

## **Scopingsadvies Project-MER Doortrekking N171 Fase 3 te Rumst**

Initiatiefnemer:

Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen  
Anna Bijnsgebouw  
Lange Kievitstraat 111-113, bus 41  
2018 Antwerpen

23/03/2020  
PRMER-3250-SA  
ONTWERP

## 1. Inleiding

Het milieueffectrapport wordt opgesteld met het oog op de vergunning voor de aanleg van een nieuwe weg (2x1 rijstrook) die de bestaande N171 vanaf de Eikenstraat in Rumst verbindt met het reeds gerealiseerde rondpunt op de N177. Het project situeert zich volledig in Rumst. De nieuwe weg met een lengte van ongeveer 2,7 km bevindt zich binnen een hiertoe voorziene reservatiestrook op het gewestplan. Deze verbindingsweg wordt ingericht als secundaire weg type I die een ontsluitingsfunctie heeft voor de omliggende woonkernen. De N171 zorgt bovendien voor de ontsluiting van de industriezone Krekelenberg te Niel via de reeds aanlegde N171 ('banaan'). Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling deze verbinding te laten functioneren als een verbindingsweg tussen E19 en A12 op niveau van hoofdwegen. Rond de nieuwe verbindingsweg wordt een voldoende fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk aangelegd om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook de verbinding te maken naar het ziekenhuis (AZ Heilige Familie) en lokale recreatierreinen.

Op basis van de huidige inzichten is deze activiteit onderworpen aan de MER-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit<sup>1</sup>, met name:

- Bijlage III: rubriek 10 e): *“aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)”*.

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een project-m.e.r.-screening mogelijk. Gezien de aard en de ligging van het project en de mogelijke impact op de omgeving werd er door de initiatiefnemer toch voor geopteerd om een volwaardige project-MER op te maken.

Team Mer ontving de aanmelding met vraag tot scopingadvies op 29/01/2020. Er werd door de initiatiefnemer van het project een openbare raadpleging georganiseerd van 3/02/2020 tot en met 3/03/2020. In functie van deze raadpleging werd de aanmeldingsnota vanaf 3 februari 2020 op de website van het AWV-Antwerpen en de gemeentebesturen van Rumst en Aartselaar geplaatst. Voorafgaand aan deze inspraakperiode werd door AWV Antwerpen op 15 januari 2020 in SBSO Groenlaar te Rumst een infomoment georganiseerd. De binnengelopen reacties werden vervolgens bezorgd aan het team Mer. Het team Mer vroeg tevens adviezen bij relevante administraties en openbare besturen (zie bijlage).

Gezien de ligging van het project zijn er geen gewestgrensoverschrijdende milieueffecten te verwachten. Grensoverschrijdende instanties werden dan ook niet geraadpleegd.

Het team bevoegd voor de milieueffectrapportage in Vlaanderen stelt dit scopingadvies op met het oog op de inhoudsafbakening en de methodologie van het MER. Zij houdt rekening met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7 van het DABM<sup>2</sup>, de informatie uit de openbare raadpleging en de ontvangen schriftelijke adviezen.

---

<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

<sup>2</sup> Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

Inspraakreacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor de opmaak van een project-MER:

- reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, economische effecten, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;
- reacties die betrekking hebben op niet-inhoudelijke zaken (verklaring symbolen, legende figuren, spellingsfouten, ...);
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.

Dit scopingadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding en aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in dit scopingadvies geformuleerd zijn.

## ***2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven***

De hoofdstuk 4, 5 en 6 in de aanmelding beschrijven op een voldoende wijze de verantwoording, de ruimtelijke situering, en het voorgenomen project, nl. de ligging en de toekomstige functie van de doorgetrokken N171. Het projectgebied wordt duidelijk afgebakend. Dit kan in het definitieve MER worden overgenomen. Er dient echter nog verduidelijkt te worden welke maatregelen men zal nemen om ervoor te zorgen dat de (doorgetrokken) N171 niet de functie van een primaire weg (= verbinding tussen A12 en E19) zal opnemen.

Aanvullend op de aanmelding moeten de **volgende punten ook beschreven worden:**

- verwijzen naar de 'Ontsluitingsstudie Boom–Rumst'. Deze studie geeft aan hoe de verkeerstructuur in Boom en Rumst gewijzigd kan worden na de realisatie van de doortrekking van de N171;
- het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar (2010) moet correct worden meegenomen. In dit mobiliteitsplan werd de visie rond de verantwoording van de doortrekking van de N171 uitgewerkt. Deze visie bestaat uit de stelling dat de ontsluiting van het oostelijk deel van Rupelstreek (Rumst, Terhagen en Reet) ontsloten wordt door de E19 en dat het westelijke deel van Rupelstreek (Boom, Schelle, Niel en Hemiksem) ontsloten wordt door de A12. De N171 is dan de lokale verbindingsweg die doorgang geeft tussen beide. Deze visie werd geformuleerd als de "dubbele kamstructuur".

Alternatievenonderzoek in milieueffectrapportage is belangrijk. De te onderzoeken inrichtingsalternatieven zijn aangegeven in hoofdstuk 8. Bovendien zal het project-MER het meest-milieuvriendelijke alternatief (binnen de reservatiestrook op het gewestplan) voorstellen.

Vanuit de inspraak en adviezen kwamen de volgende alternatieven :

- Er dient onderzocht te worden of 2x1-weg voldoende zal zijn i.f.v. de verwachte doorstroming.
- Het alternatief met een gehele of gedeeltelijke intunneling/overkappingen van de nieuwe N171 (en het fietspad bovenop de tunnel);
- Een zgn. “Nul+alternatief”, zijnde een alternatief waarbij de N171 niet wordt doorgetrokken maar waarbij wel de volgende maatregelen worden genomen:
  - o Directe ontsluiting via de A12 en N177 van de omliggende woonkernen, de Rupelstreekgemeenten, de gemeente Aartselaar, de industrieterreinen Krekelenberg I en II en de Industrieterreinen langsheen de A12
  - o Pierstraat, Eikenstraat en Langlaarsteenweg optimaliseren naar verkeersleefbaarheid en -veiligheid
  - o de ontsluiting via fietspaden, type fietsostrade, van Boom en (de Park en Ride) van Kontich in functie van een maximale modal shift.
 Door dit alternatief op te nemen kan ineens ook het nut en de noodzaak van het doortrekken van de N171 al dan niet worden aangetoond.

Voor deze alternatieven komende vanuit de inspraak worden de voor- en nadelen beschreven. Er wordt m.a.w. nagegaan of deze alternatieven een “redelijk alternatief” zijn. Aspecten die bij deze afweging een rol spelen zijn o.a. verkeerstechnische randvoorwaarden (hellingsgraad, top- en dalbogen,...), geluidshinder (potentieel effect in vergelijking met geluidsschermen of –bermen), luchtkwaliteit, grondwaterstroming, ecologische connectiviteit, ...

Andere (uitvoerings-)alternatieven/varianten kunnen tijdens het verder onderzoek gegeneerd worden. Voor- en nadelen van deze alternatieven worden dan in het project-MER mee beschreven. Vanuit de inspraak wordt alvast gevraagd om volgende varianten te onderzoeken:

- een variant van een rondpunt met voorsortering en/of met bypasses te onderzoeken t.h.v. de Eikenstraat.
- Een variant waarbij de ligging van de fietspaden zover mogelijk van de N171 komen te liggen en de effecten ervan op gezondheid, open ruimte, doorstroming en mobiliteit in kaart te brengen.

Ook het nulalternatief, m.n. de afwezigheid van de doorgetrokken N171, rekening houdende met de gekozen referentiesituatie wordt in het MER opgenomen (zie §3 van dit scopingsadvies).

### ***3. Algemene en methodologische aspecten***

#### ***Referentiesituatie, bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's***

**De afbakening van het studiegebied** moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar de mogelijke milieueffecten zich kunnen voordoen moet omvatten. Indien in de loop van het verdere m.e.r.-onderzoek zou blijken dat de milieueffecten verder, dan wel minder ver reiken dan oorspronkelijk verwacht, dient het oorspronkelijk studiegebied uiteraard aangepast te worden. Het afbakeningsproces is dus een iteratief proces dat bij de redactie van het ontwerp-eindrapport dient afgerond te zijn. De ruimtelijke afbakening van het studiegebied zal voor elke

discipline duidelijk tekstueel worden beschreven en op kaart worden voorgesteld. Aangezien de doorgetrokken N171 ook moet dienen om het industrieterrein Krekelenberg te Niel te ontsluiten lijkt het aangewezen om ook dit gebied zeker tot het studiegebied te rekenen.

In het project-MER zullen de effecten van de geplande toestand beschreven worden tegenover de **referentietoestand**. De referentiesituatie is “de toestand van het studiegebied zonder het geplande project”, zoals omschreven in §11.1.2 van de aanmelding, m.n. de toestand zonder de aanwezigheid van de doorgetrokken N171 maar wel met de ruimtelijke ontwikkelingen die in de nabije toekomst zullen gerealiseerd zijn (zoals de omvorming A12 tot een volwaardige autosnelweg en de realisatie van de brandweerkazerne). Om tegemoet te komen aan een aantal adviezen en inspraakreacties zullen ook de volgende projecten deel uitmaken van de referentiesituatie: de gerealiseerde mobipunten, alle nog te realiseren projecten uit het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek (excl. de doorgetrokken N171), de verdere aanleg van het wetenschapspark in Niel, de geplande KMO-zones te Aartselaar, de ruimtelijke ontwikkelingen van de Electrabel-site in Schelle, de omvorming van Molleveld naar woongebied, een vrachtwagenparking t.h.v. de Eikenstraat en, indien relevant, de Oosterweelverbinding. Deze project-MER heeft uiteraard niet de bedoeling om de milieueffecten van deze projecten, die deel uitmaken van de referentiesituatie, apart te gaan bestuderen. Ook elementen uit de autonome evolutie, zoals demografisch evoluties en de technologische vooruitgang inzake mobiliteit (deelwagens, toenemend gebruik van (elektrische) fietsen, zelfrijdende auto's, ...) worden, voor zover het kan, meegenomen in de referentiesituatie.

In het MER moet duidelijk aangegeven worden met welke **ontwikkelingsscenario's** rekening gehouden wordt, of juist niet, bij de beschrijving van een referentiesituatie en/of het beoordelingskader. Voor elk ontwikkelingsscenario moet duidelijk gemotiveerd worden waarom. Er moet ook aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Dit moet beschreven worden in een algemeen hoofdstuk voorafgaand aan de effectbespreking per discipline.

Wanneer er tijdens het opstellen van het project-MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar boven komen, moeten deze toegevoegd worden.

### ***Milieueffecten, geplande toestand en milderende maatregelen***

De **methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling** moet voor elke discipline in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Er wordt gestreefd naar een maximale kwantitatieve beschrijving van de effecten. Hierbij wordt er steeds vanuit gegaan dat de “effecten van de doorgetrokken N171” (en de mogelijke alternatieven) het “verschil” is tussen de gekozen referentietoestand (zie hierboven) en de geplande toestand. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na mogelijke milderende maatregelen bovenop de geplande situatie moet ook aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren.

Het ingreep-effectschema (p.66-67 in de aanmelding) zal in het MER, waar noodzakelijk, verder uitgebreid worden met de diverse effectgroepen die beschreven zullen worden bij de

effectbeschrijving in het definitieve MER. De tabel wordt dus in de loop van het verder onderzoek iteratief aangepast en zal in het milieueffectrapport voor het hoofdstuk waarin de effectbeschrijving gebeurt, behandeld worden.

**Cumulatieve effecten** moeten onderzocht worden, indien relevant.

### *Vergelijking van de alternatieven*

Zoals hoger gesteld (zie §2 van dit scopingsadvies) is de vergelijking van verschillende alternatieven in een project-MER zeer belangrijk. De alternatieven zoals opgenomen in §2 van dit scopingsadvies zullen op een objectieve manier worden afgewogen op basis van hun milieueffecten. Andere alternatieven kunnen tijdens het verloop van het onderzoek gegenereerd worden. Voor- en nadelen van de mogelijke alternatieven (of onderdelen) worden in voorkomend geval vanuit de milieuaspecten omschreven. De methodologie ter vergelijking van de verschillende alternatieven zal, indien er toch een alternatievenafweging dient te gebeuren, duidelijk beschreven worden.

Deze project-MER zal minstens aantonen welke projectalternatieven of -varianten, voor zover ze evenwaardig als een volwaardig alternatief zijn onderzocht en in voorkomend geval de nieuw gegenereerde alternatieven, het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is en dit op basis van de meest relevante negatieve en positieve milieueffecten.

Compenserende maatregelen kunnen nooit a priori meegerekend worden bij die afweging van de projectalternatieven. Compensatie dient steeds apart beschouwd te worden en is pas mogelijk nadat alle alternatieven zijn afgewogen en nadat zou blijken dat het MMA toch nog aanzienlijke effecten zou hebben, zelfs na toepassing van alle mogelijke milderende maatregelen. Enkel milderende maatregelen kunnen mee het voorwerp zijn van de afweging en zijn aan de locatie gebonden.

**Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:**

#### *Discipline mens-mobiliteit:*

- Referentietoestand en geplande toestand (zie hoger) kunnen op basis van bestaande modellen worden beschreven zoals aangegeven in de aanmelding. In beide toestanden zullen de bestaande recente ontwikkelingen en de geplande evoluties op korte termijn worden meegenomen (zie definitie referentiesituatie). Verkeerstellingen dienen enkel voor beschrijving van de "huidige toestand" en ter controle en voor de kalibratie van de bestaande modellen.
- Gezien de doelstelling van de doorgetrokken N171 is het nuttig om bijkomend te onderzoeken hoeveel verkeer op de Pierstraat doorgaand verkeer is tussen A12/N177 en de E19 en dus oneigenlijk een verbinding zoekt tussen deze 2 hoofdwegen.
- Aanzuigeffecten van de doorgetrokken N171 worden duidelijk en zo mogelijk kwantitatief beschreven.
- Bereken en beschrijf voor zover relevant bij de realisatie van milderende maatregelen of weerhouden inrichtingsalternatieven, de noodzakelijke transporten in de aanlegfase. Beschrijf de wegen die daarvoor zullen gebruikt worden. Toets deze aan de aanwezige

(kwetsbare) populaties langsheen deze route (zie Mens-Ruimtelijke aspecten en Mens Gezondheid).

- Mogelijks dienen de Prins-Boudewijnlaan, de Steenweg op Waarloos, de E19 en de A12/N177 deel uit te maken van het studiegebied.
- Mogelijke milderende maatregelen welke niet in een vergunning kunnen worden opgenomen (bv. inzake handhaving snelheid) kunnen in het MER enkel gesuggereerd worden indien zij de leefbaarheid kunnen verbeteren.
- Risico's op nieuwe sluiptwegen, ook bij druk en verzadigd verkeer op de nieuwe N171 en/of files op het hoofdwegennet (A12 en E19) worden in beeld gebracht.

#### ***Discipline geluid & trillingen:***

- Het studiegebied overlapt met dit voor mobiliteit. Belangrijk is dat in dit studiegebied alle wegen (niet enkel de belangrijke wegen) zijn opgenomen waar een significante verandering van de verkeersintensiteiten wordt verwacht (zowel een toename als een afname), ten gevolge van het voorliggende project. Dit zijn de wegen met een wijziging in verkeersintensiteiten die een impact zullen hebben op de geluidshinder.
- Geluidsmetingen dienen enkel voor beschrijving van de "huidige toestand" en ter controle en voor de kalibratie van de bestaande modellen. Waarnemingen/metingen van gelijkaardige projecten (bijv. R6 Mechelen) kunnen gebruikt worden. Meerdere meetpunten dan deze welke gesuggereerd werden in de aanmelding zijn toegelaten.
- Op p.81 op figuur 11.8 "geluidsgevoelige gebieden" staat de wijk Lindbos aan de Aartselaarse kant van de Pierstraat ingekleurd als "park" en niet als halfopen of open bebouwing. Nagegaan wordt of dit nog correct is want dat kan consequenties hebben op de beoordeling. Het gebied zou volgens een inspreker geen "park" maar een "woonpark" zijn met halfopen en open bebouwingen als lintbebouwing aan de Pierstraat
- Figuren 11-10 en 11-11 (p.87) zullen aangevuld worden met de geluidscontouren voor het relevant "onderliggend wegennet" (Pierstraat, Eikenstraat, Predikherenhoevestraat, Reetsesteenweg ...) en zeker voor deze wegen welke nu als verbindingsweg (N171) dienen tussen A12 en E19.
- Het beoordelingskader in Tabel 11-6, toepasbaar voor puntbronnen (bedrijven), zal aangepast worden zodat precies kan worden aangegeven waar milderende maatregelen nodig zullen zijn.
- §11.3.5 geeft aan dat: "Overdrachtsmaatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, uitsluitend in overweging worden genomen voor zover deze maatregelen leiden tot een afname van de geluidsbelasting van ten minste 5 dB op ten minste een cluster van geluidsgevoelige receptoren.". Indien men dit gebruikt om te bepalen of er al dan niet milderende maatregelen nodig zijn wordt dit verduidelijkt in het project-MER.
- Voor zover het relevant is, worden de effecten op geluid aan de monden van de overkapping beschreven en beoordeeld en mee in rekening gebracht bij de alternatievenafweging..
- De impact van mogelijke geluidsschermen wordt duidelijk in beeld gebracht indien ze als mogelijke milderende maatregel worden voorgesteld.
- Gebruik van "fluisterasfalt" kan overwogen worden Het milderend effect wordt dan beschreven en geëvalueerd.

### ***Discipline lucht:***

- Het studiegebied overlapt met dit voor mobiliteit. Belangrijk is dat in dit studiegebied alle wegen (niet enkel de belangrijke wegen) zijn opgenomen waar een significante verandering van de verkeersintensiteiten wordt verwacht (zowel een toename als afname), ten gevolge van het voorliggende project. Het zijn deze wijziging in verkeersintensiteiten die een impact zullen hebben op de luchtkwaliteit.
- Om de huidige situatie weer te geven wordt er gebruik gemaakt van de OSPM-kaarten van de VMM van 2017. Ondertussen zijn de kaarten van 2018 beschikbaar (<https://www.vmm.be/data>). In het MER zal dan ook gebruik worden gemaakt van de meest recente kaarten.
- De effecten van de gewenste activiteiten op de luchtkwaliteit (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen dienen kwantitatief in beeld gebracht te worden. Kortstondige metingen van NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> uitvoeren in het kader van het opstellen van een project-MER zijn niet evident. Daar waar mogelijk kunnen de “curieuze-neuzen”-resultaten worden gebruikt. Metingen dienen enkel voor de beschrijving van de “huidige toestand en ter controle en voor de kalibratie van de bestaande modellen.
- Effecten op de luchtkwaliteit van het aanzuigeffect van deze nieuwe weg worden in beeld gebracht
- Voor zover het relevant is, worden de effecten op de luchtkwaliteit aan de monden van de overkapping beschreven en beoordeeld en mee in overweging genomen bij de afweging van alternatieven.
- Zowel in het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 als in het Vlaamse klimaatplan is de volgende doelstelling opgenomen: ‘*Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.*’ Het voorliggende project en de voorgestelde alternatieven worden hieraan getoetst.

### ***Disciplines bodem, grondwater- en oppervlaktewater:***

- Effecten van de extra verharding op infiltratie door de realisatie (reikwijdte) worden duidelijk in beeld gebracht.
- Directe effecten t.g.v. permanente bemaling indien de weg voor een groot gedeelte in een sleuf of in een tunnel zou gelegd worden, worden kwantitatief ingeschat. Indirecte verdrogingseffecten bijv. op de biodiversiteit worden in deze discipline behandeld. Deze effecten worden mee in overweging genomen bij de afweging van alternatieven.
- Effecten t.g.v. de aanwezigheid van de doorgetrokken N171 op de grondwaterstromingen worden in beeld gebracht. Ook deze effecten worden mee in overweging genomen bij de afweging van alternatieven.
- Tekstfragmenten op de p.126 en verder horen thuis bij grondwater en niet bij oppervlaktewater (bijv. over “infiltratiegevoeligheid”, de figuren 11-27 en 11-28)

### ***Discipline Oppervlaktewater:***

- Bij de bronnen voor de uitwerking van de discipline oppervlaktewater wordt nog verwezen naar de deelbekken en bekkenbeheerplannen. Deze zijn echter al enige tijd geïntegreerd in de stroomgebiedbeheerplannen. Dit moet in de tekst worden aangepast.
- Effecten van de extra verharding op oppervlaktewaterafstroming door de realisatie (reikwijdte) worden duidelijk in beeld gebracht.



- De verschuiving in locatie of oppervlakte van de overstromingscontouren dient onderzocht te worden, zodat het algemene effect van deze verschuiving (en dus niet enkel getroffen woningen) ingeschat wordt: de effecten op natuur, landbouwgronden, etc. kunnen daar dan ook van afgeleid worden, zowel naar bijkomend overstromingsrisico, als naar minder overstromingskansen. Recent werden de pluviale overstromingskaarten door de VMM opgemaakt. Deze kaart modelleert de gebieden waar water komt te staan ten gevolge van extreme neerslag. Deze kaart kan dan ook als achtergrondinfo meegenomen worden in de beoordeling van de discipline water. (§§ 11.7.2 en 11.7.3.4)
- Effecten van mogelijke reliëfwijzigingen op de afwatering worden in beeld gebracht.
- Directe en indirecte effecten op oppervlaktewaterlopen (incl. de Varenloop) worden in beeld gebracht.
- Invloed van strooizouten op de waterkwaliteit wordt beschreven en beoordeeld.

#### ***Discipline biodiversiteit:***

- Een passende beoordeling, zoals bedoeld in de Europese Habitatrichtlijn, en een verscherpte natuurtoets zijn niet van toepassing.
- In §11.8.3.2 wordt aangegeven dat het projectgebied geen belangrijk leefgebied is voor faunaelementen. ANB wijst toch op het mogelijk voorkomen van de rugstreeppad, een Europees beschermde soort.
- De aanleg van de doortrekking van de N171 gaat gepaard met een ontbossing van een biologisch zeer waardevol eikenbos. Het project-MER zal de oppervlakte bepalen en nagaan of dit een Ferrarisbos is, wat de ecologische waarde nog verhoogd. De rol van dit bos als stepping stone zal worden behandeld. Dit effect wordt zeker mee in overweging genomen bij de afweging van alternatieven.
- Nagegaan zal worden of de ontbossing die er zal gebeuren voldoende zal worden gecompenseerd. Locaties en de aan te planten soorten kunnen in het project-MER worden gesuggereerd.
- Bij verstoring van de fauna en verstoring door licht (door straatverlichting en/of door de lichten van voertuigen) zou er onderzocht moeten worden welke soorten in de regio voorkomen (of voorkwamen. Data vanuit waarnemingen.be (bv. vleermuizen, vogels, amfibieën,...) opvragen? Er wordt ook nagegaan welke provinciale prioritaire soorten voorkomen en welk het effect zal zijn op deze soorten zal hebben.
- Mogelijke effecten op fauna en flora ten gevolge van de lozing van water afkomstig van het wegdek van de N171 (eutrofiëring) dienen minstens kwalitatief in beeld gebracht te worden. Het lozen van water beladen met strooizouten” in de winter moet hier zeker deel van uitmaken.
- Tot slot dient voldoende aandacht besteed te worden aan de ontsnippering van het gebied door middel van faunapassages/kleinwildtunnes/ecoducten en geleidende structuren.

#### ***Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:***

- Onderzoek naar de effecten van verdere versnippering in een zwaar gehavend landschap (perceptieve aspecten)

### ***Discipline Mens-ruimtelijke aspecten:***

- Versnippering van de open ruimte door de N171 wordt kwalitatief beschreven, alsook de effecten op het trage wegennetwerk dat o.a. belangrijk voor schoolgaand fietsverkeer en ook voor recreatief, toeristisch gebruik. Een tweede overkapping ter hoogte van de buurtweg aan hoeve Tuyteleers is mogelijk een oplossing om deze buurtweg te behouden.
- Effecten op recreatie (bijv. jeugdverenigingen, wandelen, fietsen, ...) worden in deze discipline behandeld en beoordeeld.
- De ruimtelijke impact op de landbouwgrond (akker, weiland, ...) wordt in een oppervlaktemaat weergegeven. Bij de beoordeling kan rekening worden gehouden met de ligging in HAG. De zoektocht naar mogelijke milderende/compenserende maatregelen t.b.v. individuele landbouwbedrijven is niet het onderwerp van het MER maar van het LER en/of LIS.
- Het milieueffectenonderzoek in de verschillende disciplines zal milderende maatregelen formuleren ter voorkoming of ter vermindering van negatieve effecten en ter bevordering van positieve effecten. Deze milderende maatregelen en het recreatief medegebruik kunnen een bijkomend ruimtelijk effect genereren waardoor de impact op het ruimtegebruik nog groter wordt dan het initiële doorgerekende effect. Het project-MER zal de gegenereerde ruimtelijke impact van deze milderende maatregelen (geluidswallen, groenbuffers, boscompensatie, hemelwaterberging, enz.) zo correct mogelijk in beeld brengen.
- Effecten op privacy (inkijk) worden, voor zover relevant, beschreven en beoordeeld
- Effecten van mogelijk verhoogde weggedeelten (bijv. thv. van de brug over de N171 ter hoogte van de Predikherenhoevestraat) worden in beeld gebracht.

### ***Discipline Mens-gezondheid:***

- De effecten op Mens-gezondheid worden in een apart hoofdstuk gerapporteerd. De aanmelding bevatte geen paragraaf m.b.t. deze discipline. De effecten zullen dan ook onderzocht, beschreven en beoordeeld worden conform het M.e.r.-richtlijnsysteem (zie [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)). De effecten binnen deze discipline zullen behandeld worden door een erkend deskundige in deze discipline (en niet door de MER-coördinator).
- Het studiegebied overlapt met dit voor Geluid en Trillingen en Lucht, dus met mobiliteit
- Toets de mobiliteitseffecten, de geluidshinder en de wijziging in luchtkwaliteit aan de aanwezige (kwetsbare) populaties in het studiegebied.
- Lichthinder (door straatverlichting en/of door de lichten van voertuigen) wordt indien mogelijk kwantitatief beschreven.

### ***Klimaattoets:***

- Discipline klimaat wordt in de effectenbeoordeling blijkbaar niet apart behandeld, aangezien er geen effecten worden verwacht die niet in de andere disciplines behandeld worden. In alle relevante disciplines wordt aandacht besteed aan de impact op klimaat. Maar momenteel wordt enkel in discipline water klimaatverandering kort aangehaald. De klimaatimpact dient echter grondiger beschreven te worden: zoals hitte-effect naar bebouwde kernen toe, wateroverlast, uitstoot (wijziging in CO<sub>2</sub>), fijn stof, verminderde regenwaterinfiltratie (door extra verhardingen), energieneutraliteit van de pompen ... Het

MER kan ook mogelijke maatregelen bespreken/voorstellen naar materiaalkeuze en uitvoering van de werken, zoals bv. kiezen voor duurzame en ecologisch verantwoord geproduceerde materialen, in bestekken (voor selectie aannemers) een weging maken voor duurzame inspanningen bij uitvoering voor mindere uitstoot, duurzame geproduceerde materialen, elektrisch wagengebruik,...

- Tevens zal de resistentie van het project tegen meer extreme omstandigheden (stormen) en zeespiegelstijging worden beschreven en beoordeeld.

***Gewestgrensoverschrijdende effecten :***

- Het MER zal in een aparte paragraaf de te verwachten grensoverschrijdende effecten beschrijven.

#### ***4. Leemten in de kennis***

Het project-MER zal opgave doen van de leemten in de kennis die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werd vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het projectgebied, maar kunnen tevens betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek.

Aangegeven zal worden hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

#### ***5. Monitoring en evaluatie***

In het project-MER zal per discipline aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn die vanuit de leemten in de kennis noodzakelijk worden geacht of die nodig zijn in functie van de aanpak en inhoud voor de vervolprocedure en besluitvorming. Het MER zal ook aangeven welke maatregelen er dienen genomen te worden indien monitoringsresultaten uitwijzen dat er toch nog negatieve of milderende effecten optreden. (bijv. uitspraken onder de vorm van: *als ...[waargenomen effect] dan ... [te nemen maatregel]*).

#### ***6. Integratie en eindsynthese***

In een afzonderlijk deel zal het MER een discipline-overschrijdende, samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderende. De milderende maatregelen zullen in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. De milderende maatregelen die voorgesteld zijn vanuit verschillende disciplines zullen discipline-overschrijdend t.o.v. elkaar afgewogen worden. Bij de milderende maatregelen dient aangegeven te worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

Het project-MER zal ook aangeven of het project voor het leefmilieu een haalbaar project is en desnoods aangeven welke maatregelen het project wel haalbaar maakt.

## ***7. Niet-technische samenvatting***

De niet-technische samenvatting zal een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport vormen dat de essentie van de overige delen beknopt en correct weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde lezer. Figuren of kaarten dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Bij het schrijven van de niet-technische samenvatting kan gebruik gemaakt worden van de handleiding “niet-technische samenvatting” zoals gepubliceerd op [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be). Deze niet-technische samenvatting zal in het MER als afzonderlijk hoofdstuk opgenomen ofwel als afzonderlijk document opgesteld worden.

## ***8. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen***

Zoals voorgesteld in de aanmelding worden volgende disciplines in het project-MER opgesteld door een erkend MER-deskundige: mens-mobiliteit, geluid en trillingen, lucht, mens-ruimtelijke aspecten bodem en grondwater, oppervlaktewater, biodiversiteit en landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en.

Het in de aanmelding voorgestelde team van erkende MER-deskundigen wordt goedgekeurd **mits toevoeging van een erkend deskundige Mens-Gezondheid**. Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het team Mer. Tevens dient de tekst in §2.2 (p.14) te worden aangepast: er dient sinds begin 2020 wel een erkende MER-coördinator te worden aangesteld. Tabel 2-1 m.b.t. MER-coördinator is wel in orde.

Tenslotte wordt aanbevolen tijdens het opstellen van het MER contact te houden met het team Mer en met de overige instanties, in het bijzonder in functie van de verwerking van hun adviezen in het MER.

*Digitaal getekend*

*Door ir. Lina Grooten*

*Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling*

*Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten*

## Bijlage

Aantal inspraakreacties die tijdens de openbare raadpleging ingediend werden bij de:

- gemeente Rumst: 6, w.o. deze van de LSA Schoner leven Reet en Actiegroep fase3, de GECORO en de Milieuadviesraad
- andere gemeenten: geen
- het team Mer: 13 w.o. deze van de LSA Schoner leven Reet en Actiegroep fase3, de Actiegroep Brug Te Ver, de Wijkraad Lindenbos en van VOKA

Lijst met de instanties die gereageerd hebben met opmerkingen en betrokken worden in de verdere procedure:

- VMM Afdeling Operationeel Waterbeheer
- Provincie Antwerpen
- Departement Landbouw en Visserij
- Departement Omgeving, Team Lucht
- ANB-Antwerpen
- Agentschap Wegen en Verkeer, Afdeling Wegenbouwkunde
- Gemeente Rumst (incl. GECORO en Milieuadviesraad)
- Gemeente Aartselaar

Lijst met de instanties die gereageerd hebben zonder opmerkingen en betrokken worden in de verdere procedure:

- Onroerend Erfgoed Antwerpen
- Departement Omgeving Afdeling GOP, Directie Projecten
- Departement Omgeving, team Omgeving en Gezondheid

Lijst met de instanties die niet gereageerd hebben<sup>3</sup>:

- Departement MOW
- Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid Afdeling Toezicht Volksgezondheid Antwerpen

---

<sup>3</sup> Deze instanties moeten niet verder betrokken worden in de m.e.r.-procedure