



Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur en Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL

Richtlijnen voor het plan-MER voor het provinciaal RUP “Stationsomgeving Tienen”

Initiatiefnemer: Provincie Vlaams-Brabant

14 maart 2014

PLMER0164-RL

1 Inleiding

De provincie Vlaams-Brabant start voor dit plan een nieuwe plan-mer-procedure op volgens het generieke spoor en laat dus een plan-milieueffectrapport (plan-MER) opmaken voor de stationsomgeving in Tienen. Het voorgenomen plan voorziet een herontwikkeling van de bestaande stationsomgeving in Tienen, waarbij een aantal nieuwe functies zouden voorzien worden, samen met een gedeeltelijke reconversie van een aantal bestaande functies. Het plan omvat een ruimtelijke vertaling van enkele principes uit het masterplan voor deze omgeving.

Het voorgenomen plan, het PRUP, is plan-m.e.r.-plichtig in het kader van Titel IV van het DABM. Het PRUP kan het kader vormen voor vergunningen van projecten van bijlage I, II of III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 'houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage', meer bepaald:

- Rubriek 10b, bijlage II: Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,
 - Met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of
 - Met een bruto vloeroppervlakte van 5000 m² handelsruimte of meer, of
 - Met een verkeergenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.
- Rubriek 10b, bijlage III: Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen).

Het plan-MER wordt opgesteld volgens de generieke procedure voorgeschreven in hoofdstuk II van Titel IV van het DABM. De eerste stap in deze procedure is de publicatie van een kennisgevingsnota (hierna KG). De KG is door de dienst Mer volledig verklaard op 16 december 2013. De dienst Mer heeft de volledig verklaarde KG ter inzage gelegd via publicatie van deze KG op haar website (www.mervlaanderen.be) van **19 december 2013 tot en met 17 februari 2014**. De KG lag in die periode ook ter inzage van het publiek in het stadhuis van Tienen, in het gemeentehuis van Hoegaarden en bij de dienst Mer in Brussel. Via een bericht in de krant "Het Laatste Nieuws – editie Leuven-Hageland" van 19/12/2013 (zie bijlage 1) werd bovendien gemeld aan het publiek dat de KG ter inzage lag en dat burgers hierop konden reageren.

De dienst Mer heeft een afschrift van de volledig verklaarde KG met het oog op advies bezorgd aan de overheden en instanties opgelijst in bijlage 2 en 3 van deze richtlijnen. Deze overheden en instanties werden uitgenodigd om hun opmerkingen op de KG te bezorgen aan de dienst Mer uiterlijk tegen 17 februari 2014.

De dienst Mer ontving veertien inspraakreacties op de terinzagelegging van de KG (zie bijlage 4). Deze inspraakreacties werden ook op de richtlijnenvergadering van 27 februari 2014 besproken en met de relevante informatie uit de inspraakreacties wordt in deze richtlijnen rekening gehouden.

Inspraakreacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor de opmaak van een plan-MER:

- reacties die zich niet situeren op het schaalniveau van een plan-MER, maar eerder op het schaalniveau van een project-MER (vb. suggesties voor uiteindelijke invulling RUP of inrichting van zones of zaken die geregeld zijn in wetgeving (VLAREM) of bestaande verordeningen);
- reacties die louter een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het plan;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een plan-MER (vb. economische impact)
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van deze plan-MER (vb. elementen waarvoor geen bestemmingswijziging nodig is, zie "3.Voorgenomen plan en alternatieven")

De beschikbare adviezen werden behandeld op de "richtlijnenvergadering" van 27 februari 2014 en dit in functie van het opstellen van deze richtlijnen. Met alle relevant geachte delen van de verkregen adviezen werd rekening gehouden in de richtlijnen. Deze richtlijnen zijn opgesteld door de dienst Mer en hebben betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER. Het plan-MER dient opgesteld te worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld in de KG, aangevuld/aangepast met de specifieke vereisten die in deze richtlijnen geformuleerd worden. Waar de KG en de richtlijnen van elkaar zouden afwijken, dient voorrang gegeven te worden aan de richtlijnen.

2 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

De doelstelling van het voorgenomen plan dient voldoende duidelijk in het MER aangegeven te worden. De doelstelling van het plan-MER is het in beeld brengen en beoordelen van de milieueffecten t.g.v. het plan.

Het plan-MER dient expliciet aan te geven dat het plan-MER wordt opgesteld volgens de generieke procedure voorgeschreven in hoofdstuk II van Titel IV van het DABM.

De doelstelling van het plan-MER is het bestuderen en het rapporteren over de milieueffecten van het voorgenomen provinciaal RUP en de mogelijke alternatieven (zie "3.Voorgenomen plan en alternatieven").

Het rapport dient een chronologisch overzicht te bevatten van alle procedures (m.e.r., RUP, vergunningen en vergunningsaanvragen voor zover bekend) die doorlopen moeten worden voordat de invulling op het terrein gerealiseerd kan worden en wat de rol van dit plan-MER en van de in voorkomend geval nog op te stellen project-m.e.r.'s kan zijn in de desbetreffende procedures.

3 Voorgenomen plan en alternatieven

3.1 Algemeen

Het voorgenomen plan betreft een provinciaal RUP voor de herontwikkeling van de bestaande stationsomgeving in Tienen, waarbij een aantal nieuwe functies zouden voorzien worden, samen met een gedeeltelijke reconversie van een aantal bestaande functies. Het plan omvat een ruimtelijke vertaling van een aantal principes voor deze omgeving uit het masterplan.

In dit masterplan staan volgende doelstellingen centraal:

- het realiseren van een multimodale stadspoort, een hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer;
- het realiseren van een compact en hoogwaardig woon-, werk-, en verblijfsgebied met een verdichting nabij het station;
- het verbeteren van de ontsluiting van de stationsomgeving voor verschillende vervoersmodi;
- de barrièrewerking van de spoorlijn verzachten.

Op basis van deze doelstellingen en de potenties van de bestaande situatie werden stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd, die op hun beurt werden vertaald in een structuurschets (figuur 2.4 in KG). De totstandkoming van dit voorstel dient in het MER kort toegelicht te worden, waarbij wordt ingegaan op alternatieven die tijdens dit proces van ontwerpend onderzoek werden overwogen, maar toch werden verlaten. Hierbij dient aangegeven te worden of milieuredenen aan de basis hebben gelegen bij het verlaten van bepaalde alternatieven (zie 4.2. Wijzigingen en alternatieven voorgesteld op de richtlijnenvergadering van 27 februari 2014).

Het plan wordt weinig gedetailleerd beschreven in KG, aangezien de provincie er bewust voor gekozen heeft om de planbeschrijving op niveau van de structuurschets en het programma te houden. In het kader van de opmaak van het Masterplan werd weliswaar een veel gedetailleerder stadsontwerp uitgewerkt, maar dit ontwerp zou slechts één mogelijke invulling van het programma

voorstellen. In het MER kan het stadsontwerp als illustratie gebruikt worden, maar de milieubeoordeling zal ruimer zijn en vooral trachten randvoorwaarden te bepalen voor de geplande ontwikkelingen. In de deelzones met een gemengde bestemming zullen daarbij een aantal scenario's bekeken worden (min/max). De uiteindelijke herbestemming/voorschriften voor deze zones is/zijn dus op dit moment nog niet vastgelegd en zullen mede bepaald worden door de resultaten van het MER.

Niet in alle delen van het in de KG afgebakende "plangebied" worden nieuwe ontwikkelingen of bestemmingswijzigingen voorzien (vb. Aardgat). Op basis van de ingekomen inspraak en adviezen kan men afleiden dat hierover verwarring bestaat, dit dient in het MER voldoende duidelijk aangegeven te worden. In het plan-MER zal daarom, als bijkomende verduidelijking, indicatief aangegeven worden welke zones binnen de contour van het RUP zullen liggen.

Het programma voor het kopgebouw wordt nog gedeeltelijk open gelaten aangezien er onzekerheid is over de marktvraag. Zoals de KG aangeeft, is een alternatieve invulling mogelijk, maar zal enkel het programma dat verondersteld wordt de meeste effecten te genereren, in het MER worden besproken en beoordeeld.

3.2 Wijzigingen en alternatieven voorgesteld in adviezen en/of op de richtlijnenvergadering van 27 februari 2014

Op pagina 17 in de KG wordt het optimaliseren en/of vernieuwen van bestaande onderdoorgangen om barrièrewerking van de spoorweg op te heffen, aangehaald. De bestaande onderdoorgang met de toegangen tot de perrons zal verbreed worden (van 4 naar ca. 8 m), zodat deze ook als verbinding voor voetgangers en fietsers (aan de hand) kan fungeren tussen de stadsdelen ten noorden en zuiden van de spoorweg (enerzijds met hellend vlak, anderzijds met trap en fietsgoten). Het idee van een aparte tweede doorgang werd verlaten om financiële redenen.

Pagina 21 in de KG vermeldt het behoud van het bestaande seinhuis. Dit gebouw wordt echter niet meer gebruikt als seinhuis, maar als een LCI-antenne (Logistiek Centrum Infrastructuur), zijnde een logistiek bureau van waaruit het spooronderhoud georganiseerd wordt. De verhuis van deze activiteiten wordt beoogd, maar is nog niet definitief beslist. Terminologie met betrekking tot deze installatie dient alvast in het MER gecorrigeerd te worden en het gebruik ervan dient men anders te benoemen. Gelet op verwachte leegstand op middellange termijn, mag voor Infrabel iedere valabele toekomstige invulling overwogen worden, evenwel met behoud van de huidige functie als logistieke antenne van Infrabel.

De Lijn bevestigt dat de huidige stelplaats in Tienen verlaten zal worden tegen eind 2015. De herbestemming van deze terreinen is conform met wat er in het PRUP voorzien is. De Lijn heeft evenwel beslist om geen nieuwe stelplaats op te richten in Tienen. Het mogelijk alternatief terrein voor de nieuwe stelplaats (op het terrein op de hoek Leuvenselaan-R27) moet niet gevrijwaard worden en kan vrij ontwikkeld worden. De provincie beslist echter om het deelgebied Leuvenselaan-R27 te schrappen. Het PRUP zal dus ook geen kleinhandel meer voorzien in dit gebied.

De dienst Mer heeft van bovenstaande wijzingen akte genomen en stelt dat alle wijzingen, ook toekomstige, aan plan en/of aan alternatieven op een gemotiveerde wijze moeten onderbouwd worden in het plan-MER, waarbij milieuredenen, technische haalbaarheid of het tegemoetkomen aan andere juridische of beleidsmatige randvoorwaarden een belangrijke rol spelen.

3.3 Nulalternatief

Het nulalternatief zal uitgewerkt worden in het MER. Het nulalternatief kan algemeen omschreven worden als "de ontwikkeling volgens de huidige bestaande praktijk en toetsingskader die volgt in het plangebied wanneer het plan geen doorgang vindt of niet wordt uitgevoerd". In casu dient als nulalternatief de toestand genomen te worden waarbij er geen PRUP wordt aangenomen.

4 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

In de KG werden de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die relevant zijn voor dit plan reeds opgenomen. Deze moeten ook in het plan-MER opgenomen worden, aangevuld met en rekening houdend met de opmerkingen van de adviesinstanties en de inspraak van het publiek. Het plan-MER zal zorgvuldig nagaan waar de relevantie zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoeksturend kan zijn dan wel procedurebepalingen bevat of een combinatie van beide. Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het plan-MER de stand van zaken hiervan op te volgen.

Het plan-MER dient het provinciaal RUP ook zeker te kaderen ten aanzien van de hogere en eerder gevoerde planningsprocessen, o.a. het RSV, RSP en de verschillende gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Aanvullend op de KG dienen in het plan-MER volgende elementen aangegeven/verduidelijkt/aangepast te worden:

- Ruimte & Erfgoed geeft in hun advies aan dat het station en het postgebouw met omgeving met het Ministerieel Besluit van 19 juni 2013 definitief beschermd zijn als monument en dorpsgezicht.
- Op pagina 42 in KG wordt gesteld dat in het GRS van Tienen ruimtelijke relevante aspecten overgenomen zijn uit gemeentelijk mobiliteitsplan Tienen. Uit de tabel met juridisch beleidsmatige randvoorwaarden kan echter afgeleid worden dat het mobiliteitsplan van 2009 dateert en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van 2006. Corrigeer en/of verduidelijk deze relatie.
- Een beperkt gedeelte van het plangebied, nl. deelgebied "Gete – Veld Grote Gete" is gelegen binnen beschermingszone 3 van waterwinning "Groot-Overlaar" te Tienen. Binnen deze beschermingszones dient de specifieke van toepassing zijnde wetgeving nageleefd te worden. In dit gedeelte van het plangebied zijn echter geen ontwikkelingen gepland.
- Relevante acties voor het plangebied uit het bekkenbeheerplan van de Demer dienen nagegaan te worden.
- Nagaan of voor het natuureservaat 'Aardgat' een beheersplan bestaat en relevante beheersmaatregelen in het kader van het voorliggende plan aangeven.
- De tekst over Ruilverkavelingsplannen dient geactualiseerd te worden.
- Elia vraagt om rekening te houden met de beperkingen die gelden in de nabijheid van hun infrastructuur (hoogspanningslijn 70.232).
- Nagaan of er een erosiebestrijdingsplan bestaat waarin maatregelen zijn opgenomen voor het plangebied. Relevantie hiervan bespreken.
- VLAREA vervangen door VLAREMA.
- Kyoto-protocol en NEC-richtlijn zijn volgens KG "niet relevant". Aspecten klimaat/CO2-neutraliteit en luchtkwaliteit winnen echter aan belang en kunnen op planniveau ook relevant zijn. Voorbeelden:
 - Mitigatie (emissies broeikasgassen verminderen)
 - Energiezuinige woningbouw
 - Doordacht lokatiebeleid
 - Ruimtelijke organisatie afgestemd op gebruik van duurzame vervoersmodi
 - Opnamecapaciteit van luchtpolluenten verhogen (groen- en/of waterelementen)
 - Beperking hitte-eiland door optimale luchtcirculatie via groen- en waterelementen
 - Adaptatie (kwetsbaarheid verminderen)
 - Is het plan of project klimaatbestendig?
 - Enkel relevant voor projecten > 50 jaar
 - vb. Overstromingen
- Volgende randvoorwaarden toevoegen en relevantie bespreken:
 - Het Besluit van de Vlaamse regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage toevoegen;

- MINA 4;
- Deelbekkenbeheerplan Gete;
- Bosdecreet (compensatie);
- Decreet grond- en pandenbeleid.

5 Milieueffectenbespreking

5.1 Algemene methodologische aspecten

De afbakening van het **studiegebied** zal voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het plangebied als het gebied met effecten dient te omvatten. De ruimtelijke afbakening dient voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven te worden en indien mogelijk, voorgesteld te worden op kaart.

De **referentiesituatie** is de huidige van het studiegebied, met inbegrip van de geldende bestemmingen en voorschriften van het gewestplan en eventuele aanwezige BPA's en RUP's.

Ontwikkelingsscenario's worden beschreven ter aanvulling van de referentiesituatie indien er redenen zijn om aan te nemen dat de toestand in de toekomst - met enige zekerheid en op middellange of lange termijn - ingrijpend kan veranderen (door autonome ontwikkeling of door de mens gestuurde ontwikkelingen). De toetsing van de milieueffecten moet in het plan-MER dan niet enkel gebeuren tegenover de referentiesituatie, maar ook ten opzichte van dit ontwikkelingsscenario.

Indien er tijdens het opstellen van het plan-MER nog andere ontwikkelingsscenario's naar voor zouden komen dan deze die momenteel gekend zijn (zie "2.4 Ontwikkelingsscenario's" in KG), dienen deze toegevoegd te worden aan het afwegingskader.

In de KG wordt verwezen naar het PRUP Afbakening KSG Tienen. Het plan-MER voor dit PRUP is goedgekeurd en de resultaten ervan zullen meegenomen worden in dit plan-MER.

Met betrekking tot de Vesten en de Oostelijke en Noordelijke ringweg dient met de laatste stand van zaken rekening gehouden te worden.

In een plan-MER kunnen ook niet-ruimtelijk vertaalbare maatregelen worden opgenomen. Deze vormen aandachtspunten in latere fasen van het proces.

De beoordeling dient transparant te gebeuren in relatie tot het beoordelingskader. Het cijfermateriaal, de beoordelingskaders en significantiekaders in en over de disciplines heen dienen op elkaar afgestemd te zijn. Cijfers, procentuele verdelingen, meetmomenten, "veronderstellingen" dienen doorheen het hele MER goed gemotiveerd te worden.

Het MER dient voorzien te worden van een overzichtelijke tabel met een samenvatting van de effecten, de milderende maatregelen en/of het flankerend beleid, de resterende effecten, de wijze waarop zij kunnen opgenomen worden (in RUP, in vergunning, op projectniveau,...) alsook de instantie die hiervoor kan/zal instaan.

Wijzigingen aan het plan ten opzichte van de KG dienen duidelijk in het MER aangegeven en gemotiveerd te worden.

5.2 Specifieke opmerkingen per discipline

▪ Discipline mens- sociaal organisatorische aspecten

- Gezien de specifieke context dienen de effecten op vlak van parkeren in het MER de nodige aandacht te krijgen. Belangrijk hierbij is om een goede behoefte-inschatting van het aantal parkeerplaatsen voor de pendelparking te doen. Ook voor de andere ontwikkelingen dient duidelijk aangegeven te worden hoe men met deze parkeerbehoefte zal omgaan. Het departement MOW geeft aan dat men daarbij in eerste plaats gebruik dient te maken van Vlaamse parkeercijfers (OVG, Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid, Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies) en desnoods die van de CROW. Beschikbare gegevens over de herkomst van de reizigers dient ook te worden meegenomen.
- Er dient tevens rekening gehouden te worden met mogelijk oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen door niet-treinreizigers. Verduidelijk eveneens in het plan-MER met welke groei van treinreizigers (op korte en lange termijn) wordt rekening gehouden.
- Het departement MOW geeft ter informatie aan dat in januari 2014 een studie is aanbesteed om, via nummerplaatherkenningscamera's, de doorgaande verkeersstromen in een rondom Tienen in kaart te brengen. Ook de stationsparking zal naar alle waarschijnlijkheid gemeten worden. De resultaten zouden een beeld kunnen bieden van de herkomst van het verkeer op de pendelparking en hun route naar de stationsparking. De studie zou eind augustus 2014 opgeleverd worden.
Afhankelijk van de timing voor het plan-MER zullen de gegevens uit de studie al dan niet kunnen meegenomen worden. Indien de resultaten niet in het plan-MER kunnen meegenomen worden, dan is de provincie wel geïnteresseerd in de uiteindelijke resultaten om bij de verdere uitwerking op projectniveau de gepaste maatregelen te kunnen nemen.
- Geef het huidige aantal fietsenstallingen aan, de behoefte (ook op termijn) en de voorziene invulling (locatie, onder- of bovengronds, maximale uitbreidbaarheid). Zoals reeds aangegeven blijft een grondige onderbouwing wenselijk. Kader dit in het MER ook ten aanzien van beleid in Tienen. Uit de richtlijnenvergadering blijkt dat de fietsenstalling aan de nieuwbouw van de postsite 800 plaatsen zou voorzien.
- De locatie die voorzien is voor de fietsenstalling ligt aan de uitgang van de voetgangerstunnel. Dit zal in het MER verduidelijkt worden.
- Geef in het MER aan hoe het parkeergebouw beleidsmatig zal ingepast worden. De impact van betalend parkeren op de parkeermogelijkheden in de omgeving is niet te onderschatten en verschuiving van de parkeerdruk naar andere delen van de stad is daarom ook niet uitgesloten.
- De effecten van het plan op de bereikbaarheid fiets en voetganger dienen in het plan-MER kort geduid te worden.
- In functie van de beoordeling van het aspect verkeersleefbaarheid dient een tabel toegevoegd te worden die voor de beoordeling rekening houdt met de capaciteit ivf verkeersleefbaarheid.
- Het MER dient aan te geven in hoeverre het voorgestelde plan impact kan hebben op de circulatie van het openbaar vervoer. Wenselijkheid en mogelijkheid om de circulatie en het aanbod van openbaar vervoer te wijzigen in het kader van dit plan of in de toekomst (als ontwikkelingsscenario) dient aangegeven te worden. Huidige en toekomstige knelpunten inzake verkeersleefbaarheid dienen onderzocht te worden en voorstellen inzake milderende maatregelen of flankerend beleid dienen opgenomen te worden.
- In het kader van de herinrichting van de Grippenlaan voor toegang naar bedrijven en het geplande parkeergebouw wordt een aanpassing van de aansluiting met R27 (rotonde) verder onderzocht. Alle kruispunten waar relevante (wijzigingen in) verkeersstromen voorkomen, dienen daarenboven onderzocht en beoordeeld te worden in het plan-MER. Geef gemotiveerd aan over welke kruispunten dit gaat.

- Effecten van het plan op eventuele wijzigingen in circulatie van auto- en ander verkeer dienen duidelijk in kaart gebracht te worden
- Inspraak geeft aan dat de huidige rijrichting van de Astridvest gaat van de Vierde lannerslaan richting de Goossensvest en niet omgekeerd zoals in KG wordt aangegeven. Dit dient nagekeken te worden.
- Indien het verkeersmodel te weinig gegevens bevat om naar mobiliteit toe een goede inschatting te maken, dient dit model aangevuld te worden, bijvoorbeeld met tellingen.
- Er wordt in de huidige situatie langs de Grijpenlaan geparkeerd door (bedrijfs-)voertuigen. Wenselijkheid van dit parkeren, op basis van de (huidige en toekomstige) inrichting en de categorisering van deze weg, dient aangegeven te worden in het plan-MER. Geef tevens aan hoe het plan hierin een rol kan/zal spelen.
- Indien resultaten van de doorrekeningen van de Noordelijke Ring in het macromodel beschikbaar zijn, deze resultaten in het plan-MER meenemen.
- De wegcategorisering dient te worden nagekeken.
- Indien nieuwe wandel- en fietsverbindingen binnen het plangebied worden voorgesteld, motiveer dan de linken met routes buiten het gebied (vb. naar Oorbeek en Kuntich). Geef daarnaast aan hoe met het voorstel voor fietspad vanuit inspraak (MAR en Natuurpunt) zal omgegaan worden.
- In het MER de nodige aandacht schenken aan mogelijke effecten tijdens de werffase van infrastructuurwerken (eventuele omleidingen, verminderd parkeeraanbod,...). Om die reden dient een kwalitatieve bespreking in het plan-MER opgenomen te worden, waarin eventuele knelpunten kunnen aangegeven worden, alsook eventuele voorstellen van milderende maatregelen (vb. minder-hinder plan).
- In het plan-MER aandacht hebben voor een toegankelijke en kwalitatieve inrichting van publieke zones binnen het plangebied en mogelijke inrichtingsprincipes hiervoor opnemen.

▪ **Mens- ruimtelijke en sociale aspecten**

- Aspecten die in discipline Mens-ruimtelijke en sociale aspecten aan bod dienen te komen: mogelijke lichthinder (vb. parkeergebouw), sociale veiligheid op publieke plaatsen, toegankelijkheid/doorwaadbaarheid/bereikbaarheid van de publieke ruimte.
- Geef aan welke impact mogelijk is op landbouwactiviteiten in het plangebied. Indien impact mogelijk is, bespreek deze zonder in het plan-MER uitgebreid in te gaan op economische impact. Voorstellen voor eventuele maatregelen of flankerend beleid kunnen in het plan-MER opgenomen worden.
- Geef aan of het plan SEVESO-inrichtingen mogelijk maakt.

▪ Discipline geluid en trillingen

- Afhankelijk van de resultaten uit de discipline mobiliteit dient volgende methodiek gevolgd te worden:
 - Voor wegen, die gesitueerd zijn nabij woningen (bestaande en mogelijks te ontwikkelen), waar een toename in verkeersintensiteit of veranderingen inzake samenstelling van verkeer of snelheidsregime verwacht worden, dient een geluidsmodellering uitgevoerd te worden.
 - Voor wegen, die ook gesitueerd zijn nabij bewoning, maar waar géén toename verwacht wordt en de samenstelling van het verkeer en het snelheidsregime vergelijkbaar blijft met de huidige situatie, kan mits goede motivatie, de aanpak uit de nota gevolgd worden.

Dit impliceert echter dat het MER een duidelijk beeld moet schetsen van de huidige en de geplande situatie en specifiek naar mobiliteit toe voldoende gegevens moet bevatten om hierin een beslissing te kunnen nemen. Indien het verkeersmodel, dat de basisgegevens zou moeten aanleveren voor het geluidsmodel, te weinig gegevens bevat, dient dit model aangevuld te worden, bijvoorbeeld met tellingen.

- De geluidsbelastingskaarten (weg en spoor) die door de Vlaamse Overheid werden opgemaakt, zullen geconsulteerd worden om de geluidskwaliteit in kaart te brengen. Deze informatie dient ook aangewend te worden in functie van het inschatten van impact op nieuwe woonontwikkelingen.
- Op p 48 van de KG wordt er verwezen naar het ontwerp-KB uit 1991 voor criteria i.v.m. wegverkeersgeluid. Het specifieke geluid van wegverkeer dient voor de geplande situatie te vergeleken te worden met de gedifferentieerde referentiewaarden van de discussienota van de Vlaamse Overheid (zie bijlage 2 MER-richtlijnenboek geluid en trillingen). Deze gedifferentieerde referentiewaarden worden gehanteerd in afwachting van een wettelijk toetsingskader en vervangen de richt- en maximale waarden opgenomen in het ontwerp KB van 1991.
- In de KG staat op p. 47 "Tabel 5.2.1: Richtwaarden voor omgevingsgeluid". Het gaat hier echter niet om richtwaarden, maar grenswaarden.
- Voor de herbestemmingen naar woonfunctie die het plan omvat dient het voorstel tot afwegingkader voor de inplanting van nieuwe woonzones in de omgeving van geluidsbelaste zones gehanteerd te worden (zie p 61 MER-richtlijnenboek geluid en trillingen).
- In de tabel op p. 22 staat het volgende aangegeven bij "Veld Kop Stationsplein": Een combinatie van wonen in buurt van "busstations-gerelateerde functies" kan aanleiding geven tot effecten. De combinatie van wonen en "busstations-gerelateerde functies" dient in het MER ten aanzien van elkaar inzake effecten besproken en beoordeeld te worden.

▪ Discipline lucht

- De inputgegevens en aannames in functie van het luchtmodel CAR-Vlaanderen v2.0 dienen opgenomen te worden in het MER. Indien het verkeersmodel dat de basisgegevens zou moeten aanleveren te weinig gegevens bevat, dient dit model aangevuld te worden, bijvoorbeeld met tellingen.
- De huidige luchtkwaliteit dient beschreven te worden op basis van gegevens van bestaande VMM-meetposten. Bij gebrek aan VMM-meetposten kunnen interpolatiekaarten gebruikt worden, maar de reeds aanwezige industriële activiteiten dienen tevens geïnventariseerd te worden. Op basis van deze inventarisatie is het aangewezen om na te gaan of de lokale luchtkwaliteit relevant beïnvloed wordt door een industriële bron in de directe omgeving. Hiervoor kunnen milieujaarverslagen gebruikt worden zodat een inschatting kan gebeuren van de bestaande emissies, parameters NOx, SOx, fijn stof en VOS kunnen hierbij relevant zijn.

De deskundige moet onderzoeken of er op basis van de bestaande en geplande bronnen nog andere relevante parameters moeten opgenomen worden. Aan de hand van deze resultaten dient geëvalueerd te worden welke parameters mogelijk een relevante immissiebijdrage kunnen veroorzaken en in aanmerking komen voor een meer gedetailleerde modellering. Dit laat toe om te berekenen wat de bijdrage in de omgeving is zodat een beter beeld verkregen wordt van de huidige luchtkwaliteit en resterende milieugebruiksruimte.

- In bijlage 2:5.3.14 van Vlarem is de Europese grenswaarde voor PM_{2,5} overgenomen uit de richtlijn. De bepaling van de immissieconcentratie op straatniveau d.m.v. luchtmodel CAR Vlaanderen v2 dient dus voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} te gebeuren.
- Bestaande knelpunten dienen in beeld te worden gebracht.
- Het huidige significantiekader uit het richtlijnenboek 'lucht' dient gehanteerd te worden.
- Heb ook aandacht voor het emissies ten gevolge van gebouwenverwarming voor de verschillende geplande functies in het plangebied (wonen, winkels, kantoren,...).
- Diffuse emissies vanuit de parking naar woongelegenheden en kantoren dient vermeden te worden. De positie van de inlaat van de ventilatievoorzieningen voor woongelegenheden en kantoren dienen weloverwogen te worden gekozen, met name op een voldoende afstand van de verkeersroutes van de in- en uitrit van de parking en van de uitlaat van de ventilatievoorziening van de parking. Geef in het MER aan hoe met deze aandachtspunten zal omgegaan worden. Indien dit niet vertaalbaar is op RUP-niveau, neem dit mee op projectniveau.

▪ **Discipline bodem**

- Neem de erosiekaarten voor het plangebied op in het MER. Indien er weet is van bestaande knelpunten in het plangebied dienen deze in het MER beschreven te worden, evt. gekoppeld aan een milderende maatregel.
- Nakijken welke dossiers binnen het plangebied bij de OVAM bekend zijn en eventuele aandachtspunten (vb. verspreidingsrisico's) in het plan-MER opnemen.
- Nagaan of bepaalde zones binnen het plangebied gevoelig zijn voor erosie en eventuele maatregelen in het kader van een erosiebestrijdingsplan in het plan-MER opnemen.

▪ **Discipline water**

- Een degelijke uitwerking van de aspecten grondwaterkwantiteit en -kwaliteit in het plan-MER opnemen.
- Nagaan of er relevante lozingen zijn binnen bedrijventerrein Grijpenveld (eventueel in emissiejaarverslagen) en deze gegevens in het MER meenemen.
- Aangaande het oppervlaktewater zullen de wijzigingen in afwateringsstructuur en de effecten op waterkwantiteit en -kwaliteit in het MER bekeken worden. Binnen het volledige plangebied liggen verschillende kleinere effectief overstromingsgevoelige zones en recent overstroombare gebieden. In het plan-MER moet daarom extra aandacht gaan naar maximale waterberging. Tevens dient het verlies aan ruimte voor water ingeschat te worden en moet dit indien nodig gecompenseerd worden. In het plangebied zijn er volgens VMM voldoende mogelijkheden om dit uit te werken, gecombineerd met bijvoorbeeld een verbetering van de structuurkwaliteit van de aanwezige waterlopen. In deze optiek dient nagegaan te worden welke relevante acties voor het plangebied uit het bekkenbeheerplan van de Demer kunnen meegenomen worden.
- Geef aan of het voorziene plan beperkingen oplegt voor de optimalisatie van visdoorgangen op de Grote Gete te Tienen (actie A127 van bekkenbeheerplan Demerbekken).

- Nagaan of sprake kan zijn van eventuele effecten op de grondwaterbeschermingszone in de omgeving van het plangebied en voorstellen voor eventuele maatregelen opnemen.
 - Onderzoek hoe de Oude Mene optimaal kan opgewaardeerd en 'vernatuurlijkt' worden (zachte oevers, hermeandering,...).
 - In het MER moet verduidelijkt worden in hoeverre er in stroomafwaartse collectoren geen verhoogde overstortwerking te verwachten is. Aquafin geeft hiervoor alvast wat informatie mee:
 - Voor de Aquafin collector in de Mulkstraat (96.248) wordt er hydraulisch gezien geen probleem verwacht.
 - Voor het DWA-ontwerp van GIP B210118 is de aansluiting van 210 extra woningen hydraulisch in orde, op voorwaarde dat deze woningen optimaal worden afgekoppeld. Indien dit niet gebeurt, voldoen een aantal ontworpen leidingen stroomafwaarts van de Viaductstraat binnen B210118 mogelijks niet meer.
 - In het kader van het GIP B210118 is met de NMBS afgesproken om buffering te voorzien voor de verharde oppervlakte van hun parking aan de Tramstraat. Deze buffering zou voorzien worden ter hoogte van de Viaductstraat, waar dan ook de bestaande leiding met diameter 300 mm zou vervangen worden om het probleem van wateroverlast in een aantal kelders stroomopwaarts op te lossen. Met de nieuwe woonuitbreidingsplannen in de Tramstraat en de Viaductstraat dient het RWA-stelsel alsook de voorziene buffering herbekeken te worden.
- **Discipline fauna en flora**
- Voor eventueel biotoopverlies en de verstoring van biotopen ten gevolge van het plan dienen (compensatie-)maatregelen uitgewerkt te worden. Geef aan hoe hiermee zal omgegaan worden.
 - Het plan-MER dient een goede inventarisatie van bestaande natuurwaarden op te maken en doorzicht te scheppen in het behoud en de realisatie van kwalitatief groen, zoals bijvoorbeeld streekeigen groen dat ten goede komt aan de biodiversiteit
 - Nagaan voor welke biologisch waardevolle zones milderende maatregelen bij uitvoering van het plan relevant kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld het beperken van de ruimte-inname tijdens de werffase van infrastructuurwerken.
 - Effectgroepen rustverstoring (visueel en auditief) en barrièrewerking, alsook indirecte effecten door eventuele wijzigingen in de grondwaterstand dienen onderzocht te worden.
 - In de KG is sprake van de aanwezigheid van een holle weg in het plangebied. Eventuele ecologische en biologische waarde van deze weg dient nagegaan te worden.
 - Nagaan of voor het natuurreservaat 'Aardgat' een beheersplan bestaat en relevante informatie hieruit in het plan-MER opnemen.
- **Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**
- Eventuele informatie omtrent archeologie die beschikbaar is bij de Intergemeentelijke Archeologische Dienst Portiva opvragen en indien relevant meenemen bij beschrijving van referentiesituatie alsook bij de effectvoorspelling en -beoordeling.
 - Voor het niet beschermd waardevol onroerend erfgoed wordt verwezen naar de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het deel over Tienen is echter verouderd. Gebouwen jonger dan 1850 werden bijvoorbeeld niet opgenomen. Bijgevolg is het belangrijk dat bij beschrijving van referentiesituatie, niet alleen wordt uitgegaan van wat tot nu toe in het inventaris werd

opgenomen, maar ook van hetgeen in het plangebied in werkelijkheid aanwezig is aan bouwkundig erfgoed.

- Er dient onderzocht te worden welke mogelijkheden er ten behoeve van landschapsversterking in het plangebied zijn en welke bestaande zichtassen kunnen behouden of versterkt worden.
- In het plan-MER aandacht voor landschappelijke inrichting van publieke zones en mogelijke inrichtingsprincipes voor deze zones opnemen.
- Aandacht voor beschermingen in het plangebied, zoals het beschermd landschap in de omgeving van de bestaande busstopplaats. Geef aan hoe deze bescherming kan opgewaardeerd worden.
- Geef de landschappelijke waarde aan van de holle weg in het plangebied en bespreek de eventuele impact van het verdwijnen van dit element.
- Het station en het postgebouw met omgeving zijn met het Ministerieel Besluit van 19 juni 2013 definitief beschermd als monument en dorpsgezicht. De hoge ensemblewaarde van het stationsplein dient volgens Onroerend Erfgoed in het RUP gevrijwaard te worden en er dient een globale visie ontwikkeld te worden waarbij de erfgoedwaarden van het station en het ensemble van het plein versterkt worden. Beoordeel het plan ten aanzien van ensemblewaarde en geef aan of er een visie voor het station en stationsplein bestaat. Indien deze niet bestaat kan de uitwerking van deze visie als milderende maatregel worden voorgesteld.
- Evalueer de keuze van het aantal bouwlagen ter hoogte van de gebouwen in de Tramstraat.
- Tussen de Griepenweg en de spoorlijn bevindt zich een leegstaande woning. Het betreft een sobere neoclassicistische woning die waarschijnlijk het enige overblijfsel is van het omvangrijke fabriekscomplex *Société anonyme des Ateliers de Construction J.J. Gilain, later omgevormd tot de Ateliers de Construction Mécaniques de Tirlémont.*, gelegen op de site ter hoogte van de Zijdelingsestraat. Deze fabriek bleef tot 1967 gehandhaafd. De woning zou daarom een belangrijke historische getuige kunnen zijn van de industriële ontwikkeling rondom de spoorweg te Tienen. Volgens Onroerend Erfgoed is behoud en herbestemming van deze woning dan ook wenselijk. Geef aan hoe het RUP hier al dan niet invulling aan geeft of zal geven en motiveer.

6 Leemten in de kennis

Het plan-MER dient opgave te doen van de leemten in de kennis die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld.

Deze leemten kunnen betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen tevens betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek.

Het plan-MER dient aan te geven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorwerken in de besluitvorming specifiek voor de opstelling van het voorontwerp-RUP en voor de besluitvorming nadien met het oog op de definitieve vaststelling van het RUP en op de verdere stedenbouwkundige vergunningen.

7 Monitoring en evaluatie

In het plan-MER dient per discipline aangegeven te worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn die vanuit de leemten in de kennis noodzakelijk worden geacht of die nodig zijn in functie van de aanpak en inhoud voor de vervolgprocedure en besluitvorming.

8 Integratie en eindsynthese

In een afzonderlijk deel dient het rapport een discipline-overschrijdende samenvatting te bevatten over de verwachte gevolgen voor het milieu en van de voorgestelde milderende maatregelen. De milderende maatregelen die voorgesteld zijn vanuit verschillende disciplines dienen discipline-overschrijdend t.a.v. elkaar afgewogen te worden.

In een aparte tabel dient een overzicht gegeven te worden van alle milderende maatregelen. Er moet aangegeven worden welke maatregelen ruimtelijk vertaalbaar zijn in het PRUP via de stedenbouwkundige voorschriften en welke maatregelen in een vergunning opgenomen kunnen worden of via flankerend beleid gerealiseerd kunnen worden. De mogelijke milieueffecten van milderende maatregelen moeten ook aangegeven worden.

De elementen welke noodzakelijk zijn voor de watertoets dienen ook in de synthese opgenomen te worden.

9 Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting moet een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport vormen dat de essentie van de overige delen beknopt en correct weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde lezer. Figuren of kaarten dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Bij het schrijven van de niet-technische samenvatting dient gebruik gemaakt te worden van de handleiding "niet-technische samenvatting" zoals gepubliceerd op www.mervlaanderen.be. Deze niet-technische samenvatting moet ofwel in het plan-MER als afzonderlijk hoofdstuk opgenomen worden ofwel als afzonderlijk document opgesteld worden. Ze moet ook in digitale vorm aangeleverd worden. De dienst Mer vraagt ook om op het voorblad van de niet-technische samenvatting de handtekeningen van alle deskundigen op te nemen.

10 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de dienst Mer:

- in het plan-MER voldoende kaartmateriaal te gebruiken;
- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal aanduiding en legende;
- het kaartmateriaal zodanig te presenteren dat het van goede kwaliteit is, m.n. overzichtelijk, duidelijk, bruikbaar (voldoende detailniveau), hanteerbaar en gemakkelijk begrijpbaar, ook voor een niet-deskundige;
- aandacht te besteden aan de overeenstemming tussen tekst, figuren en legende;
- indien mogelijk op kaarten het studiegebied (het plangebied + de zone waarop mogelijke effecten kunnen plaatsgrijpen) af te bakenen;
- alle relevante straatnamen, waterlopen, bosgebieden, natuurgebieden, industrieterreinen, woongebieden, recreatiegebieden, e.d. duidelijk op kaart te situeren;
- op kaart duidelijk aangeven welke lijninfrastructuur, met name: wegen, waterwegen, hoogspannings- en spoorlijnen in het plangebied aanwezig is;
- ligging van SEVESO-bedrijven op kaart aangeven;
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst van figuren, lijst van tabellen en literatuurlijst bij het rapport op te nemen;
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen;
- eventuele medewerkers aan het plan-MER te vermelden;
- de datum tot wanneer de erkenning van de erkend MER-deskundigen geldig is, op te nemen;
- dat de initiatiefnemer en alle deskundigen de eindversie van het MER ondertekenen.

Het definitief MER moet ingediend worden in 3 exemplaren (2 gebonden en 1 losbladig) en één digitale versie (bij voorkeur in één pdf-document). Daarnaast moet ook een digitale versie van de niet-technische samenvatting ingediend worden. In het document moeten handtekeningen opgenomen zijn van alle erkende deskundigen en van de initiatiefnemer.

11 Team van MER-deskundigen

Het in de KG voorgestelde team van MER-deskundigen voldoet.

Over de in de KG voorgestelde mer-coördinator kan de administratie momenteel geen beslissing nemen en dit in afwachting van de uitvoeringsreglementering, die de erkenning voor de mer-coördinator zal regelen en zal toelaten een beslissing te nemen over de voorgestelde mer-coördinator. Het staat u vrij ondertussen de voorgestelde mer-coördinator te behouden.

14 maart 2014,



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Bijlagen

Bijlage 1:

Bekendmaking via de webstek van de Dienst Mer en de krant 'Het Laatste Nieuws – editie Leuven-Hageland' van (publicatie 19 december 2013)

Publieke inspraak over het plan-MER voor een voorgenomen provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving Tienen'

De provincie Vlaams-Brabant start voor dit plan een nieuwe plan-MER-procedure op. De eerste stap in die procedure is de terinzagelegging van de kennisgeving. In de kennisgeving vindt u onder meer een beschrijving van het plan en een voorstel van de methode waarop de milieueffecten van dat plan in het uiteindelijke plan-MER beschreven en bestudeerd zullen worden.

Het provinciaal RUP zal een aantal gebieden binnen het plangebied herbestemmen om enkele ontwikkelingen die worden uitgewerkt in een masterplan, mogelijk te maken.

Het plangebied wordt begrensd door de Leuvenselaan, de Astridvest, de Goossensvest, de N29 en de R27, en heeft een oppervlakte van ca. 220 ha. Het gebied wordt ingedeeld in zes verschillende deelgebieden: Stationsknoop, Tramstraat, Leuvenselaan, Gete, Aardgat en Gripenveld. Binnen de deelgebieden staan onder meer de volgende doelstellingen voorop: de renovatie van bestaande infrastructuur en de realisatie van nieuwe infrastructuur, de inrichting van de publieke ruimte, de realisatie van nieuwe wooninfrastructuur en de afbakening van zones voor bedrijvigheid en grootschalige detailhandel.

Van 19 december 2013 tot en met 17 februari 2014 kunt u de kennisgevingsnota inkijken in de stad Tienen of de gemeente Hoegaarden, en opmerkingen geven. U kunt de milieueffecten aangeven die volgens u ook onderzocht moeten worden en de manier waarop dat het best kan gebeuren. Bovendien kunt u voorstellen formuleren voor locatie- of inrichtingsalternatieven. U kunt de nota downloaden van de website www.mervlaanderen.be of inkijken op het stad- of gemeentehuis van de bovengenoemde stad of gemeente en bij de dienst Milieueffectrapportagebeheer in Brussel. **Tot en met 17 februari 2014 kunt u uw opmerkingen bezorgen** aan uw gemeente- of stadsbestuur, of aan de dienst Milieueffectrapportagebeheer op het onderstaande adres of e-mailadres.

Voor meer informatie over milieueffectrapportage kunt u surfen naar www.mervlaanderen.be, of bellen naar het gratis nummer 1700.



Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Plan-MER PRUP Stationsomgeving Tienen
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
mer@vlaanderen.be

Bijlage 2

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die een advies hebben gegeven:

Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement (D GARNE)

t.a.v. Directeur général

Direction de la Prévention des pollutions

Avenue Prince de Liège 15

5100 NAMUR (Jambes)

VMM Afdeling Operationeel Waterbeheer		t.a.v. Bram Vogels	Graaf de Ferrarisgebouw 2 ^{de} verdieping	Koning Albert II- laan 20 bus 16	1000 Brussel
ANB – Vlaams- Brabant				Diestsepoort 6 bus 75	3000 Leuven
Departement MOW	t.a.v. Fernand Desmyter, secretaris- generaal		Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II- laan 20 bus 2	1000 Brussel
Departement Landbouw en Visserij	Afdeling Duurzame Landbouwontwik- keling	Vlaams-Brabant		Diestsepoort 6 bus 101	3000 Leuven
LNE	Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid	Dienst VR	Graaf de Ferraris- gebouw 3de verdieping	Koning Albert II- laan 20, bus 8	1000 Brussel
OVAM				Stationsstraat 110	2800 MECHELEN
De Lijn – Vlaams- Brabant	T.a.v. de heer Johan Van Looy	Directeur	Martelarenplein 19		3000 Leuven
N.V. Infrabel				Barastraat 110	1070 Brussel
NMBS-Holding				Frankrijkstraat 56	B-1060 Brussel
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Lucht en Klimaat	Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II- laan 20 bus 8	1000 BRUSSEL	
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Hinder en Risicobeheer	Graaf de Ferrarisgebouw Koning Albert II- laan 20, bus 8	1000 BRUSSEL	
Agentschap Wonen- Vlaanderen	Afdeling Wonen	t.a.v. Hilde Van den Bosch	Afdelingshoofd	Koning Albert II- laan 19 bus 40	1210 Brussel
VMW	Directie Vlaams- Brabant			Herbert Hooverplein 23	3000 Leuven
Watering De Mene				Grijpenveldstraat 61	3300 Tienen
Elia				Keizerslaan 20	1000 Brussel
Fluxys	Infoworks			Kunstlaan 31	1040 Brussel

Bijlage 3

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die werden uitgenodigd om reactie te geven maar die geen advies hebben gegeven:

Ruimte Vlaanderen – APL - Vlaams-Brabant		VAC	Diestsepoort 6 bus 91		3000 Leuven
Agentschap Wegen en Verkeer	Buitendienst Vlaams-Brabant	t.a.v. het afdelingshoofd	VAC	Diestsepoort 6 bus 81	3000 Leuven
Agentschap Ondernemen	Entiteit Ruimtelijke Economie	Ellipsgebouw	Koning Albert II-laan 35, bus 12		1030 Brussel
VLM regio Oost	t.a.v. Johan Carchon	VAC	Diestsepoort 6 bus 74		3000 Leuven
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid	Afdeling Toezicht Volksgezondheid Vlaams-Brabant	VAC	Diestsepoort 6 bus 52		3000 Leuven
College van Burgemeester en Schepenen van de stad Tienen				Grote Markt 27	3300 Tienen
College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Hoegaarden				Gemeenteplein 1	3320 Hoegaarden

Bijlage 4

Ontvangen inspraakreacties (14):

- 10 burgers
- 1 Boerenbond
- 1 Milieuadviesraad Tienen (MAR)
- 1 Natuurpunt
- 1 Aquafin

