



Datum: **11 maart 2013**

Datum wijziging: /  
(wijzigingen zijn gemarkeerd)

Onderwerp: **Handleiding aanleg van wegen**

Rubrieken: **I, 9 en I, 10 en II, 10e en III,10e**

---

## Inhoud

1. Doel.....	2
2. Rubrieken.....	2
3. Definities en begrippen .....	3
3.1 Wat wordt bedoeld met een “weg”? .....	4
3.1.1 Openbare vs. private wegen.....	4
3.1.2 Wegen voor gemotoriseerd verkeer .....	4
3.2 Wat wordt bedoeld met “aanleg van wegen”? .....	5
3.3 Wat valt onder rubriek 28 van bijlage I ? .....	6
3.4 Wat valt onder rubriek 13 van bijlage II of III ? .....	7
4. Inhoud van de PrMS bij vergunningsaanvragen voor projecten m.b.t. “aanleg van wegen” .....	8
4.1 Inleiding .....	8
4.2 Inhoudelijke elementen van de PrMS voor “aanleg van wegen”-projecten.....	8
4.2.1 Inleiding .....	8
4.2.2 Vorm van de PrMS.....	8
4.2.3 Milieueffecten die verwacht kunnen worden bij “aanleg van wegen”-projecten .....	9
Bijlage: uitwerking standaardvoorbeeld a.d.h.v. het screeningsformulier .....	16

## 1. Doel

Deze handleiding heeft tot doel te verduidelijken welke project-m.e.r.-verplichtingen bestaan voor projecten die betrekkingen hebben op de aanleg van wegen en/of projecten die wijzigingen of uitbreidingen van bestaande wegen inhouden.

Zowel de rubrieken van bijlage I, II en III van het project-m.e.r.-besluit<sup>1</sup> die betrekking hebben op de aanleg van wegen komen aan bod. Vooral de rubriek "aanleg van wegen" zoals vermeld in rubriek 10e van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit zal nader toegelicht worden (die voor zulke projecten desgevallend een PrMS moeten opmaken) en de betrokken overheid (die voor zulke projecten een beslissing moeten nemen over de project-MER-plicht).

## 2. Rubrieken

<b>Bijlage I</b>
------------------

### Rubriek 9

*Aanleg van autosnelwegen en autowegen, met inbegrip van de hoofdwegen*

### Rubriek 10

*Aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10km of meer heeft*

### Rubriek 28

#### Rubriek 28a

*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 28b

*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.*

---

<sup>1</sup> Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

## Bijlage II

### Rubriek 10e

- Aanleg van wegen met 4 of meer rijstroken over een lengte van 1km tot 10km
- Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10km of meer
- Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1km of meer in een bijzonder beschermd gebied gelegen zijn

### Rubriek 13

#### Rubriek 13a

*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 13b

*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.*

## Bijlage III

### Rubriek 10e

*Aanleg van wegen*

### Rubriek 13

*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).*

## 3. Definities en begrippen

De initiatiefnemer toetst eerst het wegenisproject af aan de projectspecifieke rubrieken van bijlage I of II van het project-m.e.r.-besluit. Voor het geval de rubrieken van bijlage I of II niet van toepassing zijn, dient nagegaan te worden of het wegenisproject ingedeeld is in bijlage III van het project-m.e.r.-besluit.

Wanneer het project onder de rubriek “aanleg van wegen” of onder de wijzigings- en uitbreidingsrubriek van bijlage III valt, of eventueel nog onder een andere rubriek van bijlage III, dan dient de vergunningsaanvrager een PrMS op te maken.

Enkel vergunningsplichtige projecten vallen onder de screeningsverplichting. Indien voor een project geen vergunning vereist is, geldt derhalve ook geen project-m.e.r.-screeningsverplichting<sup>2</sup>.

Hieronder wordt beschreven welke projecten onder de termen “aanleg van wegen” van rubriek 10e van bijlage III vallen.

Opmerking - Die interpretatie is ook geldig voor de interpretatie van de rubrieken m.b.t. “aanleg van wegen” van bijlage I en II. Rubrieken 9 en 10 van bijlage I en rubriek 10e van bijlage II betreffen alle ook de aanleg van wegen, zij het dat het een specifieke categorie van wegen betreft (vb. autosnelwegen), dat een drempel werd toegevoegd (vb. lengte van 10km of meer) of een liggingscriterium (vb. gelegen in bijzonder beschermd gebied) werd toegevoegd. De duiding die hieronder wordt gegeven over het begrip “aanleg van wegen” geldt dus zowel voor de rubrieken van bijlagen I en II als voor de rubrieken van bijlage III van project-m.e.r.-besluit.

### 3.1 Wat wordt bedoeld met een “weg”?

In het kader van de project-m.e.r.-screening dient onder “weg” verstaan te worden “een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer”

#### 3.1.1 Openbare vs. private wegen

Wat “wegen” betreft wordt in de rechtsleer<sup>3</sup> een onderscheid gemaakt tussen openbare en private wegen:

- Een weg is **privaat/particulier** wanneer de weg in eigendom behoort aan een particulier én voor particulier gebruik bestemd is.
- Onder de **openbare weg** verstaat men “het geheel van de voor het openbaar verkeer aangewende wegen”. Een openbare weg is elke weg die voor het openbaar verkeer te lande openstaat, ook als de bedding ervan een private eigendom is.

Enkel **openbare wegen** vallen onder de rubrieken van bijlagen I, II en III met betrekking tot wegen. Particuliere/private wegen vallen niet onder de rubrieken van bijlagen I, II en III.

#### 3.1.2 Wegen voor gemotoriseerd verkeer

In bovenstaande rechtsleer wordt gesproken over het begrip “trage wegen”: het is de verzamelterm voor alle wegen die dienen voor het “traag”, i.e. “niet-gemotoriseerd” verkeer. Dit zijn wegen die gebruikt worden door

<sup>2</sup> Er is één uitzondering op bovenstaande regel, namelijk in het geval van de “mededeling kleine verandering” dient mogelijk wel een PrMS toegevoegd te worden (zie algemene handleiding).

<sup>3</sup> J. DE STAERCKE, *Wegenrecht*, Administratieve Rechtsbibliotheek, Brugge, die Keure, 2007.

wandelaars, fietsers en ruiters. “Snelle wegen” zijn de wegen die open staan voor het “snelle”, i.e. het gemotoriseerde verkeer.

Enkel **wegen voor gemotoriseerd verkeer** vallen onder de rubrieken van bijlagen I, II en III van het project-m.e.r.-besluit met betrekking tot wegen. Wegen exclusief bestemd voor niet-gemotoriseerd verkeer vallen niet onder de rubrieken van bijlagen I, II en III van het project-m.e.r.-besluit.

### 3.2 Wat wordt bedoeld met “aanleg van wegen”?

In het kader van de project-m.e.r.-screening dient onder “aanleg van wegen” verstaan te worden:

- de aanleg van een nieuwe weg; en
- de verbreding, verlegging en verlenging van een bestaande weg

De term “aanleg” wijst op de creatie van iets nieuws, i.c. een **nieuwe weg**. Men kan dus argumenteren dat onder de rubriek “aanleg van wegen” in eerste instantie de aanleg van een nieuwe weg bedoeld wordt waar tevoren nog geen infrastructuur aanwezig was.

In de leidraad<sup>4</sup> van de Europese Commissie over de interpretatie van bepaalde rubrieken van bijlage I en II van de project-m.e.r.-richtlijn, wordt het bovenstaande echter sterk genuanceerd. De Commissie stelt op pagina 23 dat het Hof zich in een aantal gevallen reeds uitgesproken heeft over de kwestie of een bepaald project geïnterpreteerd moet worden als een nieuw project dan wel als een verandering aan een bestaand project. In de leidraad citeert de Commissie uit verscheidene arresten van het Hof van Justitie<sup>5</sup>. In deze arresten wordt o.a. gesteld dat bepaalde projecten die geen nieuwe op zich staande constructie vormen, die toegevoegd zijn bij een reeds bestaande infrastructuur en/of die een nauwe functionele band hebben met een reeds bestaande constructie (zoals bvb. een extra rijstrook), niet zomaar beschouwd mogen worden als zijnde een wijziging van een reeds bestaand project, maar eerder beschouwd moeten worden als vallende onder de projectcategorie zelf. Dat betekent dus dat het voorbeeld van de aanleg van een extra rijstrook wel degelijk onder de termen “Aanleg van wegen” valt. Niet enkel een **verbreding**<sup>6</sup> van een weg valt onder de rubrieken m.b.t. “Aanleg van wegen”, maar tevens de **verlegging en verlenging van een bestaande weg**.

#### Voorbeelden:

*De aanleg van een extra rijstrook is een “verbreding” van een weg.*

*Het afbreken van een brug en een nieuwe brug iets verderop bouwen waarop de wegenis van de oude brug wordt aangesloten, is een “verlegging” van een weg.*

*Een stuk weg bijleggen aansluitend op een reeds bestaande weg, is een “verlenging” van een weg.*

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/interpretation\\_eia.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/interpretation_eia.pdf)

<sup>5</sup> O.a. C-227/01 (Commissie v. Spanje) en C-431/92 (Commissie v. Duitsland)

<sup>6</sup> Enkel een verbreding met bijkomende ruimte-inname en bijkomende verharding dient in deze zin beschouwd te worden als een verbreding. Wanneer pechstroken bijvoorbeeld (tijdelijk) omgevormd worden tot rijweg, dan valt dat niet onder de term verbreding.

### 3.3 Wat valt onder rubriek 28 van bijlage I ?

Rubriek 28 van bijlage I luidt als volgt:

#### Rubriek 28a

*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 28b

*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. De rubrieken van bijlage I die betrekking hebben op de aanleg van wegen zijn de rubrieken 9 en 10:

**Rubriek 9** van bijlage I (“Aanleg van autosnelwegen en autowegen [...]”) heeft geen drempelwaarde, dus kan rubriek 28 niet van toepassing zijn op rubriek 9. Wijzigingen en/of uitbreidingen van autosnelwegen zullen dus nooit onder rubriek 28 van bijlage I vallen, maar desgevallend onder rubriek 13 van bijlage III (zie verder).

#### Voorbeeld

De aanleg van een **nieuwe autosnelweg** alsook de **verbreding van een autosnelweg met een extra rijstrook** vallen onder rubriek 9 van bijlage I van het project-m.e.r.-besluit (zie onder punt 3.2).

De **aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex op een bestaande autosnelweg** valt niet onder rubriek 9 en ook niet onder rubriek 28 van bijlage I. Een dergelijk project zal desgevallend onder de rubriek “Aanleg van wegen” (rubriek 10e) van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit vallen. Ook een **wijziging aan een bestaand op- en afrittencomplex op een bestaande autosnelweg** valt niet onder rubriek 9 of rubriek 28, maar desgevallend wel onder rubriek 10e of 13 van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit.

**Rubriek 10** van bijlage I heeft wel een drempelwaarde. Rubriek 28 is dus mogelijk van toepassing op projecten vallende onder rubriek 10.

### 3.4 Wat valt onder rubriek 13 van bijlage II of III ?

De tekst van rubriek 13 van bijlage II luidt als volgt:

#### Rubriek 13a

*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 13b

*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.*

De tekst van 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).*

De verlenging, verbreding en verlegging van een bestaande weg dient -zoals hierboven beschreven- beschouwd te worden als vallende onder de projectcategorie "aanleg van wegen" zelf en deze vallen dus al zeker niet onder de wijzigingsrubrieken. Andere wijzigingen/uitbreidingen van een bestaande weg vallen mogelijk wel onder rubriek 13 van bijlage II of III.

Gezien in het kader van de project-m.e.r.-screening onder "weg" verstaan dient te worden "een openbare weg bestemd voor gemotoriseerd verkeer" valt **elke vergunningsplichtige<sup>7</sup> wijziging of uitbreiding van zo een weg** mogelijk onder rubriek 13 van bijlage II/III, **tenminste indien de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op "de openbare weg bestemd voor het gemotoriseerd verkeer"**. Enkel zulke wijzigingen of uitbreidingen kunnen leiden tot een wijziging van de mobiliteit (intensiteitsverhoging, verplaatsing van mobiliteit) op de weg.

Hieronder worden een aantal voorbeelden opgesomd die onder de wijzigingsrubriek vallen:

- Een kruispunt omvormen tot een rotonde
- Het aanpassen (zonder veel bijkomend ruimtebeslag) van een bestaand op -en afrittencomplex
- Heraanleg en herprofilering van een weg die door een dorpskern loopt

---

<sup>7</sup> Ook hier geldt dat **enkel vergunningsplichtige projecten** mogelijk onder de screeningsverplichting vallen. Indien voor een bepaald project (dat de wijziging of uitbreiding van een bestaande weg uitmaakt) geen vergunning nodig is, dan geldt ook geen screeningsverplichting.

De onderstaande voorbeelden vallen niet onder de wijzigingsrubriek, gezien deze strikt genomen geen betrekking hebben op de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer en bovendien aangenomen kan worden dat ze geen mobiliteitseffecten genereren:

- Aanleg van fietspad/voetpad langs een bestaande weg
- Aanleg van riolering of langsgrachten; dempen van langsgrachten
- Plaatsen van verlichtingspalen of verkeersborden
- Kappen van bomen langs de weg

## **4. Inhoud van de PrMS bij vergunningsaanvragen voor projecten m.b.t. “aanleg van wegen”**

### **4.1 Inleiding**

In eerste instantie dient onderzocht te worden of het project van de vergunningsaanvraag onder een rubriek 9, 10 of 28 van bijlage I of rubriek 10<sup>e</sup> of 13 van bijlage II van het project-m.e.r.-besluit valt. Zo ja, dient de project-MER-procedure of de ontheffingsprocedure gevolgd te worden. Zo niet, dan wordt afgetoetst of het project onder rubriek 10e (aanleg van wegen) of rubriek 13 (wijzigingsrubriek) van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit valt. Wanneer rubriek 10e of rubriek 13 van bijlage III van toepassing zijn op het project, moet de “project-m.e.r.-screeningsprocedure” gevolgd worden.

De project-m.e.r.-screeningsprocedure komt uitgebreid aan bod in de algemene handleiding “project-m.e.r.-screening”. Ook de vorm en inhoud van de op te maken project-m.e.r.-screeningsnota (PrMS) wordt in die algemene handleiding uitgebreid behandeld.

### **4.2 Inhoudelijke elementen van de PrMS voor “aanleg van wegen”-projecten**

#### **4.2.1 Inleiding**

Hierna wordt een overzicht gegeven van de te verwachten milieueffecten bij projecten “aanleg van wegen”<sup>8</sup>. Deze opsomming is gebaseerd op het richtlijnenboek “Wegen” (hierna: RLBW) dat in 2006-2007 werd opgesteld in opdracht van de dienst Milieueffectrapportagebeheer. Het RLBW was in eerste instantie bedoeld als hulpmiddel bij de opmaak van een project-MER's en plan-MER's. Bij nader inzicht kan het RLBW ook gehanteerd worden bij de opmaak van een PrMS.

#### **4.2.2 Vorm van de PrMS**

De initiatiefnemer kan bij de opmaak van een PrMS opteren 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 “aanleg van wegen”-projecten

Er zijn 9 effectgroepen die in een PrMS afgetoetst zouden moeten worden:

Effectcluster	Effectgroep
Direct ruimtebeslag <sup>9</sup>	Direct ruimtebeslag
Verstoring <sup>10</sup>	Geluidsverstoring
	Trillingshinder
	Luchtverontreiniging
	Stralingshinder
	Visuele verstoring
	Verstoring van hydrologisch en hydraulisch systeem
Netwerkeffecten <sup>11</sup>	Wijziging van verbindingen
	Slachtoffers door ongevallen

Enkel de milieueffecten van het voorliggende project dienen onderzocht en beschreven te worden. De milieueffecten van eventuele locatie- of inrichtingsalternatieven van het project komen niet aan bod.

Naast de effecten van de aanleg van de rijbaan moeten ook de effecten van de relevante randinfrastructuur (o.a. langsgrachten, bijkomende verhardingen) behandeld worden. Zowel de effecten tijdens de aanleg- als de exploitatiefase moeten besproken worden.

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

De PrMS geeft duidelijk aan dat al de bovenstaande effectgroepen onderzocht zijn en bespreekt hiervan de bevindingen. Dat wil geenszins zeggen dat elke effectgroep (uitgebreid) aan bod komt. De focus moet liggen op de wijzigingen (binnen elke effectgroep) die veroorzaakt worden door het project. In vele gevallen zal er heel kort gearchiverd 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, kan men ervan uitgaan dat alle effectgroepen in principe onderzocht/besproken werden wanneer alle vragen van het modelformulier ingevuld zijn.

Hierna wordt voor elk van de negen effectgroepen kort beschreven wat deze inhouden en welke elementen desgevallend beschreven en beoordeeld moeten worden. Naast de negen effectgroepen dient voorafgaand de huidige en de te verwachten mobiliteitssituatie beschreven te worden.

## 0. Beschrijving mobiliteitssituatie

Opdat een inschatting van de milieueffecten van het wegenisproject uitgevoerd kunnen worden, dient eerst een beeld geschetst te worden van de huidige mobiliteitssituatie (i.e. referentiesituatie) en de geplande

<sup>9</sup> Ruimte-inname wordt door de aanleg van de infrastructuur veroorzaakt en is dus beperkt tot de perimeter van het project en de werf.

<sup>10</sup> Verstoring is het effect dat veroorzaakt wordt tijdens de exploitatie van de weg door een emissie die resulteert vanuit het project, zoals geluidshinder, luchtvervuiling of verkeershinder.

<sup>11</sup> Dit zijn de effecten die ontstaan doordat de weg een barrière opwerpt.

mobiliteitssituatie. Het verschil tussen beide situaties bepaalt immers de milieueffecten. De creatie van een nieuwe verbinding en een verbeterde bereikbaarheid is meestal de doelstelling van een wegenisproject.

Zo dient o.a. gekeken te worden naar de te verwachten verkeersintensiteit op de weg, de aard van de verkeersregeling bij dwarsingen, de toegelaten snelheid, de te verwachten verdeling tussen personen- en vrachtverkeer, de te verwachten spreiding in de tijd van het verkeer (vb. vooral spitsverkeer), de wegbedekking, de veiligheid en leesbaarheid.

## **1. Direct ruimtebeslag**

De aanleg van een nieuwe weg of de verandering van een bestaande weg gaat bijna steeds gepaard met een ruimte-inname met een wijziging van het landgebruik als gevolg. Er is de permanente ruimte-inname door inbreng van de weg, en de tijdelijke ruimte-inname door de werfzone tijdens de aanlegfase.

### **Fauna en flora**

De relevante te beschouwen soorten en habitats dienen geïdentificeerd te worden. Op [www.agiv.be](http://www.agiv.be) kunnen de kaarten met de waardevolle natuurgebieden geraadpleegd worden alsook de BWK. Er dient een beoordeling gedaan te worden over de hoeveelheid en de kwaliteit van het waardevolle gebied dat verloren gaat. Indien relevant geacht en indien de informatie voorhanden is kan er ook nagegaan worden of er leefgebied van een individuele soort verloren gaat. Indien een (voortoets op de) passende beoordeling werd uitgevoerd, dan kan deze informatie ook best opgenomen worden in de PrMS.

### **Landschap**

Hieronder wordt verstaan het verlies van waardevolle landschappen, bouwkundig erfgoed en archeologisch erfgoed. In de screeningsnota dient getoetst te worden aan het bestaande kaartmateriaal dat gevonden kan worden op [www.agiv.be](http://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).

## **2 Geluidsverstoring**

Het geluidsverstoring effect van een nieuwe weg of de verandering van een bestaande weg kan ingrijpend zijn. Een kwalitatieve beoordeling kan gegeven worden van de ingeschatte toename aan verkeersgeluid tussen de bestaande situatie en de geplande situatie. Idealiter zouden volgende projectgegevens voorhanden moeten zijn om die beoordeling te kunnen doen: verwachte verkeersintensiteit, snelheid, verdeling personenverkeer/vrachtverkeer, spreiding in de tijd en wegbedekking. Er dient afgetoetst te worden of er kwetsbare gebieden (vb. woongebied) aanwezig zijn in het studiegebied.

### **Fauna en flora**

Er dient o.a. een inschatting gemaakt te worden of een verstoring van broedvogels te verwachten is.

### **Landschap**

Er kan o.a. gekeken worden of er een stiltegebied in de omgeving gelegen is, of een ander stiltebehoevend element (vb. oorlogserfgoed).

### **Mens**

Vooraf in gebieden met een woonfunctie kan geluidshinder ervaren worden. Het aantal gehinderden kan beschreven worden.

## **3. Trillingshinder**

Wegverkeer kan een belangrijke bron van trillingen zijn in een woonomgeving. Het zijn vooral vrachtwagens met zware lasten die op een oneffen wegdek rijden die belangrijke trillingen veroorzaken. Door de inwerking van trillingen kan bovendien de stabiliteit van bouwwerken aangetast worden.

Wanneer het gaat om de aanleg van een nieuwe weg, dan zullen er in de meeste gevallen geen oneffenheden op de nieuwe weg voorkomen zodat er ook nagenoeg geen trillingen afkomstig van het verkeer verwacht worden. Aanzienlijke milieueffecten onder de vorm van trillingen kan voorkomen indien er veel vrachtwagen- of busverkeer verwacht wordt, de afstand van de woningen tot de weg klein is, oneffenheden aan de rijweg voorkomen,...

Volgende gegevens zijn in de PrMS vereist om een kwalitatieve beoordeling van de trillingshinder te kunnen doen: verwachte verkeersintensiteit van zware voertuigen, maximale snelheid, spreiding in de tijd, type wegdek, dwars- en lengteprofiel van het tracé, aanwezigheid van eventuele wegonderbrekingen, plaatselijk reliëf en type woningen.

### **Fauna en flora**

Niet relevant.

### **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologisch erfgoed**

Mogelijke effecten t.g.v. trillingen zowel tijdens de aanlegfase als de exploitatiefase moet onderzocht worden. De gebouwen die mogelijk schade door trillingen kunnen ondervinden dienen opgelijst te worden. De impact op deze gebouwen wordt begroot.

### **Mens**

Trillingshinder zowel tijdens de aanlegfase als de exploitatiefase wordt onderzocht. De impact wordt begroot door identificatie van het aantal gehinderde personen.

#### **4. Luchtverontreiniging**

De uitlaatgassen van auto's, vrachtwagens en bussen veroorzaken een impact op ons leefmilieu, door de uitstoot van onder meer CO<sub>2</sub>, stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), SO<sub>2</sub> en vluchtige organische stoffen (VOS) waaronder benzeen. Dieselmotoren stoten eveneens fijne stofdeeltjes (PM10). Deze emissies kunnen gezondheidsproblemen bij de mens veroorzaken en bijdragen tot de verzuring van ecotopen.

##### **Fauna en flora: vermesting en verzuring natuur**

Een vermestende en verzurende depositie is mogelijk. Inventarisatie van kwetsbare gebieden (en soorten) in de nabije omgeving zijn noodzakelijk bij de beoordeling van effecten dient 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. Inventarisatie van waardevolle gebouwen in de nabije omgeving dringt zich op.

##### **Luchtvervuiling mens**

De leefbaarheid van het studiegebied dient beoordeeld te worden.

#### **5. Lichthinder**

De wegverlichting kan overlast voor mens en dier veroorzaken.

##### **Fauna en flora**

Lichthinder kan relevant zijn in gebieden die aanzien worden als risicovolle locaties voor dieren, aanwezig zijn in het studiegebied, i.e. gebieden met een hoge beschermingsstatus en/of met een hoge gekende waarde voor zeldzame soorten, gebieden waar verstoring door verlichting meer waarschijnlijk zijn (open gebieden, kleinschalige landschappen, ...), gebieden met risico's voor ontregeling van de oriëntatie zoals migratiebanen (vogels) en pendelgebieden tussen voortplantingsplaatsen en foerageergebieden (vogels, amfibieën, vleermuizen).

##### **Landschap**

Er moet onderzocht worden of de eigenheid of de gaafheid van het (nachtelijke) landschap impact ondervindt. Hierbij is het landschapskenmerk "duisternis" van belang. Ook de verminderde opvallendheid van de accentuering van bouwkundig erfgoed en andere beeld dragers is een mogelijk effect.

## **Mens**

Een (slechte) nachtverlichting kan hinder voor de mens veroorzaken. De principes van een goede nachtelijke verlichting moeten daarom steeds toegepast worden (eventueel als milderende maatregel). Ook koplampen van aanrijdend verkeer kunnen voor hinder zorgen in woonzones.

## **6. Visuele verstoring**

De aanleg van een nieuwe weg gaat steeds gepaard met het verdwijnen en creëren van beeldelementen (zie ook "direct ruimtebeslag") met een wijziging van het landschapsbeeld en de visuele omgevingskenmerken als gevolg. De visuele verstoring uit zich door aanwezigheid van de infrastructuur zelf, het verdwijnen van visuele barrières (vb. bos) bij de aanleg van de infrastructuur,...

De hoogte van een weg kan de waarneembaarheid en daarmee ook de herkenbaarheid van de visueel-ruimtelijke kenmerken van het landschap aantasten.

Informatie die onder andere in de screeningsnota aangegeven kan worden is de inplanting van opgaande randvoorzieningen (verlichting, beplanting, servicevoorzieningen, bebouwing,...), de eventuele locaties voor de permanente opslag van grond(overschotten).

Een inventaris van de landschapselementen zou opgesteld moeten worden en wijzigingen in de zichtbaarheid van die landschapselementen moeten beschreven worden. Ook de zichtbaarheid van de infrastructuur vanuit de omgeving moet beschreven worden.

## **Fauna en flora**

Over het algemeen gaat het hierbij enkel om bewegende objecten zoals windturbines. De aanwezige fauna kan visueel gestoord worden, met opschrikreacties of vermijddrag als gevolg.

## **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 geplande infrastructuur. De belevingswaarde kan hierbij ingedeeld worden volgens de verschillende gebruiksfuncties: woonfunctie, werkfunctie, recreatiefunctie.

## 7. Water: hydrologische en hydrografische verstoring

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

De aanleg van een nieuwe weg gaat steeds gepaard met een zekere ruimte-inname en binnen die ruimte wordt een groot deel van de oppervlakte verhard. Deze toegenomen verharding kan zorgen voor 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 wegen vaak worden opgehoogd, wat ook het risico op overstromingen verhoogt.

Het verlagen van een grondwatertafel kan invloed hebben op de aanwezige archeologische artefacten en sporen. Door een daling kunnen deze elementen degraderen.

De effectbespreking kan afhankelijk zijn van het type wegverharding, het afwateringssysteem, de bemalingstechnieken, de manier van dwarsing waterlopen, de behandeling afstromend wegwater, het moment van aanleg...

Grondwaterstandswijziging dient vooral bekeken te worden in geval van een tunnel of een ingraving.

Wat de wijziging van de waterkwantiteit betreft dient gekeken te worden naar de wijziging van het overstromingsregime (verlies overstroombare oppervlakte) alsook naar de wijziging van het afvoergedrag van waterlopen.

### **Fauna en flora: effect van veranderingen in waterhuishouding 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 weginfrastructuur kan het gevolg zijn van een uiteenlopend scala aan stoffen die kunnen worden verspreid via de lucht, het grondwater of via het oppervlaktewater.

De afstroming en verwaaiing van vervuild wegwater kan een oorzaak van de aantasting van grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit zijn. Effecten van waterverontreiniging kunnen zich ver van het wegtracé verspreiden. Het afstromend water van een weg kan immers via goten en slootjes aantakken op beken en rivieren. De vermoedelijke ecologische kwaliteit van een waterloop kan in beeld gebracht worden.

### **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**

Hier kan gekeken worden naar effecten op grondwaterwinningen, gewasgroei, gebouwen door zettingen en watergebonden recreatie.

De afstroming van vervuild wegwater naar baangrachten 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.

## **8. Wijziging van functionele verbindingen**

Grotere gehelen kunnen versnipperd geraken (vb. versnijden open ruimte) en bestaande relaties kunnen doorbroken worden door de aanleg van een nieuwe weg. De weg kan immers 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.

## **9. Slachtoffers door ongevallen**

In het wegverkeer vallen er jaarlijks heel wat menselijke en dierlijke slachtoffers (fauna). De focus in de PrMS kan liggen op het nemen van milderende maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers te beperken/voorkomen. Het beschrijven van de toegelaten snelheid, het wegprofiel en de kruisingen zijn relevant in dit verband.

# Bijlage: uitwerking standaardvoorbeeld a.d.h.v. het screeningsformulier

## Project-m.e.r.-screening

LNE-MER-01-120913



- Aan  het college van burgemeester en schepenen  
 de bestendige deputatie van de provincieraad

In te vullen door de  
behandelende afdeling  
ontvangstdatum

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 nieuwe weg ter ontsluiting van bedrijventerrein .....

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, 10e



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) Agrarisch gebied .....

bodemgebruik Akker .....

**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 ( <a href="http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/natura2000/">http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/natura2000/</a> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Op	m	<input type="checkbox"/> kaart Natura 2000 gebieden	
een gebied in het Vlaams Ecologisch Netwerk ( <a href="http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/ven/">http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/ven/</a> )	<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 de ankerplaats of het erfgoedlandschap	
Een beschermd landschap, stads- of dorpsgezicht, monument of archeologische zone ( <a href="http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/landschapsatlas/?startup=brl(%22go2obj%22,%22%22)">http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/landschapsatlas/?startup=brl(%22go2obj%22,%22%22)</a> of archeologische zone ( <a href="https://bescherming.onroenderfgoed.be">https://bescherming.onroenderfgoed.be</a> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op	m	<input type="checkbox"/> kaart met het onroerend erfgoed	
inventaris bouwkundig erfgoed ( <a href="https://inventaris.onroenderfgoed.be">https://inventaris.onroenderfgoed.be</a> )	<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 ( <a href="http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/vha/:selecteer_laag_grondwaterwinning">http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/vha/:selecteer_laag_grondwaterwinning</a> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op	m	<input type="checkbox"/> kaart van de Vlaamse Hydrografische Atlas	
Een overstromingsgevoelig gebied ( <a href="http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/watertoets2012/">http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/watertoets2012/</a> )	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op	m	<input type="checkbox"/> kaart van overstromingsgevoelige gebieden	
Andere :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> op	m	<input type="checkbox"/> 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?

- De elementen tot uitvoering van de watertoets zijn in bijlage gevoegd

- De mobiliteitsstudie is in bijlage gevoegd

-

-

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?**

De nieuw aan te leggen weg zal zorgen voor een vlottere en minder storende ontsluiting van het reeds bestaande bedrijventerrein.

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.**

De voertuigen die tot op heden van en naar het bedrijventerrein reden, gebruikten tevoren een kleine weg waarlangs een aantal woonhuizen gelegen waren teneinde op de grote baan te geraken. De aanleg van de nieuwe weg zorgt voor een korte verbinding met de grote baan. Het verkeer zal dan ook niet langer langs woonhuizen moeten passeren. Er is geen bijkomende verkeersgeneratie en er zal minder verstoring zijn voor de bestaande woonhuizen, derhalve worden er geen negatieve milieueffecten verwacht op het vlak van luchtverontreiniging.

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.**

Het verkeer dat van en naar het bedrijventerrein rijdt, zal voortaan niet meer passeren langs woonhuizen. De nieuwe weg zal immers lopen doorheen wat voordien agrarisch gebied was.

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

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.**

De lengte van de aan te leggen weg bedraagt 250m en is 6m breed. Er zal dus ongeveer 1500m<sup>2</sup> bijkomende verharding zijn. Langs de weg zal een langsracht aangelegd worden.

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

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 ..... m<sup>3</sup>/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.*

Er is geen toename van het verkeer te verwachten dan van en naar het bedrijventerrein rijdt. Dat verkeer zal in de toekomst de nieuwe weg gebruiken, zodat de huizen gelegen langs de bestaande weg in de toekomst dus minder verstoring zullen ervaren.

Er zal een gedeelte agrarisch gebied ingenomen worden. De gronden werden reeds aangekocht bij de landbouwer. Het betrof percelen die aan de rand gelegen zijn van een groter landbouwgebied.

.....

- 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.**

De woonhuizen die gelegen zijn langs de weg die tot op heden gebruikt wordt, zullen veel minder verstoring van verkeer krijgen door de aanleg van de nieuwe weg. Langs de nieuw aan te leggen weg, zijn er geen woonhuizen of andere kwetsbare locaties gelegen.

.....

.....

- 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.**

.....

.....

.....

- 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

.....  
.....