

OVERWEGINGSDOCUMENT, februari 2017

Gemeente RUMST: NAAR EEN LEEFBARE WOONKERN, PROJECT
VRACHTVERKEER

VERNIEUWING ONTSLUITING BEDRIJVENTERREINEN CATENBERG EN
STUYVENBERG



INHOUDSTAFEL

1	Algemene inleiding project.....	4
1.1	Probleemstelling	4
1.2	Doelstelling van het project	4
1.3	Procedure Complexe Projecten	5
2	Inspraak op AON.....	5
3	Ingediende inspraakreacties.....	6
3.1	Reacties bevolking	6
3.2	Reacties adviesinstanties	7
3.3	Onderwerpen van inspraakreacties bewoners	8
4	Bespreking inspraak en adviesreacties	8
5	Synthese van aanpassingen en signalen.	26
6	Besluit.....	27

AFKORTINGEN

ALBON	Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen (Vlaamse Overheid)
AON	Alternatievenonderzoeksnota
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Overheid)
GECORO	Gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
IGEAN	Intercommunale Grondbeleid en Expansie Antwerpen
LNE	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (Vlaamse Overheid)
MER	Milieueffectrapport
mer	milieueffectrapportage
MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse Overheid)
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (Vlaamse Overheid)
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
S-MER	Strategisch milieueffectrapport
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VAC	Vlaams Administratief Centrum
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen (Vlaamse Overheid)
VLM	Vlaamse Landmaatschappij (Vlaamse Overheid)
VMM	Vlaamse milieumaatschappij (Vlaamse Overheid)

1 Algemene inleiding project

1.1 Probleemstelling

Tussen de dorpskernen van Rumst en Terhagen bevinden zich twee historische verouderde bedrijventerreinen met een gezamenlijke oppervlakte van 107 ha, gekend als Catenberg en Stuyvenberg. Het vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen verloopt doorheen een reeks woonstraten (Tiburstraat, Kerkstraat, Tuinwijk, Steenberghoekstraat, Doelhaagstraat, Hoge Meentochtstraat, ...). Dit vormt al jaren een knelpunt en het wordt steeds problematischer voor de woongebieden en de bedrijvigheid.

Op dit moment rijden dagelijks ongeveer 1000 vrachtwagens bij ongeveer 400 woningen voor de deur. Het vrachtverkeer zorgt voor grote hinder en resulteert regelmatig in klachten naar leefbaarheid en vragen aan het gemeentebestuur naar een oplossing.

De gemeente heeft reeds een aantal maatregelen getroffen om de leefbaarheid in het dorp te verbeteren. Recent werden ANPR-camera's geplaatst om doorgaand vrachtverkeer in de dorpskern richting E19 te weren. Nieuwe vergunningsaanvragen voor bedrijven op beide bedrijventerreinen worden geweigerd op basis van de problematische mobiliteit.

Het gemeentebestuur besliste reeds in 2006 als tijdelijke maatregel dat een deel van het wegrijdend vrachtverkeer via een noordelijke omleidingsweg (Hoge Meentochtstraat) moet aansluiten op de E19.

Het gemeentebestuur van Rumst heeft POM Antwerpen gevraagd om een structurele oplossing voor de problematiek van het vrachtverkeer uit te werken. In gezamenlijk overleg werd beslist om het proces aan te pakken via de methodiek beschreven in het Decreet Complexe Projecten.

1.2 Doelstelling van het project

Doelstelling van het project is het weghalen van het vrachtverkeer uit de dorpskern van de gemeente Rumst door een nieuwe goed functionerende vrachtroute uit te bouwen tussen de bedrijventerreinen Catenberg en Stuyvenberg en het bestaande op- en afrittencomplex 'Rumst' van de E19.

Het gemeentebestuur van Rumst wil via het voorkeursbesluit een goed onderbouwde keuze maken waar het nieuwe tracé komt en vervolgens via het projectbesluit de detailuitwerking ervan bepalen.

Info op www.rumst.be/project-vrachtverkeer-Rumst

1.3 Procedure Complexe Projecten

Op 27 oktober 2016 heeft het gemeentebestuur van Rumst een startbeslissing genomen over het complex project 'Gemeente Rumst: naar een leefbare woonkern, project vrachtverkeer' en de bijhorende procesnota bekend gemaakt.

Met het nemen van de startbeslissing (27 oktober 2016) is de verkenningsfase in de procesaanpak voor dit complex project beëindigd en vangt de onderzoeksfase aan, die uiteindelijk moet leiden tot het nemen van een voorkeursbesluit over het project. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden.

Als een eerste stap in deze onderzoeksfase werd een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt. De AON geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek.

De nota bepaalt welke alternatieven er onderzocht moeten worden, wat op hoofdlijnen de effecten (positief en negatief) zijn van het complexe project en hoe deze effecten tijdens de onderzoeksfase zullen bestudeerd worden. Het onderzoek naar milieueffecten zal op strategisch (plan)niveau plaatsvinden.

De bedoeling van deze AON is tweeledig: enerzijds brengt de nota alle betrokken partijen en het brede publiek op de hoogte van het project, de doelstellingen en de mogelijke alternatieve oplossingen. Anderzijds zorgt de nota ervoor dat iedereen een stem krijgt in het debat over de scope van het onderzoek en dat alle nodige onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens, wat een essentiële voorwaarde is om een geïntegreerd onderzoek te kunnen voeren.

De AON werd ter raadpleging en voor advies voorgelegd aan de bevolking en adviesinstanties. De verwerking van de reacties naar aanleiding van de publieke inspraak en adviezen wordt gebundeld in voorliggend overwegingsdocument.

2 Inspraak op AON

Op 20 december 2016 werd de AON gepubliceerd op de projectwebsite www.rumst.be/project-vrachtverkeer-Rumst.

Om het publiek op de hoogte te stellen van de AON werd een infovergadering georganiseerd in het gemeentehuis te Rumst. De infovergadering vond plaats op 20 december 2016 om 20u en betekende meteen ook de start van de termijn van publieke raadpleging van 30 dagen. De opbouw en inhoud van de AON werd toegelicht door POM en studiebureau Tractebel. Tijdens de vergadering was er gelegenheid tot vraagstelling en werden brainstormsessies georganiseerd in kleine groepen.

Bekendmaking van de AON werd georganiseerd via verschillende kanalen:

- Publicatie in Gazet van Antwerpen op 10 december 2016
- Projectnieuwsbrief
- Aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente Rumst en Kontich
- Publicatie op de website van de gemeenten Rumst en Kontich
- Website Complexe projecten
- Website van de dienst MER

Om het publiek te ondersteunen bij het indienen van schriftelijke opmerkingen op de AON werd de mogelijkheid geboden aan de geïnteresseerden om afspraak te maken met POM. Deze zitdag heeft plaatsgevonden op 18 januari 2017, 6 bewoners maakten gebruik van dit aanbod.

Op maandag 16 januari werd de AON toegelicht aan de lokale adviesraden landbouw, milieu, economie en gecoro.

Gemeentelijke, provinciale en gewestelijke adviesinstanties werden aangeschreven met de vraag tot adviesverlening.

3 Ingediende inspraakreacties

3.1 Reacties bevolking

Op datum van 20 januari 2017 werden volgende reacties ontvangen:

- 989 gebundelde reacties op basis van 1 typebrief
- 13 schriftelijke reacties
- 28 reacties per email

Globaal gezien zijn veel van de ontvangen reacties op te delen in 2 kampen. Een groep van 989 bewoners heeft een gezamenlijk standpunt ingediend waarbij elke zuidelijke variant als niet redelijk wordt beschouwd omdat deze varianten niet beantwoorden aan de doelstelling van het project, nl. het weren van vrachtverkeer uit het centrum van Rumst. 6 bijkomende bewoners delen dit standpunt in een individuele reactie aangevuld met bijkomende argumenten. Vervolgens zijn er 3 reacties van bewoners in de buurt van de noordelijke tracés die wijzen op de negatieve milieuaspecten van één van de noordelijke tracés.

Een aantal reacties wensen dat de alternatieven met aanpassingen van de op- en afritten op E19 en een westelijke parallelweg E19 als redelijk worden beschouwd en verder worden meegenomen in het onderzoek.

3.2 Reacties adviesinstanties

Overzicht van de aangeschreven adviesinstanties en uitgebrachte adviezen:

Adviesinstantie		Aangeschreven	Advies uitgebracht
Gemeente Kontich	College burgemeester en schepenen	x	
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Dienst Milieueffectrapportagebeheer	x	x (gecoördineerd)
VMM		x	x (gecoördineerd)
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	ALBON – Hoofddienst natuurlijke rijkdommen	x	x (gecoördineerd)
Agentschap Natuur en Bos	VAC Antwerpen	x	x (gecoördineerd)
Agentschap Wegen en Verkeer	Wegen & Verkeer Antwerpen	x	x (gecoördineerd)
Departement Mobiliteit en Openbare Werken		x	x (gecoördineerd)
De Lijn			x (gecoördineerd)
Departement Landbouw & Visserij	VAC Antwerpen	x	x
OVAM		x	
Ruimte Vlaanderen	Afdeling Adviseren en Participeren Lokaal	x	x
Agentschap innoveren & Ondernemen		x	x
VLM	Landinrichting	x	
Provincie Antwerpen	Dienst Mobiliteit	x	x (gecoördineerd)
Provincie Antwerpen	Dienst gebiedsgericht beleid	x	x (gecoördineerd)
Milieuraad Rumst		x	x
Ondernemingsraad Rumst		x	
Landbouwraad Rumst		x	x
Gecoro Rumst		x	x
Bedrijvengroepering Rumst		x	x
UNIZO Rumst			x

3.3 Onderwerpen van inspraakreacties bewoners

De ontvangen inspraak van de bewoners is op te delen in reacties op:

- **Te onderzoeken alternatieven:** Een groot aantal bewoners ter hoogte van de zuidelijke tracés hebben een gezamenlijk bewaarschrift ingediend tegen elk zuidelijk tracé wegens niet beantwoorden aan de doelstelling van het project.
- **Als niet redelijk beschouwde alternatieven** (worden niet verder onderzocht): Een aantal bewoners wensen een grondiger onderzoek van de niet als redelijk te beschouwen alternatieven waarbij vooral het scenario van de aanpassing aan de E19 opnieuw op tafel komt.
- **Nieuwe alternatieven:** Er wordt een nieuwe variant voor de zuidelijke tracés over de Hof ten Eikenlaan voorgesteld.
- **Beschouwde milieuaspecten:** Er worden bedenkingen gemaakt rond methodiek van de voorgestelde geluidsmetingen en tijdstip van uitvoering verkeerstellingen in het onderzoek van Vectris.
- **Beoordeling milieuaspecten:** Technische vragen over beoordeling van de aspecten geluid, mobiliteit en lucht.

4 Bespreking inspraak en adviesreacties

Op de volgende bladzijden worden de ontvangen inspraakreacties van de bewoners en ontvangen adviezen besproken en wordt aangegeven in welke mate de reacties worden meegenomen in het verder onderzoek.

Conform de doelstelling van de publieke raadpleging op basis van de AON, worden in dit overzicht de opmerkingen en suggesties behandeld, over de gewenste inhoud van het verder onderzoek (milieueffectrapport, investeringskosten) en in het bijzonder over het te bestuderen project en de alternatieven, over de effecten en de manier waarop deze effecten zullen bestudeerd worden, enz....

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
1	Vlaamse Maatschappij Sociaal Wonen	Geen opmerkingen	-	Neen, geen aanpassing
2	VLAIO Agentschap Innoveren en ondernemen	Geen opmerkingen	-	Neen, geen aanpassing
PROJECTDEFINITIE				
3	GECORO	Project moet gekaderd worden in een grotere interlokale mobiliteitsvisie (intergemeentelijk) . Uitspraken over verplaatsen van op- en afrit E19 en inrichting kruispunt N1/Bussestraat moeten kaderen in een interlokale visie.	Een bovenlokale mobiliteitsvisie zoals i.v.m. de expressweg (Metropoolweg, Expressweg fase 3- N171) kan bijdragen tot het verminderen van de verkeersdruk t.h.v. het knooppunt E19 Rumst, maar biedt geen oplossing voor het lokale ontsluitingsprobleem voor vrachtwagens van de lokale bedrijvzones, met ontlasting van het centrum Rumst en bij uitbreiding Reet. De N171 ligt op 4 km afstand ten noorden van Rumst. Bovendien zou een bovenlokaal project geen uitzicht op een oplossing bieden, binnen een redelijke korte termijn. Het uitgangspunt van het project is dat de lokale ontsluitingsproblematiek (veiligheid en hinder in het centrum door het drukke vrachtverkeer, wegwerken) lokaal dient te worden opgelost. Het verkeer van E19 van en naar Duffel, Lier en Kontich over de Bussestraat enerzijds en naar Terhagen en Reet over de Tiburstraat anderzijds, maakt deel uit van het projectgebied en zal bijkomend onderzocht worden in de discipline Mens-mobiliteit. De effecten van alternatieve inrichtingen op de verkeersafwikkelingscapaciteit, rekening houdend met huidige en toekomstige verkeerstromen, zal onderzocht worden.	Aandachtspunt
	Bewoners	Er wordt gesteld dat de problematiek niet kan beperkt worden tot enkel Rumst omdat een deel van het verkeer van de op- en afrit E19 een bovenlokale impact heeft, met name vracht- en anderverkeer van en naar Duffel, Lier en Kontich.	Zie ook N° 4, Opmerking Provincie Antwerpen	
4	Provincie Antwerpen	De Provincie geeft als belangrijk aandachtspunt aan dat de nieuwe ontsluiting geen regionaal verkeer genererende ontsluiting mag worden. Andere dorpskernen in de omgeving mogen niet meer verkeer te verwerken krijgen	De impact van de verschillende alternatieven op de verkeersgeneratie en afwikkeling wordt bestudeerd in de discipline Mens-mobiliteit. Op heden bestaat ook reeds de mogelijkheid van	Neen, geen aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
		t.g.v. een nieuwe vlotte verbinding. De N171 moet deze regionale rol als verbinding tussen E19 en A12 opnemen zodra deze gerealiseerd is.	sluipverkeer bvb. over Rumstsestraat. Indien uit de milieubeoordeling blijkt dat er redenen zijn om aan te nemen dat relevante wijzigingen kunnen optreden, zal dit aspect worden beoordeeld.	
5	GECORO	Typeprofiel van ontsluitingsweg definiëren als basis voor effectbeoordeling. Indien hierop milderende maatregelen worden geformuleerd, moeten deze ook op milieueffecten worden onderzocht.	Er wordt op dit strategische MER- beoordelingsniveau uitgegaan van een wegprofiel van 16-18 m breedte (2x1 weg met fietspaden en gracht), tenzij het vanuit de bestaande toestand duidelijk is dat er geen grachten noodzakelijk zijn. Aantakkingen t.h.v. kruispunten worden algemeen in beeld gebracht (type van kruispunt met opgave van de straten die in voorrang worden afgewikkeld).	Ja, aanpassing Er zal t.b.v. de milieubeoordeling in het MER een typewegprofiel worden toegevoegd.
6	GECORO Bewoners	Andere vormen van vrachtvervoer in beschouwing nemen (waterweg, kleinere vrachtwagens, ...)	De milieueffecten van het project worden “worst case” bekeken. Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat de wegontsluiting overbodig wordt door andere vormen van vrachtverkeer te promoten. Het is echter ook niet de bedoeling om door het project andere vormen van vrachtvervoer te benadelen.	Neen, geen aanpassing
7	Bewoners	Geen ontwikkeling meer toelaten van ongebruikte bedrijventerreinen. Wel terreinen ontwikkelen tot energiepark (zonnepanelen, windturbines)	Zie verslag infoavond i.v.m. ontwikkeling bedrijventerrein.	
EVALUATIE VAN DE PROJECTDOELSTELLING				
8	Ruimte Vlaanderen	Ruimte Vlaanderen bevestigt dat het project beantwoordt aan doelstellingen uit het GRS .	-	Neen, geen aanpassing
9	Bewoners GECORO	Tegenstanders van de zuidelijke tracés argumenteren dat deze alternatieven niet voldoen aan de doelstelling van het complex project, zijnde het weren van het vrachtverkeer uit de woonkern. De zuidelijke varianten leiden tot een verplaatsing van hinder binnen de woonzone en dreigt de woonkern van Rumst in 2 te splitsen.	Alle alternatieven leiden tot een bepaalde vermindering van het vrachtverkeer in dichtbewoonde straten van het centrum van Rumst (alt. 7 t/m 9 nemen elk nog een beperkt gedeelte van Tiburstraat op in hun tracé). Afhankelijk van het beschouwde alternatief kunnen er potentiële effecten ontstaan in andere straten. In die zin zullen sommige alternatieven waarschijnlijk beter zullen scoren dan andere. De probleemoplossende waarde van elk alternatief zal blijken uit de beoordeling van	Neen, geen aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
			de milieuaspecten in het s-MER.	
TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN				
10	GECORO	De noordelijk gelegen alternatieven 3, 4, 5 en 6 via de Keelhoevestraat, Hoge Meentochtstraat en daartussen in, worden door de inspreker als niet redelijk aanzien, omwille van versnippering open ruimte, toeristisch-recreatieve impact, conflicten met landbouwverkeer, omrijfactor, sluijperverkeer Reet.	Deze potentiële impacten zijn ontegensprekelijk aanwezig, maar de andere alternatieven vertonen evengoed vergelijkbare en/of andere milieueffecten. Bedoeling van het MER is om een evenwichtig totaalbeeld van alle milieueffecten voor alle alternatieven te verkrijgen, als basis voor een voorkeursalternatief met de minste impact en eventuele milderende maatregelen.	Neen, geen aanpassing
11	Bewoners	De zuidelijke alternatieven 7, 8 en 9 kennen vele tegenstanders en moeten volgens tal van insprekers als "niet redelijk" worden beschouwd. Als motivatie wordt aangehaald: versnippering van de woonkern (ten noorden van Tuinwijk, Kerkstraat, Tiburstraat), isolatie van gebied "Hof ten Eiken" tussen E19 en nieuwe tracés, aantasting van parkgebied en aansluitende groenzones (buffer tussen E19 en woonkern), Het alternatief 9 dat gebruik maakt van de Kruislei krijgt van een aantal insprekers extra aandacht om reden van de huidige configuratie van de weg: verregaande onteigeningen bij een verbreding van weg (sommige panden staan tegen de rooilijn), wegvallen van parkeermogelijkheden in de berm, aantasting van residentiële karakter van de straat, ...	De andere alternatieven vertonen evengoed vergelijkbare en/of andere milieueffecten. Bedoeling van het MER is om een evenwichtig totaalbeeld van alle milieueffecten voor alle alternatieven te verkrijgen, als basis voor een voorkeursalternatief met de minste impact.	Neen, geen aanpassing
12	Gemeentelijke milieuraad Bewoners GECORO	Alternatieven 1-6 enkel in combinatie met fietsbrug over E19 Aangepast zuidelijk tracé: combinatie van alternatieven 7 (rond het voetbalterrein) en 8 (zo ver mogelijk oostwaarts aansluitend op Tiburstraat om aantal gehinderden te beperken) Combinatie van noordwaartse ontsluiting van bedrijventerrein Stuyvenberg (o.a. ODTN) en zuidelijke ontsluiting.	Voor de alternatieven 1 t/m 6 werd het aangehaalde aandachtspunt ivm de fietsbrug over E19 reeds vermeld in de AON (per alternatief blz. 38-43). Een combinatie van een noordelijke en zuidelijke ontsluiting komt overeen met de referentietoestand, zij het weliswaar in een andere variant (heen en terug, elk in één richting). Combinaties van alternatieven (zoals bvb. alt. 7 en 8) zullen in de synthese van de milieueffectbeoordeling worden besproken, indien hierdoor een relevante	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
			mildering van milieueffecten mogelijk is.	
13	Gemeentelijke milieuraad	Alternatief 9 (via Kruislei): twijfels over redelijkheid van het alternatief . De beschikbare ruimte zou geen vlotte doorgang van vrachtverkeer in de Kruislei mogelijk maken.	Onderzoek van de milieueffecten van de inrichting van een vrachtroute via de Kruislei is onderwerp van het S-MER.	Neen, geen aanpassing
14	Gemeentelijke milieuraad	Alternatief 1: twijfels over redelijkheid van het alternatief omwille van stabiliteit van de ondergrond (stortplaats)	Het aandachtspunt stabiliteit van de ondergrond t.h.v. de stortplaats is reeds tijdens verschillende vooronderzoeken bestudeerd. Het aspect wordt in de alternatievenafweging meegenomen via de investeringskostenanalyse (AON blz. 111) . Alle beschikbare en nog op te vragen gegevens in dit verband zullen bij de afweging van het voorkeursalternatief in rekening worden gebracht: onderzoek IGEAN, stabiliteit van grindpalen als mogelijke fundering van de weg, advies van OVAM i.v.m. infrastructuur aanleg op stortplaats, ervaringsgegevens van eigenaars bestaande gebouwen op de stortplaats, aanlegkosten.	Aandachtspunt
	GECORO	Onderzoek nodig van de draagkracht van gronden op de voormalige stortplaats		
15	Bewoners	De objectiviteit van de gemeente bij de beoordeling van de alternatieven 7 en 8 wordt in vraag gesteld. De gemeente heeft een te koop aangeboden pand aangekocht dat op de tracé-alternatieven 7 en 8 is gelegen.	De gemeente heeft bij de aankoop het voorzorgsbeginsel gehanteerd en geanticipeerd op een eventuele keuze van alternatieven 7 of 8 als voorkeursalternatief. De gemeente heeft duidelijk gecommuniceerd dat de woning zal verkocht worden indien uit het onderzoek blijkt dat een ander alternatief als voorkeursalternatief wordt aangeduid. De woning kan gelijkwaardig aan de situatie voor andere alternatieven als een te onteigenen woning worden geëvalueerd.	Neen, geen aanpassing
16	Gemeentelijke milieuraad Bewoners	Aandacht ondergrondse leiding (NAVO) bij oostelijke parallelweg E19 (alternatief B en C). Kan eventueel aanleiding zijn voor het uitsluiten van het alternatief.	Mogelijke interferentie van het tracé van de pijpleiding met de omleidingsweg en randvoorwaarden worden nagegaan.	Aandachtspunt
17	Bewoners	Alternatieven 7, 8 en 9 moeten ter hoogte van kruising Kerkhofstraat om reden van veiligheid ondergronds kruisen .	Uit de milieubeoordeling van aspect veiligheid zal moeten blijken of dit als milderende maatregel verder moet worden onderzocht.	Neen, geen aanpassing
18	Bewoners	In het uitgewerkte masterplan voor het bedrijventerrein , wordt een noordelijke ontsluiting vooropgesteld. Bewoners	In het S-MER wordt een evenwichtig totaalbeeld van alle milieueffecten voor alle alternatieven beoogd, als	Neen, geen aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
		<p>zijn op deze potentiële ontwikkeling reeds ingesteld. In één van de inspraakreacties wordt gevraagd om het OTL-tracé over het voormalige stort, toe te voegen als een redelijk alternatief. Dit OTL-alternatief werd besproken in het voorontwerp van RUP Stuyvenberg.</p> <p>Elk zuidelijk ontsluitingstracé veroorzaakt een verplaatsing van de problematiek naar andere woongebieden en splitst de woonkern van Rumst in twee.</p>	<p>basis voor een voorkeursalternatief met de minste impact.</p> <p>Het in de AON als redelijk alternatief behandeld alternatief 1A komt in essentie overeen met het zgn. OTL-alternatief. In feite vormt het een geoptimaliseerde versie van het OTL-alternatief, waarbij een aantal scherpe bochten werden hertekend volgens een vloeiende lijn.</p>	
NIET REDELIJKE ALTERNATIEVEN (AON)				
19	MOW	Akkoord om de in de AON als “niet-redelijk” omschreven alternatieven niet verder te onderzoeken.	-	Neen, geen aanpassing
20	Bewoners Gemeentelijke milieuraad	Het niet als redelijk beschouwen van het alternatief met een doorgedreven herinrichting van de E19 (m.n. het verleggen van het op- en afrittencomplex Rumst en de bestaande dienstzone) wordt door een aantal bewoners als wel redelijk beschouwd. Er wordt gevraagd om dit alternatief mee te nemen in het verder onderzoek.	<p>Een project met ingrijpende aanpassingen aan de E19 autostrade zou een belangrijke bovenlokale impact hebben. Een dergelijk project overstijgt hierdoor ruimschoots het kader waarbinnen alternatieve oplossingen moeten worden gezocht voor de realisatie van de lokale vrachtontsluiting.</p> <p>Het verleggen van het op- en afrittencomplex Rumst en de dienstzone, naar de zone ten noorden van de brug over E19 - Petrus Van der Taelenstraat, zal als een mogelijk extern ontwikkelingsscenario worden beschreven en de potentialiteiten/effekten van de verschillende alternatieven, om in een toekomstige fase hierop aan te sluiten, worden kwalitatief besproken.</p>	Ja, aanpassing.
21	Bewoners GECORO Bedrijvengroepering Rumst	<p>Het niet als redelijk beschouwd alternatief (blz. 52 van AON) bestaande uit een westelijke parallelweg E19 (vanaf kruispunt Hoge Meentochtstraat/Petrus Van der Taelenstraat), wordt door de insprekers als wel redelijk beschouwd. Er wordt gevraagd om dit alternatief mee te nemen in het verder onderzoek.</p> <p>Voorstel van een variant met een vroegere draaibeweging</p>	<p>Het alternatief bestaande uit een parallelweg westelijke van de E19, zal worden meegenomen in het verder onderzoek als een redelijk alternatief. Het aantal voor de realisatie te onteigenen woningen en de andere milieueffekten zal worden bepaald in het verder onderzoek.</p> <p>Een belangrijk aandachtspunt is de (verkeers)technische haalbaarheid van de inrichting</p>	Ja, aanpassing Alternatief wordt verder onderzocht, aanpassing in AON.

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
		vanop de afrit van de snelweg.	en het risico op terugslag van file tot op de E19. Er zal mogelijk een microsimulatie van de verkeersafwikkeling (rotonde) worden uitgevoerd, teneinde bij het nemen van het voorkeursbesluit zekerheid te hebben over de verkeerskundige haalbaarheid.	
22	Bewoners	<p>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Rumst (2005) vermeldt noordelijke ontsluiting. Zuidelijke ontsluitingsalternatieven zijn in tegenspraak met de visie in het GRS Rumst.</p> <p>Ook andere studies die in het verleden werden uitgevoerd (o.a. Voorontwerp RUP Stuyvenberg 2011, Masterplan Catenberg-Stuyvenberg 2015, Gemeentelijk Mobiliteitsplan Rumst 2001) maken melding van ontsluitingsroutes van de bedrijvenszone in noordelijke richting.</p>	<p>Decretaal gezien bestaat een GRS uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte. Enkel in het richtinggevend deel van het GRS Rumst wordt een noordelijke ontsluiting als een suggestie aan de hogere overheid voor verder onderzoek (combinatie met nieuw op- en afrittencomplex) vermeld. Van het richtinggevend deel van een GRS kan steeds gemotiveerd worden afgeweken.</p> <p>De ontsluitingsalternatieven die in deze studies worden behandeld zijn nog steeds als één of meerdere alternatieven in de AON en het uit te voeren S-MER betrokken. Bedoeling van het MER is om een evenwichtig totaalbeeld van alle milieueffecten voor alle alternatieven te verkrijgen, als basis voor een voorkeursalternatief met de minste impact.</p>	Neen, geen aanpassing
VOORSTEL NIEUWE ALTERNATIEVEN				
23	Bewoners GECORO	Er wordt een suggestie gegeven voor een bijkomend alternatievenonderzoek als variant op de zuidelijke tracés. Voorstel is om een alternatief tracé voor het vrachtverkeer via de bestaande (Blauwhoevestraat)/Hof ten Eikenlaan (of een parallelweg) en een deel van parkgebied te onderzoeken	Het voorgestelde alternatief brengt de vrachtroute over een afstand van 400 m tot 600 m (Hof ter Eikenlaan, Blauwhoevestraat) in een belangrijke woonwijk (met een 30-tal woningen die palen aan de straat en veel achterliggende woningen van Weivelden, Frans Van Lindenstraat, Emiel Vanderveldestraat, Guido Gezellestraat), gaat deels door het park en de aansluiting op de Tiburstraat landt tussen woningen en vlakbij de op- en afrit E19. Ter vergelijking: in de Kruislei (130 m) liggen een 6-tal woningen langs de straat en zijn er geen zijstraten met achterliggende woningen.	Neen, geen aanpassing
24	Gemeentelijke landbouwrap	Doortrekken Doelhaagstraat naar noorden en van daaruit	Het voorstel zal worden bestudeerd als een variant op	Ja, aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
		aansluiting voorzien op rotonde Hollebeekstraat (soort lusstructuur)	de alternatieven 1 t/m 9. Het voorgestelde alternatief wordt meegenomen in de milieubeoordeling onder de naam " Variante 1' t/m variant 6' en bestaat uit een alternatieve ontsluiting het bedrijventerrein Stuyvenberg naar het noorden en de rotonde Hollebeekstraat. In geval van alternatief 1 is er een noordwaartse verlenging van de Doelhaagstraat, voor alternatieven 2 t/m 6 is dit een noordwaartse verlenging gevolgd door een westelijke afbuiging naar de rotonde. De variant met noordelijke verlenging van de Doelhaagstraat (hier variant 7', 8' en 9' genoemd) en aantakking op de Hollebeekstraat, kan ook worden gecombineerd met de alternatieven 7, 8 en 9 . In dit geval wordt er een aantakking van de zuidelijke gerichte ontsluiting voorzien ten zuiden van ODTB.	
25	GECORO	Doortrekken Doelhaagstraat naar noorden (aansluiting op alternatieven via of ten noorden van voormalige stort) i.p.v. aansluiting voorzien op rotonde Hollebeekstraat.	Het voorstel zal worden bestudeerd als een variant op alternatief 1 en 2. Het voorgestelde alternatief wordt meegenomen in de milieubeoordeling onder de naam " Variante 1'' en variant 2'' Noordelijke verlenging Doelhaagstraat'' "	Ja, aanpassing
26	GECORO	Onderzoeken van een alternatief tracé via kruispunt Hoge Meentochtstraat/Petrus van der Taelenstraat via een nieuwe viaduct over de E19 en vervolgens via een oostelijke parallelweg E19.	Het voorgestelde alternatief wordt meegenomen in de milieubeoordeling onder de naam " Alternatief D: oostelijke verlenging Hoge Meentochtstraat met nieuwe brug over E19'' "	Ja, aanpassing
27	Bewoners	Voorstel voor rechtstreekse ontsluiting vanaf Catenberg naar de dienstzone E19.	Het creëren van een nieuwe op- en afrit naar de E19 via de dienstzone is niet aanvaardbaar vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling: te korte tussenafstand tot de dichtbijzijnde op- en afritten, in- en uitvoegstroken zijn infrastructureel niet aangepast voor hogere verkeersintensiteiten dan van de dienstzone).	Neen, geen aanpassing
ONDERZOEKSASPECTEN MILIEUBEORDELING - ALGEMEEN				
28	Bewoners	Technische vragen over toetsing van milieuaspecten	Zie richtlijnen MER van Dienst Mer. Het huidige MER wordt uitgevoerd op strategisch niveau. Later volgt	Neen, geen aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
			nog een milieubeoordeling op plan/projectniveau. Het is evident dat een strategische milieubeoordeling op een hoger abstractieniveau wordt uitgevoerd en minder in detail treedt over aspecten die niet of weinig onderscheidend zijn tussen de af te wegen alternatieven.	
29	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Terminologie van significantiekaders afstemmen tussen disciplines	Terminologie is enigszins verschillend per discipline (vooral voor Geluid en Lucht), dit is ook het geval voor de richtlijnenboeken MER. Waar mogelijk en relevant wordt dit verder afgestemd.	Ja, aanpassing
30	GECORO	Aandachtspunten m.b.t. milieuonderzoek: deze zijn in het overwegingsdocument opgenomen per discipline (typeprofiel weg, afstand en tijdsduur van ritten, leesbaarheid van route voor vrachtwagens, kans op sluiptverkeer, hinder voor voetbal en andere functies, verkeersveiligheid, verhoogde emissies, vleermuizen, waardering van bosareaal, boscompensaties, ...)	Opmerkingen worden meegenomen in milieubeoordeling	Aandachtspunt of aanpassing in deze nota (per discipline)
31	UNIZO Rumst Bedrijvengroepering Rumst	Onderzoek naar economische impact op lokale handel te Rumst (zuidelijke alternatieven)	De impact van de alternatieven op kleinhandel is minimaal en niet onderscheidend. In de zuidelijke alternatieven is er nl. nog autoverkeer mogelijk richting Kerkstraat-Tuinwijk. De bereikbaarheid, ondermeer voor autoverkeer en openbaar vervoer (per straat) wordt als een effectgroep van de discipline Mens-verkeer beoordeeld. In het S-MER mogen op directe wijze, geen financiële of economische effecten worden beoordeeld.	Neen, geen aanpassing
32	UNIZO Rumst	Aandachtspunten m.b.t. milieuonderzoek en effecten: behoud van landbouwlandschap en natuur, omrijfactor voor bedrijven, bereikbaarheid van handelscentrum Rumst, geluidshinder	Deze effectgroepen worden reeds meegenomen in milieubeoordeling (zie beoordelingskaders) De "omrijfactor" wordt beoordeeld in de effectgroep "doorgaand verkeer" (naamgeving van de effectgroep wordt wellicht herzien)	Neen, geen aanpassing
33	Bedrijvengroepering Rumst	Aandachtspunten m.b.t. milieuonderzoek en effecten van vrachtverkeer op de toeristisch-recreatieve waarde (uitkijktoren) mee te nemen in onderzoek Zuidelijke route onder voorwaarden	Opmerkingen worden meegenomen in milieubeoordeling	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
34	MOW/AWV	Geen bijkomende opmerkingen m.b.t. effectbeoordeling	-	Neen, geen aanpassing
35	Bewoners	Betekenis van kwalitatieve en waar mogelijk semi-kwantitatieve effectbeoordeling ?	Sommige effecten kunnen onmogelijk kwantitatief worden uitgedrukt (bvb. bepaalde effectgroepen i.v.m. belevingswaarden). Deze worden beoordeeld op basis van expert judgement, resultaten van algemeen wetenschappelijk onderzoek, ..). Het huidige MER wordt uitgevoerd op strategisch niveau. Later volgt nog een milieubeoordeling op plan/projectniveau. Het is evident dat een strategische milieubeoordeling op een hoger abstractieniveau wordt uitgevoerd en minder in detail treedt over aspecten die niet of weinig onderscheidend zijn tussen de af te wegen alternatieven. In die zin zullen bepaalde effecten worden begroot op hoofdlijnen, deels kwantitatief, deels kwalitatief. Voor de als relevant beoordeelde hinderaspecten i.v.m. geluid en luchtkwaliteit (van verkeer) wordt een kwantitatieve beoordeling van de geplande situatie op basis van lucht- en geluidsmodelleringen (conform de richtlijnenboeken MER) uitgevoerd met een voldoende detail om onderscheidende effecten tussen alternatieven aan te tonen.	Neen, geen aanpassing
36	Bewoners	Vroegere investeringen van bedrijven i.f.v. een noordelijke ontsluiting, moeten worden gevaloriseerd. Recentere investeringen (in relatie tot zuidelijke ontsluitingstracés) zoals stelplaats De Lijn, rotonde Hollebeekstraat, moeten als kost in rekening worden gebracht.	Inzoverre investeringen een éénduidige relatie hebben met de ontsluitingstracés zullen deze in de investeringsanalyse worden beoordeeld.	Neen, geen aanpassing
ONDERZOEKSASPECTEN – MENS-VERKEER				
37	Bewoners Gemeentelijke milieuraad GECORO Bedrijvengroepering Rumst	Voorstel dat bij noordelijke tracés de impact op sluisverkeer naar/van Boom via het centrum van Reet wordt meegenomen in de milieubeoordeling.	Deze impact wordt in eerste instantie als niet relevant beschouwd, gezien vandaag deze mogelijkheid ook al bestaat. Indien uit de milieubeoordeling blijkt dat er redenen zijn om aan te nemen dat door het project relevante wijzigingen inzake sluisverkeer kunnen optreden, worden de effecten besproken.	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
38	De Lijn via MOW	Suggesties i.v.m. organisatie van toegang tot stelplaats De Lijn, inrichting van buffers en noodzakelijke nood in- en uitrit als onderdeel van de alternatieven 1 t/m 9 ten westen van E19. Vrachtverbod in centrum Rumst mag niet gelden voor openbaar vervoer. Eén van de aandachtspunten is een logische route van (lege) bussen van/naar de stelplaats na de diensturen.	De impact op het openbaar vervoer wordt onderzocht. In het geval van de noordelijke alternatieven blijven de bussen door het centrum Rumst rijden. De "leesbaarheid" van de alternatieve routes wordt beoordeeld in het s-MER.	Aandachtspunt (voor verdere detaillering van alternatieven)
39	Bedrijvengroepering Rumst	Voorstel om de uitvoering " verlengen van expressweg N171 " (Fase 3) mee te nemen in de alternatiefbeoordeling als onderdeel van het project	De impact van deze verlenging op het lokale studiegebied is verwaarloosbaar. Het biedt (gezien de grote afstand tot het studiegebied) geen oplossing voor de lokale vrachtverkeerproblematiek in Rumst (wel voor vrachtverkeer van/naar Boom)	Neen, geen aanpassing
40	Bewoners	Een aantal bewoners vragen zich af of de stelling dat geen enkel tracé een bovenlokale aantrekkings coorect is en niet zorgt voor een onderscheidend effect.	Het uitgangspunt van het project is louter een lokaal probleem oplossen, het mag geen regionaal verkeersgenerende ontsluiting worden. Dit neemt niet weg dat hiervoor aandacht moet zijn in het onderzoek.	Aandachtspunt
41	Bewoners GECORO	Modal shift naar waterweg te onderzoeken als alternatief van vrachtroute. Bevraging bedrijven te organiseren naar alternatieve vormen van vrachtvervoer (watertransport)	Zie N°6 Er wordt nu reeds gewerkt aan het stimuleren van de modal shift voor bedrijven en activiteiten die van de waterweg gebruik kunnen maken. De ervaring leert dat het oplossend vermogen van deze modal shift in absolute aantallen beperkt blijft in vergelijking tot het totaal aantal vrachtwagens van/naar de bedrijventerreinen.	Neen, geen aanpassing
42	Bewoners	Representativiteit van verkeerstellingen (dec. 2015) wordt in vraag gesteld.	Deze bezwaren kwamen reeds aan bod tijdens een toelichting op 18/10/16 bij de mobiliteitsstudie. Zie het verslag van de infosessie op de projectwebsite http://www.rumst.be/product/1911/verkennde-mobiliteitsstudie . De tellingen zijn niet uitgevoerd in een vakantieperiode, mogelijk waren er wel examens bezig doch dit zal weinig invloed hebben op het vrachtverkeer. Het bouwverlof was nog niet bezig. De periode ervoor waren er onderhoudswerken in de Bussestraat, de tellingen moesten nadien gebeuren.	Neen, geen aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
			Indien het op sommige dagen van het jaar nog iets drukker zou zijn dan vastgesteld tijdens de tellingen, heeft dit in principe geen impact op de conclusies van de (mobiliteits)studie. Het computermodel werd afgetoetst aan de feitelijke verkeerssituatie, het model werd gecorrigeerd zodat het de werkelijkheid best benaderd.	
43	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Moet effectgroep " doorgaand verkeer " niet als overbodig beschouwd worden, gezien de stelling dat doorgaand verkeer geen onderscheidend effect veroorzaakt.	Onder deze effectgroep "doorgaand verkeer" zitten o.a. de criteria 'omrijfactor' en 'leesbaarheid van de route'. Dit zijn belangrijke criteria. In die zin is deze effectengroep zeker niet overbodig, maar de naamgeving is wat ongelukkig.-	Aandachtspunt
44	Deputatie Provincie Antwerpen	Zie N°4 Lokaal ontsluitingsprobleem mag geen regionaal verkeersgenererende ontsluiting worden	Wordt meegenomen in milieubeoordeling	Neen, geen aanpassing
45	Gemeentelijke landbouwwaad	Bezwaren tegen noordelijke tracés door landbouwgebied Bij zuidelijke tracés aandacht voor zwakke weggebruiker	Bezwaren en opmerkingen worden meegenomen in beoordeling	Neen, geen aanpassing
46	Gemeentelijke milieuraad	Aandacht voor zwakke weggebruikers bij kruispunten	Is onderdeel van beoordelingscriteria	Neen, geen aanpassing
47	Gemeentelijke milieuraad	Toename vrachtverkeer 30% tegen 2025 is te laag ingeschat	Er wordt uitgegaan van een minimaal en maximaal scenario	Neen, geen aanpassing
48	GECORO	De voorgestelde ongelijkvloerse kruising Bussestraat/N1 lijkt niet realistisch (gezien houding van hogere overheid)	Op vraag van bewoners wordt deze variant mee onderzocht. AWV is tijdens overleg en in advies akkoord gegaan met deze inrichting.	Neen, geen aanpassing
49	GECORO Bewoners	Aandacht voor de doorstroming van verkeer in de Bussestraat (linksafslaand verkeer bemoeilijkt doorstroming) GECORO formuleert voorstel om 2 routes uitstippelen nl. i.f.v. relatie tot verkeer Brussel/Antwerpen enerzijds en Antwerpen/Brussel anderzijds, zodat alleen rechtsafslaand verkeer naar E19 ontstaat. Simulaties Vectris hielden onvoldoende rekening met doorstromingsproblemen door verkeer dat het kruispunt oprijdt en het kruispunt niet onmiddellijk kan vrijmaken.	Aandacht voor de verkeersdoorstroming in de Bussestraat is reeds voorzien om mee te nemen in het onderzoek. Indien er niet te milderer onoverkomelijke afwikkelingsproblemen blijven bestaan als gevolg van linksafslaand verkeer, kan het voorstel eventueel als milderende maatregel worden bestudeerd. Voorlopig wordt hier niet van uitgegaan.	Neen, geen aanpassing
50	Bedrijvengroepering Rumst	Opportunititeit van weren van doorgaand verkeer en	Het aantrekkelijker maken van de noordelijke zone bij	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
		aantrekkelijker maken voor fietsers/voetgangers in noorden bij aanleg van een zuidelijke ontsluitingroute.	aanleg van een zuidelijke ontsluiting wordt meegenomen als een potentialiteit van het alternatief (niet als onderdeel van het project)	
51	Bedrijvengroepering Rumst	Zuidelijke route onder voorwaarden (snelheidsbeperking 30 km/u, halfondergrondse uitvoering van de weg, economische impact, herinrichting kruispunt Bussestraat N1 in detail bestuderen)	Opmerkingen worden meegenomen in de milieubeoordeling, een beperkte herinrichting van het kruispunt Bussestraat- N1 (verlengen opstelstrook) wordt reeds in alle scenario's meegenomen. Indien nodig worden andere inrichtingsaspecten onderzocht als milderende maatregel.	Aandachtspunt
52	GECORO	Leesbaarheid en logica van vrachtroutes is een belangrijk aandachtspunt.	Dit criterium is reeds opgenomen als onderdeel van het onderzoek.	Neen, geen aanpassing
53	GECORO Bewoners	De afstand en een realistische tijdsduur per alternatief, is een belangrijk afwegingscriterium. Andere insprekers vinden het criterium reistijd per alternatief tracé naar E19 minder relevant in vergelijking met de afgelegde totaalafstand en reistijd van vrachtwagens per rit	Dit criterium is conform richtlijnen MER reeds opgenomen als onderdeel van het onderzoek (omrijfactor).	Neen, geen aanpassing
54	Bewoners	Aandacht voor verkeershinder in de volledige Tiburstraat .	Afhankelijk van het alternatief wordt nog delen van de Tiburstraat in de ontsluitingsroute vervat. De milieueffecten van de alternatieven worden t.o.v. elkaar vergeleken.	Neen, geen aanpassing
ONDERZOEKSASPECTEN – GELUID EN TRILLINGEN				
55	Wonen Vlaanderen	Project mag geen verschuiving van probleem betekenen, aandacht besteden aan woonkernen langs alternatieven (opnemen in omschrijving alternatieven).	Aanwezigheid woningen t.o.v. de tracés, evenals wijzigingen in het geluidsklimaat door het project, vormt een criterium van de effectbeoordeling inzake hinder en de alternatievenbeoordeling	Neen, geen aanpassing
56	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Opmerking beoordelingscriterium in het voorgestelde significantiëkader geluid . Door een score -3 te geven aan een geluidsafname die niet leidt tot het behalen van “de gedifferentieerde referentiewaarden” is het significantiëkader mogelijk te weinig onderscheidend tussen de verschillende alternatieven.	De significantiebepaling wordt in de AON voorgesteld via een getrapte beoordeling met “tussenscores” en “eindscores”. De tussenscore van -3 tot +3 is gebaseerd op de <u>relatieve toe- en afnames van het geluidsniveau</u> (gekoppeld aan aantal woningen) t.o.v. de referentietoestand. Bij de bepaling van de eindscore komt er een tweede toetsing erbij, namelijk de <u>vergelijking met de geluidsnorm voor wegverkeerslawaaï (gedifferentieerde waarde)</u> . Indien ‘voldaan’ wordt aan de geluidsnorm, wordt gewoon de	Ja, aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
			<p>tussenscore overgenomen, indien 'niet voldaan' volgt altijd een score -3.</p> <p>LNE heeft daarbij de bedenking dat het onderscheidend vermogen tussen de alternatieven verloren zou gaan wanneer bvb. meerdere wegsegmenten in de verschillende alternatieven naar een eindscore -3 zouden gaan omwille van het niet voldoen aan de geluidsnorm. Dat gevaar is bestaande indien de verkeersintensiteiten hoog zijn voor alle alternatieven of voor bepaalde wegsegmenten met relevant grote woonconcentraties.</p> <p>Om dit mogelijk probleem van onderscheidend vermogen tussen alternatieven te voorkomen, wordt voorgesteld om de tussenscore '<u>Geluidsverandering in relatie tot significantie</u>' te gebruiken voor de rangschikking van de alternatieven ten aanzien van geluidshinder en de eindscore '<u>Probleemstelling verkeersgeluid</u>' als aanduiding van knelpunten i.f.v. het formuleren van mitigerende maatregelen.</p>	
57	Bewoners	<p>Tijdstip uitvoering geluidsmetingen i.f.v. huidige werken aan de Hollebeekstraat. Door de werken verloopt alle vrachtverkeer momenteel via zuidelijke route door het centrum i.p.v. 50% afwikkeling via de noordelijke route. In geval van geluidsmetingen tijdens deze werken, geeft dit een vertekend beeld van de normale geluidstoestand.</p>	<p>Volgens planning zullen de werken beëindigd zijn op 15 april en zal de normale verkeersafwikkeling hersteld zijn. Gesteld dat deze datum haalbaar blijkt zullen de geluidsmetingen uitgevoerd worden na 15 april 2017.</p>	Aandachtspunt
58	Bewoners	<p>Meetpunten/metingen geluid in Tiburstraat moeten onderscheid maken tussen de zone 70 km/u en 50 km/u. Ook worden metingen in de rustige zones (kerkhof, park) gesuggereerd.</p>	<p>Dit wordt als aandachtspunt meegenomen bij het bepalen van het meetprogramma.</p>	Aandachtspunt
59	Bewoners	<p>Rekening houden met tuinkanten aan achterzijde van woningen, waar mensen hun leefwijze op ingericht hebben door hinder aan de voorzijde. In tal van situaties worden deze tuinkanten bedreigd door hinder van nieuwe ontsluitingstracés aan de tuinkant;</p>	<p>Dit wordt als aandachtspunt meegenomen bij het onderzoek van hinder.</p>	Aandachtspunt
ONDERZOEKSASPECTEN - LUCHT				

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
60	Wonen Vlaanderen	Project mag geen verschuiving van probleem betekenen, aandacht besteden aan woonkernen.	Aanwezigheid woningen t.o.v. de tracés, evenals wijzigingen in de luchtkwaliteit door het project, vormt een criterium van milieubeoordeling.	Neen, geen aanpassing
61	Gemeentelijke milieuraad GECORO Bewoners	Verhoogde luchtverontreiniging wegens overwinnen helling brug E19 bvb., omrijfactor, verkeersmanoeuvres	Het luchtkwaliteitsmodel houdt standaard geen rekening met effecten van weghellingen op emissies, wel met omrijfactor, hoogteligging van wegen, snelheid, ... Opwaartse hellingen leiden tot verhoogde emissies, afwaartse hellingen leiden tot verlaagde emissies.	Neen, geen aanpassing
ONDERZOEKSASPECTEN - BODEM				
62	Departement Landbouw & Visserij Bewoners	De oostelijke parallelweg loopt door herbevestigd agrarisch gebied (HAG) . Dit is zeer negatief en te vermijden. De impact op landbouw (bodemgebruik) dient zeer duidelijk in beeld te worden gebracht.	POM Antwerpen zal een ontwikkelingsschets voor de glastuinbouw in de zone opmaken, teneinde de effecten op uitbreidingsmogelijkheden/ontwikkeling concreet te kunnen beoordelen.	Aandachtspunt
63	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	De effectgroep "Wijziging van bodemkwaliteit (door het project)" wordt niet als onderscheidend beschouwd (stelling in AON) en dus zijn er ook geen beoordelingscriteria voor deze effectgroep noodzakelijk.	De opmerking is terecht. De beoordelingscriteria voor deze effectgroep worden niet verder in beschouwing genomen. De AON wordt aangepast.	Ja, aanpassing
64	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	De effecten van de alternatieven op de ruimtelijke bestemmingszone " uitbreiding van ontginningsgebied " te onderzoeken in discipline mens-ruimte: impact op de optimale ontginning.	Wordt meegenomen in milieubeoordeling -	Aandachtspunt
65	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Decreet en uitvoeringsbesluit (VLAREOP) oppervlaktedelfstoffen opnemen in juridisch-beleidsmatig kader	-	Ja, aanpassing
ONDERZOEKSASPECTEN - WATER				
66	VMM	Akkoord dat discipline water als niet onderscheidend wordt beschouwd.	-	Neen, geen aanpassing
67	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke	Stroomgebiedbeheerplan als beleidscontext vermelden in juridisch-beleidsmatig kader	-	Ja, aanpassing

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
	Rijkdommen en ANB			
68	Bewoners	Invloed op grondwater t.h.v. Laarkasteel. Aanwezigheid van een vijver in het parkgebied tussen Petrus Van der Taelenstraat en Tiburstraat.	Indien het tracé effectief leidt tot effecten van bepaalde alternatieven op de vijvers zullen deze effecten worden onderzocht in een (bijkomend) op te nemen discipline water en in de discipline Fauna en Flora.	Ja, aanpassing. Opnemen van discipline water in de milieubeoordeling.
69	Bewoners	Negatief effect op waterhuishouding in studiegebied van Alternatief C	Het is niet duidelijk welk negatief effect hier bedoeld wordt. Afstromingswater van de weg moet conform regelgeving worden geïnfiltreerd/gebufferd. Indien er een inname zou optreden van een waterpartij, zal dit als effect meegenomen worden	Aandachtspunt
ONDERZOEKSASPECTEN – FAUNA EN FLORA				
70	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB GECORO Bewoners	Impact onderzoeken op aanwezige en potentiële (beschermde) soorten en habitats (via terreinbezoek), project toetsen aan natuurontwikkelingsvisie Rupelstreek (INBO), interferentie met natuurverbinding tussen Rupel en kleiputtengebied nagaan. Aandacht voor vleermuizenkolonies t.h.v. Keelhoeve en Park ten Eiken. Rekening houden met verlies aan bos (waardering)	In de bestaande toestand wordt de natuurverbinding t.h.v. het park belemmerd door draadafsluitingen en muren. Naast effecten van het project op natuurverbindingen zullen de potentialiteiten van de projectalternatieven voor het verbeteren van natuurverbindingen zullen waar relevant, meegenomen worden. In het MER wordt nagaan of er sprake is van een verboden handeling t.a.v. deze soorten en habitats. Verlies aan bos is onderdeel van de milieubeoordeling.	Aandachtspunt
71	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Geen passende beoordeling op te maken, gezien de grote afstand tot SBZ-H Schelde- en Durmeëstuarium en gezien afwezigheid van inname in SBZ-H.	-	Neen, geen aanpassing
72	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Verscherpte natuurtoets: onderzoeken of het project kan leiden tot onvermijdbare en onherstelbare schade van natuurwaarden VEN	VEN-toets wordt uitgevoerd.	Aandachtspunt
73	Gemeentelijke milieuraad	Versnippering open ruimte en bosgebied vermijden	Wordt meegenomen in de milieubeoordeling	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
74	Bewoners	Tegenstrijdigheid met het GRS Rumst. Meer verkeer is volgens insprekers tegenstrijdig met de maatregel van behoud en versterking van natuurwaarden van Hof van Tiber	Wordt meegenomen in milieubeoordeling	Aandachtspunt
ONDERZOEKSASPECTEN – LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE				
75	Agentschap Onroerend Erfgoed	Impact op beschermde sites wordt voldoende onderzocht Doorsnijding open ruimte en inpasbaarheid in het landschap mee opnemen in beoordeling.	-	Aandachtspunt
76	Deputatie Provincie Antwerpen	Aandacht voor wandelknooppunten netwerk	Wordt meegenomen in milieubeoordeling	Aandachtspunt
77	Deputatie Provincie Antwerpen Gemeentelijke milieuraad GECORO	Versnippering landbouwgebied vermijden. Verlies landbouwareaal, boscompensaties.	Wordt meegenomen in milieubeoordeling	Aandachtspunt
78	Bewoners	Archeologische vondsten mogelijk t.h.v. alternatief C (Beleg van Antwerpen, 1585)	Overeenkomstig Richtlijnenboek MER worden gekende archeologische vondsten (CAI, Onroerend Erfgoed) in het studiegebied in de milieubeoordeling meegenomen.	Aandachtspunt
ONDERZOEKSASPECTEN – MENS RUIMTELIJKE ASPECTEN				
79	Bewoners Gemeentelijke milieuraad	Bij zuidelijke tracés worden er woonkernen van Rumst gesplitst van elkaar. De hinder wordt verplaatst van het centrum naar andere woonkernen. Aantal gehinderden Aandacht voor waardevermindering van eigendommen.	Hinder (geluid, lucht, bereikbaarheid, functioneren) en aantal gehinderde woningen wordt meegenomen in milieubeoordeling Waardevermindering (in economische termen) is geen onderdeel van MER. Effecten op de belevingswaarde en het ruimtelijk functioneren zijn wel beoordelingscriteria.	Neen, geen aanpassing
80	GECORO	Beoordeling van hinder voor woningen moet rekening houden met aantal woongelegenheden, de afstand tot de weg en de ligging van achtertuinen langs het tracé. Ook hinder voor functies zoals voetbalterrein en t.g.v. verkeersveiligheid (gebruik van routes voor fietsers en voetgangers) in rekening brengen.	Wordt reeds meegenomen in milieubeoordeling	Neen, geen aanpassing
81	Departement Landbouw & Visserij	Een principe bij de tracékeuze is maximaal benutten van bestaande wegen. De oostelijke parallelweg loopt door herbevestigd agrarisch gebied (HAG) . Dit is zeer negatief en te vermijden. De impact op landbouw moet zeer duidelijk in beeld gebracht worden.	Wordt meegenomen in milieubeoordeling. POM Antwerpen zal een ontwikkelingsschets voor de glastuinbouw in de zone opmaken, teneinde de effecten op uitbreidingsmogelijkheden/ontwikkeling concreet te kunnen beoordelen.	Aandachtspunt

N°	Bewoner/ adviesinstantie	Opmerking van bewoner/adviesinstantie	Standpunt van Initiatiefnemer	Voorstel aanpassing: JA AANDACHTSPUNT (SIGNAAL) NEEN
82	Deputatie Provincie Antwerpen Gemeentelijke milieuraad Bewoners	Versnippering landbouwgebied vermijden	Wordt reeds meegenomen in milieubeoordeling	Neen, geen aanpassing
	GECORO	Verlies aan landbouwgronden door boscompensaties meenemen in de milieubeoordeling.		
83	Gemeentelijke milieuraad Bewoners	Herbebossing in geval van boscompensatie dient te gebeuren in het projectgebied	Niet van toepassing in deze strategische milieubeoordelingsfase van project, wel in latere milieubeoordeling op projectniveau.	Neen, geen aanpassing
84	Gemeentelijke milieuraad	Aantal gehinderden	Is reeds onderdeel van beoordelingscriteria	Neen, geen aanpassing
VARIA				
85	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Onderzoek op strategisch niveau (i.p.v. planniveau zoals vermeld werd in de AON) met focus op onderscheidende en aanzienlijke effecten die gelijkaardig zijn voor alle alternatieven.	Er volgt later nog een tweede milieubeoordelingsfase op plan/projectniveau.	Ja, aanpassing
86	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Decreet en uitvoeringsbesluit oppervlaktedelfstoffen opnemen in juridische randvoorwaarden	-	Aandachtspunt
87	Departement Leefmilieu, Natuur & Energie incl. subadvies VMM, Land en Bodembescherming, Ondergrond en Natuurlijke Rijkdommen en ANB	Diverse detailopmerkingen tekst aan te passen in AON	-	Aandachtspunt
88	Deputatie Provincie Antwerpen	Naamgeving project	Naam is "project vrachtverkeer Rumst".	Aandachtspunt

5 Synthese van aanpassingen en signalen.

5.1 Aanpassingen

Op basis van de overwegingen zal de scope en methodiek van de effectbeoordeling en investeringsanalyse voor het complex project, op een aantal punten worden bijgesteld. Meer in bijzonder betreft het in hoofdzaak (het nummer tussen haakjes verwijst naar het nummer in de tabel van de besproken onderwerpen onder 4.) :

- Verduidelijking van het typeprofiel van de ontsluitingsweg (5)
- Het in beschouwing nemen van bijkomende redelijke alternatieven of varianten op alternatieven, zijnde:
 - **“Alternatief E Westelijke parallelweg E19”**: een ontsluiting die noordelijk rond de kern van Rumst verloopt en via een westelijke parallelweg aan de E19 aansluit op de Tiburstraat t.h.v; het op- en afrittencomplex E19 Rumst (21).
 - **“Alternatief D Oostelijke verlenging Hoge Meentochtstraat met nieuwe brug over E19”** (26).
 - **Varianten 1' t/m 6'** op resp. de alternatieven 1 t/m 6, waarin bedrijven ODTN en BETCA van industriezone Stuyvenberg via een noordelijke vertrekkende tak worden ontsloten en Stelplaats de Lijn/AGBb via een westelijke geïoriënteerde tak naar de rotonde Hollebeekstraat. In geval van alternatief 1 is er een noordwaartse verlenging van de Doelhaagstraat, voor alternatieven 2 t/m 6 is dit een noordwaartse verlenging gevolgd door een westelijke afbuiging naar de rotonde (24).
 - **Varianten 7' t/m 9'** op resp. de alternatieven 7 t/m 9, waarin de rotonde Hollebeekstraat via een tak ten noorden van stelplaats De Lijn/AGBb en ten noorden van de voetbalterreinen, afbuigt naar het oostelijk deel van de Tiburstaat (24).
 - **Varianten 1'' en 2''** op resp. de alternatieven 1 en 2 waarin de rotonde in noordwaartse richting wordt ontsloten, via een tak over het bedrijventerrein (tussen stelplaats De Lijn en VCR enerzijds en tussen BETCA en ODTN anderzijds (26).
- Het **verleggen van het op- en afrittencomplex Rumst en de dienstenzone**, naar de zone ten noorden van de brug over E19 - Petrus Van der Taelenstraat, zal als een mogelijk extern ontwikkelingsscenario worden beschreven en de potentialiteiten/effecten van de verschillende alternatieven, om in een toekomstige fase hierop aan te sluiten, worden kwalitatief besproken.
- Opnemen van **discipline water** in de milieubeoordeling (effecten op vijvers in parkgebied) (68).
- De **terminologie van de significantiekaders** wordt afgestemd tussen de disciplines (binnen het kader van de richtlijnenboeken MER) (29)
- De **methode van significantiebepaling van effecten in de discipline geluid** wordt aangepast: de rangschikking van de alternatieven wordt gebaseerd op de wijzigingen van het geluidsniveau, de aanduiding van knelpunten i.f.v. het formuleren van milderende maatregelen, wordt gebaseerd op de afwijking van de geluidsnorm voor verkeerslawaai (56).
- Het juridisch-beleidsmatig kader wordt uitgebreid met enkele beleidskaders (bodem, water) (65, 67).

5.2 Aandachtspunten

Een aantal door de insprekers aangehaalde aandachtspunten worden aangestipt als een signaal voor het verder onderzoeken ervan in de milieubeoordeling.

- Voorstellen voor het combineren van delen van alternatieven als een mogelijke oplossing, zullen niet als nieuwe alternatieven worden geëvalueerd, maar indien er relevante mildering van effecten kan worden bereikt, in de synthese van de milieubeoordeling worden besproken.
- Het aspect “stabiliteit van de ondergrond van de voormalige stortplaats”, wordt via interpretatie van de resultaten van vooronderzoeken en adviezen over de juridische- en technische haalbaarheid, vertaald in de investeringskostenanalyse van het onderzoek.
- De randvoorwaarden van de NAVO, voor de aanleg van een ontsluitingsweg in alternatief B en C, in de nabijheid van de ondergrondse NAVO-pijplijn, worden opgevraagd en afgetoetst. Indien nodig zullen deze alternatieven om mogelijke redenen van onverenigbaarheid met de pijpleiding, worden uitgesloten van verder onderzoek.
- De positie van meetpunten en het tijdstip van de geluidsmetingen bestaande toestand, zal zorgvuldig worden gekozen i.f.v. representativiteit van de metingen.
- Tal van door insprekers aangehaalde potentiële kwetsbare functies en receptoren, potentiële milieueffecten en mogelijke milderende maatregelen, zullen worden meegenomen als een aandachtspunt in de studie.

6 Besluit

De projectgroep hecht zijn goedkeuring aan het overwegingsdocument en aan de voorgestelde aanpassingen en aandachtspunten ten gevolge van het openbaar onderzoek en de verkregen adviezen.

De projectgroep beslist om een aangepaste alternatievenonderzoeksnota op te maken, op basis van de resultaten van het overwegingsdocument.

De aangepaste alternatievenonderzoeksnota en de richtlijnen van de Dienst Mer vormen de basis voor het uitvoeren, van de strategische milieueffectbeoordeling en een analyse van de investeringskosten.