



Datum:	2 juni 2014
Datum wijziging: (wijzigingen zijn gemarkeerd)	/
Onderwerp:	Handleiding tram- en spoorlijnprojecten
Rubrieken:	I, 7 – II, 10,c) en 10,j) – III, 10,c) en 10,g)

Inhoud

1. Doel.....	3
2. Rubrieken.....	3
3. Definities en begrippen	4
3.1 Inleiding	4
3.2 Projecten vallende onder bijlage I.....	4
3.3 Projecten vallende onder bijlage II.....	5
3.3.1 Rubriek 10,c), lid 1	5
3.3.2 Rubriek 10,j).....	5
3.4 Projecten vallende onder bijlage III.....	6
3.4.1 Rubriek 10,c).....	6
3.4.2 Rubriek 10,g).....	7
3.5 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken	7
3.5.1 Inleidende bemerking.....	7
3.5.2 Rubriek 28 van bijlage I.....	8
3.5.3 Rubriek 13 van bijlage II.....	8
3.5.4 Rubriek 13 van bijlage III.....	9
4 Inhoud van de PrMS bij vergunningsaanvragen voor projecten m.b.t. trein- en tramsporen.....	9
4.1 Inleiding	9
4.2 Inhoudelijke elementen van de PrMS voor trein- en tramspoorprojecten.....	9
4.2.1 Inleiding	9

4.2.2 Vorm van de PrMS	10
4.2.3 Milieueffecten die verwacht kunnen worden bij trein- en tramspoorprojecten	10
Bijlage: ingevuld screeningsformulier	16

1. Doel

Deze handleiding heeft tot doel om te verduidelijken welke project-m.e.r.-verplichtingen bestaan voor projecten die betrekking hebben op de aanleg van spoorlijnen voor o.a. trams en treinen.

2. Rubrieken

Bijlage I

Rubriek 7

Aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10km of meer.

Bijlage II

Rubriek 10,c)

- Aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km, of een ononderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in bijzonder beschermd gebied.

- [...]

Rubriek 10,j)

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 1km of meer.

Bijlage III

Rubriek 10,c)

Aanleg van spoorwegen [...] (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)

Rubriek 10,g)

Trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzonder constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd (projecten die niet onder bijlage II vallen)

3. Definities en begrippen

3.1 Inleiding

De verschillende rubrieken worden afzonderlijk besproken in deze handleiding.

De initiatiefnemer dient vooreerst na te gaan of zijn spoorlijnproject onder bijlage I valt. Is dat niet het geval, dan dient nagegaan te worden of het spoorlijnproject onder bijlage II valt. Is dat ook niet het geval, dan dient nagegaan te worden of het spoorlijnproject onder bijlage III valt.

Wanneer wordt geoordeeld dat het project onder bijlage III valt, dan dient de initiatiefnemer minstens een project-m.e.r.-screeningsnota op te maken. Enkel vergunningsplichtige projecten kunnen mogelijk onder de screeningsverplichting vallen. Indien voor een bepaald project geen vergunning nodig is, dan geldt derhalve ook geen project-m.e.r.-screeningsverplichting¹.

3.2 Projecten vallende onder bijlage I

Rubriek 7

Aanleg van spoorlijnen voor spoorverkeer over een lengte van 10km of meer

Deze rubriek heeft betrekking op de aanleg van de **spoorlijnen voor treinverkeer** (goederen- en personenverkeer). Een aantal relevante milieukarakteristieken van dat treinverkeer zijn dat dit meestal tegen vrij grote snelheden rijdt, een relatief grote ruimte-inname tot gevolg heeft en vaak voor nogal wat hinder zorgt (o.a. geluidshinder). De aanleg van tramlijnen valt niet onder rubriek 7 van bijlage I.

De aanleg van bovenvermelde spoorlijnen valt enkel onder rubriek 7 indien de aanleg gebeurt over **een lengte van 10km of meer**. De projecten beoogd met rubriek 7 zijn dus lijninfrastructuurprojecten. Indien de lengte van die lijninfrastructuur tussen een punt A en B met andere woorden 10km of meer is, dan valt het project onder rubriek 7.

De aanleg van een dubbele spoorlijn (i.e. twee naast elkaar liggende sporen die verkeer in beide richtingen toelaten) voor treinverkeer over een lengte van 6km valt bijvoorbeeld niet onder rubriek 7. Men zou immers kunnen redeneren dat het hier over twee spoorlijnen van elk 6 km gaat, met dus een totaal van 12km. Deze redenering gaat niet op. Net zoals het voor het bepalen van de lengte van een weg irrelevant is uit hoeveel rijstroken die weg bestaat, is het ook voor het bepalen van de lengte van een spoorlijn irrelevant uit hoeveel afzonderlijke sporen die spoorlijn bestaat.

Op een spoorwegherstelplaats (of soortgelijke) komt het meestal voor dat er tientallen sporen parallel naast elkaar liggen die alle onderling met elkaar verbonden zijn. Het is goed mogelijk dat indien men de lengte van al deze parallelle sporen bij elkaar telt, men aan 10 km spoor zou komen. Indien de aanleg van al die sporen op een spoorwegherstelplaats meer dan 10 km spoor betreft, dan valt dit toch niet onder rubriek 7 gezien het hier niet om lijninfrastructuur gaat.

¹ Er is één uitzondering op dit principe, namelijk in het geval van de “mededeling kleine verandering”. Zie daarvoor in de “algemene handleiding project-m.e.r.-screening”.

De term “aanleg” wijst vooreerst op de creatie van iets nieuws, i.c. een nieuwe spoorlijn. Onder de rubriek “aanleg van spoorlijnen” wordt met andere woorden in eerste instantie de aanleg van een nieuwe spoorlijn bedoeld op een locatie waar tevoren nog geen infrastructuur aanwezig was². Bovendien wordt met “aanleg” tevens de aanleg van een extra spoor (bij een reeds bestaande spoorlijn) bedoeld. Indien die aanleg van een extra spoor gebeurt over een totale lengte van meer dan 10 km, dan valt die aanleg van een extra spoor onder rubriek 7 van bijlage I. Het gaat hier dus in feite om een verbreding van een bestaande spoorlijn. Niet enkel een verbreding van een bestaande spoorlijn valt hier onder, maar tevens de verlegging en verlenging van een bestaande spoorlijn. Wanneer die verlegging of verlenging gebeurt over een lengte van 10 km of meer, dan valt dat project onder rubriek 7 van bijlage I.

3.3 Projecten vallende onder bijlage II

3.3.1 Rubriek 10,c), lid 1

Rubriek 10,c), lid 1

Aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km, of een ononderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in bijzonder beschermd gebied.

Het gaat hier net zoals bij rubriek 7 van bijlage I om de aanleg van spoorlijnen voor treinverkeer.

Onder deze rubriek valt dus ook enkel lijninfrastructuur, zij het dat de drempel in deze rubriek lager ligt dan in rubriek 7 van bijlage I. Wanneer de totale lengte van het aan te leggen spoor 1 km of meer (tot 10 km) bedraagt, dan valt het project onder rubriek 10,c) van bijlage II.

Wanneer de aan te leggen spoorlijn voor een “ononderbroken lengte van 1 km of meer (tot 10km) in bijzonder beschermd gebied gelegen is”, dan valt het project ook onder rubriek 10,c).

Ook voor deze rubriek geldt dat niet enkel de aanleg van een nieuwe spoorlijn met de vernoemde lengte onder de rubriek valt, maar tevens een verbreding, verlegging en verlenging van een bestaande spoorlijn met de vernoemde lengte.

3.3.2 Rubriek 10,j)

Rubriek 10,j)

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 1km of meer.

² Volgens artikel 4.3.2., §1, tweede lid, §2, tweede lid en §2bis, tweede lid van het D.A.B.M. is er ook een m.e.r.-verplichting indien “wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd”. Artikel 4.1.1., §1, 5° van het D.A.B.M. stelt dat onder de definitie van “project” ook “vergunningsplichtige activiteiten die moeten worden hervergund bij het verstrijken van de geldigheidsduur van de lopende vergunning” vallen. Dit betekent dat voor de heringebruikname van een oud bestaand spoor waarvoor geen nieuwe infrastructuurwerken nodig zijn, maar wel een nieuwe (milieu-)vergunning vereist is, toch een m.e.r.-verplichting geldt.

Type spoorinfrastructuur

Deze rubriek vernoemt expliciet de aanleg van infrastructuur voor trams. Hiermee beoogt men zowel de stadstram, de sneltram, de kusttram als eender welke tram.

Deze rubriek vermeldt naast trams, ook de aanleg van een zweefspoor³. Dit betreft cabines en/of stellen die via een hangconstructie aan sporen verbonden zijn.

De termen 'boven- en ondergrondse spoorwegen'⁴ worden hier vermeld. Met ondergrondse spoorwegen wordt o.a. een metrolijn bedoeld en met bovengrondse spoorwegen worden o.a. spoorlijnen bedoeld die niet op de begane grond aangelegd worden maar op een verhoogde constructie.

Verder in de rubriek staat ook nog 'en dergelijke constructies', wat er op duidt dat ook andere vormen van spoorwegen onder deze categorie kunnen vallen. Rubriek 10,j) betreft een relatief ruime en open rubriek waar ook nog toekomstig te ontwikkelen vormen van spoorverkeer onder kunnen vallen.

De aanleg van spoorlijnen voor treinverkeer vallen niet onder deze rubriek.

Bestemd voor personenvervoer

Rubriek 10,j) vermeldt als beperkende voorwaarde dat enkel de genoemde spoorwegen (tram, metro, zweefspoor en andere) die uitsluitend of overwegend voor personenvervoer bestemd zijn, onder rubriek 10,j) vallen. Hiermee wordt bedoeld dat de genoemde spoorwegen een zekere openbaar vervoersfunctie moeten vervullen. Spoorwegen die niet aan dit openbaar vervoerscriterium voldoen, vallen niet onder rubriek 10,j).

Aanleg van

Ook voor deze rubriek geldt dat niet enkel de aanleg van een nieuwe spoorinfrastructuur met de vernoemde lengte onder de rubriek valt, maar tevens een verbreding, verlegging en verlenging van een bestaande dergelijke spoorinfrastructuur met de vernoemde lengte onder rubriek 10j valt.

Met een lengte van 1 km of meer

Onder deze rubriek valt enkel lijninfrastructuur. Een expliciete onderdrempel werd bepaald: de totale lengte van het aan te leggen spoor dient 1 km of meer te bedragen.

De aanleg van de stationsgebouwen is geen lijninfrastructuur en is dus niet gevat door deze rubriek.

3.4 Projecten vallende onder bijlage III

3.4.1 Rubriek 10,c)

³ In de Engelse tekst van de richtlijn wordt gesproken over 'suspended lines'.

⁴ In de Engelse tekst van de richtlijn wordt gesproken over 'elevated and underground railways'.

Rubriek 10,c)

Aanleg van spoorwegen [...] (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)

Deze rubriek is qua terminologie gelijk aan rubriek 10,c) van bijlage II, zij het dat de drempel weggevallen is. Ook relatief kleine projecten kunnen dus onder deze rubriek vallen.

Zie voor meer informatie naar de toelichting onder 3.3.1 met dien verstande dat wanneer de totale lengte van het aan te leggen spoor 1 km of meer bedraagt, het project onder rubriek 7 van bijlage I of rubriek 10,c) van bijlage II valt. Wanneer de totale lengte van het aan te leggen spoor daarentegen minder dan 1 km bedraagt, dan valt het project onder rubriek 10,c) van bijlage III.

3.4.2 Rubriek 10,g)

Rubriek 10,g)

Trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd (projecten die niet onder bijlage II vallen)

Deze rubriek is qua terminologie gelijk aan rubriek 10,j) van bijlage II, zij het dat de drempel weggevallen is. Ook relatief kleine projecten kunnen dus onder deze rubriek vallen.

Zie voor meer informatie naar de toelichting onder 3.3.2 met dien verstande dat wanneer de totale lengte van het aan te leggen spoor 1 km of meer bedraagt, het project onder rubriek 10,j) van bijlage II valt. Wanneer de totale lengte van het aan te leggen spoor daarentegen minder dan 1 km bedraagt, dan valt het project onder rubriek 10,g) van bijlage III.

3.5 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken

Indien projecten m.b.t. de aanleg van spoorlijnen niet onder één van de bovengenoemde rubrieken vallen, vereist het project nog een aftoetsing aan de algemene wijzigings- en uitbreidingsrubrieken (W/U-rubrieken). Zowel in bijlage I, II als III is een W/U-rubriek voorzien. Die W/U-rubrieken worden hieronder opgesomd en toegelicht.

3.5.1 Inleidende bemerking

De aanleg van een extra spoor naast een reeds bestaand spoor dient in het kader van haar interpretatie binnen de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit beschouwd te worden als vallende onder één van de bovenvermelde specifieke rubrieken van bijlage I, II of III. De aanleg van een extra spoor valt niet onder de W/U-rubriek. Niet enkel de verbreding (i.e. aanleg van extra spoor) van een spoorlijn valt onder de betrokken specifieke rubriek, maar tevens de verlegging en verlenging van zo een spoorlijn. De verbreding, verlegging of verlenging van een spoorlijn wordt dus in het kader van haar interpretatie binnen de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit niet beschouwd als een uitbreiding of wijziging van een bestaande spoorlijn.

Projecten die geen verbreding, verlenging of verlegging van een spoorlijn uitmaken, maar die toch vergunningsplichtige wijzigingen of uitbreidingen aanbrengen aan een bestaande spoorlijn, vallen mogelijk wel onder een W/U-rubriek. Enkel wijzigingen en uitbreidingen die redelijkerwijze kunnen leiden tot een wijziging van het gebruik (meestal: intensiever gebruik) van de infrastructuur vallen onder de W/U-rubriek.

3.5.2 Rubriek 28 van bijlage I

Rubriek 28 van bijlage I luidt als volgt:

Rubriek 28,a)

Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan.

Rubriek 28,b)

Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding van de in bijlage I genoemde drempelwaarden (niet in rubriek 28, a) opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage I voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage I.

Rubriek 28 van bijlage I is enkel van toepassing op rubrieken van bijlage I die een drempelwaarde hebben. Rubriek 7 (m.b.t. spoorlijnen) van bijlage I heeft een drempelwaarde, met als gevolg dat rubriek 28 desgevallend van toepassing zal zijn op spoorlijnprojecten.

3.5.3 Rubriek 13 van bijlage II

Rubriek 13 van bijlage II luidt als volgt:

Rubriek 13,a)

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage II genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding);

Rubriek 13,b)

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding

van de in bijlage II genoemde drempelwaarden (niet in bijlage I of in rubriek 13. a) van bijlage II opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage II voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage II.

Rubriek 13 van bijlage II is enkel van toepassing op rubrieken van bijlage II die een drempelwaarde hebben. Rubriek 10,c) en 10,j) van bijlage II hebben elk een drempelwaarde, met als gevolg dat rubriek 13 desgevallend van toepassing zal zijn op spoorlijnprojecten.

3.5.4 Rubriek 13 van bijlage III

Rubriek 13 van bijlage III luidt als volgt:

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding).

Het is mogelijk dat een aantal vergunningsplichtige werken aan bestaande spoorlijnen die zorgen voor een intensiever gebruik van die spoorlijn, onder rubriek 13 van bijlage III vallen. Dit zal steeds in concreto beoordeeld moeten worden.

4 Inhoud van de PrMS bij vergunningsaanvragen voor projecten m.b.t. trein- en tramsporen

4.1 Inleiding

In eerste instantie dient onderzocht te worden of het project van de vergunningsaanvraag onder een rubriek van bijlage I of bijlage II valt. Zo ja, dan dient de project-MER-procedure of voor bijlage II-projecten eventueel de ontheffingsprocedure gevolgd te worden. Zo niet, dan dient gekeken te worden of het project onder rubriek 10c, 10h of 13 van bijlage III valt. Is dat laatste het geval dan moet de “project-m.e.r.-screeningsprocedure” gevolgd worden en dient een “project-m.e.r.-screeningsnota” (hierna: PrMS) opgemaakt te worden.

4.2 Inhoudelijke elementen van de PrMS voor trein- en tramspoorprojecten

4.2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een opsomming van de milieueffecten die mogelijks optreden bij projecten rond trein- en tramsporen. Deze opsomming is gebaseerd op het richtlijnenboek “Spoorlijnen” (hierna: RLBS) dat in 2007 werd

afgewerkt in opdracht van de dienst Mer. Het RLBS is vooral bedoeld om een hulpmiddel te zijn bij de opmaak van een project-MER en plan-MER. Het is zeker nuttig bij de opmaak van een PrMS.

4.2.2 Vorm van de PrMS

Welke vorm de PrMS kan aannemen wordt in de algemene handleiding uitgebreid toegelicht. Zo kan de initiatiefnemer er voor kiezen om het modelformulier in te vullen dan wel om een document vrije stijl op te maken.

4.2.3 Milieueffecten die verwacht kunnen worden bij trein- en tramspoorprojecten

Hieronder wordt een opsomming gegeven van de milieueffecten die desgevallend in de PrMS voor een project dat onder één van de rubrieken van trein- en tramsporen valt, besproken moeten worden.

In de PrMS onderzoekt en beschrijft men de milieueffecten van het voorliggende project. De milieueffecten van eventuele locatie- of inrichtingsalternatieven van het project vragen geen verdere beschrijving.

Niet enkel de effecten van de aanleg van de spoorlijn moeten bekeken worden, maar ook de effecten van de relevante randinfrastructuur (o.a. langsrachten, bijkomende verhardingen).

Bij de beoordeling van de effecten dient steeds vanuit een receptorgerichte benadering te gebeuren, i.e. vanuit het standpunt van “fauna en flora”, “landschap” en “mens”.

Zowel de effecten tijdens de aanleg- als de exploitatiefase moeten besproken worden.

Volgende effectgroepen worden in de PrMS afgetoetst:

Effectcluster	Effectgroep
Direct ruimtebeslag ⁵	Direct ruimtebeslag
Verstoring	Geluidsverstoring
	Trillingshinder
	Luchtverontreiniging
	Stralingshinder ⁶
	Visuele verstoring
	Verstoring van hydrologisch en hydraulisch systeem
Netwerkeffecten ⁷	Wijziging van verbindingen
	Slachtoffers door ongevallen

De effecten op het vlak van stralingshinder kunnen als verwaarloosbaar beschouwd worden en vragen geen verder onderzoek. Elke PrMS toont aan dat de bovenstaande effectgroepen en/of onderzocht zijn. Dat wil geenszins zeggen dat elke effectgroep (uitgebreid) besproken moet worden. De focus moet liggen op de wijzigingen (binnen elke effectgroep) die ontstaan door het project. In vele gevallen zal er heel kort

⁵ Ruimte-inname wordt door de aanleg van de infrastructuur veroorzaakt en is dus beperkt tot de perimeter van het project en de werf.

⁶ Verwaarloosbaar effect volgens de huidige kennis.

⁷ Dit zijn de effecten die ontstaan doordat de weg een barrière opwerpt.

geargumenteerd kunnen worden dat de effectgroep in casu niet relevant is. De tabel is dus in feite een checklist. Wanneer er voor gekozen wordt om het modelformulier in te vullen, dan zijn al deze effectgroepen in principe onderzocht indien al de vragen van het modelformulier ingevuld zijn.

Hieronder wordt voor elk van de 8 relevante effectgroepen kort beschreven wat deze inhouden en welke elementen desgevallend beschreven en beoordeeld moeten worden.

1. Direct ruimtebeslag

De aanleg van een nieuwe spoorweg gaat bijna steeds gepaard met een zekere ruimte-inname en dus een wijziging van het landgebruik. Er is de permanente ruimte-inname door inbreng van de nieuwe infrastructuur, en de tijdelijke ruimte-inname door de werfzone.

Op basis van de bespreking van deze effectgroep kunnen uitvoeringsvarianten en dwarsprofielalternatieven worden gekozen en milderende maatregelen worden gedimensioneerd.

Informatie die nodig is om een goede afweging te kunnen maken is o.a. tracé, werfzone, haltes en tractiestations, lengte- en dwarsprofiel, locatie opslag van grond, wijze van afwatering en dwarsing van waterlopen.

Fauna en flora

Er dient een beoordeling gedaan te worden over de hoeveelheid en de kwaliteit van een waardevolle ecotoop of habitat dat verloren gaat. Indien relevant geacht en de informatie is voorhanden, kan er ook nagegaan worden of er leefgebied van een individuele soort verloren gaat.

Landschap en erfgoed

Het verlies van waardevolle landschappen, bouwkundig erfgoed en archeologisch erfgoed wordt onderzocht. De toetsing aan het bestaande kaartmateriaal kan geraadpleegd worden op www.agiv.be.

Mens

Het areaalverlies van de volgende functies moet onderzocht en beschreven worden: landbouwfunctie, woonfunctie, handel- en horecafunctie, industriële functie, recreatieve functie en ontginningsfunctie. Het areaalverlies kan hierbij zowel een direct verlies (bv. aantal hectaren) als een indirect verlies (bv. kwaliteitsafname) zijn. Er kan getoetst worden op basis van de bestaande informatie (kaartmateriaal, structuurplannen). Een terreinverkenning is in bepaalde gevallen wenselijk.

2. Geluidsverstoring

Het geluidsverstoring effect van een nieuwe spoorweg kan mogelijk ingrijpend zijn. Volgende projectgegevens zijn best voorhanden om die beoordeling te kunnen doen: verwachte gebruikintensiteit, snelheid, verdeling personenvervoer/goedertransport, spreiding in de tijd, type spooroplegging en energiebron. Er dient nagegaan te worden of er kwetsbare gebieden aanwezig zijn in het studiegebied.

Geluidsverstoring is een cruciaal hinderaspect op basis waarvan uitvoeringsvarianten, lengte- en dwarsprofielalternatieven gekozen kunnen worden en milderende maatregelen worden gedimensioneerd.

Fauna en flora

Hierbij wordt onderzocht of verstoring van broedvogels te verwachten is.

Landschap

Aanwezigheid van een stiltegebied in de omgeving of een ander stiltebehoevend element (vb. oorlogserfgoed) vragen extra aandacht.

Mens

Vooraf in gebieden met een woonfunctie, zachte recreatie,... kan geluidshinder ervaren worden. Hierbij is het beschrijven van het aantal gehinderden een mogelijkheid.

3. Trillingshinder

De belangrijkste bron van trillingen in de woonomgeving is het wegverkeer, maar ook spoorverkeer kan trillingshinder veroorzaken door de wiel-railinteractie en/of oneffenheden of uitzettingsvoegen in de rails. Door de inwerking van trillingen kan bovendien de stabiliteit van bouwwerken aangetast worden.

Op basis van de verwachte trillingshinder kunnen uitvoeringsvarianten, lengte- en dwarsprofielalternatieven gekozen kunnen worden en milderende maatregelen worden gedimensioneerd.

Volgende gegevens zouden aangereikt moeten worden om een kwalitatieve beoordeling van de trillingshinder te kunnen doen: verwachte verkeersintensiteit, snelheid, spreiding in de tijd, type trein, type spooroplegging, dwars- en lengteprofiel van het tracé, aanwezigheid van eventuele spooronderbrekingen.

Fauna en flora

Niet relevant.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologisch erfgoed

Mogelijke trillingshinder zowel tijdens de aanlegfase als de exploitatiefase kan onderzocht worden. De gebouwen die mogelijk schade door trillingen kunnen ondervinden dienen opgelijst te worden.

Mens

Mogelijke trillingshinder zowel tijdens de aanlegfase als de exploitatiefase kan onderzocht worden. Het aantal gehinderde personen kan geïdentificeerd worden en een kwalitatieve beoordeling kan gegeven worden.

4. Luchtverontreiniging

De uitlaatgassen van spoorwegvervoer hebben een impact op ons leefmilieu. De effecten van elektrisch aangedreven treinen kunnen als verwaarloosbaar beschouwd worden, maar de effecten van dieseltreinen zijn uiteraard wel relevant. Binnen een PrMS zijn NO_x (stikstofoxiden) en PM (stofdeeltjes) de belangrijkste parameters die onderzocht moeten worden.

Fauna en flora: vermesting en verzuring natuur

Een vermestende en verzurende depositie is mogelijk. Bij de beoordeling van effecten dient vooral gekeken te worden of er op dit vlak kwetsbare gebieden (en soorten) aanwezig zijn in de omgeving.

Landschap: bouwkundig en ander erfgoed

Een verzurende depositie kan aanleiding geven tot de aantasting van bouwkundig erfgoed. Er dient gekeken te worden of er waardevolle gebouwen aanwezig zijn in het studiegebied.

Luchtvervuiling mens

De leefbaarheid van het studiegebied dient beoordeeld te worden.

5. Visuele verstoring

De aanleg van een nieuwe spoorweg zorgt voor een wijziging van het landschapsbeeld en de visuele omgevingskenmerken. Deze visuele verstoring is vooral een verstoring door de aanwezigheid van de infrastructuur zelf en eventueel door het verdwijnen van visuele barrières (vb. bos) bij de aanleg van de infrastructuur. Door zijn hoogte kan een spoorweg ook de waarneembaarheid van het landschap aantasten, en daarmee de herkenbaarheid van de visueel-ruimtelijke kenmerken van het landschap.

Fauna en flora

Minder relevant.

Landschap: wijziging landschappelijke beeldkwaliteit

Het volgende dient onderzocht te worden: de wijziging in zichtbaarheid van bestaande positieve en negatieve beeldelementen en landschapsstructuren, de zichtbaarheid van nieuwe beeldelementen en de wijziging in openheid van het landschap. Voor de bepaling van de aanzienlijkheid van het effect kan rekening gehouden worden met de gaafheid en waardering van het landschap, de waardering en betekenis van de beeld dragers, de schaal van het landschap t.o.v. de beeld dragers en de openheid van het landschap.

Mens

Het gaat hier om de wijziging van de belevingswaarde door de infrastructuur. De belevingswaarde kan hierbij ingedeeld worden volgens de verschillende gebruiksfuncties: woonfunctie, werkfunctie, recreatiefunctie.

6. Water: hydrologische en hydrografische verstoring

Deze effectgroep omvat alleszins de verstoring van het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater, waterbodems en oevers).

De aanleg van een nieuwe spoorweg gaat steeds gepaard met een zekere ruimte-inname en binnen die ruimte wordt een groot deel van de oppervlakte verhard. Het afstromend water wordt normaal gezien geïnfiltreerd in langsgrachten. Maar mogelijk is er een toename van de totale hoeveelheid water die afgevoerd dient te worden waardoor enerzijds een algemene verdroging kan optreden en anderzijds frequentere en grotere overstromingen kunnen voorkomen door de toegenomen piekafvoeren. Dit zal waarschijnlijk slechts in een beperkt aantal gevallen tot *aanzienlijke* milieueffecten leiden. Die ruimte-inname kan ook de inname van overstromingsruimte impliceren, o.a. omdat spoorwegen vaak worden opgehoogd. Indien tunnels nodig zouden zijn, een gedeeltelijke ingraving van het traject of een bemaling, dan kan de grondwaterstand mogelijk wijzigen.

Uit de analyse van deze discipline kunnen voorstellen voor uitvoeringsvarianten en milderende maatregelen komen.

Fauna en flora: effect van waterkwantiteitswijzigingen op natuur en waterverontreiniging natuur

De belangrijkste effecten van verdroging en vernatting zijn te verwachten bij vegetaties en soorten die strikt gebonden zijn aan een bepaald waterpeil. Vooral het effect van verdroging is relevant. Vooral vegetaties van natte en vochtige standplaatsen en kwelgebonden vegetaties zijn van belang. Ook de soorten gebonden aan deze vegetaties zijn relevant. De beoordeling kan gebeuren via een kwetsbaarheidsbenadering zodat de meest vocht- en/of kwelafhankelijke vegetaties gelokaliseerd kunnen worden.

Waterverontreiniging ten gevolge van spoorweginfrastructuur kan het gevolg zijn van een uiteenlopend scala aan stoffen (o.a. metalen, olie, herbiciden) die op de sporen of het ballastbed terecht komen.

Landschap: effect van grondwaterstandswijziging op bouwkundig en archeologisch erfgoed

Er kan gekeken worden of binnen de invloedzone voor grondwaterstandswijziging erfgoedwaarden (archeologische waarde, bouwkundig erfgoed) voorkomen.

Mens: effect van grondwaterstandswijziging en waterverontreiniging op menselijke functies

Een grondwaterstandswijziging is enkel te verwachten wanneer spoorweggedeelten onder maaiveldniveau aangelegd worden. Hier kan gekeken worden naar effecten op grondwaterwinningen, gewasgroei, gebouwen door zettingen en watergebonden recreatie.

De afstroming van vervuild hemelwater naar grachten en de infiltratie of afvoer ervan kan verontreiniging van grond- en oppervlaktewater veroorzaken. Dat is vooral relevant indien er grondwaterbeschermingsgebieden of gebieden kwetsbaar voor waterverontreiniging doorkruist worden.

7. Wijziging van functionele verbindingen

Lijninfrastructuren versnijden de open ruimte. Grotere gehelen kunnen versnipperd geraken en bestaande relaties kunnen doorbroken worden. Een spoorweg kan een barrière betekenen.

Door versnippering kunnen één of meerdere van de deelgebieden te klein worden om zijn eigenschappen te behouden. Dit kan er zelfs toe leiden dat het geheel van deelgebieden zijn functie verliest. Ontsnipperende maatregelen kunnen voorgesteld worden (vb. ecotunnel, landbouwbereikbaarheid, langzaam verkeer...) alsook een concrete uitwerking voor de dwarsende relaties (vb. tunnel, brug, omlegging, corridor...).

Fauna en flora

Het verdwijnen of wijzigen van relaties/verbindingen voor fauna en flora. De focus ligt daarbij duidelijk op fauna.

Landschap

Het verdwijnen of wijzigen van landschappelijke relaties. Dat kan de structuur van het landschap zijn en/of de historische samenhang van een landschap. Ook aan het verdwijnen van vergezichten kan gedacht worden.

Mens

Het verdwijnen of wijzigen van menselijk-functionele relaties. Dit kan leiden tot omrijden en omleggingen.

8. Slachtoffers door ongevallen

Het spoorverkeer veroorzaakt jaarlijks menselijke en dierlijke slachtoffers. De focus in de PrMS kan liggen op het nemen van milderende maatregelen om slachtoffers te voorkomen.

Bijlage: ingevuld screeningsformulier

Project-m.e.r.-screening

LNE-MER-01-120913



In te vullen door de
behandelende afdeling

ontvangstdatum

Aan het college van burgemeester en schepenen
 de bestendige deputatie van de provincieraad
straat en nummer

postnummer en gemeente

Waarvoor dient dit formulier?

Dit formulier kan gebruikt worden als project-m.e.r.-screeningsnota bij uw vergunningsaanvraag. Een project-m.e.r.-screeningsnota is vereist wanneer uw project onder bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opschrift valt. Dit formulier kan door de initiatiefnemer van het project ingevuld worden.

Waarop moet u letten bij het invullen van dit formulier?

Vul dit formulier zorgvuldig in en voeg alle gevraagde informatie en kaartmateriaal als bijlage bij dit formulier. Een goed onderbouwde screening op milieueffecten zal de behandeling van uw aanvraag immers faciliteren.

Als bepaalde informatie in dit formulier wordt opgevraagd, ook al is opgenomen in onderdelen van de vergunningsaanvraag, hoeft u die in de project-m.e.r.-screeningsnota niet opnieuw op te nemen. Het is in dat geval voldoende om te verwijzen naar de pagina of het onderdeel van de vergunningsaanvraag in kwestie.

Als er studies werden opgesteld over mogelijke milieueffecten; kunt u daar in de rubriek 'Mogelijke effecten van het project op de omgeving' (vraag 10 tot en met 14) naar verwijzen. Die studies omvatten bijvoorbeeld een passende beoordeling, een mobiliteitsstudie, een natuurtoets, een geurstudie,...

Waar vindt u meer informatie ?

Meer informatie over de project-m.e.r.-screening vindt u op de website van de dienst Mer: <http://www.lne.be/themas/milieueffectrapportage>. In specifieke handleidingen vindt u informatie over wetgeving, interpretatie van rubrieken en verdere diepgang van een screening.

Aan wie bezorgt u dit formulier?

Dit formulier moet bij uw vergunningsaanvraag worden gevoegd. U bezorgt dit formulier dus samen met de andere dossierstukken aan de betrokken overheid.

Kenmerken van het project

1 Welke vergunningen vraagt u voor dit project aan?

Voeg dit screeningsformulier bij uw vergunningsaanvraag of -aanvragen. Dezelfde project-m.e.r.-screeningsnota moet bij diverse vergunningsaanvragen gevoegd worden. Verduidelijk voor welke onderdelen van het project u deze vergunning aanvraagt.

een milieuvergunning:

.....

een stedenbouwkundige vergunning: Aanleg van 700m nieuwe tramlijn

een andere vergunning:

2 Vul het rubrieksnummer of de rubrieksnummers uit bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 in die aanleiding geven tot deze project-m.e.r.-screening.

Op <http://navigator.emis.vito.be/milnav-consult/consultatieLink?wettekstId=267&appLang=nl&wettekstLang=nl> kunt u het besluit downloaden.

	rubrieksnummer
bijlage III,	10h
bijlage III,	.....
bijlage III,	.....

3 Is er reeds een vergunningsaanvraag voor dit project ingediend waarbij dit screeningsformulier werd toegevoegd?

Ja

Bij welke overheid?

Bij welke vergunningsaanvraag?

Datum van beslissing:

nee

4 Kruis aan welke werkzaamheden of voorzieningen nog nodig zijn.

geen andere werkzaamheden of voorzieningen

ontbossing of het kappen van bomen

wegaanleg

rioleringen of transportleidingen

werken aan waterlopen

graafwerken

bemaling

andere:

Kenmerken van de omgeving

5 Vul de huidige bestemming en het bodemgebruik in.

Bij 'bestemmingen' vult u de huidige bestemming of bestemmingen in van het projectgebied volgens het gewestplan, BPA of RUP. Het projectgebied is de locatie waar het project plaatsvindt.

Met 'bodemgebruik' wordt bedoeld: de manier waarop en het doel waarvoor de bodem op dit ogenblik door de mens gebruikt wordt.

bestemming(en) Openbare weg

bodemgebruik Openbare weg

6 Zijn er kwetsbare functies binnen een straal 200 meter van het projectgebied?

ja. **Kruis aan welke kwetsbare functies er in de omgeving zijn.**

woongebieden

kinderdagverblijven

ziekenhuizen

recreatiegebieden

scholen

rust- en verzorgingstehuizen

nee

7 **Kruis aan in welk van onderstaande gebieden het project ligt en geef aan welke relevante kaarten u bij dit formulier hebt gevoegd.**

Kruis de locatie van het project aan (in een gebied of in de nabijheid ervan). Als het gebied in de nabijheid van een dergelijk gebied ligt, vult u ook de afstand tot dat gebied in. Voor de beantwoording van deze vraag kunt u gebruikmaken van de website van het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV): <http://www.agiv.be/gis/diensten/geo-vlaanderen>.

soort gebied	locatie van het project		relevante kaarten	
	in het gebied	in de nabijheid van het gebied	naam van de kaart	vindplaats in de vergunningsaanvraag
een speciale beschermingszone (SBZ): een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/natura2000/)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Op m	<input type="checkbox"/> kaart Natura 2000 gebieden	.....
een gebied in het Vlaams Ecologisch Netwerk (http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/ven/)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart gebieden van het VEN en IVON	.....
een natuurgebied, een bosgebied en andere groene bestemmingen of bestemmingen met een ecologische waarde of ecologisch belang, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen die van kracht zijn in de ruimtelijke ordening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart van het gewestplan <input type="checkbox"/> kaart van het RUP/BPA	.....
erfgoedlandschap (<i>verwijzing naar vigerend plan van aanleg</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart met het erfgoedlandschap	.....
Aangeduide ankerplaatsen (https://geo.onroerenderfgoed.be)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart met de ankerplaats(en)	.....
Een beschermd landschap, stads- of dorpsgezicht of monument of archeologische zone (https://geo.onroerenderfgoed.be)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> op 20 m	<input checked="" type="checkbox"/> kaart met het onroerend erfgoed	Ja
inventaris bouwkundig erfgoed (https://inventaris.onroerenderfgoed.be)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart van de Vlaamse Hydrografische Atlas	.....
Een waterwingebied of een bijbehorende beschermingszone type I en II (http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/vha/ : selecteer laag grondwaterwinning)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart van de Vlaamse Hydrografische Atlas	.....
Een overstromingsgevoelig gebied (http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/watertoets2012/)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op m	<input type="checkbox"/> kaart van overstromingsgevoelige gebieden	.....

Andere :

op

.....
.....

m

kaart

.....
.....

8 **Zijn er toetsingsinstrumenten of studies opgenomen?**

Het kan bijvoorbeeld gaan over een passende beoordeling, een mobiliteitsstudie, ...

ja. **Welke instrumenten of studies zijn er opgenomen en waar zijn ze te vinden in de aanvraag?**

-
.....
-
.....
-
.....
-
.....

nee

9 **Welke relatie is er met andere projecten?**

Er is geen relatie met andere projecten.

Dit project maakt deel uit van een groter geheel. **Over welk project gaat het?**

Het project betreft een uitbreiding van het tramnetwerk in de stad met een nieuwe lijn van 700m.

In de omgeving zijn er projecten met soortgelijke gevolgen voor de omgeving.

Wordt de impact op het milieu vergroot door de aanwezigheid van die andere projecten?

Ja. **Over welke projecten gaat het?**

nee

Mogelijke effecten van het project op de omgeving

10 **Veroorzaakt het project emissies naar het milieu?**

Met emissie wordt bedoeld: elke inbreng door de mens van verontreinigingsfactoren (vaste stoffen, vloeistoffen, gassen, micro-organismen, energievormen zoals warmte, stralingen, licht, geluid en andere trillingen) in de atmosfeer, de bodem of het water.

De door het project veroorzaakte emissies zijn niet aanzienlijk als bijvoorbeeld de emissiehoeveelheid zeer beperkt is (bijvoorbeeld bij een beperkte huishoudelijke afvalwaterlozing) of als er projectgeïntegreerde maatregelen worden genomen om die effecten te voorkomen of te beperken (bijvoorbeeld zuivering van het afvalwater).

geen milieueffecten op het vlak van emissies. *Ga meteen naar vraag 11.*

luchtverontreiniging ten gevolge van bedrijfs-, verkeers- of geuremissies. **Motiveer waarom die luchtverontreiniging niet aanzienlijk is.**

Elektrische aandrijving van de tram

.....

.....

.....

- afvalwaterlozingen, met inbegrip van thermische verontreiniging. **Motiveer waarom die afvalwaterlozingen niet aanzienlijk zijn.**

.....

.....

.....

- verontreiniging van bodem en grondwater. **Motiveer waarom die verontreiniging niet aanzienlijk is.**

.....

.....

.....

- geluid en trillingen. **Wanneer veroorzaakt het project dat geluid of die trillingen**

- bij de aanleg
- bij de exploitatie

Motiveer waarom dat geluid en die trillingen niet aanzienlijk zijn.

Quasi geen geluidsproductie. Zeer moderne tramtoestellen die quasi geen trillingshinder veroorzaken.

.....

.....

.....

- licht en stralingen. **Motiveer waarom dat licht en die stralingen niet aanzienlijk zijn.**

.....

.....

.....

.....
11 Welke potentiële effecten zijn er te verwachten op het watersysteem?

De door het project veroorzaakte effecten op het watersysteem zijn niet aanzienlijk als bijvoorbeeld de afvoer van hemelwater beperkt of vermeden wordt door middel van een brongerichte aanpak.

geen effecten. *Ga meteen naar vraag 12.*

Het project heeft effecten op een overstromingsgevoelig gebied (zie vraag 7) of waterlopen. **Motiveer op welke wijze er met het overstromingsregime rekening werd gehouden.**

.....
.....
.....

Er worden verharde oppervlakten of overdekte constructies gepland met afvoer van hemelwater. **Motiveer waarom die ingreep niet aanzienlijk is.**

.....
.....
.....

Er worden ondergrondse constructies gepland waarvoor bronbemaling nodig is. **Motiveer waarom die ingreep niet aanzienlijk is.**

.....
.....
.....

Er wordt een grondwaterwinning gepland? **Geef een beschrijving van die grondwaterwinning op basis van volgende gegevens.**

diepte van de grondwaterwinning m

debiet van de grondwaterwinning m³/jaar

.....
Motiveer waarom de effecten van de grondwaterwinning niet aanzienlijk zijn.

.....

.....

.....

.....

12 Heeft het project potentieel een effect op mens, natuur of landschap ?

De door het project veroorzaakte effecten op mens, natuur of landschap zijn niet aanzienlijk wanneer bijvoorbeeld er geen voor mens, natuur of landschap gevoelige gebieden binnen de invloedssfeer van het project gelegen zijn, wanneer er slechts een beperkte of tijdelijke invloed is op mens, natuur of landschap of wanneer er projectgeïntegreerde maatregelen worden genomen om deze effecten te voorkomen of te beperken.

geen effecten. Ga naar vraag 13.

toename in vervoersbewegingen en mogelijke andere effecten voor andere weggebruikers of omwonenden. **Motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

Als er een mobiliteitsstudie werd opgesteld, kunt u daarnaar verwijzen.

De tramlijn zal op de openbare weg komen waar ook reeds voertuigen rijden. De veiligheidsregels hieromtrent worden strikt toegepast.

.....

.....

.....

effecten op de gezondheid door de emissies of andere hinder in gebieden met kwetsbare functies (zie vraag 6). **Motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

.....

.....

.....

effecten op het bestaande landschap of het onroerend erfgoed (zie vraag 7) in de buurt van het projectgebied. **Motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

Er zijn een aantal beschermde monumenten aanwezig in de straat waar de nieuwe tramlijn ligt. De tramlijn zal geen nadelig effect hebben op deze gebouwen. Er is immers reeds verkeer aanwezig in die straat.

.....

.....

.....

effecten op voor de natuur waardevolle gebieden (zie vraag 7) of volgens de biologische waarderingskaart waardevolle biotopen en/of faunistisch belangrijke gebieden. **Motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

De biologische waarderingskaart vindt u op de website van AGIV (<http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/bwk/>). Als er een passende beoordeling of natuurtoets werd opgesteld, kunt u daarnaar verwijzen.

.....
.....
.....

13 Zijn er nog andere effecten die het project kan genereren?

De effecten die aangehaald worden in de hierboven vermelde vragen zijn de meest voorkomende type van effecten. Voor specifieke projecten kunnen er mogelijks nog andere effecten optreden. Deze elementen kan u hier vermelden.

ja. **Motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

.....
.....
.....

Nee

14 Zijn er door de relatie met andere projecten (zie vraag 9) cumulatieve effecten te verwachten?

ja. **Geef een beschrijving van de cumulatieve effecten en motiveer waarom die effecten niet aanzienlijk zijn.**

.....
.....
.....

nee

Conclusie over de effectinschatting

- 15 Rekening houding met de kenmerken van het project, de omgeving en de bovenstaande analyse blijkt dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

ja, ik ga **akkoord** met deze stelling als initiatiefnemer van het project.

nee, op basis van de bovenstaande analyse blijkt dat aanzienlijke milieueffecten niet uit te sluiten zijn.

De opmaak van een MER (milieueffectrapport) is noodzakelijk.

Ondertekening

- 16 Onderteken de onderstaande verklaring.

Ik verklaar dat alle gegevens in dit formulier naar waarheid zijn ingevuld.

datum

dag

--	--

maand

--	--

jaar

--	--	--	--

handtekening

voor- en achternaam

.....
.....