen van deze fietsweg zou voldoende ruimte kunnen creëren voor een (volledige) ontsluiting van Europark-Zuid via de Mercatorknoop.'</p>	<p>Het locatiealternatief zonder uitrit (verkeerslicht) van Europark-Zuid richting E17 kan in het MER bekeken worden als een extra variant. De noodzaak van het fietspad langs de Oostelijke Tangent zal geduid worden in het MER.</p>
28	<p>- De aansnijding van de bedrijfssite van bezwaarindienster maakt het locatiealternatief problematisch, omdat de stad Sint-Niklaas uiteraard geen eigenaar is van de delen van de bedrijfssite van bezwaarindienster die in het kader van het locatiealternatief zouden worden ingenomen. Dit impliceert dat er grondinnames zullen moeten gebeuren, waarmee bezwaarindienster uiteraard niet instemt. Indien er initiatieven zouden worden genomen tot onteigening, zal bezwaarindienster zich daartegen verzetten.</p>	<p>De impact op het bedrijventerrein wordt onderzocht in de discipline mens – ruimtelijke aspecten.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>Een omgevingsvergunningsprocedure, waarvan het thans in openbaar onderzoek liggende project-MER onderdeel zal uitmaken, kan evenwel niet gecombineerd worden met een onteigening, bij gebreke van integratieregeling zoals die bijv. wel voorzien is in de opmaakprocedure m.b.t. een ruimtelijk uitvoeringsplan.</p> <p>Vermits het op dit ogenblik helemaal niet zeker is of een onteigeningsprocedure in casu überhaupt aanleiding kan geven tot een rechtsgeldige grondinname, rekening houdend met alle wettelijke vereisten en na aan het geëigende rechterlijke toezicht te zijn onderworpen, maakt het vooropgestelde locatiealternatief géén redelijk alternatief uit.</p> <p>Wanneer het een uitdrukkelijke doelstelling is van het project om te streven naar een aansluiting die gepaard gaat met zo weinig mogelijk onteigeningen, dan is het vooropgestelde locatiealternatief in strijd met die doelstelling. Ook om die reden is het locatiealternatief geen redelijk alternatief.</p> <p>- Alternatievenonderzoek: Verder dient bezwaarindienster vast te stellen dat het alternatievenonderzoek, zoals opgenomen in de project-MER, onvolledig is. Op de website m.b.t. het voorgenomen project m.b.t. de aantakking van het regionaal bedrijventerrein Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent staat immers te lezen dat er daarvoor “tientallen alternatieven” zouden onderzocht geweest zijn¹. Dat alternatievenonderzoek staat niet op dergelijke wijze uitgewerkt in het thans voorliggende project-MER, dat zich beperkt tot één basisalternatief (met drie varianten) en één locatiealternatief. Het loutere feit dat de beschrijving van de alternatieven ‘beknopt’ mag zijn, wil nog niet zeggen dat het overzicht van de overwogen alternatieven niet volledig dient te zijn.</p> <p>Door “tientallen alternatieven” die klaarblijkelijk overwogen geweest zijn bij de uitwerking van het project weg te laten uit het project-MER worden de inspraakrechten van het betrokken publiek beknot.</p> <p>Daarenboven laat de in het project-MER gehanteerde werkwijze (waarbij tientallen potentiële alternatieven niet werden besproken) ook niet toe aan het betrokken publiek om hun standpunt te laten gelden m.b.t. de vraag of die tientallen alternatieven al dan niet redelijke alternatieven waren. De stad Sint-Niklaas gaat er blijkens de informatie op haar website al te gemakkelijk van uit dat “[e]nkel de T-aansluiting ter hoogte van de Damstraat [...] verkeerskundig aanvaardbaar [was]”, maar uit de in openbaar onderzoek liggende documenten (nl. de aanmelding van het project-MER) kan niet afgeleid worden waarom dat zo zou zijn. Klaarblijkelijk zijn de “tientallen alternatieven” waarvan sprake reeds “onderzocht”, maar worden de resultaten van dat onderzoek aan het publiek onthouden. Als het onderzoek toch reeds is uitgevoerd, is het echter geenszins onredelijk te verwachten dat het resultaat van dat onderzoek ook zou opgenomen worden in het project-MER, zodat het alternatievenonderzoek aan inspraak kan onderworpen worden en het betrokken publiek kan nagaan of de beoordeling van de stad Sint-Niklaas dat die tientallen alternatieven zagezegd verkeerskundig niet aanvaardbaar waren gesteund is op een deugdelijk onderzoek en een feitelijk en juridisch correcte motivering.</p> <p>- Locatiealternatief:</p> <p>Het locatiealternatief veronderstelt dat er een bocht zou worden gemaakt over de bedrijfssite van bezwaarindienster, waarbij de uithoek van een stockagegebouw van bezwaarindienster wordt afgesneden. Een dergelijke bocht over de terreinen en de thans bestaande gebouwen impliceert dat de vleugel aanzienlijk wordt gereduceerd. De betreffende vleugel zal naar schatting met een vijfde worden gereduceerd, wat niet enkel tot gevolg heeft dat minstens een gedeelte van het</p>	<p>Het voorafgaand alternatievenonderzoek zal opgenomen worden in het project-MER.</p> <p>De impact op het bedrijventerrein wordt onderzocht in de discipline mens – ruimtelijke aspecten. Ook gezondheid en</p>

¹ <https://www.sint-niklaas.be/onze-dienstverlening/bestuur-en-participatie/projecten/europark-zuid>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>stockagegebouw zal moeten worden gereduceerd/afgebroken, maar ook dat bezwaarindienster een vijfde van haar stockageruimte verliest, daar waar zij haar stockageruimten momenteel maximaal nodig heeft.</p> <p>De voorziene bocht over de terreinen van bezwaarindienster met zwaar verkeer dat langs de bestaande gebouwen zal scheren brengt een gevaarlijke situatie met zich mee.</p> <p>Het is niet uitgesloten dat zware vrachtwagens de bestaande gebouwen zullen rammen met een gevaar voor werknemers in het gebouw en in de buurt ervan.</p> <p>In het kader van de veiligheid dient er eveneens op gewezen te worden dat het locatiealternatief een inname impliceert van een stuk terrein van bezwaarindienster, waarop niet alleen een stockagegebouw is voorzien, maar waar eveneens een brandweg loopt. Het kan vanzelfsprekend niet de bedoeling zijn dat de realisatie van het locatiealternatief tot gevolg zou hebben dat bezwaarindienster plotseling geen toegang meer kan verlenen tot haar site aan de diensten van de brandweer in geval van nood. Uit het project-MER kan niet worden afgeleid in welke mate rekening werd gehouden met de aanwezigheid van de brandweg, maar uit de schetsen en de bijhorende detailvoorstelling blijkt alvast niet dat de brandweg zou worden gevrijwaard. Zelfs indien de brandweg nog zou gevrijwaard worden tussen het tracé van de vooropgestelde aantakking op de Mercatorknoop en het stockagegebouw van bezwaarindienster, dan heeft het feit dat die aantakking een inname van het stockagegebouw impliceert nog steeds tot gevolg dat een deel van de brandweg, die doorloopt tot aan het einde van het stockagegebouw en daar een bocht rondom het gebouw maakt, komt te vervallen. Een en ander zou tot gevolg hebben dat het locatiealternatief niet alleen een inname veronderstelt van het stockagegebouw voor aanleg van de vooropgestelde aantakking, maar dat bezwaarindienster daarbovenop een bijkomend gedeelte van het gebouw zou moeten afbreken om de aanleg van een nieuwe brandweg mogelijk te maken.</p> <p>De nabijheid van de weg onmiddellijk naast het gebouw zal ook overlast met zich meebrengen zoals geluidshinder en uitlaatgassen, gelet op de passage van zwaar vrachtverkeer. Ook dit zal de gezondheid en veiligheid van de werknemers impacteren.</p> <p>Bezwaarindienster stelt zich de vraag hoe een ontsluiting van haar bedrijfssite mogelijk zal zijn met een drukke verkeersader vlak naast de gebouwen, en meer bepaald hoe het verkeer van en naar de site zal kunnen circuleren. Dat kan alvast niet worden afgeleid uit de voorstelling van het locatiealternatief, dat nergens een aantakking op het bedrijventerrein van bezwaarindienster lijkt te voorzien. Bezwaarindienster verwijst in dit kader naar de huidige situatie langs de Prins Boudewijnlaan waarbij het verkeer dat de site verlaat een ganse omweg moet maken. Dit is niet efficiënt voor de bedrijvigheid aangezien omwegen moeten worden gemaakt en er op deze manier ook files worden gecreëerd en er tijd verloren zal gaan.</p> <p>De bedrijfssite van bezwaarindienster is reeds eerder het voorwerp geweest van een inname van overheidswege met inkrimping tot gevolg. Deze inkrimping heeft de waarde van site aanzienlijk verminderd. Een verdere beknotting van de site een nog drastischere waardevermindering tot gevolg hebben, hetgeen niet aanvaard kan worden.</p> <p>Een gedeeltelijke afbraak van het stockagegebouw als noodgedwongen gevolg van de gebeurlijke realisatie van het locatiealternatief zal ook een impact hebben op het resterende gebouw aangezien dit gebouw als één structureel geheel werd opgericht. Een dergelijke aanpassing aan het gebouw zal met andere woorden ook de stabiliteit van de rest van het gebouw aantasten, waardoor het niet uitgesloten is dat het volledige gebouw zou komen te sneuvelen en een volledige (kleinere) nieuwbouw zich zou opdringen.</p> <p>Alle voorgaande elementen wijzen erop dat de uitvoering van het locatiealternatief zou lijden tot ernstige operationele en financiële schade bij bezwaarindienster, die vanzelfsprekend zal verhaald worden op de stad Sint-Niklaas als initiatiefnemer van het project.</p>	<p>veiligheidsaspecten zullen worden onderzocht in het MER.</p> <p>Het locatiealternatief wijzigt niks aan de aansluiting van de bedrijfssite op de Prins Boudewijnlaan.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>Rekening houdend met die financiële impact op de stad Sint-Niklaas, bovenop de onteigeningsvergoeding die de stad zal verschuldigd zijn voor de loutere inname van een gedeelte van het bedrijfsterrein van bezwaarindienster, vormt het locatiealternatief wederom geen redelijk/realistisch alternatief.</p> <p>-dading</p> <p>Het thans vooropgestelde locatiealternatief druist rechtstreeks in tegen de inhoud van de dadingsovereenkomst tussen bezwaarindienster en de stad Sint-Niklaas, zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 september 2019. De dadingsovereenkomst voorzagt immers een ontsluitingsroute die geen inname van de bedrijfssite van bezwaarindienster vereiste én die reeds het principiële akkoord genoot van de stad Sint-Niklaas op grond van het gemeenteraadsbesluit dd. 24 september 2019.</p> <p>Gelet op het principiële akkoord van de stad Sint-Niklaas om een dergelijke ontsluiting te voorzien, is het locatiealternatief geen redelijk of realistisch alternatief. Het gebeurlijk uitvoeren van dat alternatief zou immers neerkomen op een inbreuk door de stad Sint-Niklaas op de dadingsovereenkomst.</p> <p>De door de stad Sint-Niklaas in de dadingsovereenkomst principiële goedgekeurde ontsluitingsroute kan enkel en alleen oprechtsgeldige wijze en in overeenstemming met de dading gerealiseerd worden in het kader van één van de drie varianten van het basisalternatief, gesteund op een T-aansluiting ter hoogte van de Damstraat.</p> <p>In elk van de drie varianten blijft de in de dadingsovereenkomst vooropgestelde ontsluitingsroute voor de bedrijfssite van bezwaarindienster gevrijwaard zonder dat er een bijkomende (lees: na de in het kader van het RUP “Oostelijke Tangent Sint-Niklaas” reeds gerealiseerde grondinnames) inname van de bedrijfssite van bezwaarindienster noodzakelijk is. Een en ander is eveneens perfect combineerbaar met de door de stad gewenste aantakking van het bedrijventerrein Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent.</p>	<p>Volgens onze informatie is het locatiealternatief niet in strijd met de dading.</p>
29	<p>Wij hebben de eer u dit schrijven te richten in onze hoedanigheid van raadsleden van de nv SAINT BRICE, met maatschappelijke zetel gevestigd te 9100 Sint-Niklaas, Prins Boudewijnlaan 65 en ingeschreven in de KBO onder het nr. 0401.222.385, en dit naar aanleiding van de publieke raadpleging van 24 april t.e.m. 23 mei 2023 inzake de ontsluiting van Europark-Zuid op de Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas.</p> <p>Verwijzend naar de recente overlegmomenten tussen cliënte en de stad Sint-Niklaas, wordt voor de goede orde benadrukt dat de deelname van cliënte aan enig overleg geen afbreuk doet aan enig recht in hoofde van het bedrijf, waaronder o.m. de rechten die zij ontleent aan de in 2019 gesloten dadingen n.a.v. de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oostelijke Tangent Sint-Niklaas”. Cliënte behoudt zich onverkort alle rechten voor.</p>	<p>Deze opmerking heeft geen invloed op de aanpak in het MER.</p>
30	<p>- Vragen omtrent beoordeling varianten basisalternatief:</p> <p>Bij de varianten het basisalternatief wordt de toegang tot de bedrijvenzone Europark-Zuid met lichtensturing geregeld. Hoewel voorzien van opstelstroken, zal zowel het doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer telkens onderbroken en opgehouden worden. Bij spitsmomenten kunnen wachttijden optreden. Dit kan bovenlokale effecten hebben en ook de omliggende economische verkeersstromen nadelig beïnvloeden. Bij enkele varianten moet al het bestemmingsverkeer binnen de bedrijvenzone bovendien langs laad- en losplaatsen van enkele ondernemingen passeren, wat de toegankelijkheid en manoeuvres bij beleveringen bemoeilijkt. Bij het locatie-alternatief doet zich dit fenomeen niet of</p>	<p>De verkeersdoorstroming zal onderzocht worden in het MER.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
----	-----------------	----------

nauwelijks voor. Voka vraagt om deze verkeersbelemmeringen (die tevens milieu-effecten genereren) mee op te nemen in de afweging en beoordeling tussen het basisalternatief en het locatie-alternatief.

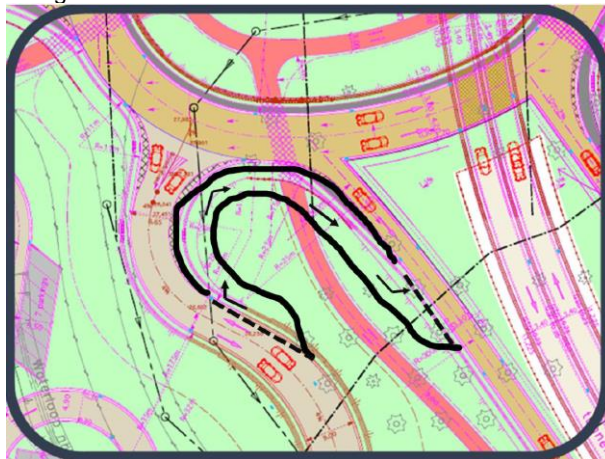
- Vragen tot bijkomend onderzoek met betrekking tot het locatie-alternatief:

Bij dit locatie-alternatief vraagt Voka om bijkomende aspecten mee te integreren in het onderzoek:

- met betrekking tot inrichting van de aansluiting op de Mercator knoop: Op het plan is ingetekend dat zowel het inkomende als uitgaande verkeer van de bedrijventone Europark-Zuid rechtstreeks aantakt op de rotonde. Voor het uitgaande (vracht)verkeer kan dit een uitdaging zijn. Aangezien het voorrang moet verlenen aan het verkeer op de rotonde, zal het vanuit stilstand en in helling moeten aanzetten om zich tussen het verkeer te voegen. Tijdens spitsmomenten zal het niet evident zijn een bepaald volume aan vrachtverkeer vanuit stilstand te laten invoegen op de rotonde. Dit kan fileterugslag geven op de bedrijventone. Voor het doorgaand verkeer kan het invoegen van vrachtwagens – komende van het bedrijventerrein – op de Mercator knoop verkeersbelemmerend zijn. Hoewel de rotonde in twee rijvakken is ingericht, zal een vrachtwagen omwille van de draaicirkel meer dan één rijvak in beslag nemen bij het opdraaien van de Mercator knoop en de doorstroming deels belemmeren. Dit kan de algemene verkeersafwikkeling – vooral op drukke momenten – nadelig beïnvloeden.

Er zal onderzocht worden of de voorsorteerstrook verkeerskundig een meerwaarde heeft. Anderzijds zal het niet evident zijn om gezien de hellingen een voorsorteerstrook in te richten.

Voka vraagt daarom om bij het locatie-alternatief te onderzoeken of de aantakking vanuit de bedrijventone met een lichte wijziging kan worden georganiseerd. Dit met de bedoeling om het uitgaande verkeer van de bedrijventone dat richting de Oostelijke Tangent moet om de E17 te bereiken, via een voorsorteerstrook rechtstreeks naar de weg te leiden. Op die manier kan dit niet in conflict komen met het verkeer op de rotonde, vormt het geen belemmering voor het doorgaand verkeer en voorkomt het terugslag op de bedrijventone. De schetsen hieronder duidt onze vraag:



Voka vraagt niet alleen om de technische mogelijkheden van deze aanpassing te onderzoeken, maar ook om na te gaan of bij het toepassen van deze configuratie er verbeteringen zijn vast te stellen in de verkeersmodellen en er

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>een positief effect is op de doorstroming, luchtkwaliteit (minder file, stilstand), verkeersveiligheid (minder kruisbewegingen en kansen op conflicten) en geluid (minder 'optrekkende' vrachtwagens). De effecten moeten in de beoordeling worden meegenomen</p> <p>- met betrekking tot de tweede ontsluitingsmogelijkheid van het Europark-Zuid: Voka vraagt om deze ontsluiting nadrukkelijk mee te nemen in het afwegings- en beoordelingskader. Deze ontsluiting heeft een belangrijke invloed op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeersafwikkeling: spreiding van het uitgaand verkeer (minder toevoer op de Mercatorknoop en dus vlottere afwikkeling) en kortere afstand voor verkeer richting E17 - Veiligheid: bij calamiteiten op de (aansluiting naar de) Mercatorknoop of in de bedrijventone is er een alternatief voor uitgaand verkeer. Bovendien kan deze toegang ook voor hulpdiensten gebruikt worden om in noodsituaties het bedrijventerrein alsnog te bereiken. <p>- Vragen met betrekking tot het beoordelingskader lucht en geluid: Voka vraagt om bij de methodologie een correct kader te gebruiken waarop de toekomstige verkeersbewegingen op vlak van lucht en geluid worden geëvalueerd. Volgens de prognose zal voor de Oostelijke Tangent (inclusief de aansluiting op Europark-Zuid) de omgevingsvergunning worden aangevraagd in 2025. De bouw zal starten in 2027 en de openstelling is voorzien in 2030-2031. We vragen bij de simulering van geluids- en luchteffecten dan ook rekening te houden met de voertuigtechnologie die dan zal zijn toegepast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tegen 2026 zal het volledige bedrijfswagenpark voor personenvervoer geëlektrificeerd zijn. Momenteel is al 70% van alle nieuw in dienst genomen bedrijfswagens elektrisch. Tegen de ingebruikname van de Oostelijke Tangent, zal de uitstoot van uitlaadgassen en geluid door personenvervoer drastisch gereduceerd zijn. Deze afname moet in de beoordeling worden meegenomen. - Volgens Europese reglementering zal tegen 2030 de CO2-uitstoot van stadsbussen met 90% verlaagd moeten zijn. Op het bedrijventerrein van Europark-Zuid is de stelplaats van De Lijn een belangrijke generator van verkeer. De afname van die emissies moet in rekening worden genomen bij de beoordeling. - De invoering van Euronorm 7 bij vrachtverkeer, alsook de toenemende elektrificatie en waterstoftoepassingen bij vrachtwagens, zullen in 2030 al bij een belangrijk deel van het bestemmingsverkeer voor vrachtvervoer op het Europark-Zuid van toepassing zijn. Deze afname moet in de beoordeling worden meegenomen. - In Vlaanderen reed in 2022 gemiddeld 20% van de werknemers met die fiets naar het werk. Ten opzichte van 15 jaar geleden is dat een bijna verdrievoudiging. Bij de realisatie van de Oostelijke Tangent zal ook een nieuwe fietsinfrastructuur zorgen voor een betere toegankelijkheid van de bedrijventone. Het is dan ook te verwachten dat het fietsgebruik zal stijgen en het woon-werkverkeer met de wagen zal afnemen. Deze afname moet in de beoordeling van lucht en geluid worden meegenomen. 	<p>Dit kan meegenomen worden in het afwegings- en beoordelingskader.</p> <p>Hiermee zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden in het MER.</p>
31	<p>Bij het locatiealternatief wensen wij volgende punten aan te halen.</p> <p>- Als er een ontsluiting achteraan de percelen van Garage Mertens mogelijk zou zijn, hadden wij graag dat dit dan een gemeenschappelijke wordt voor zowel ons perceel als dat van Garage Mertens.</p>	<p>Hiermee kan rekening gehouden worden in het ontwerp.</p>

Nr	Inspraakreactie	Antwoord
	<p>- We dringen zeker aan op een nieuwe telling van het in- en uitgaande verkeer in Europark Zuid. (Vooral tijdens spitsuren.)</p>	<p>Er wordt gebruik gemaakt van recente verkeerstellingen die gebeurden op het industrieterrein zelf (augustus 2021).</p>
	<p>- Aansluitend op punt 2 stellen we graag de vraag of de uitrit aan MGB niet in beide richtingen kan in combinatie met lichten, voor de fietsers dan een ondertunneling om weg niet te kruisen. Dit zou naar de Galgstraat toe ook nog steeds een positief effect hebben aangezien een aanzienlijk deel van het verkeer langs N70 komt.</p>	<p>Er is geen plaats voor een volwaardig kruispunt met lichten op deze locatie. Het zou de bedrijfsvoering van aanpalende bedrijven in het gedrang brengen. Er zal hiervoor verwezen worden naar het voorafgaand alternatievenonderzoek.</p>
	<p>- Circulatie binnen Europark Zuid dient wel 'vrachtwagen-proof' te zijn. Cfr. laad en lossen + draaicirkel.</p>	<p>Hiermee kan rekening gehouden worden in het ontwerp.</p>