



Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Goedkeuringsverslag
van de planmilieueffectrapportage voor de
tramverbinding Jette-Tervuren
(Mobiliteitsvisie De Lijn 2020)

Initiatiefnemer:

VVM De Lijn
Motstraat 20
2800 Mechelen

3 september 2013

PL-0123-GK

1 Inleiding

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (hierna: De Lijn) wil een tramverbinding tussen Jette en Tervuren 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 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, te meer daar er mogelijk aanzienlijke negatieve milieueffecten zullen optreden door het plan.

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

Het voorstel van Kennisgeving (hierna: KG) werd 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 Wemmel, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Steenokkerzeel en Tervuren in diezelfde periode. Een franstalige versie kon worden opgevraagd door de inwoners van de faciliteiten gemeenten. 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. Tevens werd via aanplakking op de aanplakplaatsen van bovenstaande gemeentes en steden gemeld dat de KG ter inzage lag.

De dienst Mer heeft een afschrift van de volledig verklaarde KG met het oog op advies bezorgd aan de relevant geachte overheden en instanties. Al deze overheden en instanties werden uitgenodigd om hun opmerkingen op de KG te bezorgen aan de dienst Mer uiterlijk tegen 12 januari 2013. Heel wat instanties hebben gereageerd. De ontvangen adviezen werden behandeld op de “richtlijnenvergadering” van 7 februari 2013 en dit in functie van het opstellen van de richtlijnen. Met de relevant geachte (elementen van de) adviezen werd

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.

rekening gehouden in deze richtlijnen. Ook vanuit het publiek kwamen er heel wat inspraakreacties op de KG. Deze waren afkomstig zowel van particulieren als van verenigingen/organisaties. De relevant geachte inspraakreacties werden expliciet besproken op de richtlijnenvergadering en desgevallend verwerkt in de richtlijnen.

De richtlijnen werden opgesteld door de dienst Mer op 13 maart 2013. Rekening houdend met deze richtlijnen werd door het team van MER-deskundigen een ontwerpversie van het plan-MER opgesteld dat werd bezorgd aan de dienst Mer op 5 april 2013. Die ontwerpversie werd door de dienst Mer voor advies overgemaakt aan de betrokken overheden en instanties. De adviezen op die ontwerpversie werden behandeld op de “ontwerptekstvergadering” van 6 juni 2013. Een verslag van die ontwerptekstvergadering werd opgesteld door het studie bureau en goedgekeurd door de dienst Mer. De ontwerpversie van het plan-MER werd vervolgens aangepast door de MER-deskundigen volgens de afspraken gemaakt op deze ontwerptekstvergadering. De dienst Mer ontving tenslotte op 28 augustus een definitieve papieren versie van het plan-MER. Dit goedkeuringsverslag heeft betrekking op deze definitieve versie.

2 Toetsing van het plan-MER aan de decretale vereisten

Het voorliggende milieueffectrapport is een overzichtelijk document en bevat de wettelijk vereiste onderdelen.

Na aftoetsing blijkt dat het plan-MER voldoet aan de algemene richtlijnen, zoals opgenomen in de richtlijnenboeken inzake milieueffectrapportage (art. 4.6.2.§1), aan de bijzondere richtlijnen zoals door de dienst Mer geformuleerd in haar beslissing van 13 maart 2013 en dat in voldoende mate is voldaan aan de opmerkingen van de dienst Mer geformuleerd tijdens het overleg met de Mer-deskundigen in de loop van het m.e.r.-proces.

3 Alternatievenonderzoek

In hoofdstuk 4 wordt vooreerst gemotiveerd waarom uit verschillende doelstellingsalternatieven (bus, lightrain, tram) een regionale tram wordt onderzocht. In de kennisgeving was reeds uiteengezet hoe door middel van een trechteringsproces omgegaan zou worden met de uitgebreide mogelijkheid van locatiealternatieven. De dienst Mer heeft zich in de richtlijnenfase akkoord verklaard met het trechteringsproces: het trechteringsproces heeft geleid tot een duidelijke identificatie van de tracés die als “redelijke tracéalternatieven” beschouwd kunnen worden. Indien er twijfel was of een bepaald tracé al dan niet als redelijk beschouwd kon worden, dan werd er voor gekozen om het tracé toch mee te nemen voor een volwaardig onderzoek in het plan-MER, om zo te garanderen dat alle “redelijke tracéalternatieven” onderzocht zouden worden. De trechtering gebeurde door een wisselwerking tussen de tracéstudie en het planMER. In de tracéstudie wordt dit als volgt helder uiteengezet:

“Een trechteringstudie, gebaseerd op een analyse van de bestaande ruimtelijke structuur en van de vervoerstromen, bepaalde de grote opties die voor de tracéstudie in aanmerking genomen moesten worden.

Aangevuld met een knelpuntenonderzoek, leidde dit tot de afbakening van een zoekzone waarbinnen de ruimtelijke inpasbaarheid van verschillende tracémogelijkheden verder werd

bestudeerd. De zoekzone werd voorgesteld in de kennisgevingsnota van de plan-MER, die aan een openbaar onderzoek werd onderworpen.

Het ontwerp onderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid leidde tot de definitie van verschillende tracé-alternatieven. Om het aantal verschillende mogelijkheden overzichtelijk te houden, werd de volledige tramlijn opgedeeld in verschillende deeltracés. Voor elk deeltracé werden verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen. Voor één alternatief dienden zich bovendien verschillende varianten aan.

Alle onderzochte alternatieven werden onderworpen aan een multi-criteria evaluatie. Alle alternatieven die redelijkerwijze in overweging moesten genomen worden, werden opgenomen in de plan-MER. In de tracéstudie werden alle tracé-alternatieven verder beoordeeld op basis van deze evaluatie. Dit leidde tot de selectie van de meest beloftevolle tracés.”

Hoofdstuk 5 van het plan-MER beschrijft het opzet en de uitwerking van de tracéstudie. Hoofdstuk 6 verduidelijkt welke deeltracés werden bestudeerd en welke werden weerhouden voor verder onderzoek. In hoofdstuk 7 worden dan de in het plan-MER redelijkerwijze te onderzoeken tracé-alternatieven afgelijnd en geëvalueerd. De tracéstudie is online beschikbaar.

4 De passende beoordeling

Er werd een passende beoordeling (hierna: PB) uitgevoerd voor het plan. Zoals bepaald in artikel 36 ter, §3 van het Natuurdecreet werd deze PB geïntegreerd in het plan-MER door ze als apart hoofdstuk op te nemen.

ANB heeft zich in haar advies van 23 augustus 2013 (kenmerk: ANB/RM/12-3329b) uitdrukkelijk akkoord verklaard met de inhoud en conclusie van deze PB. Ook de dienst Mer bevestigt bij deze dat zij akkoord gaat met de inhoud en conclusie van de PB. Op basis van dit advies werd de PB nog aangevuld alvorens definitief werd ingediend.

5 Conclusies van het plan-MER en suggesties voor het RUP

Op verscheidene plaatsen in het plan-MER worden de conclusies van het milieueffectenonderzoek samengevat:

- Op het einde van elke discipline worden aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project samengevat.
- In hoofdstuk 24 wordt in tabelvorm een overzicht gegeven van de effectbeoordeling per tracéalternatief en per halte. Daarnaast wordt ook tekstueel per tracéalternatief een overzicht gegeven van de voornaamste effecten die de realisatie van dat tracé zou veroorzaken.
- In hoofdstuk 24 wordt ook in tabelvorm per tracéalternatief en per halte een overzicht gegeven van de voorgestelde milderende maatregelen (dwingend en informatief), alsook in welke fase deze doorvertaald moeten worden en wat de effectbeoordeling is na implementatie van de voorgestelde milderende maatregel.

6 Gewestgrensoverschrijdende effecten

Een deel van de onderzochte tracés en hun varianten lopen over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het plan-MER worden de effecten hiervan beschreven volgens de in Vlaanderen geldende regelgeving voor milieueffectrapportage en actuele afspraken over effectbespreking tussen de dienst Mer en erkende mer-deskundigen.

Met de goedkeuring van het effectenrapport bevestigt de dienst Mer dat de effecten op Brussels Grondgebied volgens deze regelgeving en afsprakenkaders op een correcte manier gebeurde. De dienst Mer doet daarmee geen uitspraken over een mogelijk noodzakelijke effectenstudie volgens de regelgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

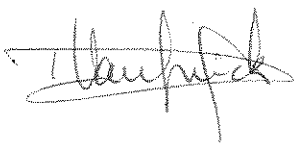
In bijlage bij het plan-MER zit een niet-technische samenvatting van het plan-MER.

Besluit

Op basis van bovenstaande aftoetsing blijkt dat het plan-MER alle inhoudelijke en vormelijke elementen bevat zoals bepaald door artikel 4.2.8 §1, 5° van het D.A.B.M.. Het plan-MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

Gelet op het feit dat voor het voorgenomen plan het MER-proces volledig en in overleg met de dienst Mer doorlopen werd en gelet op de toetsing van het voltooide plan-MER, zoals voorgeschreven door artikel 4.2.10.§2 van het D.A.B.M., waarvan het resultaat hierboven is opgenomen, wordt het plan-MER voor de “Tramverbinding Jette-Tervuren” hierbij **goedgekeurd**.

3 september 2013



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

