



— Vlaamse overheid
— Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
— **Afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid**
— Dienst Mer
— Graaf de Ferrarisgebouw
Konink Albert II-laan 20. bus 8

**Richtlijnen voor het plan-MER: tramverbinding Boom – Brussel
(Mobiliteitsvisie de Lijn 2020)**

13 maart 2013

PL0125-RL

1 Inleiding

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (hierna: De Lijn) wil een tramverbinding tussen Boom en Brussel realiseren. Daarvoor moet mogelijk op een deel van het tracé de ruimtelijke bestemming gewijzigd worden, wat desgevallend zal gebeuren in een gewestelijk RUP. Een plan-MER zal opgesteld worden om dat gewestelijk RUP mee te onderbouwen. In dat plan-MER worden de milieueffecten van de tracéalternatieven ten opzichte van elkaar afgewogen en staat het vermijden of milderen van de nadelige milieueffecten centraal.

De Vlaamse regering is de initiatiefnemer van het op te maken gewestelijk RUP en dus in principe ook van het op te maken plan-MER. De Lijn heeft echter op 1 maart 2012 een verzoek ingediend tot het overnemen van de verplichtingen inzake planmilieueffectrapportage (conform het Besluit van de VR van 19 juni 2009¹). Dat verzoek werd ingewilligd en dus dient De Lijn beschouwd te worden als de initiatiefnemer van het plan-MER.

Het GRUP vormt al zeker het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in het project-MER-besluit van 10 december 2004, i.e. een project als bedoeld in rubriek 7 van bijlage I "Aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10 km of meer" alsook voor een project opgesomd in rubriek 10j van bijlage II "Aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd met een lengte van 1 km of meer". De initiatiefnemer heeft besloten om een plan-MER op te maken voor het GRUP.

Het voorliggende plan-MER wordt opgemaakt volgens de generieke plan-MER procedure zoals bepaald in het hoofdstuk II van Titel IV van het DABM.

Het voorstel van kennisgeving (hierna: KG) is door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 18 oktober 2012. De dienst Mer heeft de volledig verklaarde KG ter inzage gelegd via publicatie van deze KG op haar website (www.mervlaanderen.be) van 12 november 2012 tot en met 11 januari 2013. De KG was in die periode ook raadpleegbaar ten kantore van de dienst Mer in Brussel. Ook via de website van de initiatiefnemer was de KG raadpleegbaar (www.delijn.be) in deze periode. De KG lag tevens ter inzage van het publiek op het gemeente/stadhuis van Boom, Bornem, Puurs, Willebroek, Londerzeel, Kapelle-op-den-Bos, Meise, Grimbergen, Rumst en Wemmel in diezelfde periode. Een franstalige versie kon worden opgevraagd door de inwoners van de faciliteitengemeenten. Via een bericht in het Laatste Nieuws van 12/11/2012 werd bovendien gemeld aan het publiek dat de KG ter inzage lag en dat burgers hierop konden reageren

De dienst Mer heeft een afschrift van de volledig verklaarde KG met het oog op advies bezorgd aan de overheden en instanties opgelijst in bijlage 1. Gezien de ligging van het plangebied en het grensoverschrijdend karakter van het plan stelde de dienst Mer de kennisgeving ook ter beschikking aan de relevante instanties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie bijlage). Al deze overheden en instanties werden uitgenodigd om hun opmerkingen op de KG te bezorgen aan de dienst Mer uiterlijk tegen 12 januari 2013. De instanties die gereageerd hebben worden opgelijst in bijlage 2. De adviezen werden behandeld op de "richtlijnenvergadering" van 7 februari 2012 en dit in functie van het opstellen van deze richtlijnen.

Met de relevant geachte (elementen van de) adviezen werd rekening gehouden in deze richtlijnen. Ook vanuit het publiek kwamen er heel wat inspraakreacties op de KG. Deze

¹ Het Besluit van de VR van 19 juni 2009 m.b.t. het overnemen van de verplichtingen inzake planmilieueffectrapportage over ruimtelijke uitvoeringsplannen van de bevoegde overheid.

waren afkomstig zowel van particulieren als van verenigingen/organisaties. De relevant geachte inspraakreacties werden expliciet besproken op de richtlijnenvergadering en verwerkt in de richtlijnen. Inspraakreacties van onderstaande aard werden als niet-relevant beschouwd voor de opmaak van het plan-MER:

- reacties die zich niet situeren op het schaalniveau van een plan-MER, maar eerder op het schaalniveau van een project-MER
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een plan-MER (vb. economische impact, kosten-baten-analyse, persoonlijke voorkeuren van omwonenden of gemeentebesturen, draagvlakvorming, waardevermindering of – vermeerdering van onroerend goed per perceel, mogelijke sociale effecten zoals stadsvlucht, verhoging criminaliteit, verfransing van Vlaanderen...)
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze plan-MER procedure (vb. inspraak in het voortraject)

Reacties die betrekking hebben op niet-inhoudelijke zaken (verklaring symbolen, legende figuren, wijze van formuleren, spellingsfouten...) werden mee overgemaakt aan het studie bureau maar werden niet besproken op de richtlijnenvergadering.

Deze richtlijnen zijn opgesteld door de dienst Mer en hebben betrekking op de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. Het plan-MER dient opgesteld te worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld in de KG, aangevuld/aangepast met de specifieke vereisten die in deze richtlijnen geformuleerd worden. Waar de KG en de richtlijnen van elkaar zouden afwijken, dient voorrang gegeven te worden aan de richtlijnen.

2 Verantwoording en beschrijving van het plan

2.1 Verantwoording

De verantwoording van het plan wordt geduid in de kennisgeving. Hierbij wordt onder andere verwezen naar de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn waarvan de relevante punten worden beschreven in hoofdstuk 3 van de kennisgeving. Het is de bedoeling met het voorgenomen plan een aanvulling te bieden op bestaande of geplande vervoersmogelijkheden, er wordt gestreefd naar complementariteit met het aanbod van de NMBS, het GEN, de MIVB en De Lijn. Op basis van eerder overwogen beleidsalternatieven wordt uitdrukkelijk gekozen om de milieueffecten op planniveau te onderzoeken van 4 mogelijke tramverbindingen waaronder deze tramverbinding van Boom naar Brussel. Dit is de doelstelling van het voorgenomen plan. De beleidskeuze om voor deze verbinding een tram in te zetten is gebaseerd op eerdere beleidsdocumenten waarbij een afweging tussen verschillende modi werd doorgevoerd. Het MER zal de bestaande relevante informatie hieromtrent opnemen.

De afweging tussen de doelstellingsalternatieven (bus vs. tram vs. lighttrain) zoals opgenomen in de kennisgeving zal genuanceerd worden en er zal beter gemotiveerd worden op basis van welke elementen de tram als vervoersmodus voor deze verbinding wordt vooropgesteld. Op die manier wordt de doelstelling duidelijk verantwoord en kan beter gemotiveerd worden waarom het uitwerken van de verbinding tussen Boom en Brussel door middel van een optimalisatie van trein- of andere openbaarvervoersverbindingen of aanpassingen aan de weginfrastructuur niet onderzocht wordt in dit plan-MER.

Andere beleidsafwegingen zoals het inschatten van het reizigerspotentieel² en een maatschappelijke kosten-baten-analyse werden/worden buiten het kader van het milieueffectenonderzoek onderzocht. Deze aspecten die niet behoren tot het milieueffectenonderzoek zullen in het MER niet uitgebreid besproken worden, als duiding zal er wel naar worden verwezen.

² Sommige inspraakreacties stellen dat in de toekomst minder behoefte zal zijn aan een snelle tramverbinding omdat meer ingezet zal worden op lokale economie, thuiswerk e.d. Dergelijke evoluties blijven echter hypotheses en kunnen moeilijk kwantitatief worden ingeschat. Deze opmerkingen worden beschouwd als niet relevant voor het planMER en dienen eerder een plaats te krijgen in het behoefteonderzoek dat buiten het kader van het MER wordt uitgevoerd.

Goederenvervoer of pakjesdiensten wordt niet afzonderlijk bestudeerd in de plan-MERs voor de vier tramlijnen in Vlaams-Brabant. Ervaring in het buitenland leert De Lijn dat de combinatie van reizigersvervoer en goederenvervoer alleen zinvol is in een sterk verstedelijkte context. Zuiver goederenvervoer is geen optie voor De Lijn.

2.2 Beschrijving en detaillering van het plan

Parallel aan het MER-proces loopt een tracéstudie. In dat onderzoek wordt een ruime waaier van mogelijke tracés getrechterd tot een beperkt aantal kansrijke tracés. De tracéstudie en het MER-proces zijn op elkaar afgestemd. Dit verloopt in verschillende stappen. In een eerste fase van de tracéstudie werden op macroschaal verschillende tracé-alternatieven ontwikkeld die aan de doelstelling van het plan kunnen beantwoorden. Door middel van een multicriteria-evaluatie³ werd een eerste trechtering van deze alternatieven doorgevoerd. De alternatieven die in aanmerking kwamen voor verder onderzoek werden onderworpen aan een knelpuntenonderzoek waarbij een ontwerpmatige verkenning op mesoschaal plaatsvond. Door dit onderzoek konden die alternatieven gefilterd worden die in aanmerking kwamen voor verder onderzoek. Om verfijning van de alternatieven toe te laten werd voor deze alternatieven een zoekzone afgebakend die in de kennisgeving van het m.e.r.-proces werd voorgesteld. Rekening houdend met de informatie verkregen naar aanleiding van de terinzagelegging en met meer gedetailleerd onderzoek werden de tracévarianten verder verfijnd. Op basis van een verder uitgewerkte multicriteria analyse zullen hiervan die varianten die als redelijke varianten voor het voorgenomen plan worden beschouwd, bepaald worden en onderworpen worden aan het milieueffectenonderzoek. In het MER zal het verloop van de filtering van de alternatieven uiteengezet worden en zullen de te onderzoeken varianten duidelijk aangegeven worden. Zie ook verder onder punt 5.

De bedoeling van het MER is een strook in beeld te brengen waarbinnen de tramlijn zich kan situeren en die dan ook op deze wijze vertaald wordt in het GRUP. Het MER zal ook aangeven waar haltes zullen komen en – voor zover bekend - welke randinfrastructuur (parking, park and ride,...) daarbij voorzien wordt.

3 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden - geïntegreerd ontwikkelingsscenario

De juridische en beleidsmatige context zal aangevuld worden met volgende items:

- De relevante gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor zover deze afgerond zijn
- De gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen
- De gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen
- De aangeduide ankerplaatsen
- De aangeduide natuurreservaten
- Het Bermbesluit voor zover relevant op planniveau
- Conventie tussen MIVB en leefmilieu Brussel met betrekking tot geluidsnormen
- Diaboloproject met daaraan gekoppelde wegenproject
- AGNAS
- IRIS2plan Brussels Gewest
- Ter hoogte van Ooievaarsnest ligt een afgedekt gipsstort, specifieke wetgeving over radioactiviteit is van toepassing

³ De in aanmerking genomen criteria zijn nabijheid van productoren en attractoren, infrastruktureigenschappen, mogelijke verknoping, vrijwaring mens, vrijwaring natuur en landschap en structurend vermogen.

Voor een aantal ontwikkelingen langs het tracé lopen er onderzoeken. In de mate van het mogelijke wordt met deze ontwikkelingen rekening gehouden.

- bedrijventerrein Willebroek-Zuid: plan-m.e.r. is afgerond, RUP-procedure loopt
- knooppunt A12 Londerzeel-Noord: studie loopt, plan-m.e.r. zal worden opgestart, afstemming noodzakelijk met plannen van De Lijn
- Aanleg rondpunt A12 Willebroek-Noord: gepland
- bedrijventerrein Ooievaarsnest (inclusief beperkte recreatie); plan-m.e.r. in uitvoering

Volgende items worden opgenomen bij de bespreking van het ontwikkelingsscenario:

- in het dossier wordt afgestemd met het bestaande en geplande MIVB-net en met de uitbreidingsplannen van MIVB, voor zover bekend, als gevolg van het akkoord van de Brusselse regering op 21 februari 2013 over het MIVB-beheerscontract voor de periode 2013-2017.
- er wordt eveneens afgestemd met het politiek bekrachtigde GEN van de NMBS en met andere plannen van de NMBS zoals het wel of niet in gebruik nemen van momenteel ongebruikte spoorinfrastructuur, de verplaatsing van stations, de inrichting van nieuwe stations.

Mogelijke nieuwe ontwikkelingen waarover nog geen formele beslissing is genomen worden niet meegenomen in het onderzoek.

4 Procedure en besluitvorming

Het plan-MER dient opgave te doen van de voorbije en de verdere besluitvormingsprocedure. Het plan-MER zal een chronologisch overzicht bevatten van alle procedures die doorlopen moeten worden opdat de invulling van het plan op het terrein gerealiseerd kan worden (o.a. plan-MER-procedure, RUP-procedure en vergunningen).

5 Redelijke alternatieven

5.1 Nulalternatief

In de KG staat dat het nulalternatief, m.a.w. het niet realiseren van deze tramlijn, geen wenselijk alternatief is en als dusdanig ook niet weerhouden wordt voor een doorgedreven onderzoek naar de milieueffecten ervan. De motivering hiervoor wordt in het plan-MER duidelijk gekaderd. Het nulalternatief wordt dan ook niet weerhouden als volwaardig alternatief in het plan-MER. Het nulalternatief komt wel in grote mate overeen met de referentiesituatie voor dit plan.

In de beschrijving van de referentiesituatie zal de huidige toestand (situatie 2020 wat betreft discipline mobiliteit, zie verder) minstens kwalitatief aan bod komen waardoor duidelijk wordt welke effecten de tramlijn zal genereren ten opzichte van een situatie zonder tramverbinding. Zo worden de gevolgen van het niet uitvoeren van het plan voldoende geduid.

5.2. Uitvoeringsalternatief

In het MER zullen zowel de sneltram als de regionale tram meegenomen worden als alternatief. Het MER zal gemotiveerd aangeven welk van deze alternatieven haalbaar is. Wanneer beide opties mogelijk zijn moeten de milieueffecten ervan volledig beschreven worden.

In principe wordt uitgegaan van een volledig vrijliggende trambedding. Slechts wanneer geen valabele alternatieven voorhanden zijn en de kans op congestie minimaal is, kan voor beperkte delen van het tracé een gemengde bedding worden geaccepteerd. De keuze voor

een vrijliggende of gemengde bedding moet per tracé(deel) duidelijk zijn in het MER en de milieueffecten moeten overeenkomstig onderzocht worden.

5.3 Locatiealternatieven – tracévarianten

5.3.1 Algemeen

Zoals hierboven beschreven worden aan de hand van de tracéstudie de redelijkerwijze in beschouwing te nemen locatiealternatieven bepaald. Deze zullen in het MER onderzocht worden op milieueffecten. De trechtering uit de tracéstudie zal in het MER samengevat worden en moet een transparante en overtuigende motivatie bieden voor het niet weerhouden van alternatieven voor verder onderzoek.

5.3.2 Aanpassingen naar aanleiding van de terinzagelegging en van de richtlijnenvergadering

Opmerkingen over de locatiealternatieven werden door de dienst Mer opgelijst en door het ontwerpbureau onderzocht en besproken op de richtlijnenvergadering. Aangezien - zoals uiteengezet in de kennisgeving - in deze fase van het m.e.r.-onderzoek gewerkt wordt met een zoekgebied, worden aanpassingen aan tracés die zich situeren binnen het planMER-zoekgebied niet opgenomen in deze richtlijnen. Een gedetailleerde beschrijving en motivering (rekening houdend met de inspraakreacties en adviezen) van de in het planMER te onderzoeken tracés zal aan bod komen in het MER.

Om aan bepaalde opmerkingen tegemoet te komen is een uitbreiding van het in de kennisgeving aangegeven planMER-zoekgebied vereist. De nieuwe tracévarianten die hiertoe aanleiding geven, worden hieronder beschreven:

Variant verlenging tramlijn tot ziekenhuis H. Familie / N171

Het gemeentebestuur van Rumst vraagt om ook het ziekenhuis H. Familie rechtstreeks met de tramlijn te bedienen. De verlenging tot Rumst heeft meerdere voordelen. Boom-noord wordt daarmee eveneens bediend en de verlenging laat toe om te verknopen met het toekomstige knooppunt N177-N171. De verlenging via de N177 (ventwegen van de A12) is een mogelijke optie. Een mogelijk keerpunt voor deze lijn is dan de bestaande brug van de Pierstraat (eventueel te verbreden).

Aangezien de reductie van het profiel van de N177 vrij veel hinder voor het wegverkeer zal veroorzaken, zal ook een alternatief bestudeerd worden: via de oude spoorbedding langs de Spoorweglaan en voorbij de 's Herenbaan afbuigend naar de noordzijde van het ziekenhuis. Volledigheidshalve wordt dezelfde oefening gemaakt voor een eventueel tramtracé via de bestaande spoorlijn. Ook dat kan Boom-Noord en de N171 bediend worden. Een bediening van het ziekenhuis is met dit alternatief niet mogelijk.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief

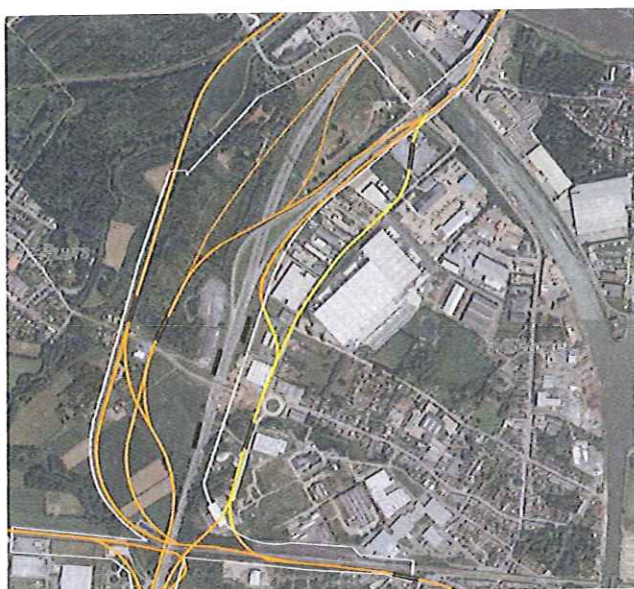


Variant via Hoeikensstraat door bedrijventerrein Willebroek-Noord

Waterwegen & Zeekanaal wijst erop dat onvoldoende rekening werd gehouden met de geplande uitbreiding van het knooppunt A12 Willebroek-Noord. De passage van het knooppunt A12 Willebroek-Noord met de tram, naast de bedding van de A12 wordt quasi onmogelijk gemaakt door het nieuwe knooppunt. Dit zou een ondertunneling van de bestaande op- en afrit vereisen, op een plaats waar de ruimte daarvoor zeer beperkt is. De halte voor de bediening van het bedrijventerrein zou dan in de (open) tunnelsleuf moeten voorzien worden, wat het gebruikscomfort hypothekeert.

Daarom wordt de zoekzone uitgebreid met een tracévariant langs de Hoeikensstraat. Deze was reeds eerder onderzocht, maar terzijde geschoven omwille van het groot aantal erfontsluitingen voor vrachtwagens. Aan dit probleem kan verholpen worden door kort na de rotonde (via de site van de autokeuring) opnieuw af te buigen richting N177.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief



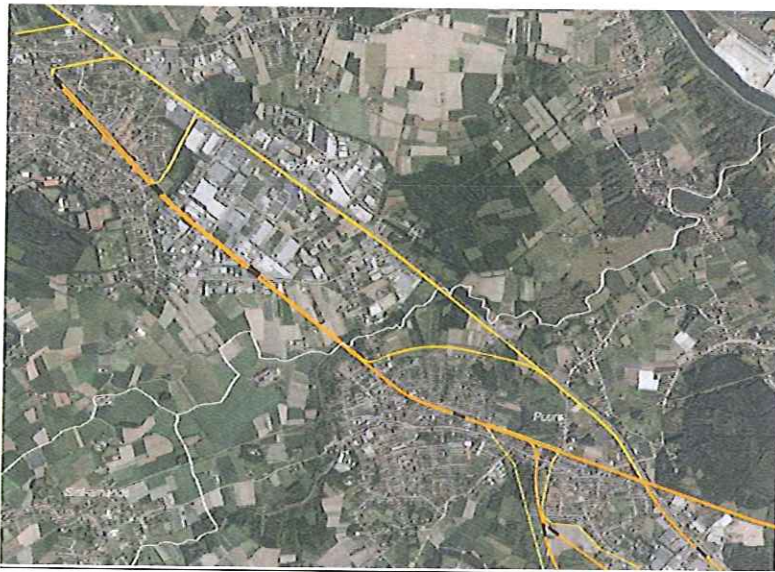
Variant via de N16 tot Bornem, met verschillende varianten om het centrum van Bornem te bereiken

Het gemeentebestuur van Bornem merkt op dat een tracé parallel aan de spoorlijn praktisch zeer moeilijk is gezien het beperkte beschikbare gabariet. Het bestuur stelt voor ook een tracé via de N16 te onderzoeken. De zoekzone wordt uitgebreid met een tracé langs de N16

(bundeling langs de zuidzijde), met verschillende mogelijkheden om eventueel de kernen van Puurs en Bornem te bedienen:

- Een afbuiging vanaf de N16 net voor de Eikevlietbaan, via de noordzijde van de kern van Puurs, tot aan de spoorlijn, die verder langs de noordzijde wordt gevolgd (bundeling met de Pedro Colomalaan en Molenveldweg) tot het station van Bornem.
- Een afbuiging vanaf de N16 net voor het distributiecentrum Lidl. De tramlijn bundelt vanaf de aansluiting op de Prins Albertlaan met de Molenveldweg tot het station van Bornem.
- Een afbuiging vanaf de N16 via de Hingenesteenweg (gemengde bedding), met een eindhalte op het Stationsplein.
- Een afbuiging vanaf de N16 ter hoogte van Roddam, langs de rand van de woonkern.
- Geen afbuiging, eventueel een verlenging tot het kruispunt Vitsdam.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief

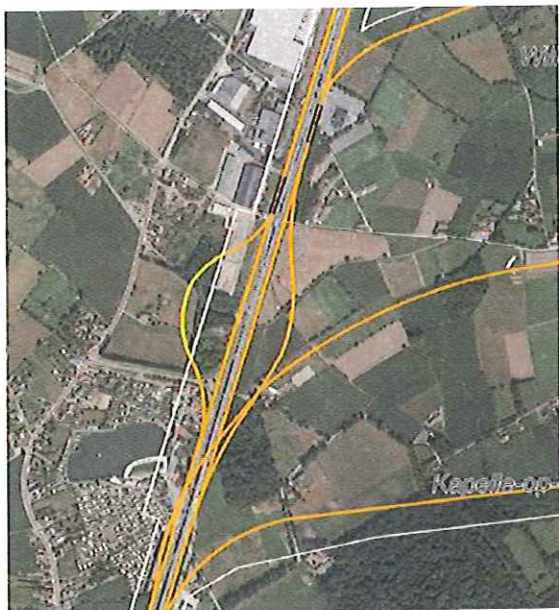


Variant verbreding van de zoekzone ter hoogte van de knooppunten A12 Londerzeel-Noord en A12 Londerzeel-Zuid (Westrode)

AWV Vlaams-Brabant meldt dat een bundeling van de tramlijn met de A12 ter hoogte van het knooppunt Londerzeel-Zuid (Westrode) niet mogelijk is binnen de bestaande stand van het infrastructuurontwerp voor dit knooppunt. Omdat het knooppunt een breder gabariet inneemt dan aanvankelijk gedacht, moet ook de tramlijn mogelijk verder uitwijken van de A12. Daarom wordt de zoekzone plaatselijk verbreed.

Dit onderzoek laat vermoeden dat hetzelfde probleem zich in Londerzeel-Noord zal stellen (waarvoor nog geen plan beschikbaar is). Op basis van een werkhypothese voor dit knooppunt wordt ook hier de zoekzone verbreed.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief Londerzeel-Noord



in geel: toegevoegd tracé-alternatief Londerzeel-Zuid (Westrode)



Variant ter hoogte van Esplanade – Metrostation Heizel in Brussel

Brussel Mobiel wijst op het belang van een optimale verknoping van de radiale tramlijn met het metronet (i.c. metrostation Heizel). Toetsing van de mogelijke alternatieven binnen de zoekzone aan deze randvoorwaarde, leert dat een tracé vanaf de A12 via de Miramarlaan naar Heizel, een halte impliceert die vrij ver van de metrohalte ligt. Door een tracé te kiezen in het verlengde van de Esplanade, met een afbuiging ter hoogte van het Belgiëplein, kan de loopafstand naar stadstram en metro substantieel verkort worden.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief



Variant inplanting eindhalte

De MIVB vraagt bijkomend onderzoek naar de inplanting van een eindhalte ter hoogte van het noordstation. Om dit onderzoek breed genoeg te kunnen voeren, is het aangewezen om verschillende alternatieven te onderzoeken dan de afbakening in de kennisgevingsnota toelaat. Mogelijke varianten die buiten de zoekzone vallen, worden toegevoegd.

in geel: toegevoegd tracé-alternatief



6 Referentiesituatie, methodologie effectvoorspelling en -beoordeling en disciplines

In voorliggend MER wordt als referentiesituatie de huidige situatie gekozen. Dit is de actuele situatie van het studiegebied waarbij geen rekening wordt gehouden met eventuele toekomstige activiteiten die in het studiegebied zouden gerealiseerd worden. Er wordt wel rekening gehouden met de goedgekeurde RUP's en BPA's. Voor de discipline Mens, mobiliteit wordt de veronderstelde gewijzigde situatie als referentie genomen. Dit is meer bepaald de situatie 2020 zoals ze opgenomen is in het multimodaal verkeersmodel van het Vlaams verkeerscentrum (= scenario business as usual, versie 3.6.1. De potentieelberekeningen die aangeven hoeveel reizigers verwacht worden, houden ook

rekening met de ontwikkelingen in het multimodaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum.

Per discipline wordt aangegeven welke effectgroepen besproken worden en welke effectgroepen beoordeeld worden. Alle criteria worden gewaardeerd ten overstaan van de referentiesituatie. In de waardering van negatieve en positieve effecten wordt een zevendelige schaal gehanteerd van -3 tot +3, De effecten met een waardering van +3 of -3 zijn maatgevend.

Bij de uitwerking van het MER moet in het bijzonder voldaan worden aan onderstaande algemene en disciplinespecifieke opmerkingen.

Algemene aandachtspunten:

- De beschrijving van de referentiesituatie gebeurt minstens kwalitatief. De dienst Mer acht het in deze fase van de milieueffectrapportage niet nodig om voor alle disciplines en voor alle tracé-delen de bestaande situatie in detail kwantitatief te bepalen. De deskundigen zullen evenwel bestaande informatie over de referentiesituatie verzamelen, deze informatie waar relevant opnemen in het MER of aangeven in welke fase van de milieueffectrapportage de informatie van belang kan zijn.
- Cumulatieve effecten (in het bijzonder van de verschillende tramverbindingen samen) moeten per discipline worden besproken.
- De effectbespreking van de haltes dient minstens kwalitatief uitgebreid aan bod te komen.
- De effectbesprekingen gaan uit van een slechtste-geval-benadering.
- De deskundigen moeten zorgvuldig nagaan of ze de discipline behandelen overeenkomstig het ingreep-effectschema en het overzicht van gegevensoverdracht uit de kennisgevingsnota.
- Milderende maatregelen moeten in verhouding staan tot de te verwachten effecten. In het MER moet aangegeven worden of de maatregel een dwingend karakter heeft. Maatregelen moeten helder geformuleerd worden: haalbaarheid en aanvaardbaarheid van de maatregel, verantwoordelijke uitvoerder, beoogd effect, te verwachten onbedoelde- of neveneffecten moeten duidelijk blijken uit de beschrijving van de maatregel. Het is niet aangewezen om de bestaande regelgeving op te nemen onder de milderende maatregelen. Dit schept immers voor de initiatiefnemer en vergunningverlener onduidelijkheid over maatregelen die bijkomend worden voorgesteld dan wel voortvloeien uit generieke regelgeving.

Per discipline worden hieronder nog een aantal aandachtspunten opgesomd die soms herhalend, soms aanvullend en soms afwijkend zijn van wat voorgesteld werd in de KG.

6.1 Discipline mobiliteit

Deze discipline kan uitgevoerd worden zoals beschreven in de KG. Met volgende aandachtspunten dient expliciet rekening gehouden te worden:

- Uit de inspraak en adviezen komen mogelijke lokale knelpunten naar voor, de deskundige controleert in welke mate deze een aanvulling kunnen zijn op het bronmateriaal en integreert dit in het onderzoek.
- De toegankelijkheid van bedrijventerreinen wordt besproken bij de effectbepaling.
- Aandacht voor verknopingsmogelijkheden, met specifieke aandacht voor verknoping met het fiets-GEN
- De deskundige zal beschrijven welke aandachtspunten voor dit MER beschouwd worden om verkeersleefbaarheid te beoordelen.

- Verkeerveiligheid wordt in de inspraak als een belangrijk te onderzoeken effect ervaren. Dit moet uitgebreid aan bod komen in het MER met extra aandacht voor schoolomgevingen.
- Een aantal tracés kunnen mogelijk een hindernis vormen tussen enerzijds de bevaarbare waterwegen en anderzijds watergebonden bedrijventerreinen. Dit effect moet ingeschat worden en milderende maatregelen kunnen voorgesteld worden.
- Zoals vermeld in de KG dient voldoende aandacht besteed te worden aan de verkeersdoorstromingsproblemen die kunnen ontstaan op plaatsen waar de tramlijn wegens kruist, op het ontstaan van sluipverkeer en op de barrièrewerking.
- In het MER wordt duidelijk en gedetailleerd aangegeven op basis van welke gegevens de referentiesituatie bepaald is.
- Het multimodaal verkeersmodel van het Vlaams Verkeerscentrum maakt gebruik van een scenario Business As Usual 2020. Het MER zal de relevante aannames van het scenario opsommen, aangeven of het scenario voldoende actualiteitswaarde heeft en of de effectvoorspellingen die afgeleid zijn uit het verkeersmodel stand houden dan wel een onderschatting of overschatting zijn.
Ongelijkvloerse kruising kan voorgesteld worden als milderende maatregel (zie ook eerdere opmerking over milderende maatregelen).
- Bij de effectbespreking zal geen gebruik gemaakt worden van de Vf-waarden uit het strategisch model van De Lijn.

6.2 Discipline geluid en trillingen

Met volgende aandachtspunten dient expliciet rekening gehouden te worden:

- Het richtlijnenboek geluid acht het zinvol minstens ambulante metingen te doen voor het bepalen van het huidige omgevingsgeluid. De deskundige acht het niet opportuun in dit onderzoek dergelijke metingen uit te voeren. Dit wordt gemotiveerd in het MER en de motivatie zal voorgelegd worden aan de dienst Hinder en Risicobeheer.
- Er wordt nagegaan of geluidsverstoring nabij belangrijke faunistische waarden verminderd kan worden door snelheidsvermindering.
- Op de richtlijnenvergadering is afgesproken dat de geluidsverstoring in kaart wordt gebracht ten opzichte van de waarde 55dB(A).
- Mogelijke cumulatie van geluidsverstoring rekening houdend met bv. vliegverkeer, spoorverkeer en wegverkeer zal kwalitatief beschreven worden. Gedetailleerde berekeningen bieden op dit planniveau geen meerwaarde aan het onderzoek.
- Het booggeluid (geluid in bochten) wordt niet onderzocht in het MER, het is niet onderscheidend voor de alternatieven en in de tracéstudie zijn de bochtstralen ruim ingetekend zodat dit een verwaarloosbaar effect is.
- Het MER zal ingaan op het dempend of versterkend effect van omgevingsfactoren (zoals ondergrond, waterverzadiging, raakstructuren, ...) op trillingen.

6.3 Discipline lucht

Deze discipline kan uitgevoerd worden zoals beschreven in de KG. Met volgende aandachtspunten dient expliciet rekening gehouden te worden:

- Afgeleide effecten ten gevolge van een gewijzigde mobiliteit (bv. aan de haltes, stilstaande auto's ter hoogte van kruisingen) komen kwalitatief aan bod.

6.4 Discipline bodem

Deze discipline kan uitgevoerd worden zoals beschreven in de KG. Met volgende aandachtspunten dient expliciet rekening gehouden te worden:

- De bodemkaart volstaat niet als bron bij zones kritisch voor verdroging en vernatting, de deskundige dient in voorkomend geval andere relevante bronnen te raadplegen om de effecten correct in te schatten.

6.5 Disciplines grondwater en oppervlaktewater

Deze discipline kan uitgevoerd worden zoals beschreven in de KG. Met volgende aandachtspunten dient expliciet rekening gehouden te worden:

- Foutieve bodemkaart vervangen door de correcte.
- In de inspraakreacties en adviezen is meermaals melding gemaakt van gebieden gevoelig voor overstroming. De deskundige controleert waar deze meldingen een aanvulling kunnen zijn op de geraadpleegde bronnen en integreert deze informatie in het onderzoek.
- Bij overstromingen is niet alleen de oppervlakte aan overstromingsgebied dat ingenomen zal worden van belang, VMM wijst er op dat ook het overstromingsvolume dat verloren gaat van belang is met het oog op compensatie die moet voorzien worden.
- Bij exploitatie kunnen koper- of andere metaaldeeltjes vrijkomen. In het richtlijnenboek spoorwegen wordt aangegeven hoe dit effect in het MER beschreven en beoordeeld kan worden.
- Voor de beschrijving van effecten van gebruik van bestrijdingsmiddelen wordt ook verwezen naar het richtlijnenboek spoorwegen.

6.6 Discipline fauna en flora

In het MER zal een screening gebeuren voor de mogelijke effecten ten opzichte van de gebieden Natura 2000. Deze screening zal uitwijzen of al dan niet een passende beoordeling noodzakelijk is.

Meerdere inspraakreacties en adviezen wijzen op bepaalde waarden op vlak van fauna en flora. De deskundige gaat na in welke mate deze een aanvulling vormen op de vermelde bronnen en integreert deze elementen in het onderzoek.

De inventarisaties van soorten (verzamelen van verspreidingsgegevens en actuele inventarisatiegegevens) zal gebeuren voor gebieden die doorsneden worden door de bestudeerde tracés. ANB heeft (voor een deel van het studiegebied) vegetatiekaarten beschikbaar.

Aandachtspunten:

- ANB wijst op het onderscheid tussen vegetatievrije ruimte en ruimte zonder opgaande begroeiing.
- Indien nog niet duidelijk is welke zone ingenomen zal worden, dient uitgegaan te worden van de potentieel meest brede zone.
- Barrièrewerking en versnippering ten gevolge van de tramverbinding worden uitgebreid onderzocht.
- Voor fauna en flora moeten kruisverbanden met de andere disciplines gelegd worden vb. geluidseffecten op fauna en flora.
- De lichteffecten uitgaande van de exploitatie van de sneltram en de haltes moeten onderzocht worden.

6.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het advies van erfgoed Vlaams-Brabant wordt overgemaakt aan de deskundige. Hierin wordt relevant bronmateriaal aangehaald. Er dient in het MER geen toetsing aan alle mogelijke historische kaarten te gebeuren, de deskundige voert het onderzoek en oordeelt op basis van zijn expertise welk kaartmateriaal in het MER aan bod dient te komen.

Voor verstedelijkte gebieden hebben de overblijvende open ruimte gebieden een belangrijke waarde die niet steeds door bescherming gevat wordt. De aantasting ervan mag als effect van de tramverbinding niet onderschat worden.

Op planniveau wordt geen archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Er wordt wel rekening gehouden met de bestaande kennis en mogelijke archeologische trefkans bij de beoordeling binnen deze discipline.

6.8 Mens – sociaal-organisatorische aspecten

In de omgeving van het gekozen tracé en vooral nabij de haltes kunnen bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen verwacht worden. De sneltramlijn zou als hoogwaardig vervoersmiddel de stedelijke ontwikkeling kunnen versterken en ondersteunen. In de tracéstudie komt dit aan bod via het criterium 'structuurversterkend vermogen'. De mogelijkheid dat dergelijke ontwikkelingen kunnen ontstaan dient voldoende geduid te worden in het MER. Het MER moet echter geen effectbespreking bevatten van deze potentiële geïnduceerde ontwikkelingen aangezien deze zeer divers kunnen zijn en een uitvoerige bespreking te ver zou leiden (conform richtlijnenboek spoorlijnen).

Aandachtspunten:

- Onteigeningen
- Barrièrewerking tramverbinding
- Versnippering
- Aantasting recreatiemogelijkheden (onder meer zoals aangegeven in de inspraakreacties)
- De impact op landbouw wordt verder uitgewerkt door een landbouwimpactanalyse die op basis van kaartmateriaal uitgevoerd zal worden door de Afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling, de conclusies worden verwerkt in het MER
- De impact op bedrijvigheid komt aan bod in de tracéstudie, er wordt rekening gehouden met verlies in oppervlakte + kwaliteitsverlies door aansnijden bedrijfskavel, conclusies worden verwerkt in het MER
- De deskundige gaat na of als gevolg van de exploitatie van de tramlijn elektrische, magnetische of elektromagnetische velden kunnen ontstaan en wat de effecten hiervan kunnen zijn
- De lichteffecten uitgaande van de exploitatie van de sneltram en de haltes moeten onderzocht worden.

6.9. Gewestgrensoverschrijdende effecten

De KG geeft aan dat het deel van het traject dat loopt over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het MER als volwaardig onderdeel van de studie meegenomen zal worden en gelijk behandeld wordt als de delen op Vlaams grondgebied.

Het MER moet voor alle onderzochte tracés en tracé-varianten en voor alle disciplines beschrijven wat de verwachte grensoverschrijdende effecten zijn.

De referentiesituatie zal beschreven worden met informatie die vlot beschikbaar is en die dus (door gebruik van verschillende informatiebronnen in de gewesten) mogelijk een afwijkend detailniveau heeft voor het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest.

Hoe de effecten op het Brussels grondgebied ingeschat zullen worden, moet per discipline verduidelijkt en genuanceerd worden t.o.v. de kennisgeving. Indien geen gegevens beschikbaar zijn van het Brussels gewest, wordt dit aangegeven. Grensoverschrijdende effecten zullen waar mogelijk worden gekwantificeerd en worden afgetoetst aan de in Vlaanderen in voege zijnde normen en richtwaarden.

Alle grensoverschrijdende bijdragen en eventuele effecten zullen in een apart deel van het MER worden opgesteld/samengevat, met duidelijke verwijzing naar de disciplinehoofdstukken waar ze zijn uitgewerkt.

De dienst Mer zal geen uitspraken doen over de ontwikkelingen op zich die gepland zijn op het Brusselse grondgebied.

7 Leemten in de kennis - monitoring en postevaluatie

Het plan-MER dient opgave te doen van de leemten in de kennis en gekende onzekerheden die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek worden vastgesteld. Het plan-MER dient aan te geven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorspelen naar de besluitvorming.

In het plan-MER wordt per discipline aangegeven of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn.

8 Integratie en eindsynthese

In een afzonderlijk hoofdstuk zal het plan-MER per tracé-alternatief -en variant een discipline-overschrijdende samenvatting geven van de te verwachten milieueffecten en van de voorgestelde milderende maatregelen.

In een aparte tabel dient per tracé een overzicht gegeven te worden van alle milderende maatregelen. De maatregelen worden gedifferentieerd enerzijds naar acties die ruimtelijk vertaalbaar zijn in het RUP via de stedenbouwkundige voorschriften en anderzijds maatregelen die in de vergunning opgenomen kunnen worden of via flankerend beleid gerealiseerd kunnen worden. De mogelijke milieueffecten van milderende maatregelen worden hierbij ook aangegeven.

9 Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor de gemiddelde lezer. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting opgenomen te worden.

Bij het schrijven van de niet-technische samenvatting zal gebruik gemaakt worden van de handleiding 'niet-technische samenvatting' zoals gepubliceerd op 2 december 2012 op www.mervlaanderen.be. Deze niet-technische samenvatting wordt in het plan-MER opgenomen en tevens in digitale vorm aangeleverd.

10 Vorm en presentatie

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

- in het plan-MER voldoende kaartmateriaal te gebruiken;
- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaalaaanduiding en legende;
- het kaartmateriaal zodanig te presenteren dat het van goede kwaliteit is, m.n. overzichtelijk, duidelijk, bruikbaar (voldoende detailniveau), hanteerbaar en gemakkelijk begrijpbaar, ook voor een niet-deskundige;
- aandacht te besteden aan de overeenstemming tussen tekst, figuren en legende;
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst van figuren, lijst van tabellen en literatuurlijst bij het rapport op te nemen;
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen;
- eventuele medewerkers aan het plan-MER te vermelden;
- het definitieve plan-MER dient ingediend te worden in 3 exemplaren waarvan één losbladig; daarnaast dient ook een digitale versie van de niet-technische samenvatting en een digitale versie van het volledige rapport ingediend te worden.

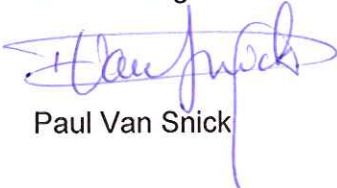
11 Team van MER-deskundigen

Het in de KG voorgestelde team van MER-deskundigen voldoet.

Over de in de KG voorgestelde mer-coördinator(-en) kan de administratie momenteel geen beslissing nemen en dit in afwachting van de uitvoeringsreglementering, die de erkenning voor de mer-coördinator zal regelen en zal toelaten een beslissing te nemen over de voorgestelde mer-coördinator. Het staat u vrij ondertussen de voorgestelde mer-coördinator(-en) te behouden.

13 maart 2013,

Het afdelingshoofd



Paul Van Snick

Bijlagen

Bijlage 1: Lijst van overheden en instanties die door dienst Mer op de hoogte gebracht zijn van de publicatie van de volledig verklaarde KG

Provinciebestuur Antwerpen; Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit; Dienst Ruimtelijke Planning	Koningin Elisabethlei 22; 2018 Antwerpen
Provinciebestuur Vlaams-Brabant; Dienst Ruimtelijke ordening; t.a.v. Katrien Putzeys	Provincieplein 1; 3010 Leuven
Agentschap Ondernemen; Entiteit Ruimtelijke Economie	Ellipsgebouw; Koning Albert II-laan 35, bus 12; 1030 Brussel
ANB – Antwerpen	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 63; 2018 Antwerpen
ANB – Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 75; 3000 Leuven
VLM regio Oost; t.a.v. Daniël Sanders	Cardijnlaan 1; 2200 Herentals
Ruimtelijke Ordening Antwerpen; t.a.v. K. Toebak of V. Peeters	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 52; 2018 Antwerpen
Onroerend Erfgoed Antwerpen; t.a.v. Marc De Borgher	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 52; 2018 Antwerpen
Ruimtelijke Ordening Vlaams-Brabant; Tav Kristin Van den Abbeele	VAC; Diestsepoort 6 bus 91; 3000 Leuven
Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 94; 3000 Leuven
Departement RWO; Afdeling Ruimtelijke Planning; t.a.v. Afdelingshoofd Hans Leinfelder	Phoenixgebouw; Koning Albert II-laan 19 bus 11; 1210 Brussel
Agentschap Wonen-Vlaanderen; Afdeling Wonen; t.a.v. Hilde Van den Bosch	Koning Albert II-laan 19 bus 40; 1210 Brussel
Team Vlaamse Bouwmeester	Grasmarkt 61; 1000 Brussel
Agentschap Wegen en Verkeer; Buitendienst Antwerpen; t.a.v. Hilde Van den Broeck	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 41; 2018 Antwerpen
Agentschap Wegen en Verkeer; Buitendienst Vlaams-Brabant; t.a.v. het afdelingshoofd	VAC; Diestsepoort 6 bus 81; 3000 Leuven
Departement MOW; t.a.v. Fernand Desmyter, secretaris-generaal	Graaf de Ferrarisgebouw; Koning Albert II-laan 20 bus 2; 1000 Brussel
Departement Landbouw en Visserij; Afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling; Antwerpen	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 71; 2018 Antwerpen
Departement Landbouw en Visserij; Afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling; Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 101; 3000 Leuven
Departement LNE; Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid; Dienst Hinder en Risicobeheer	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-laan 20, bus 8; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid; Dienst Lucht en Klimaat	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-laan 20, bus 8; 1000 Brussel
Vlaams Energieagentschap; Koning Albert II-laan 20 bus 17	Koning Albert II-laan 20 bus 17; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-laan 20, bus 20; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen; Dienst Land en Bodembescherming	Koning Albert II-laan 20 bus 20; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen; Ondergrond Vlaanderen	Technologiepark – gebouw 905; Tramstraat 52; 9052 Zwijnaarde
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen; Buitendienst Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg	Koningin Astridlaan 50, bus 6; 3500 Hasselt
OVAM; Afdeling Bodembeheer; Dienst Databeheer; t.a.v. Natalie Hoffmann	Stationsstraat 110; 2800 Mechelen
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid; Afdeling Toezicht Volksgezondheid Antwerpen	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 31; 2018 Antwerpen

Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid; Afdeling Toezicht Volksgezondheid Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 52; 3000 Leuven
Waterwegen en Zeekanaal nv	Oostdijk 110; 2830 Willebroek
VMM; Afdeling Operationeel Waterbeheer; t.a.v. Bram Vogels	Graaf de Ferrarisgebouw; Koning Albert II-iaan 20 bus 16; 1000 Brussel
Fluxys; Infoworks	Kunstlaan 31; 1040 Brussel
Elia	Keizerslaan 20; 1000 Brussel
Eandis cvba	Brusselsesteenweg 199; 9090 Melle
NMBS	Frankrijkstraat 85; 1060 Brussel
Infrabel	Barastraat 110; 1070 Brussel
Leefmilieu Brussel BIM; Afdeling Natuur, Water en Bos; Dr. Machteld Gryseels	Gulledelle 100; 1200 Brussel
Brussels Hoofdstedelijk Gewest; Mobiel Brussel	Vooruitgangstraat 80 bus 1; 1030 Brussel
Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH); t.a.v. Maarten Lenaerts	CCN; Vooruitgangstraat 80/1; 1035 Brussel
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)	Royal Atrium; Koningsstraat 76; 1000 Brussel
Gemeentebestuur Boom	Antwerpsestraat 44 2850 BOOM
Gemeentebestuur Bornem	Hingenesteenweg 13 2880 BORNEM
Gemeentebestuur Puurs	Hoogstraat 29 2870 PUURS
Gemeentebestuur Willebroek	A. Van Landeghemstraat 99 2830 WILLEBROEK
Gemeentebestuur Londerzeel	Markt 1 1840 LONDERZEEL
Gemeentebestuur Kappelle-op-den-Bos	Marktplein 29 1880 KAPELLE-OP-DEN-BOS
Gemeentebestuur Meise	Tramlaan 8 1860 MEISE
Gemeentebestuur Grimbergen	Prinsenstraat 3 1850 GRIMBERGEN
Gemeentebestuur Rumst	Koningin Astridlaan 12 2840 RUMST
Gemeentebestuur Wemmel	Dr. H. Folletlaan 28 1780 WEMMEL

Bijlage 2: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die op de KG gereageerd hebben (met een schriftelijk advies, door hun aanwezigheid op de richtlijnenvergadering of door de melding dat ze geen specifieke opmerkingen hadden).

Provinciebestuur Antwerpen; Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit; Dienst Ruimtelijke Planning	Koningin Elisabethlei 22; 2018 Antwerpen
Provinciebestuur Vlaams-Brabant; Dienst Ruimtelijke ordening; t.a.v. Katrien Putzeys	Provincieplein 1; 3010 Leuven
ANB – Antwerpen	Anna Bijnsgebouw; Lange Kievitstraat 111-113 bus 63; 2018 Antwerpen
ANB – Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 75; 3000 Leuven
VLM regio Oost; <i>Jeroen.Reyniers@vlm.be</i>	Cardijnlaan 1; 2200 Herentals
Ruimtelijke Ordening Vlaams-Brabant; Tav Kristin Van den Abbeele	VAC; Diestsepoort 6 bus 91; 3000 Leuven
Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 94; 3000 Leuven
Departement RWO; Afdeling Ruimtelijke Planning; t.a.v. Afdelingshoofd Hans Leinfelder	Phoenixgebouw; Koning Albert II-iaan 19 bus 11; 1210 Brussel
Team Vlaamse Bouwmeester	Grasmarkt 61; 1000 Brussel
Agentschap Wegen en Verkeer; Buitendienst Vlaams-Brabant; t.a.v. het afdelingshoofd	VAC; Diestsepoort 6 bus 81; 3000 Leuven
Departement MOW; t.a.v. Fernand Desmyter, secretaris-generaal	Graaf de Ferrarisgebouw; Koning Albert II-iaan 20 bus 2; 1000 Brussel
Departement Landbouw en Visserij; Afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling; Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 101; 3000 Leuven
Departement LNE; Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid; Dienst Hinder en Risicobeheer	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-iaan 20, bus 8; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid; Dienst Lucht en Klimaat	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-iaan 20, bus 8; 1000 Brussel

Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen	Graaf de Ferraris-gebouw; Koning Albert II-laan 20, bus 20; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen; Dienst Land en Bodembescherming	Koning Albert II-laan 20 bus 20; 1000 Brussel
Departement LNE; Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen; Buitendienst Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg	Koningin Astridlaan 50, bus 6; 3500 Hasselt
OVAM; Afdeling Bodembeheer; Dienst Databeheer; t.a.v. Natalie Hoffmann	Stationsstraat 110; 2800 Mechelen
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid; Afdeling Toezicht Volksgezondheid Vlaams-Brabant	VAC; Diestsepoort 6 bus 52; 3000 Leuven
Waterwegen en Zeekanaal nv	Oostdijk 110; 2830 Willebroek
VMM; Afdeling Operationeel Waterbeheer; t.a.v. Bram Vogels	Graaf de Ferrarisgebouw; Koning Albert II-laan 20 bus 16; 1000 Brussel
Fluxys; Infoworks	Kunstlaan 31; 1040 Brussel
Elia	Keizerslaan 20; 1000 Brussel
NMBS	Frankrijkstraat 85; 1060 Brussel
Infrabel	Barastraat 110; 1070 Brussel
Leefmilieu Brussel BIM; Afdeling Natuur, Water en Bos; Dr. Machteld Gryseels	Gulledelle 100; 1200 Brussel
Brussels Hoofdstedelijk Gewest; Mobiel Brussel	Vooruitgangstraat 80 bus 1; 1030 Brussel
Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH); t.a.v. Maarten Lenaerts	CCN; Vooruitgangstraat 80/1; 1035 Brussel
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)	Royal Atrium; Koningsstraat 76; 1000 Brussel
Gemeentebestuur Boom	Antwerpsestraat 44 2850 BOOM
Gemeentebestuur Bornem	Hingenesteeweg 13 2880 BORNEM
Gemeentebestuur Puurs	Hoogstraat 29 2870 PUURS
Gemeentebestuur Meise	Tramlaan 8 1860 MEISE
Gemeentebestuur Grimbergen	Prinsenstraat 3 1850 GRIMBERGEN
Gemeentebestuur Rumst	Koningin Astridlaan 12 2840 RUMST
Gemeentebestuur Wemmel	Dr. H. Folletlaan 28 1780 WEMMEL

