

12.4 Inhoud project-m.e.r.-screening

Volgende elementen kunnen aanleiding geven tot een meer uitgebreide screening:

- het benaderen van één of meerdere drempels van bijlage II van het project-m.e.r.-besluit;
- de ligging in of nabij gevoelige/kwetsbare gebieden];
- het vereist zijn van een mobiliteitsstudie.

Indien het voorgenomen project kadert binnen een plan of programma waarvoor reeds een **plan-MER of plan-m.e.r.-screening** opgemaakt werd, geldt er nog steeds een verplichting tot opmaak van een project-m.e.r.-screening. Wel kunnen elementen uit dit plan-MER of uit de plan-m.e.r.-screening gehanteerd worden om de project-m.e.r.-screening op te stellen.

Voor eenvoudige, kleine projecten gelegen in/nabij **gevoelig/kwetsbaar gebied** en voor **complexere, grotere projecten** zal een uitgebreidere project-m.e.r.-screening noodzakelijk zijn.

Inhoud project-m.e.r.-screening

Het m.e.r. beschrijft de effecten die het gevolg zijn van het betreffende project en dit voor het volledige projectgebied en het eventuele bijkomende studiegebied. Het studiegebied kan ruimer zijn dan het projectgebied. Zo strekt bv de impact van geluidsemissies vaak verder dan het concrete projectgebied. Het gebied waar de geluidsemissies hinder kunnen genereren vormt het studiegebied voor de geluidsemissies van het project.

In functie van de realisatie van een nieuw project dienen zowel de effecten tijdens de **aanlegfase** als tijdens de **exploitatiefase** in de project-m.e.r.-screening besproken te worden.

Typische effecten tijdens de aanlegfase zijn effecten ten gevolge van de aanleg van de benodigde infrastructuur. Deze kunnen optreden door o.a. bemaling, vergraven, werfverkeer, ...

Effecten die optreden tijdens de exploitatiefase zijn het gevolg van het gebruik van de infrastructuur. De exploitatie kan gepaard gaan met o.a. geluidsemissies van menselijke activiteit, geluidsemissies van installaties, het lozen van afvalwater, verkeersgeneratie, ...

Wanneer het project in functie van de vergunningsplicht louter de **hernieuwing van de vergunning** van het project omvat dan dienen de effecten tijdens de exploitatiefase in de project-m.e.r.-screening besproken te worden.

Wanneer bepaalde informatie reeds opgenomen is in de vergunningsaanvraag of als bijlage bij de vergunningsaanvraag toegevoegd is, kan er in de project-m.e.r.-screening naar verwezen worden, zonder dat deze informatie nog eens apart ter beschikking gesteld moet worden. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer voor het project een mobiliteitsstudie of een passende beoordeling opgesteld werd.

Mogelijke effecten van het project op de omgeving

Luchtemissies

Wat luchtemissies betreft zullen er bij projecten m.b.t. toerisme en recreatie steeds effecten zijn ten gevolge van verkeer of gebouwverwarming, maar deze zullen voor projecten van bijlage III meestal niet aanzienlijk zijn. Vooral tijdens de aanlegfase zullen de luchtemissies meestal beperkt zijn. Tijdens de exploitatiefase kunnen de emissies afkomstig van het gegenereerde wegverkeer echter wel aanzienlijk zijn. De grootte van de impact van het project is vooral afhankelijk van het aantal voertuigbewegingen dat het project genereert op een gemiddelde werkdag. Ook de omgeving waar de verkeersemissies worden uitgestoten is van belang. In gesloten, bebouwde omgevingen zal de concentratie aan vervuilende stoffen hoger zijn omdat de aanvoer van verse lucht er wordt belemmerd. De fijn stof emissies afkomstig van gebouwverwarming kunnen ook aanzienlijk zijn als de gebouwen tijdens de exploitatiefase hoofdzakelijk worden verwarmd met houtkachels. Op het moment van de projectaanvraag is de manier van gebouwenverwarming meestal echter nog niet gekend zodat dit aspect niet in rekening kan worden gebracht bij de screening.

Voor verkeer wordt de NO₂-concentratie als maatstaf gebruikt, omdat deze NO₂-concentratie sterker gecorreleerd is met verkeer dan de PM₁₀-concentratie. Om de impact van het verkeersgenerende aspect van het project op de luchtkwaliteit na te gaan is het van belang om na te gaan of het project door één van onderstaande situaties wordt gevat:

1)	• het project genereert meer dan 250 bijkomende voertuigbewegingen per dag • aan beide zijden van de weg komt bebouwing voor en de breedte van de straat /straten waar dit verkeer rijdt, is kleiner dan 3 keer de hoogte van de aanpalende gebouwen (de zogenaamde streetcanyons) • de luchtkwaliteit ter hoogte van het project is relatief slecht¹
2)	• het project genereert meer dan 450 bijkomende voertuigbewegingen per dag • langs de straat/straten waar dit verkeer rijdt komt bebouwing voor • de luchtkwaliteit ter hoogte van het project is relatief slecht

3)	• het project genereert meer dan 850 bijkomende voertuigbewegingen per dag • aan beide zijden van de weg komt bebouwing voor en de breedte van de straat /straten waar dit verkeer rijdt, is kleiner dan 3 keer de hoogte van de aanpalende gebouwen (de zogenaamde streetcanyons)
4)	• het project genereert meer dan 1.600 bijkomende voertuigbewegingen per dag • langs de straat/straten waar dit verkeer rijdt komt bebouwing voor
5)	• het project leunt aan bij de drempels van bijlage II van het project-m.e.r.-besluit.

1. In de praktijk wordt de luchtkwaliteit als "slecht" beschouwd zodra de NO₂ concentratie hoger is dan 32 µg/m³. Het geoloket Lucht van de VMM kan hierover alvast een indicatie geven.

Als het project niet gevat wordt door één van bovenstaande situaties, dan kan geconcludeerd worden dat de effecten voor wat betreft luchtemissies niet aanzienlijk zijn.

Als het project gevat wordt door één van bovenstaande situaties, dan is een modellering van de NO₂-concentratie noodzakelijk om aan te tonen dat er geen belangrijke effecten te verwachten zijn.

Bij de modellering dient afhankelijk van de locatie het model [CAR Vlaanderen](#) of het [model IMPACT](#) gehanteerd te worden. Het model CAR Vlaanderen is online en gratis ter beschikking en werd ontwikkeld voor het bepalen van **binnenstedelijke** luchtkwaliteit, voor korte afstanden tot de wegas. Het model IMPACT is via het internet ter beschikking en dient onder meer voor het doorrekenen van mobiliteitsscenario's naar luchtkwaliteit voor wegtransport op autosnelwegen, gewestwegen en **buitenstedelijke** wegen in Vlaanderen

In situaties waar de luchtkwaliteit ter hoogte van het project relatief slecht is en de gemodelleerde verkeersbijdrage aan de NO₂-concentratie groter is dan 0,4 g/m³ wordt de bijdrage van het project op die locatie als belangrijk beschouwd. Maatregelen (bijvoorbeeld bevorderen van omschakeling naar andere vervoerswijzen, beperken aanbod autoparkeerplaatsen,...) dienen dan in het project geïntegreerd te worden.

In situaties waar de luchtkwaliteit ter hoogte van het project relatief goed is en de gemodelleerde verkeersbijdrage aan de NO₂-concentratie groter is dan 1,2 g/m³ wordt de bijdrage van het project op die locatie als belangrijk beschouwd. Maatregelen (bijvoorbeeld bevorderen van omschakeling naar andere vervoerswijzen, beperken aanbod autoparkeerplaatsen,...) dienen dan in het project geïntegreerd te worden.

Bodem en grondwater

Verontreiniging naar **bodem en grondwater** komt bij projecten met betrekking tot toerisme en recreatie minder vaak voor. Als de opslag van brandstoffen (bv. voor vrachtwagens) conform de VLAREM-reglementering is uitgevoerd, wordt de kans op aanzienlijke effecten door calamiteiten beperkt. Het bespreken van de disciplines bodem en grondwater kan wel noodzakelijk zijn wanneer op de site zelf of in de nabijheid ervan reeds een bestaande verontreiniging aanwezig is en het voorgenomen project mogelijks de bestaande toestand zou kunnen beïnvloeden door grondverzet of bemaling.

Het is mogelijk dat er ondergrondse constructies voorzien zijn waarbij **bronbemaling** noodzakelijk is. In veel gevallen zijn die constructies beperkt (bv. fundering), maar bij een hoge grondwaterstand en/of grote ondergrondse constructies kan de bemaling toch aanzienlijk zijn. In die gevallen dient een alternatieve bouwtechniek of retourbemaling als projectgeïntegreerde maatregel overwogen te worden.

Wanneer een **grondwaterwinning** aanwezig is, moet de diepte en het debiet (m³/jaar) opgegeven worden, evenals de grondwaterlaag waaruit het grondwater gewonnen wordt. Indien nodig moet de cumulatieve impact van bronbemaling en grondwaterwinning eveneens bekeken worden.

Geluid en trillingen

Geluidsemissies en trillingen kunnen zowel tijdens de aanlegfase (inheien van palen, werfverkeer) als de exploitatiefase (laden en lossen, wegverkeer, koelinstallaties,...) optreden. De negatieve effecten zijn meestal te wijten aan wegverkeer en/of menselijke activiteit.

Als het verkeersgenererende aspect van het project belangrijk is, dan is het van belang om aan onderstaande criteria te toetsen:

- verandering in vervoersbewegingen bedraagt meer dan 25% (komt overeen met 1 dB)
- er wonen mensen in de buurt van de wegen waarop de verhoging van de verkeersintensiteit zich voordoet
- het geluidsniveau ter hoogte van de woningen is al relatief hoog²

Indien aan *alle criteria* wordt voldaan, d.w.z. als er door het project veranderingen van meer dan 1 dB (25% verkeer) te verwachten zijn op wegen met bewoning en het geluidsniveau ter hoogte van deze woningen al relatief hoog is, dan is een uitgebreider onderzoek nodig (evt. een modellering) om aan te tonen dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn.

Als vooral geluidsgenererende activiteiten binnen het project belangrijk zijn (bv. muziekactiviteiten, een attractie) is een uitgebreider onderzoek enkel relevant, als er kan vermoed worden dat er specifieke maatregelen nodig zullen zijn om de VLAREM-normen te respecteren.

2. In de praktijk wordt $L_{den} = 60$ dB vaak gebruikt als maatgevend voor het optreden van hinder. Voor bepaalde (spoor-)wegen en agglomeraties bestaan er [geluidskaarten](#) (ook voor luchtvaartverkeer). Deze geven alvast een indicatie. Indien deze kaarten niet beschikbaar zijn, kunnen klachten of zelfs eigen waarnemingen eventueel een indicatie geven.

Licht

Lichtemissie dient voor sommige projecten met betrekking tot toerisme en recreatie onderzocht te worden. Bijvoorbeeld voor permanente verlichting van parkeerterreinen of nachtelijke verlichting van gebouwen en attracties. Vooral zijdelingse of opwaarts gerichte verlichting kan tot negatieve effecten leiden. Maatregelen om dit te beperken kunnen echter in het project worden geïntegreerd.

Water

Afvalwaterlozingen zijn alvast relevant bij rechtstreekse lozingen op oppervlaktewater. In sommige gevallen is het dus aangewezen dit item verder uit te werken en diepgaander te motiveren dat er geen aanzienlijke effecten zullen zijn. Er dient alleszins aangegeven te worden waar het afvalwater op aangesloten wordt en via welk type leiding (gemengd, gescheiden) dit gebeurt. Bij afwezigheid van een aansluiting op de riolering dient nagegaan te worden hoe de impact op de waterkwaliteit zo beperkt mogelijk kan gehouden worden.

Een voorbeeld van een mogelijke project-geïntegreerde maatregel is het installeren van een KWS-afscheider zodat het afstromend regenwater wordt gezuiverd vooraleer het wordt geloosd. Bij grote verharde parkeerterreinen kan het aangewezen zijn om deze maatregel op te nemen in het project.

Via de **watertoets- en overstromingskaarten** kan nagegaan worden of het projectgebied gelegen is binnen overstromingsgevoelig gebied. Als het projectgebied gelegen is in effectief overstromingsgevoelig gebied moet er aangegeven worden welke maatregelen of compensaties er worden voorzien om rekening te houden met het overstromingsregime. Dit houdt minimaal in dat vermeld wordt op welke wijze overstromingsvrij gebouwd zal worden en hoe de ruimte voor water zal behouden worden door een aangepaste bouwwijze, het uitwerken van compensaties, e.d. In mogelijk overstromingsgevoelig gebied volstaat het meestal om een aantal preventieve maatregelen te nemen.

Is er een **waterloop** aanwezig in het projectgebied, dan moet verduidelijkt worden wat de impact is van het voorgenomen project op de waterloop. Er moet aangegeven worden of er wijzigingen aangebracht worden aan het talud van de waterloop, of de erfdienstbaarheidszone voor onderhoud gevrijwaard wordt, e.d. Bij werken aan het talud van de waterloop moeten detailplannen worden toegevoegd van de aansluiting en de verstevigingen van het talud.

Wanneer **verharde oppervlaktes of overdekte constructies** voorzien zijn in het project, moet aangetoond worden dat er rekening gehouden werd met de gewestelijk stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. De prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Er moet aangegeven worden wat er gebeurt met het afvalwater en regenwater en indien het hemelwater wordt aangesloten op een rioleringsstelsel moet verduidelijkt worden of het om een gemengd of een gescheiden stelsel gaat.

Mobiliteit

Kenmerkend voor projecten met betrekking tot toerisme en recreatie is de bijkomende verkeersgeneratie in de exploitatiefase. Afhankelijk van het type, de ligging en de omvang van het project zal het bijkomend aantal vervoersbewegingen³ variëren van verwaarloosbaar tot hoog. In de project-m.e.r.-screening moet vb. aangegeven worden of er problemen verwacht worden voor:

- de ontsluiting van het verkeer (Is deze verkeersonveilig: slechte zichtbaarheid, slechte overstekbaarheid, verschillende modi die elkaar kruisen, ...?);
- de afwikkeling op de weg (Is de capaciteit nog toereikend of niet, zorgen afslagbewegingen voor filevorming op de weg of op de parking?);
- het aantal parkeerplaatsen (Voorziet het project zelf voldoende parking zodat de parkeerdruk niet wordt afgewenteld op het openbaar domein? Een overaanbod aan parkeervoorzieningen is daarentegen ook niet gewenst vermits dit autogeneratie aanmoedigt en geen blijk geeft van een duurzaam ruimtegebruik.).

Voor bepaalde projecten is een mobiliteitsstudie verplicht (zie Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning) met als gevolg dat er naar de conclusies uit deze studie kan verwezen worden.

3. Hiermee worden voornamelijk niet-duurzame vervoersbewegingen bedoeld. Er kan echter ook aangegeven worden hoeveel bijkomende duurzame vervoersbewegingen (vb. openbaar vervoer, te voer of per fiets) kunnen plaatsvinden door het project.

Gezondheid

Bij de beoordeling van de impact op gezondheid spelen zowel het geluidsniveau als de luchtkwaliteit een rol. Indien een kwetsbare functie niet binnen deze contour ligt, maar het project wel voor een aanzienlijke verhoging van verkeer zorgt op een weg met bewoning, is het noodzakelijk om het onderzoek naar de mogelijke effecten op gezondheid te verruimen.

Om de impact van het project op de gezondheid te bepalen is het belangrijk om na te gaan of er kwetsbare functies (woningen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, ...) voorkomen in de omgeving van het project of in de straten waar het, door het project, gegenereerde verkeer rijdt. Als uit de beoordeling van de emissies blijkt dat de bijdrage van het project aan de luchtverontreiniging belangrijk is en er komen kwetsbare functies in de omgeving of betrokken straat/straten voor, dan zal de impact op de gezondheid ook belangrijk zijn.

De **geluidsemissies** tijdens de aanlegfase zijn meestal van een beperkte of tijdelijke aard. Bij potentiële hinder dienen maatregelen in het project geïntegreerd te worden (verfroutes weg van kwetsbare functies situeren, enkel werken tijdens de dagperiode, enz.).

Voor de exploitatiefase dient zowel de eventuele **geluidsimpact van het project op kwetsbare functies** in de omgeving als de **impact van bestaande geluidsbronnen in de omgeving op de nieuwe kwetsbare functies in het project** (bv. projecten m.b.t. woonontwikkeling) geëvalueerd te worden. Aan de hand van de **geluidskaarten** voor weg/spoor /luchthaven dient nagegaan te worden of het gebied zich bevindt binnen de contouren van 60 dB (wegverkeer) of 65 dB (spoorverkeer) of 55 dB (luchtverkeer). Indien ja, en het gaat om een voldoende aantal nieuwe logieseenheden (>25), dan is het opstellen van een geluidsstudie die milderende maatregelen voorstelt, aangewezen.

Landschap, onroerend erfgoed of natuur

Afhankelijk van de ligging ten opzichte van gebieden die waardevol zijn voor natuur of onroerend erfgoed dient aangegeven te worden of er natuur- of erfgoedwaarden (kunnen) geschaad of vernietigd worden. Op basis van de intrinsieke waarde (te vinden in beschermingsbesluiten, inventarissen, enz.) dient gemotiveerd te worden waarom er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn..

Andere

Met betrekking tot andere effecten kan bijvoorbeeld ingegaan worden bij hoogbouw: windhinder, beschaduwing en invloed op radarinstallaties en luchtvaartroutes.

Cumulatie

Mbt de cumulatieve effecten door de relatie met andere projecten kan het volgende vermeld worden. Een uitgebreide motivering is voor projecten met betrekking tot toerisme en recreatie niet altijd noodzakelijk. Indien uit de andere vragen blijkt dat de bijdrage van het project ten opzichte van de bestaande situatie (o.a. inzake verkeer, lucht, verharding, enz.) miniem of te verwaarlozen is, kan een verwijzing naar deze vragen volstaan.
