



Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, Dienst Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

Richtlijnen plan-milieueffectrapportage uitgevoerd volgens het integratiespoorbesluit

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Oostelijke Tangent te Sint- Niklaas

Vlaamse Overheid
Agentschap Wegen en Verkeer
Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

1 juli 2010

PLIR-0044-RL

1. Inleiding

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de intentie om een Oostelijke Tangent aan te leggen als sluitstuk van de ring rond Sint-Niklaas langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen, tussen de atuosnelweg E17 Gent-Antwerpen en aansluitend op de R42 t.h.v. de N70. De Oostelijke Tangent bestaat uit volgende onderdelen: een nieuwe verbinding tussen de N70 en de E17, met ondertunneling van Eigenlo; een nieuw knooppunt op de E17; een nieuw knooppunt op de N70 en de verlenging van de bestaande parallelstructuur op de E17 in noordoostelijke richting. In het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het Regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas werd een strook voorzien om deze Oostelijke Tangent te realiseren. Deze strook volstaat echter niet om een kwaliteitsvolle inpassing van de Oostelijke Tangent mogelijk te maken. Voor een kwalitatieve realisatie van de Oostelijke Tangent is bijgevolg een planaanpassing vereist via een ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit RUP vormt het voorwerp van deze plan-MER. Samen met de aanleg van de Oostelijke Tangent zullen ook de ontsluiting van bedrijvenzone TTS en de ontsluiting van bedrijvenzone Europark-Zuid gerealiseerd worden, de mogelijke milieueffecten van deze ingrepen zullen ook in voorliggend plan-MER onderzocht worden.

In toepassing van het *decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu* en van de *Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van plannen en programma's* (waarvan het decreet de omzetting regelt) is het plan milieubeoordelingsplichtig. Het plan-MER wordt opgemaakt volgens de procedure van het integratiespoor (BS 20 mei 2008).

De Nota voor Publieke Consultatie voor deze plan-MER is door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 19 april 2010. De terinzagelegging liep van 26 april 2010 tot en met 26 mei 2010. De Nota voor Publieke Consultatie was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op de website van de dienst Mer, van het Agentschap Wegen en Verkeer en van het departement RWO. Bij de stad Sint-Niklaas en de gemeente Temse lag een exemplaar van de Nota voor Publieke Consultatie ter inzage. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Deze richtlijnen zijn na een overlegvergadering met de betrokkenen (22 juni 2010) opgesteld door de dienst Mer en ze hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringgraad en aanpak van het op te stellen plan-MER. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn hierin meegenomen (zie bijlage).

Alle inspraakreacties en adviezen werden ter beschikking gesteld van het studiebureau. Op die manier kan de aangereikte informatie gebruikt worden voor het vervolg van het onderzoek. In deze richtlijnen beperken we ons tot een bespreking van inspraak- en adviesreacties die bepalend zijn voor de wijze van aanpak van het MER-onderzoek. Het MER dient opgesteld te worden zoals voorgesteld in de Nota voor Publieke Consultatie en aangevuld/aangepast met de vereisten die in deze richtlijnen geformuleerd worden.

De doelstelling van een MER bestaat erin de effecten aan te tonen van de geplande investering op het omliggende milieu. Het MER is niet alleen een hulp bij de besluitvorming maar volgens art. 4.1.7. van het DABM moeten de conclusies ook “doorwerken in de besluitvorming”.

2. Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de dienst Mer:

- recent kaartmateriaal te gebruiken, voorzien van een duidelijke bronvermelding, een correcte schaal aanduiding, noordpijl en legende. Het kaartmateriaal is van goede kwaliteit, overzichtelijk en op het gewenste detailniveau (schaal) naar bruikbaarheid toe;
- verwijzingen in de tekst naar deze kaarten op te nemen;
- op de kaarten het studiegebied (het plangebied + de zone waarop mogelijke effecten kunnen plaatsgrijpen) af te bakenen;
- de locatiegebonden effecten en milderende maatregelen cartografisch te illustreren;
- een afkortingenlijst, verklarende woordenlijst en literatuurlijst in het rapport op te nemen;
- de inhoudsopgave een logische en homogene structuur te geven;
- achtergrondinformatie in bijlagen op te nemen;
- nutteloze herhalingen in de tekst te vermijden;
- het MER te controleren op tikfouten en grammaticale fouten;
- dat de initiatiefnemer en alle deskundigen de eindversie van het MER ondertekenen.

3. Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

De doelstelling en verantwoording van het plan werden duidelijk uiteengezet in de Nota voor Publieke Consultatie en kunnen op dezelfde wijze worden overgenomen in het plan-MER.

Het doel van het plan-MER is het bestuderen en het rapporteren van de mogelijke milieueffecten die het gevolg kunnen zijn van de aanleg van de Oostelijke Tangent en de ontsluiting van de bedrijvenszones TTS en Europark-Zuid. Er zal tevens nagegaan worden welke randvoorwaarden en milderende maatregelen vereist zijn om mogelijke negatieve effecten te voorkomen of te beperken.

De resultaten van het plan-MER zullen doorwerking krijgen in het op te stellen GRUP. Bij de vaststelling van het GRUP dient aangegeven te worden hoe de milieuoverwegingen in het plan of programma geïntegreerd werden. Er dient aangegeven te worden hoe rekening werd gehouden met het goedgekeurde plan-MER en de opmerkingen en commentaren die werden uitgebracht en waarom gekozen werd voor het plan zoals opgenomen in het GRUP.

Tevens zal het MER duidelijk aangeven welke de vervolgstappen zijn na het plan-MER, vooraleer met de uitvoering van het plan kan worden gestart. Er zal aangegeven worden in welke fase nog inspraak mogelijk is en op welke wijze.

4. Voorgenomen plan en alternatieven

Het GRUP wordt opgesteld om een kwaliteitsvolle inplanting van de Oostelijke Tangent mogelijk te maken. De Nota voor Publieke Consultatie heeft het plan voldoende omschreven en kan worden overgenomen in de plan-MER. Het GRUP vormt een aanpassing en verdere uitwerking van het RUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Sint-Niklaas waarin de Oostelijke Tangent reeds voorzien is. Voor die Oostelijke Tangent werd reeds een startnota opgesteld. Naar aanleiding daarvan werden voor de deelaspecten van de Oostelijke Tangent verschillende alternatieven bestudeerd. De onderzochte alternatieven werden in de Nota voor Publieke Consultatie beschreven. De vermelde alternatieven kunnen echter niet als redelijke alternatieven in de zin van de plan-m.e.r.-regelgeving weerhouden worden aangezien deze vanuit verkeerskundig, financieel of milieuoogpunt onhaalbaar bleken. De motivering hiervoor is op een duidelijke wijze opgenomen in de Nota voor Publieke Consultatie. De voor- en nadelen van elk van deze alternatieven kunnen op een analoge wijze in de plan-MER worden gerapporteerd. Er worden bijgevolg geen uitvoeringsvarianten meegenomen, het nulalternatief wordt wel onderzocht. Mocht uit de effectbespreking in het MER de noodzaak hiertoe blijken, dan zullen alsnog uitvoeringsvarianten mee in beschouwing genomen worden.

5. Juridische en beleidsmatige context

De Nota voor Publieke Consultatie heeft opgave gedaan van het juridisch/ beleidsmatig kader dat voor dit MER van belang is. Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken van het beleid en de wetgeving op te volgen.

De dienst Mer prefereert om het hoofdstuk over de juridisch/beleidsmatige randvoorwaarden in het MER te beperken tot een uitgebreide matrix, zoals opgenomen in de Nota voor Publieke Consultatie. Deze matrix geeft aan welke randvoorwaarden relevant zijn voor deze projecten en waar deze relevante randvoorwaarden verder behandeld worden.

Volgende relevante randvoorwaarden dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

- de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang en van de natuurverbindingengebieden zoals vermeld in het PRS: Natuurverbindingengebied van de Barbierbeek
- Goedkeuringsdatum door de deputatie van het structuurplan Temse wordt aangevuld

6. Bestaande toestand en milieueffecten

6.1. Bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's

Als referentiesituatie dient de huidige toestand van het plangebied met de onmiddellijke omgeving te worden behandeld. Er wordt dus uitgegaan van een situatie met het huidige bodemgebruik en van de huidige mobiliteitssituatie. De effecten van het geplande plan/project zullen ten aanzien van deze referentiesituatie beschreven of ingeschat worden.

Daarnaast zal gemotiveerd worden waarom het zogenaamde 'Masterplan 2020' geen mogelijk te onderzoeken ontwikkelingsscenario is. Het statuut van dit plan is onduidelijk. Eén van de inspraakreacties luidde dat tengevolge van dit plan er meer verkeer op de Oostelijke Tangent te verwachten is. Op de richtlijnenvergadering werd dit echter tegengesproken, er werd gesteld dat gezien de huidige beleidscontext (waarbij het de bedoeling is via de N70 louter een ontlasting van de stadskernen van Sint-Niklaas te bekomen) aangenomen kan worden dat de Oostelijke Tangent geen bijkomende effecten zal ondervinden van het voorziene Masterplan 2020. In het MER zal dit ook verduidelijkt en gemotiveerd worden. Indien in de loop van het verder onderzoek binnen deze plan-m.e.r. toch het tegendeel zou blijken, wordt het 'Masterplan 2020' alsnog als ontwikkelingsscenario meegenomen. In voorkomend geval worden dan de cumulatieve effecten van het voorliggend plan en dit ontwikkelingsscenario enkel t.h.v. het plangebied kwantitatief omschreven.

6.2. Milieueffecten en milderende maatregelen

De impact van lijninfrastructuur situeert zich op drie vlakken: direct ruimtebeslag, verstoring van de omgeving en netwerkeffecten. Effecten gerelateerd aan de aanleg worden in principe niet meegenomen, tenzij deze een permanent karakter hebben zoals het ruimtebeslag en de effecten van een mogelijke langdurige bemaling op grondwaterafhankelijke vegetaties. De plan-MER beschrijft in principe dus enkel permanente directe of indirecte effecten. Indien cumulatieve effecten met nog andere projecten uit de omgeving mogelijk zijn, dienen deze meegenomen te worden bij de effectbespreking (zie §6.1). Alhoewel door de dienst Mer niet noodzakelijk geacht, kunnen ook de mogelijke (tijdelijke) milieueffecten t.g.v. van de aanlegfase van het project met het oog op het bekomen van een ontheffing van het opmaken van een project-MER reeds in deze plan-MER worden behandeld.

De effecten, zoals voorgesteld in de Nota Publieke Consultatie, worden besproken volgens de receptorgerichte benadering: mens, landschap en fauna en flora. De andere disciplines leveren de nodige input voor de bespreking van de effecten op de receptoren. De Nota Publieke Consultatie geeft een beschrijving van de wijze waarop de effecten zullen onderzocht en beoordeeld worden en geeft aan dat in functie van het effectenonderzoek milderende maatregelen zullen voorgesteld en uitgewerkt worden. Belangrijk hierbij is dat in de tekst van het MER voor elke onderzochte effectgroep duidelijk de gebruikte methodologie voor de effectvoorspelling wordt uiteengezet en dat er gestreefd wordt naar een maximale kwantitatieve beschrijving van de effecten. Locatiegebonden effecten en milderende maatregelen worden cartografisch gepresenteerd.

Het ingreep-effectschema, gepresenteerd in de Nota Publieke Consultatie, zal in het MER, waar noodzakelijk, verder uitgebreid worden met de diverse effectgroepen die in het MER zullen worden behandeld bij de effectbeschrijving. Een dergelijk ingreep-effectschema heeft namelijk in een MER ook de functie om een “leidraad” te zijn voor de lectuur van de effectbeschrijving en –beoordeling. De tabel wordt dus in de loop van het onderzoek iteratief aangepast.

Aanvullend op de Nota Publieke Consultatie kan hierbij nog aangegeven worden dat:

** Met betrekking tot de discipline mobiliteit:*

- De mobiliteitseffecten, m.n. het kwantitatieve verschil tussen de huidige toestand en de gesimuleerde geplande toestand na realisatie van het voorgenomen project dienen aan de hand van een multimodaal model duidelijk kwantitatief aan bod te komen. ER zal gebruik gemaakt worden van de meest recente beschikbare gegevens. Het volstaat hiertoe dus niet louter te toetsen aan de capaciteit van het wegen- en/of het openbaar vervoersnet maar er dient ook aangegeven te worden op welke wegsegmenten binnen het studiegebied meer/minder verkeer verwacht wordt t.g.v. de realisatie van het project binnen dit plan. Het gebruik van een bestaand model die spitsuurfrequenties inschat, is toegelaten. De kwantitatieve mobiliteitseffecten vormen de basis voor de beschrijving van de effecten in de disciplines “Lucht” en “Geluid & Trillingen”.
- Toename of afname van (sluip)verkeer op het lokale wegennet (o.a. in de Laarstraat en de Eigenlostraat) wordt minstens kwalitatief behandeld.
- Mogelijke negatieve of positieve effecten op het fietsroutenetwerk worden behandeld. (Bij de inspraak werd de mogelijkheid vermeld om het fietspad langsheen de Tangent verder door te trekken met het oog op het bereikbaar maken van TTS voor fietsers. Uit de richtlijnenvergadering komt naar voor dat een fietsverbinding mogelijk is via de huidige voorzieningen. De impact op de bestaande fietsmogelijkheden door het voorgenomen project zal dus worden onderzocht.)
- Tijdelijke invloed op de dienstregeling van de NMBS zal, indien mogelijk, worden onderzocht.

**Met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:*

- Effecten zullen maximaal gekwantificeerd worden o.b.v. de verwachte evolutie van de verkeersintensiteiten per relevant wegsegment. In voorkomend geval wordt uiteraard ook rekening gehouden met reeds aanwezige geluidseffecten van de spoorweg en de E17. De

geluidseffecten zullen ook beschreven worden in functie van woonkwaliteit in de directe omgeving (zie discipline Mens-Gezondheid).

- Het MER zal bij de effectbespreking ook de nodige aandacht besteden aan het type wegbedekking, indien geluidseffecten aanzienlijk zouden zijn.
- Het plan-MER onderzoekt ook de mogelijke extra geluidshinder door weerkaatsing op de tunnelwanden.
- Aangetoond zal worden of er al dan niet trillingshinder bij aanleg en/of gebruik van de nieuwe infrastructuur kan voorkomen.

**Met betrekking tot de discipline lucht:*

- Verkeer is in deze discipline de bepalende factor voor de effectbespreking, waarbij er met de verschillende beschikbare modellen zal gewerkt worden.
- Het gebruik van CAR-Vlaanderen wordt toegestaan, evenwel met volgende opmerking: Zowel de referentietoestand als de toestand bij realisatie worden gesimuleerd door CAR-Vlaanderen. Hierdoor worden er twee effecten gelijktijdig meegenomen, nl. het effect van het project zelf alsook andere veranderingen gedurende deze periode, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van het wagenpark. Deze effecten moeten bijgevolg opgesplitst worden. Dit kan door enerzijds de nieuwe verkeersintensiteiten in het model te voegen voor de referentiesituatie bvb. 2010 en dit te vergelijken met de situatie in 2020. Daarnaast kunnen eveneens de huidige verkeersintensiteiten ingevoerd worden in het model voor de periode 2020 en dit vergelijken met de resultaten van de verkeersintensiteiten als gevolg van het voorliggende project.

**Met betrekking tot de discipline bodem en grondwater:*

- De effecten (kwalitatief) op de grondwaterhuishouding moeten beschreven worden meer bepaald t.g.v. de aanleg en de aanwezigheid van de tunnel. Er dient uitgegaan van een worst case benadering, zijnde het nemen van de hoogst voorkomende grondwaterstand. Het MER zal uitgaan van een worst case benadering.
- Het is belangrijk dat het regenwater zoveel mogelijk geïnfiltreerd wordt. De effecten van de bijkomende verharding dienen duidelijk aan bod te komen in het MER. Het MER dient de mogelijkheden van infiltratie aan te geven en weer te geven wat de noodzakelijke dimensies zijn van de infiltratievoorzieningen. Er wordt verduidelijkt dat de vermelde geplande wachtbekkens los staan van het voorliggend project en niet vermeld worden met het oog op buffering voor de Oostelijke Tangent.
- Ook de afwatering van de omliggende hellende terreinen, door de voorziene ligging boven het huidige maaiveld o.a. rond de aansluiting op de E17 en in de zone aan het Europark moet aan bod komen.

**Met betrekking tot de discipline oppervlaktewater:*

- De mogelijke wateroverlastproblematiek langs de Barbierbeek wordt duidelijk in beeld gebracht. Effecten van de bijkomende verharding en de bijdrage die zij kunnen leveren tot mogelijke wateroverlast stroomafwaarts van het projectgebied worden duidelijk beschreven. Desgevallend zijn bijkomende maatregelen vereist.
- Het aspect afvalwater dient besproken te worden. Aquafin signaleerde in het kader van de terinzagelegging de aanwezigheid en/of de realisatie op korte termijn van diverse afvalwatercollectoren. De aanwezigheid ervan wordt in de referentietoestand beschreven.

Impact van het project dat dit plan mogelijk maakt op de afvalwaterinfrastructuur wordt beschreven. Mogelijke milderende maatregelen worden voorgesteld.

- Daarnaast is aandacht vereist voor mogelijke diffuse verontreiniging van runoff water van de bijkomende verhardingen (o.a. het gebruik van strooizouten). Ook zal nagegaan worden of het studiegebied kwetsbaar is voor mogelijke effecten van calamiteiten t.g.v. ongevallen op de nieuwe weginfrastructuur. Desgevallend zijn maatregelen vereist.

- Alle elementen voor de watertoets worden in het plan-MER opgenomen.

**Met betrekking tot de discipline fauna en flora:*

- Effecten op deze discipline worden gezien de lokale omstandigheden van het projectgebied als weinig relevant beschouwd. Toch zal binnen deze discipline minstens een ecotopenbalans (incl. bosbalans) worden opgesteld en zullen specifiek de mogelijke effecten op het provinciale natuurverbingsgebied Barbierbeek worden beschreven en beoordeeld.

- Op vraag van departement RWO zal aangegeven worden of effecten op SBZ-zones mogelijk zijn.

**Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:*

- Voor de discipline landschap dient rekening gehouden te worden met de beleidswenselijkheden zoals deze opgenomen zijn in de landschapsatlas (onder meer aandacht voor reliczone). Deze wenselijkheden kunnen een kader vormen waaraan de te verwachten effecten worden getoetst.

** Met betrekking tot de discipline mens:*

- Hinderaspecten tijdens de exploitatie worden vooral op basis van de “hindercontouren” vanuit de disciplines “Lucht” en “Geluid en Trillingen” beschreven. Speciale aandacht zal gaan naar de aan het plangebied grenzende bewoning. De plan-MER zal uitspraken doen over de aanvaardbaarheid van de woonkwaliteit. Desgevallend worden milderende maatregelen, hetzij een verdere onteigening vooropgesteld.

- Op vraag van departement RWO zal aangegeven worden of er Seveso-bedrijven in de omgeving aanwezig zijn.

- Aandacht wordt besteed aan veiligheidsaspecten en de haalbaarheid ervan t.g.v. van de realisatie van de weg waarbij de aan te leggen weg op quasi gelijke hoogte komt te liggen met de spoorweg (ter hoogte van het Europark). De mogelijkheid dat bepaalde spoorwegoverwegen gesloten worden ten gevolge van dit plan/project wordt meegegeven.

Voor significant negatief beoordeelde effecten worden milderende en/of compenserende maatregelen uitgewerkt. Er zal een onderscheid worden gemaakt van maatregelen met een ruimtelijke component die dus kunnen meegenomen worden in het RUP en maatregelen waarmee eerder in het kader van de vergunning dient rekening te worden gehouden.

Indien er significant negatief beoordeelde effecten, al dan niet na mildering, overblijven, moeten de deskundigen aangeven of het plan voor de aspecten binnen hun discipline een haalbaar plan is. De efficiëntie van de milderende en/of compenserende maatregelen wordt ook steeds kwantitatief aangetoond.

6.3. Vergelijking van de alternatieven

Zoals in de Nota Publieke Consultatie uiteengezet worden er voor dit plan geen doelstellings- of locatiealternatieven in aanmerking genomen. In het MER zal dan ook alleen ingegaan worden op eventuele uitvoerings- of inrichtingsalternatieven die door de initiatiefnemer en de deskundigen in het kader van milderende maatregelen worden voorgesteld en op het nulalternatief zijnde het niet uitvoeren van het voorgenomen project.

7. Leemten in de kennis

Het MER dient opgave te doen van de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het project, betreffende inventarisatie en aangaande methodologie en inzicht.

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken naar de besluitvorming.

8. Monitoring en evaluatie

In het MER zal aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn, bijvoorbeeld vanuit de vergunningsreglementering of vanuit de leemten in de kennis. Het MER zal ook aangeven welke maatregelen er nog dienen genomen te worden indien monitoringsresultaten uitwijzen dat er toch nog negatieve en dus te milderende effecten optreden (bijv. uitspraken onder de vorm van: *als ...[waargenomen effect] dan ... [te nemen maatregel]*).

9. Integratie en eindsynthese

In een afzonderlijk deel zal het rapport een disciplineoverschrijdende, leesbare samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen milderende. Het rapport zal zich uitspreken over de aanvaardbaarheid van het project dat door dit plan wordt vergunbaar gemaakt en dit vanuit leefmilieuaspecten alsook over de dwingende voorwaarden. Ook hier zal een onderscheid worden gemaakt van maatregelen met een ruimtelijke component en die dus kunnen worden opgenomen in het RUP en maatregelen waarmee eerder in het kader van de vergunning dient rekening te worden gehouden.

10. Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport 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, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Als het kaartmateriaal als een afzonderlijke bundel deel uitmaakt van het MER, dan volstaat het om te verwijzen naar de relevante kaarten in de bundel en deze relevante kaarten op te lijsten

bij de aanvang van de niet-technische samenvatting. Deze niet-technische samenvatting wordt bij het indienen van de definitieve versie tevens in digitale vorm aangeleverd.

Brussel, 1 juli 2010

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Bijlagen

Aantal inspraakreacties: 16

Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen, openbare besturen die reageerden (schriftelijk of op de richtlijnenvergadering) en waarmee rekening werd gehouden in deze richtlijnen: 9

Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed	ARP	Phoenixgebouw	Koning Albert II-laan 19 bus 12	1210 Brussel
Agentschap Ruimte en Erfgoed	Oost-Vlaanderen	Onroerend Erfgoed	Gebroeders Van Eyckstraat 4-6	9000 Gent
ANB Oost-Vlaanderen	Gebr. Van Eyckstraat 4-6	9000 Gent		
VMM	Afdeling Operationeel Waterbeheer	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20 bus 16	1000 Brussel
AWV	Buitendienst Oost-Vlaanderen	Bollebergen 2B bus 12	9052 Zwijnaarde	
N.V. Infrabel	Barastraat 110	1070 Brussel		
College van Burgemeester en	Schepenen van Temse		Kamiel Wautersstraat 9-11	9140 TEMSE
Aquafin NV	Dijkstraat 8	2630 Aartselaar		
Provincie Oost-Vlaanderen	Dienst Ruimtelijke Planning	PAC Het Zuid	W. Wilsonplein 2	9000 Gent

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die hebben laten weten geen opmerkingen te hebben op de inhoudsafbakening en methodologie of die zich verontschuldigd hebben voor de vergadering. Deze instanties zullen een ontwerpтекст van het MER ontvangen (uitgezonderd Fluxys dat aangegeven heeft geen verdere info te willen ontvangen): 5

Toerisme Vlaanderen	Afdeling Kennis- en Informatiebeheer	Dienst Planning en Onderzoek	Grasmarkt 61	1000 Brussel
Departement MOW	Fernand Desmyter,	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20 bus 2	1000 Brussel

	Secretaris- generaal			
Fluxys NV	Kunstlaan 31	1040 Brussel		
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Hinder en Risicobeheer	Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II- laan 20, bus 8	1000 Brussel
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid	Afdeling Toezicht Volksgezondhei d	Elfjulistraat 45	9000 Gent	

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die geen opmerkingen hebben gegeven, maar die toch een ontwerptekst van het MER zullen ontvangen: 1

College van Burgemeester en	Schepenen van Sint-Niklaas	Stadhuis	Grote Markt	9100 SINT- NIKLAAS
--------------------------------	-------------------------------	----------	-------------	-----------------------

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die werden uitgenodigd om reactie te geven maar die niet reageerden en waarmee dus ook geen rekening werd gehouden in deze richtlijnen (ontvangen geen ontwerptekst):

Provincie Oost- Vlaanderen	Dienst Integraal Waterbeleid	PAC Het Zuid	W. Wilsonplein 2	9000 Gent
Provincie Oost- Vlaanderen	Dienst 32 Wegen	PAC Het Zuid	W. Wilsonplein 2	9000 Gent
De Lijn	Motstraat 20	2800 Mechelen		
Agentschap Wonen Vlaanderen	Afdeling Wonen	Koning Albert II-laan 20 bus 7	1000 Brussel	
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Lucht en Klimaat	Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II- laan 20 bus 8	1000 Brussel
VMM	Afdeling Lucht, Milieu en Communicatie	t.a.v. Edward Roekens	Kronenburgstraat 45	2000 Antwerpen
Team Vlaamse Bouwmeester		Boudewijngebo uw	Boudewijnlaan 30 bus 45	1000 Brussel
Agentschap Ruimte en Erfgoed	Oost- Vlaanderen	Ruimtelijke Ordening	Gebroeders Van Eyckstraat 4-6	9000 Gent
VLACORO	T.a.v. mevr. Bea Keyaerts –	Phoenixgebo uw	Koning Albert II- laan 19 bus 13	1210 Brussel

	Secretaris			
Departement Landbouw en Visserij	Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling	Oost- Vlaanderen	Burgemeester Van Gansberghelaan 115 bus a	9820 Merelbeke
Agentschap Ondernemen	Entiteit Ruimtelijke Economie	Koning Albert II-laan 35 bus 12	1030 Brussel	
NMBS Oost- Vlaanderen	Districtssecretariaat	T.a.v. mevr. Christiane Van Rijckeghem, Districtsdirecteur	Koningin Maria Hendrikaplein 2	9000 Gent

Op basis van het bovenstaande + 2 exemplaren voor de Dienst Mer zullen er **16 ontwerpteksten** nodig zijn.