



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

Goedkeuring plan-milieueffectrapport ‘Verbinding Ieper-Veurne’

20 oktober 2008

PLMER-0030-GK

1 Inleiding

Naar aanleiding van problemen inzake verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en congestie door toeristisch verkeer op de N8 tussen Ieper en Veurne werd in 2003 besloten om na te gaan welke oplossingen voor deze problemen mogelijk zijn. Hiervoor werd in 2003 een studieopdracht 'verbinding Ieper-Veurne' opgestart. Deze studie resulteerde midden 2005 in een eindrapport met beleidsaanbevelingen en een samenvatting, dit document wordt in het voorliggende document (Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008) 'basisstudie' genoemd. Op basis van deze 'basisstudie' hebben de coalitiepartijen en de betrokken ministers in de Vlaamse Regering op 12/08/2005 afspraken gemaakt over de realisatie van een betere wegverbinding tussen Ieper en Veurne. Naar aanleiding van deze afspraken werd een aanvullende studie opgestart.

Het voorliggende document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' vormt de weerslag van enerzijds de 'basisstudie' en anderzijds de aanvullende studie en bevat eveneens de milieubeoordeling van de in beide studies overwogen oplossingen voor de problematiek op de N8 tussen Ieper en Veurne. Het document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' geeft aan dat de overwogen oplossingen die aan de milieubeoordeling onderworpen zijn, uitgewerkt zijn op een detailniveau dat geschikt is voor het opstellen van een Gewestelijk Ruimtelijke Uitvoeringsplan (GRUP). De milieubeoordeling, waarvan de weerslag opgenomen is in het voorliggende document (Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008), is uitgevoerd volgens de procedure van het integratiespoor.

Het kennisgevingsdossier, bestaande uit volgende documenten: de oriëntatienota (2004), de evaluatienota (maart 2007), de niet-technische samenvatting van de milieuaspecten (maart 2007), is door de Dienst Mer van de afdeling algemeen Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 29 maart 2007. De terinzagelegging van het kennisgevingsdossier liep van 4 april 2007 tot en met 4 mei 2007 bij de gemeenten Alveringem, Diksmuide, Ieper, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Veurne, Vleteren, het provinciebestuur West-Vlaanderen en de Dienst Mer. Het kennisgevingsdossier kon tijdens de terinzagelegging ook digitaal geraadpleegd worden op de website van de Dienst Mer (www.mervlaanderen.be). De aankondiging van de terinzagelegging is gebeurd door middel van een krantenadvertentie in De Standaard, Het Nieuwsblad en Het Laatste Nieuws. De krantenadvertentie werd gepubliceerd op 2 april 2007.

Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd. Het kennisgevingsdossier werd ook overgemaakt aan de bevoegde instanties in Frankrijk gezien er een vermoeden was van mogelijke effecten op het grondgebied van Frankrijk. De dienst Mer heeft geen opmerkingen ontvangen van de bevoegde instanties in Frankrijk.

De ontvangen opmerkingen zijn besproken op een vergadering (dd 4 juli 2007) in aanwezigheid van de initiatiefnemer, studiebureau, administraties en openbare besturen. Het verslag van deze vergadering bevat de richtlijnen en is via mail overgemaakt aan de initiatiefnemer, het studiebureau, de administraties en openbare besturen op 24 juli 2007.

Het voorgenomen plan, meer bepaald het oplossen van de problemen inzake verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en congestie door toeristisch verkeer op de N8 tussen Ieper en Veurne d.m.v. één of meerdere ruimtelijke uitvoeringsplannen, is plan-MER-plichtig gezien de ruimtelijke uitvoeringsplannen het kader vormen voor vergunningen van projecten van bijlage I of II van het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage van 10 december 2004 en gezien het voorgenomen plan aanzienlijke effecten kan hebben op een speciale beschermingszone meer bepaald het Vogelrichtlijngebied 'Yzervallei'. Voorliggend document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' bevat de milieubeoordeling, de milieubeoordeling voldoet aan de essentiële kenmerken zoals vastgelegd in artikel 4.1.4 §2 van het D.A.B.M. (B.S. 13 februari 2003) en de milieubeoordeling bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Hiermee rekening houdende is de plan-MER-plicht ingevuld en kan het voorliggende document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni

2008' (met inbegrip van de niet-technische samenvatting en de bijlagen), dit goedkeuringsverslag en de richtlijnen gehanteerd worden als goedgekeurd plan-MER in het kader van het openbaar onderzoek van de ruimtelijke uitvoeringsplannen opgesteld in het kader van de elementen die in het voorliggende document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' inzake milieueffecten beoordeeld zijn.

Het voorliggende document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' bevat de passende beoordeling t.a.v. kruising met de Yzervallei (Vogelrichtlijngebied) en de kruising van het kerngebied van de Kamsalamander (Habitatrichtlijnsoort). Met betrekking tot de passende beoordeling werd advies gevraagd aan het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) op 7 juli 2008. De dienst Mer heeft het advies van ANB ontvangen op 16 juli 2008 en het advies luidt als volgt: *'Het agentschap voor Natuur en Bos heeft geen bijkomende opmerkingen op het definitieve MER of op de passende beoordeling. Op voorwaarde dat de voorgestelde milderende maatregelen (bijvoorbeeld de opmaak van een gedetailleerd ontwerp, p.250) daadwerkelijk uitvoering krijgen, uiterlijk op het moment van een vergunningsaanvraag, heeft het Agentschap voor Natuur en Bos geen bezwaar tegen de goedkeuring van het MER en de bijhorende passende beoordeling.'*

2 Vorm en presentatie

Voorliggend document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' is globaal naar presentatie beoordeeld een verzorgd document geworden dat voldoende geïllustreerd is met figuren. De bijlagen bij het document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' zijn gebundeld in een afzonderlijk document 'bijlagen augustus 2008', het betreft 3 bijlagen meer bepaald 'landschapsbeschrijving op microniveau en onderlinge afweging', 'N8 traject Ieper-Veurne geluidsmetingen' en 'analyse aanpassing verbinding Ieper-Veurne (N8) januari 2005'. In het document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' wordt waar nodig verwezen naar deze bijlagen.

De oriëntatienota (2004) die opgemaakt werd bij de aanvang van de studie en die een uitgebreide stand van zaken geeft (ondermeer betreffende de relevante plandocumenten en de bestaande toestand) maakt deel uit van de documenten die in de fase van de kennisgeving terinzage zijn gelegd, deze nota maakt ook deel uit van de documenten die bij de Dienst Mer ingediend werden in het kader van dit goedkeuringsonderzoek. Deze oriëntatienota dient eveneens deel uitmaken van de documenten die ter beschikking gesteld worden in het kader van het openbaar onderzoek van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (zie 3. doelstelling, verantwoording en besluitvorming).

3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

De beschrijving van de doelstelling op macro-, meso- en microniveau is voldoende gebeurd evenals de verantwoording van het voorgenomen plan.

Het voorliggende document 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008' geeft op p.70 aan dat de resultaten van het plan-MER geïntegreerd zullen worden in het RUP, deze aanpak vormt geen probleem maar het is wel zo dat het goedkeuringverslag en bijgevolg ook de documenten (meer bepaald 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008', de niet-technische samenvatting, de bijlagen en de oriëntatienota (2004)) waarop dit goedkeuringverslag gebaseerd is samen met het voorlopig vastgesteld gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in openbaar onderzoek dienen te gaan.

In het kader van de toekomstige vergunningen voor het uitvoeren op het terrein van één of meerdere onderdelen van het voorgenomen plan dient er in voorkomend geval voldaan te worden aan de project-m.e.r.-plicht.

4 Voorgenomen plan en alternatieven

Het voorgenomen plan heeft als doelstelling een oplossing te bieden voor de problemen inzake verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en congestie door toeristisch verkeer op de N8 tussen Ieper en Veurne. Er zijn vijf modellen die een mogelijke oplossing kunnen bieden voor deze problematiek beoordeeld inzake milieueffecten. Die 5 modellen zijn het resultaat van een stapsgewijze benadering, de eerste stap was de selectie van de redelijke alternatieven op basis van een eerste verkennend verkeerskundig onderzoek, de tweede stap was de bundeling van de resterende alternatieven tot vier duidelijk van elkaar te onderscheiden modellen, de derde stap was de uitbreiding van de te onderscheiden modellen met een bijkomend model geformuleerd met twee varianten. Dit wordt voldoende toegelicht in deel 2.1 van het voorliggende document.

De 5 modellen zijn de volgende:

- Model 1: volledige doortrekking van de A19 (tracé zoals voorzien op het gewestplan);
- Model 2: ruime bypass met gedeeltelijke doortrekking A19, omleiding rond Hoogstade;
- Model 3: korte bypass met nieuwe weg tussen de N369 en N8, omleiding rond Hoogstade;
- Model 4: optimalisering van het bestaande tracé en omleiding rond Brielen en eventueel rond Hoogstade;
- Model 5: ombouw van de Reningestraat (Ieper) en bypass tot voorbij Woesten, omleiding rond Hoogstade.

Binnen model 2 zijn er twee varianten mogelijk zowel naar aansluitingen als naar tracé. Bij de milieubeoordeling gaat men uit van een referentievariant en worden in voorkomend geval de verschillen tussen de beide varianten aangegeven.

Binnen model 5 zijn er twee varianten mogelijk inzake functie van de Reningestraat meer bepaald een variant met een sterk verbindende functie (90 km/h en geen aansluitingen op lokaal wegennet) en een variant met een verzamelende functie voor de omliggende dorpen (70 km/h en 1 tot 3 aansluitingen op het lokaal wegennet). Bij de milieubeoordeling worden telkens de effecten van beide varianten in beeld gebracht. Deze aanpak wordt voldoende toegelicht in het voorliggende document.

Naast deze 5 modellen werd ook het nulscenario geëvalueerd inzake milieueffecten. Het nulscenario bevat alle ingrepen die minimaal moeten gebeuren om de weg tussen Ieper en Veurne uit te bouwen tot een veilige verbinding. Bij elk van de 5 modellen dient de realisatie gepaard te gaan met de volledige realisatie van het nulscenario of met de realisatie van een gedeelte van het nulscenario. Het voorliggende document geeft voldoende aan welk elementen van het nulscenario gerealiseerd dienen te worden in combinatie met welk model. Het voorliggende document gebruikt de term 'nulscenario', in het kader van de standaard terminologie inzake milieueffectrapportage dienen alle ingrepen die minimaal moeten gebeuren om de weg tussen Ieper en Veurne uit te bouwen tot een veilige verbinding benoemd te worden met de term 'nul+ scenario'. In het kader van de milieueffectrapportage is het nulscenario de situatie waarbij het voorgenomen plan niet gerealiseerd wordt maar waarbij wel alle andere autonome en gestuurde ontwikkelingen wel gerealiseerd worden. Dit wordt voldoende toegelicht in het voorliggende document.

5 Juridische en beleidsmatige context

De relevante wetgeving inzake milieueffectrapportage is de volgende:

- Decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage van 18 december 2002 (B.S. 13/02/2003);

- Decreet houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 26ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 27 april 2007 (B.S.: 20/06/2007);
- Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage van 10 december 2004;
- Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's (B.S.: 7/11/2007);
- Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (B.S. 30/05/2008).

De relevante juridische en beleidsmatige randvoorwaarden worden bij de effectbespreking als toetsingskader gehanteerd. Deel 4.9 van het rapport toetst de 5 modellen en het nulsценario (in m.e.r.-praktijk het '0+ scenario' zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) aan de bestaande beleidsplannen en uitgevoerde en geplande projecten.

6 Algemene methodologische aspecten

De behandelde disciplines en aspecten in de milieubeoordeling uitgevoerd in het voorliggende document zijn: verkeerskundige effecten, impact op bodem, impact op watersysteem, effecten op gezondheid en veiligheid voor de mens, impact op natuur (met inbegrip van licht), landschap en archeologie, impact op landbouw en impact op ruimtelijke ontwikkelingen. Paul Durinck (erkend deskundige voor de disciplines fauna en flora en landschap) was m.e.r.-coördinator voor de uitgevoerde milieubeoordeling.

Hoofdstuk 3 van het voorliggende document beschrijft voldoende de methodiek voor de milieubeoordeling per discipline/aspect.

Hoofdstuk 4 van het voorliggende document bevat de impactanalyse per discipline/aspect van de 5 modellen. Per discipline/aspect worden de milderende maatregelen opgelijst.

In hoofdstuk 5 van het voorliggende rapport worden de vijf modellen getoetst aan de doelstellingen voor het plan op macro-, meso- en microniveau.

7 Milieueffecten en milderende maatregelen

De milieueffecten zijn voldoende beschreven en beoordeeld in de verschillende disciplines/aspecten. Per discipline/aspecten worden, waar nodig, milderende maatregelen voorgesteld.

De bepaling van de verkeerskundige effecten (deel 4.1 van het voorliggende rapport) is gebeurd op basis van modelberekeningen, meer bepaald enerzijds modelberekeningen voor het avondspitsuur (17.00-18.00) gebaseerd op het Multimodaal Model West-Vlaanderen en anderzijds modelberekeningen voor een toeristisch spitsuur op zondagavond (18.00-19.00) gebaseerd op een model dat specifiek opgesteld is in het kader van deze studie, meer bepaald 'het toeristisch model'. Het 'toeristisch model' vertrekt van hetzelfde basisnetwerk als het Multimodaal Model maar herberekent de intensiteiten op basis van het verplaatsingsgedrag vanaf de Kust naar het binnenland. Het Multimodaal Model West-Vlaanderen hanteert de referentiesituatie 2002, deze doorrekeningen zijn maatgevend voor de toekomstige situatie aangezien de groei van het verkeer op gewestwegen in het algemeen en op de N8 in het bijzonder stagneert en zelf licht afneemt. Dit wordt voldoende toegelicht en onderbouwd in het voorliggende rapport.

Enkel voor model 4 is er geen modelberekening gebeurd aangezien de fijnmazigheid (optimalisering van het bestaande tracé en omleiding rond Brielen en eventueel rond Hoogstade) van dit alternatief niet doorgerekend kan worden met een grofmazige verkeersmodel. Bij model 4 is er voor de zone

waar de kernen liggen ingeschat hoeveel verkeer er vertrekt of toekomt. Dit wordt voldoende toegelicht in het voorliggende rapport.

De verkeerskundige effecten worden per model voldoende besproken in deel 4.1. van het voorliggende rapport zowel voor de gewone avondspits als voor de toeristische periode. Enkel voor model 5 worden de resultaten voor de toeristische periode niet besproken. De cijferresultaten zijn opgenomen in de tabellen in deel 4.4 van het rapport. Bij de tabel voor model 5 in deel 4.4 komt de toeristische periode wel aan bod.

Een belangrijk aandachtspunt, dat in het voorliggende rapport terecht aangegeven wordt, is dat het uitgangspunt bij de simulatie voor de modellen 3 en 5 verschilt voor de verkeersrelatie Woesten-Ieper, meer bepaald bij model 3 wordt ervan uitgegaan dat het kruispunt N8/N38 blijft functioneren als een volwaardig kruispunt en bij model 5 zorgt de nabijheid van het nieuwe knooppunt op de N38 (knooppunt N38/ Reningestraat t.a.v. knooppunt N8/N38) ervoor dat een aantal bewegingen op het kruispunt N8/N38 niet meer mogelijk zullen zijn. In de simulatie werd dit verschil vertaald door het afsluiten van het kruispunt N8/N38 voor gemotoriseerd verkeer bij model 5.

Bij het deel verstoring van de bodem (deel 4.2 van het voorliggende rapport) wordt voldoende aandacht besteed aan het grondverzet en de bodemerrosie.

Bij het deel impact op het watersysteem (deel 4.3 van het voorliggende rapport) wordt voldoende aandacht besteed aan de impact t.g.v. kruising van waterlopen en valleien en de doorsnijding van overstromingsgebied. Inzake milderende maatregelen wordt er voldoende aandacht besteed aan het te bufferen runoff-water .

Het deel impact op gezondheid en veiligheid van de mens (deel 4.4 van het voorliggende rapport) wordt in 2 stappen behandeld, eerst komen de effecten inzake verkeersleefbaarheid en geluid aan bod en daarna worden de effecten inzake luchtkwaliteit behandeld. Het deel wordt afgesloten met een synthetiserende evaluatiematrix die verkeerleefbaarheid in z'n geheel behandeld, dus zowel verkeersdrukke, geluidshinder, oversteekbaarheid en luchtvervuiling.

M.b.t. verkeersleefbaarheid wordt per model een inschatting gegeven van de verkeersleefbaarheid, dit gebeurt d.m.v. de weergave van de resultaten in een tabel. Inzake geluidshinder gebeurt voor elk model een vergelijking met het 'nulscenario' (in m.e.r.-praktijk het '0+ scenario' zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) waarbij zowel de gevelbelasting als het aantal ernstig gehinderden in beeld wordt gebracht. Voor elke model waarbij er een nieuw stuk weg wordt aangelegd in een gebied waar er op heden nog geen weg ligt, worden de te verwachten neveneffecten beschreven en de geluidsbelasting (gevelbelasting en aantal ernstig gehinderden) wordt expliciet aangegeven. Het voorliggende document geeft aan dat m.b.t. de situatie in Oostvleteren uit de modelsimulaties blijkt dat enkel model 1 zorgt voor een daling van de verkeersdruk ter hoogte van Oostvleteren, de andere modellen zorgen in meerdere of mindere mate (status quo voor model 4, toename met 6% in model 3, toename van 20% in modellen 2 en 5) voor een toename van het verkeer op de N8 ten noorden van Woesten. Het voorliggende document geeft aan dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt in Oostvleteren na realisatie van het voorgenomen plan opgevolgd dient te worden.

De impact inzake luchtkwaliteit wordt bepaald voor de relevante parameters NO₂ en PM₁₀. De impact is bepaald op basis van de verkeersintensiteiten uit het deel verkeer en door middel van het model Car Vlaanderen. Het voorliggende document geeft aan dat het Car Vlaanderen model een screeningsmodel is dat geen exacte weergave geeft van de te verwachten luchtkwaliteit maar dat het wel geschikt is om een inzicht te bieden in de problematiek en om alternatieven t.o.v. elkaar af te wegen. De resultaten worden voor alle modellen (inclusief de 2 varianten van model 5, zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) in tabelvorm weergegeven zowel voor een gewone werkdag als voor een toeristische dag. In het kader van milderende maatregelen is het aangewezen om de luchtkwaliteit op te volgen na realisatie van het plan, hierbij kan prioriteit gegeven worden aan de wegvakken waar zich gevoelige bevolkingsgroepen (vb. scholen, rusthuizen,...) bevinden.

Het deel impact op vlak van natuur, landschap, onroerend erfgoed en archeologie (deel 4.5 van het voorliggende rapport) besteedt voor natuur voldoende aandacht aan geluidshinder op fauna, lichthinder en barrièrewerking en besteed voor landschap, onroerend erfgoed en archeologie voldoende aandacht aan de visuele invloed, verlies aan erfgoedwaarden en impact op bodemarchief. De bespreking van deze impact gebeurt voor alle modellen met inbegrip van het nulscenario (in m.e.r.-praktijk het '0+ scenario' zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) rekening houdende met de wegbreedte (met inbegrip van ventwegen, fietspaden, e.d.). Bij de bespreking van de modellen worden de onderdelen van de verschillende modellen die overeenstemmen samen behandeld dit resulteert in volgende onderdelen van bespreking:

- nulscenario (omvorming N8 tussen Ieper en Veurne + model omleiding Brielen)
- model 5 + delen model 2 en 3 (aanleg nieuwe tussen Ieper en Woesten)
- model 3 (ontsluiting via de N369 en aanleg nieuwe weg tussen Boezinge en Woesten)
- model 2 (ontsluiting via de A19 en aanleg nieuwe weg tussen de N38/A19 en Woesten)
- omleiding Hoogstade (onderdeel nulscenario, model 2, 3, 4 en 5)

Bij de omleiding Hoogstade worden drie tracévarianten met elkaar vergeleken. Het betreft varianten die oostwaarts gelegen zijn t.a.v. de dorpskern, aangezien het gehele westelijke gebied van de N8 aangeduid is als Ankerplaats (A30024 Gijverinkhove – Bampoelbeek). Deel 4.5.2.6 van rapport bevat de conclusies van de bespreking.

De milderende maatregelen en in voorkomend geval de compenserende maatregelen worden eveneens opgelijst per onderdeel, hierbij wordt dezelfde indeling gevolgd zoals bij de effectbespreking. De oplijsting van milderende maatregelen en in voorkomend geval compenserende maatregelen is voldoende gebeurd. Een aantal van deze maatregelen dienen verder geconcretiseerd te worden wanneer de projectinvulling van het plan gebeurd. Het is belangrijk dat deze milderende maatregelen verder uitgewerkt worden onder meer in inrichtingsstudies.

Deel 4.5.4 bevat de passende beoordeling voor de kruising IJzervallei (Vogelrichtlijngebied) – brug over de IJzer. Deel 4.5.5 bevat de passende beoordeling voor de kruising van het kerngebied van de Kamsalamander (Habitatrichtlijnsoort).

In functie van het bepalen van de impact op de landbouw (deel 4.6 van het voorliggende rapport) heeft de VLM in het kader van het voorliggende rapport een beperkte landbouweffectenstudie (LER) uitgevoerd voor de modellen 3 en 5. De tweede fase van het LER (enquête op het terrein) zal uitgevoerd worden in het kader van het GRUP. De impact op de landbouw wordt voldoende behandeld voor het nulscenario (in m.e.r.-praktijk het '0+ scenario' zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) en de 5 modellen.

Bij de impact op ruimtelijke ontwikkelingen (deel 4.7 van het voorliggende rapport) wordt de gewenste ruimtelijke structuur op basis van beslist beleid en lopende planningsprocessen toegelicht. Zowel voor het nulscenario (in m.e.r.-praktijk het '0+ scenario' zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) als voor de 5 modellen wordt de impact voldoende beschreven. Bij model 5 worden beide varianten (zie 4. voorgenomen plan en alternatieven) behandeld.

Deel 5.6 van het voorliggende rapport geeft aan dat er tengevolge van model 1 verschuivingen in verkeersstromen op bovenregionaal niveau verwacht worden, meer bepaald verschuivingen van verkeer uit Noord-Frankrijk (A25) naar de A19. De impact van het voorgenomen plan t.a.v. Frankrijk betreft dus positieve milieueffecten voor het aspect verkeer en de afgeleide milieudisciplines. De dienst Mer zal Frankrijk op de hoogte brengen van deze conclusie en zal dit verslag, het voorliggende rapport en de niet-technische samenvatting) overmaken aan Frankrijk.

Deel 5.7 van het voorliggende rapport biedt een duidelijk overzicht van de milderende maatregelen per model en geeft aan welke van de maatregelen rechtstreeks kunnen doorwerken in het GRUP. Een aantal milderende maatregelen kunnen slechts gedeeltelijk doorwerken in het GRUP aangezien vb. de juiste locatie of de omvang nog niet gekend is. De verdere detaillering van deze milderende maatregelen dient dan te gebeuren via vb. landschapsstudies/inrichtingsplannen,... Het is belangrijk dat deze verdere detaillering van de milderende maatregelen gebeurt in functie van de realisatie van

het voorgenomen plan op het terrein. Deze milderende maatregelen kunnen in een latere fase verankerd worden ondermeer in de vergunningen.

In tabel 57 op p.248 wordt als milderende maatregel voor de modellen 2, 3 en 5 voorgesteld om een tunnel aan te leggen te Oostvleteren en wordt aangegeven dat dit zal doorwerken in het GRUP. In deel 4.4 van het rapport (bepaling impact op gezondheid en veiligheid van de mens) werd dit minder expliciet gesteld, er werd voorgesteld om de problematiek na realisatie van het plan op te volgen en indien nodig maatregelen te nemen. De besluitvorming in het kader van het GRUP zal duidelijkheid moeten brengen omtrent de gevolgde aanpak m.b.t. de verkeersleefbaarheid in Oostvleteren.

In tabel 57 op p.248 wordt als milderende maatregel voor model 3 voorgesteld om een tunnel aan te leggen te Boezinge en wordt aangegeven dat dit zal doorwerken in het GRUP. Deze milderende maatregel werd niet expliciet voorgesteld in deel 4.4 van het rapport. Deze maatregel komt wel aan bod in deel 5.9 van rapport (zie 9. integratie en eindsynthese).

8 Leemten in de kennis

Deel 5.8 van het voorliggende rapport geeft een overzicht van de leemten in de kennis per discipline/aspect. Bij de impact op het watersysteem (p.251) wordt aangegeven dat er geen watertoets uitgevoerd is voor de verschillende modellen en dat dit zal gebeuren in het vervolgtraject voor de gekozen voorkeursoplossing. Het voorliggende rapport bevat wel de elementen voor de watertoets voor de verschillende modellen, die worden aangereikt in deel 4.3 van het voorliggende rapport (zie 7. milieueffecten en milderende maatregelen).

9 Integratie en eindsynthese

Deel 5.9 van het voorliggende rapport bevat de synthese van de milieueffecten per model enerzijds in een tabel en anderzijds beschrijvend. Per model wordt een conclusie m.b.t. de milieueffecten geformuleerd.

10 Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting bevat een duidelijke samenvatting van het voorliggende rapport 'Studieopdracht betreffende de verbinding Ieper-Veurne evaluatierapport juni 2008'.

Besluit

Gelet op wat voorafgaat wordt het plan-MER, ingediend op 4 juli 2008, goedgekeurd.

20 oktober 2008,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB