



Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, Dienst Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02-553.80.79 fax: 02-553.80.75
www.mervlaanderen.be

Richtlijnen milieueffectrapportage

Project “N8 Veurne-Ieper”

Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

16 januari 2012

PR0621-RL

1. Inleiding

Het voorgenomen project omvat de optimalisatie en omvorming van de N8 tot een secundaire weg type I als verbinding tussen de kleinstedelijke gebieden Veurne en Ieper. Meer in het bijzonder voorziet het project in de herinrichting van bestaande weginfrastructuur enerzijds en in de aanleg van nieuwe weginfrastructuur anderzijds, en dit over een afstand van ongeveer 26 km in de provincie West-Vlaanderen. Bij het noordelijke deel van de weg plant men een aanpassing van de bestaande N8 met een nieuwe omleiding om Hoogstade. Het zuidelijke deel van de verbinding Veurne-Ieper betreft een nieuw aan te leggen weg tussen de bestaande N8 en de N38 te Ieper, om de dorpskernen van Woesten, Elverdinge en Brielen heen. Tenslotte wenst de initiatiefnemer van dit project de aansluiting van de A19 op de N38 te verbeteren.

Initiatiefnemer voor het plan is het Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen (AWV) (Markt 1, 8000 Brugge).

In overeenstemming met het besluit van de Vlaamse Regering van 10/12/2004 zijn dit project en de eraan gekoppelde activiteiten onderworpen aan de project-m.e.r.-plicht volgens de rubrieken 10e en 13 uit bijlage II m.n.: “(...) *Aanleg van wegen met 2 of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer. Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen.*” en “*Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijk nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.*”. Gezien uit de voorafgaande plan-MER-procedure bleek dat de aanleg van de nieuwe weg gepaard zou gaan met significante milieueffecten, heeft de initiatiefnemer ervoor geopteerd een project-MER op te stellen.

Het project-MER zal de nodige input verlenen i.f.v. latere vergunningsaanvragen.

Het op te stellen MER zal ook een aantal varianten op model 5 uit het plan-MER op hun milieueffecten onderzoeken (zie verder).

Het dossier met de kennisgeving voor het project-MER werd door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 28 oktober 2011. De terinzagelegging bij de gemeente- en stadsbesturen van Veurne, Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren en Ieper liep respectievelijk van 10/11/2011 t.e.m. 9/12/2011, van 10/11/2011 t.e.m. 9/12/2011, van 14/11/2011 t.e.m. 13/12/2011, van 15/11/2011 t.e.m. 15/12/2011 en van 14/11/2011 t.e.m. 13/12/2011. Deze terinzagelegging werd aan de bevolking op een gepaste wijze aangekondigd. Parallel werden adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd. Deze richtlijnen zijn na een overlegvergadering op 20 december 2012 met de betrokkenen opgesteld door de dienst Mer en hebben betrekking op de inhoudsafbakening van het verder op te stellen MER (zie verder). Ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierin meegenomen (zie bijlagen).

2. Vorm en presentatie

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

- de **resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten transparant** weer te geven;

- recent kaartmateriaal te gebruiken, voorzien van een duidelijke bronvermelding, een correcte schaal aanduiding, noordpijl en legende. Het kaartmateriaal is van goede kwaliteit, overzichtelijk en op het gewenste detailniveau (schaal) naar bruikbaarheid toe. De kaart met **HAG (herbevestigde agrarische gebieden)** dient bijkomend opgenomen te worden;
- op de kaarten het studiegebied (het plangebied + de zone waarop mogelijke effecten kunnen plaatsgrijpen) af te bakenen. Het onderzochte gebied is even groot of, indien gewenst, zelfs groter dan dit afgebakende studiegebied;
- alle vermelde straten, waterlopen, bedrijven en bedrijventerreinen cartografisch weer te geven;
- de locatiegebonden effecten en milderende maatregelen cartografisch te illustreren;
- verwijzingen in de tekst naar deze kaarten op te nemen;
- een afkortingenlijst, verklarende woordenlijst en literatuurlijst in het rapport op te nemen;
- nutteloze herhalingen in de tekst te vermijden;
- het MER te controleren op tikfouten en grammaticale fouten;
- dat de initiatiefnemer en alle deskundigen de eindversie van het MER ondertekenen.

3. Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

3.1. Besluitvorming en proces

In 2007 werd het **plan-m.e.r.-proces** opgestart (dossiernummer PL0030) voor het plan *Verbinding N8 Ieper-Veurne*. De dienst Mer keurde het definitieve plan-MER goed in 2008. Hieruit kwam het zgn. model 3 (dat gebruik maakt van de N369 tot voorbij Boezinge en waar vervolgens wordt aangesloten op de N8 ten noorden van Woesten d.m.v. een korte bypass; ook wordt de bestaande N8 geoptimaliseerd door een omleiding rond Hoogstade) als beste oplossing voor het leefmilieu naar voren. Model 5 (met nieuwe infrastructuur tussen de N38 en de bestaande N8 om de kernen van Brielen, Elverdinge en Woesten heen; ook hier wordt een omleiding om Hoogstade ontwikkeld) werd in het plan-MER evenwel als haalbaar en valabel geacht en als tweede beste keuze geëvalueerd.

De andere modellen die in het plan-MER onderzocht werden, zijn de volgende:

- Model 1 (dat uitgaat van het doortrekken van de A19 tussen N38 en A18/E40 volgens het gewestplantracé);
- Model 2 (dat gebruik maakt van het eerste deel van het gewestplantracé en dat vervolgens afbuigt met een bypass naar de N8 ten zuiden van de Ijzer, om verder gebruik te maken van de bestaande N8 met een omleiding om Hoogstade);
- Model 4 (waar gewerkt wordt met een optimalisatie van de bestaande N8 met een omleiding rond Brielen en Hoogstade).

De Vlaamse regering besliste in 2007 de wegverbinding Ieper-Veurne op basis van **model 5** verder uit te werken.

In voorbereiding van het project-MER werd daarna het gekozen model 5 **geoptimaliseerd** via ontwerpend onderzoek. Bepaalde maatregelen werden reeds in het project geïntegreerd om de milieu-impact maximaal te beperken (maatregelen inzake versnippering van de open ruimte, effecten op landbouw, leefmilieu en natuur). Een aantal varianten werden via een multicriteria-analyse (**MCA**) afgewogen.

3.2. Doelstelling en verantwoording

Een aantal inspraakreacties gaan in op de gemaakte keuze van **model 5**. Sommige insprekers stellen namelijk de **probleemstelling** en de daaraan gelinkte **doelstelling** van het project, nl. de secundaire wegverbinding N8, in vraag (cf. kennisgeving p. 23). Om deze reden wordt gevraagd om model 4 of 3 uit het **plan-MER** (en subvarianten hierop) opnieuw in onderzoek te brengen. Enkele insprekers verwezen bovendien naar model 1 uit het plan-MER (omwille van de naar hun mening beperkte reistijdwinst die met model 5 geboekt zou worden, waardoor de doelstelling van het project niet of minder zou gehaald worden).

Het is niet de bedoeling om in een project-m.e.r. opnieuw plan-MER-onderzoek te voeren en de modellen 1, 2, 3 of 4 (of varianten hierop die insprekers inzonden) opnieuw te beoordelen. Wel is het noodzakelijk om de probleem- en doelstelling van het onderhavige project nauwkeuriger te omschrijven. Om aan de hierboven opgesomde inspraakreacties tegemoet te komen vraagt de dienst Mer daarom ruimschoots aandacht te besteden aan de volgende punten :

- Om de probleemstelling te duiden zal in het MER gebruik worden gemaakt van recente **telgegevens** (die een beeld geven van de verkeersintensiteiten en het aandeel vrachtverkeer; ook data die representatief zijn voor toeristische periodes en week-ends worden hierbij betrokken). Tevens worden **ongevallenstatistieken** nagegaan. Naast deze cijfers kunnen dan de verkeers- en ongevallendata van 2001 gelegd worden. Op deze manier kan weergegeven worden of er zich een dalende dan wel stijgende tendens voordoet (cf. discipline mobiliteit).
- Het **reistijdverschil** tussen de huidige en geplande situatie wordt in kaart gebracht (cf. discipline mobiliteit).
- De gemeente Vleteren is vragende partij om ook de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op de N8 te kennen en is van plan daartoe in het kader van haar mobiliteitsplan een herkomstbestemmingsonderzoek uitvoeren op de N8 in Vleteren. De Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid is ook bezig met het uitwerken van een vrachtroutenetwerk op Vlaams Niveau. Daarin werd de N8, Ieper-Veurne, als te onderzoeken as naar voor geschoven. Dit herkomstbestemmingsonderzoek zal in het project-MER geïntegreerd worden. Indien de gemeente Vleteren er vooralsnog voor opteert de resultaten van haar herkomstbestemmingsonderzoek (beperkt tot grondgebied Vleteren) te integreren in het MER, zal zij deze wens kenbaar maken aan AWV.
- Het **geoptimaliseerde model 5** wijkt op een aantal punten af van het oorspronkelijke model 5 uit het plan-MER (het oorspronkelijke model gaat bv. uit van ventwegen langsheen het ganse traject). Het project-MER zal duidelijk aangeven dat de afwijkingen niet leiden tot een andere evaluatie van dit model t.a.v. de andere vier onderzochte modellen uit het plan-MER.
- De **motivering voor de beslissing van de Vlaamse regering** om model 5 als voorkeursalternatief naar voren te dragen, wordt overgenomen in het MER.
- Vanuit de inspraak komt de suggestie van een **kostenbatenanalyse** (weegt de financiële investering op tegen de diverse effecten en de (in)directe kosten die daaraan verbonden zijn?). Hoewel een kostenbatenanalyse geen wezenlijk onderdeel uitmaakt van een MER (dat zich beperkt tot de effecten op leefmilieu), kan de initiatiefnemer deze suggestie na het m.e.r.-proces ter harte nemen.

Het MER zal duidelijk aangeven welke de vervolgstappen zijn na het project-MER, vooraleer met de uitvoering kan worden gestart. Tevens zal aangegeven worden in welke fase nog

inspraak mogelijk is en op welke wijze. Indicatief zal worden aangegeven welke het te verwachten tijdspad is.

4. Voorgenomen project en alternatieven

4.1. Voorgenomen project

In het algemeen wordt gevraagd gedetailleerde inrichtingsplannen te beoordelen in het project-MER.

Bij de ontwerputwerking kan rekening worden gehouden met de mogelijkheid van uitzonderlijk transport klasse G4, indien er aanwijzingen zijn voor het gebruik van deze vorm van uitzonderlijk vervoer en indien de betreffende FOD die bevoegd is voor deze materie hiermee in kan stemmen.

Indien geopteerd wordt om grotere landbouwvoertuigen doorheen tunnels onder de N8' (omleiding van bestaande N8) te laten passeren, moet bij de inrichting van tunnels rekening worden gehouden met bepaalde afmetingen (hoogte en breedte). Deze afmetingen zullen in overleg met de landbouwsector worden vastgelegd.

De brug over de Ijzer t.h.v. Elzendamme zal vernieuwd worden opdat zij vrachtwagens met gewichtsklasse G3 (180 ton) kan dragen. In het MER zal aangegeven worden of ook andere bruggen (kraterrotonde Veurne en brug van de N38 over het kanaal Ijzer-Ieper) hierop voorzien zijn.

Bij de verantwoording van het project wordt o.m. de slechte bereikbaarheid via openbaar vervoer aangehaald. Met De Lijn kan de initiatiefnemer nagaan in hoeverre een vlottere en frequentere verbinding tussen Ieper en Veurne haalbaar is. Het geplande openbaar vervoeraanbod zal in het project-MER worden vermeld, geëvalueerd en indien nodig wordt geacht, worden aanvullende maatregelen voorgesteld.

4.2. Alternatieven

In hoofdstuk 8.1 wordt er op relatief beknopte wijze ingegaan op eventuele doelstellingsalternatieven: deze worden niet onderzocht aangezien de noodzaak tot de opwaardering van de N8 (d.i. de doelstelling van het project) reeds in het plan-MER het voorwerp van onderzoek vormde. Zoals reeds hierboven gesteld, zal de doelstelling van het project wel uitvoeriger geduid worden.

In hoofdstuk 8.4 wordt het nulalternatief kort aangehaald. In het project-MER zal gemotiveerd worden of dit alternatief wordt meegenomen en indien niet, waarom. De kennisgevingsnota laat immers open of dit alternatief al dan niet weerhouden wordt.

In hoofdstuk 8.2 worden een aantal tracévarianten of **locatiealternatieven** toegelicht. In de MCA, die als bijlage bij de kennisgeving is toegevoegd, wordt de afweging tussen deze locatievarianten weergegeven.

Vanuit de inspraak en adviesronde kwamen een aantal bedenkingen, die te maken hebben met de **afwegingscriteria**, de gewichten die hieraan gegeven worden en de resultaten die daaruit voortvloeien. Tijdens de richtlijnenvergadering werd aangebracht dat het criterium "landbouw" te weinig zou doorwegen binnen de afweging. Hierop werd gerepliceerd dat

landbouw in feite uitgebreider aan bod komt dan fauna en flora, aangezien ook indirect - bij andere criteria zoals het verkeerskundige criterium - landbouw wordt geïmpacteerd (bv. via de bereikbaarheid van landbouwpercelen, dat beoordeeld wordt binnen het verkeerskundige criterium). Bovendien zou een verandering van de wegingsfactoren niet van die aard zijn dat de eindconclusies (voorkeur voor deze of gene variant) zouden wijzigen.

Wel zal de afweging bij segment 1 (Woesten) in deelgebied 4 herbekeken worden (afweging van een loonwerkersbedrijf versus drie landbouwbedrijven) en indien van toepassing zal de conclusie m.b.t. de tracévarianten herzien worden.

Het afwegingsluik bij segment 4 (aansluiting N8'-N38) van deelgebied 4 zal, rekening houdend met de relevante inspraakreacties, geëvalueerd worden en indien van toepassing zullen de conclusies aangepast worden.

Ook de afweging van de varianten bij deelgebied 2 (omleiding Hoogstade) zal in de verfijningsoefening van het MCA worden heroverwogen (cf. advies van Onroerend Erfgoed West-Vlaanderen). Indien de actualisatie van de MCA in die richting wijst, zal ervoor geopteerd worden meerdere varianten in het verdere MER-onderzoek te betrekken.

De MCA-tabellen worden tenslotte nagekeken op rekenfouten.

Een aantal inspraakreacties voerden ook **extra locatievarianten** aan. De MER-coördinator zal deze oplijsten en per variant aangeven of deze al dan niet weerhouden kan blijven voor verder MER-onderzoek (via de MCA-methodologie). Te weerhouden varianten zullen in het MER in beeld worden gebracht. De dienst Mer zal deze inventaris van bijkomende locatievarianten mét de afweging hierbij, opgesteld door de MER-coördinator, op haar kwaliteit beoordelen en evenzeer publiek toegankelijk maken (via publicatie op www.mervlaanderen.be).

Voorts worden vanuit de inspraak en uit de adviezen van openbare besturen enkele **uitvoeringsvarianten** voorgesteld. O.m. de volgende zaken worden aangehaald:

- Passeerhavens/uitwijkmogelijkheden/inhaalstroken i.p.v. ventwegen;
- Ventwegen op specifieke plaatsen (d.i. een soort tussenoptie die zich situeert tussen de twee uitvoeringsalternatieven die in de kennisgeving werden beschreven);
- Onderdoorgangen op specifiek aangeduide locaties;
- Bijkomende aantakkingen op de N8 (o.m. voor tankstations);
- Rotondes vs. verkeerslichten;
- Percelen zo weinig mogelijk schuin doorsnijden zodat er zo weinig mogelijk driehoekige percelen ontstaan (minder efficiënt voor landbouwbewerking);
- Fietspaden (langs weerszijden van de N8).

Ook hier zal de MER-coördinator de verschillende uitvoeringsvarianten inventariseren en aanduiden of deze verder worden meegenomen worden in het MER-onderzoek (eventueel als milderende maatregel of hardere randvoorwaarde). Indien zij niet behouden blijven, wordt een afdoende onderbouwing hiervoor gegeven. Net als bij de locatievarianten zal de dienst Mer deze inventaris van bijkomende inrichtingsvarianten en de motivering hierbij, opgesteld door de MER-coördinator, op haar kwaliteit beoordelen en evenzeer publiek toegankelijk maken (via publicatie op www.mervlaanderen.be).

Een aantal insprekers tenslotte vragen het **nulalternatief bij deelgebied 5 (een nieuwe brug t.h.v. de kruising van de A19 met de N38)** als evenwaardig alternatief voor een vernieuwing van de betreffende knoop te onderzoeken. Bepaalde inspraak stelt immers dat er zich thans geen verkeersproblemen zouden situeren op dit kruispunt.

Het MER zal nagaan welke infrastructuurwerken in het studiegebied op korte termijn zijn gepland en of deze kunnen gebundeld worden, rekening houdende met de timing. Interferentie met andere plannen en projecten wordt duidelijk aangegeven.

5. Juridische en beleidsmatige context

De kennisgevingnota heeft opgave gedaan van het juridisch/beleidsmatig kader dat voor dit MER van belang is en dit in functie van mogelijke ontwikkelingsscenario's en toetsingskaders voor de ingeschatte effecten.

Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken van het beleid en de wetgeving op te volgen.

De dienst Mer prefereert om het hoofdstuk over de juridische/beleidsmatige randvoorwaarden in het MER te beperken tot een matrix. Deze matrix geeft aan welke randvoorwaarden relevant zijn voor dit project en waar deze relevante randvoorwaarden verder behandeld worden (bv. onder welk punt, in welke discipline...). Niet-relevante uitweidingen of achterhaalde procedurestappen worden vermeden. De juridische en/of beleidsmatige randvoorwaarden met een duidelijke ruimtelijke component worden wel duidelijk cartografisch gepresenteerd.

Volgende relevante randvoorwaarden dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

- Het HAG moet bijkomend worden besproken.
- Bij de bespreking van de het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) kan ook de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos voor de regio Kust, Polders en Westhoek vermeld worden. Daarnaast dient te worden aangestipt dat het RSV in de regio Ieper-Veurne geen primaire wegen of hoofdwegen selecteert.
- Bij het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen staat verkeerdelijk dat het project een secundaire weg type II omvat.
- Bij de ruilverkavelingsprojecten wordt aangevuld dat het onderzoek naar het nut van de ruilverkaveling Pollinkhove (dewelke Hoogstade omvat) lopende is.
- Voor wat betreft het aspect water wordt de visie van de relevante deelbekkenbeheerplannen weergegeven en wordt aangegeven hoe het project hiermee interfereert.
- Sinds 1 januari 2011 wordt in kritische afwateringsgebieden een vertraagde afvoer van maximum 5 liter per seconde per hectare verharde oppervlakte met een bijkomende nuttige buffercapaciteit van 410 m³/ha verharde oppervlakte (onder de vorm van een open buffer) opgelegd.

6. Bestaande toestand en milieueffecten

6.1. Bestaande toestand en ontwikkelingsscenario's

Als referentiesituatie dient globaal genomen de huidige toestand van het projectgebied met de onmiddellijke omgeving te worden behandeld. De effecten zullen ten aanzien van deze referentiesituatie beschreven of ingeschat worden. Indien er aanwijzingen zijn om aan te nemen dat bij de aanvang van de realisatie van dit project of indien de ingebruikname van deze weg op middellange of lange termijn zal plaatsgrijpen, kan een “gewijzigde toestand” als

referentiesituatie een meer realistische situatie zijn en dient het project-MER van deze referentiesituatie uit te gaan om de effecten van het plan in te schatten.

Relevante gestuurde ontwikkelingsscenario's, m.n. de mogelijke evoluties die het studiegebied zou kunnen doormaken op basis van juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (zonder uitvoering van het plan) dienen te worden uitgewerkt.

Verder kan er verwezen worden naar een nieuwe installatie die Fluxys plant en die de N8 zal kruisen ten zuiden van het centrum van Vleteren (uitvoering 2013).

Ook een gepland Aquafinproject in Woesten is vermeldenswaard in dit opzicht, alsook enkele projectvoorstellen langs de N8 (o.a. de optimalisatie van de toevoercollector naar de RWZI Vleteren). De werken aan de N8 enerzijds en de Aquafinwerken anderzijds zullen qua timing zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden. In dit kader is ook het advies van de VMM relevant waar zij verwijst naar het zoneringsplan (met de daarin opgenomen collectief te optimaliseren cluster langs de N8 en de renovatie van de riolering langsheen de doortocht van de N8 te Oostvleteren).

Indien er tijdens het opstellen van het MER andere ontwikkelingsscenario's naar voor zouden komen, dienen deze toegevoegd te worden aan het afwegingskader.

In het project-MER zullen de disciplines "bodem", "water", "mens-verkeer", "geluid en trillingen", "lucht", "fauna en flora", "landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie", "mens-ruimtelijke aspecten" en "mens-gezondheid" alsook de relaties tussen deze disciplines behandeld worden door een erkend deskundige.

Aanvullend op de nota voor publieke consultatie kan hierbij nog aangegeven worden dat:

** Met betrekking tot de discipline mens - mobiliteit:*

- De verkeersmodellering vertrekt van spitsuurintensiteiten tijdens reguliere werkperiodes. Toeristische periodes en weekends zitten hierin m.a.w. niet vervat. Wel beschikt men over tellingen tijdens de twee laatst vermelde periodes. In het MER zal worden aangegeven hoe men deze periodisering niettemin zal meenemen in de effectbespreking en -beoordeling.
- Het doorsnijdingseffect van ruiter-, wandel- en fietsroutes wordt in beeld gebracht.

** Met betrekking tot de discipline grond- en oppervlaktewater:*

- Er dient rekening gehouden te worden met de bestaande persleiding van Aquafin in Elverdinge die door de N8 gekruist zal worden tussen Boezingestraat en Kapellestraat.
- Overleg met de betrokken polders zal nog plaatsvinden. Relevante resultaten hiervan zullen in het MER geïntegreerd worden.
- Een aandachtspunt betreft de overstromingsgevoeligheid van het studiegebied. De waterbergingspotenties van het valleigebied van de Wanebeek zullen maximaal benut worden en dit met het oog op de effectief overstromingsgevoelige gebieden langs de Wanebeek en de Kemmelbeek. Het debiet dat nog wel wordt afgevoerd naar de Kemmelbeek, wordt maximaal beperkt. Het waterpeil van de Kemmelbeek voor een storm met een terugkeerperiode van 100 jaar bedraagt 9-9,25 m TAW. De kans bestaat dat ook de Reningsestraat overstromingsgevoelig is (cf. overstromingsrapport juli 2005: wateroverlast t.h.v. de Veurnseweg, omliggende landerijen en café De Krikke). Hieruit kan geconcludeerd worden dat, ofschoon er relatief

weinig effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn aangeduid op de watertoetskaarten, er toch dient te worden verondersteld dat er een zekere waterproblematiek is in het gebied, waardoor ruime(re) voorzieningen getroffen dienen te worden.

Ingenomen overstromingsruimte dient zowel in oppervlakte als in volume gecompenseerd te worden.

Momenteel is een modelleringsstudie lopende voor de Wanebeek. Het studiebureau dat instaat voor de opmaak van het project-MER, zal de nodige input verlenen aan het studiebureau, belast met de modelleringsstudie. Relevante conclusies uit deze studie (m.b.t. het gewijzigde afstromingsregime ingevolge de N8...) zullen in het MER worden meegenomen.

- T.h.v. Eikhoek 14 te Hoogstade bevindt zich een waterplas die als verzamelbekken fungeert. Overtollig water stroomt in oostelijke richting af naar de beek aldaar. De impact van de N8 op deze afwateringsfunctie zal onderzocht worden.
- Het projectgebied situeert zich binnen het oppervlaktewaterwingebied Blankaart. De afvoer van hemelwater naar het oppervlaktewaterstelsel dient daarom meer belicht te worden in het MER (welke randvoorwaarden zullen worden opgenomen opdat stoffen met een mogelijke negatieve impact op de waterkwaliteit worden geweerd?).

** Met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:*

- I.f.v. het nagaan van mogelijke trillingseffecten dient rekening gehouden te worden met een ondergrond van turf t.h.v. de Ieperse Steenweg 128.
- Het geluidsmodel dient opgebouwd te worden zoals het richtlijnenboek Geluid en Trillingen voorschrijft voor project-MER's bij weginfrastructuurprojecten. Welke parameters hierbij gehanteerd worden, zullen in het MER (eventueel als bijlage) gespecificeerd worden (keuze van raster, gebruik van Vlaamse wegdekcorrectiefactoren...). Aannames worden hierbij evenzeer aangegeven.

** Met betrekking tot de discipline bodem:*

Uit de inspraak wordt gemeld dat er zich langsheen variant 2 van segment 1 van deelgebied 4 (Woesten) een stort/vuilnisbelt bevond enkele decennia geleden (cf. figuur 28 van de kennisgeving, t.h.v. de bocht aldaar). De inspraakreactie meldt hier een plaatselijke verzakking.

** Met betrekking tot de discipline fauna en flora:*

- Vanuit de inspraak komen tegengestelde meningen naar voren m.b.t. de aanwezigheid van reewild in de zure eikenbosjes. Dit wordt uitgeklaard. Fauna die wel waargenomen worden zijn: fazanten, patrijzen, hazen, wilde konijnen, marters, egels, uilen, vleermuizen, Vlaamse gaaien, groene spechten, bonte spechten... Nog vanuit de inspraak wordt overigens melding gemaakt van een zeldzame salamandersoort.
- T.h.v. De Linde zouden zich waardevolle oude lindebomen bevinden.
- Verlichting als barrièreveroorzakend effect zal onderzocht worden.

** Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:*

- Voor wat betreft het archeologisch vooronderzoek, dat mogelijks zal plaatsvinden i.k.v. het MER en dat aangeraden wordt, dient geconcretiseerd te worden of het om proefsluiven- of non-destructief onderzoek zal gaan. Ook zal aangegeven worden of

- eventuele vondsten van waardevol archeologisch erfgoed al dan niet kan leiden tot tracéaanpassingen.
- Het studiegebied voor de deelluiken bouwkundig erfgoed en archeologie kan verder reiken dan enkel het projectgebied (meer dan alleen effecten van direct ruimtebeslag). Dit wordt aangepast in het verdere MER.
 - Het significantiekader is in de kennisgevingsnota beperkt tot het luik landschap. Dit dient aangevuld te worden met de aspecten bouwkundig erfgoed en archeologie.
 - Langs de Wanebeek bevond zich een frontlinie tijdens de eerste wereldoorlog.
 - Een inventarisatie van militaire kerkhoven zal opgenomen worden.

** Met betrekking tot de discipline mens–gezondheid en mens-ruimtelijke aspecten:*

- Het aantal potentieel gehinderden bij de huidige N8 (geluidshinder, luchthinder, visuele hinder) wordt in kaart gebracht.
- Tijdens de richtlijnenvergadering wordt akte genomen van de vaststelling van VLM en het departement Landbouw en Visserij tot de noodzaak van de opmaak van een LER. Hoewel een LER geen deel uitmaakt van het MER, zullen algemene bevindingen van eerst vermelde beoordeling (enkel indien de initiatiefnemer beslist tot de opmaak van een LER) in laatst vermelde worden overgenomen.
- Bestaande hoogspanningslijnen en aardgasvervoersinstallaties worden vermeld en op kaart aangeduid. Eventuele interferentie met geldende afstands- en erfdienstbaarheidsregels wordt nagegaan.

6.2. Milieueffecten en milderende maatregelen

De kennisgeving geeft een beschrijving per discipline van de wijze waarop de effecten zullen onderzocht en beoordeeld worden en geeft aan dat in functie van het effectenonderzoek milderende maatregelen zullen voorgesteld en uitgewerkt worden. Belangrijk hierbij is dat in de tekst van het MER voor elke onderzochte effectgroep duidelijk de gebruikte methodologie voor de effectvoorspelling wordt uiteengezet en dat er gestreefd wordt naar een maximale kwantitatieve beschrijving van de effecten.

In het MER zal voor elke discipline de omzetting van de beschreven kwantitatieve of kwalitatieve effecten per effectgroep naar een mogelijke beoordelingsschaal verduidelijkt worden.

Aanvullend op de kennisgeving kan hierbij nog aangegeven worden dat:

** Met betrekking tot de discipline mens - mobiliteit:*

- De Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid is momenteel bezig met het uittekenen van een vrachtroutenetwerk.
- De verkeersmodellering vertrekt van spitsuurintensiteiten tijdens reguliere werkperiodes. Toeristische periodes en weekends zitten hierin m.a.w. niet vervat. Wel beschikt men over tellingen tijdens de twee laatst vermelde periodes. In het MER zal worden aangegeven hoe men deze periodisering niettemin zal meenemen in de effectbespreking en -beoordeling.
- Vanuit de inspraak wordt aandacht gevraagd voor de volgende straten: Elzendamme (verkeerstoename ingevolge het project?), Kapellestraat en Noordhofweg (er wordt melding gemaakt van bestaand sluipverkeer richting industriezone), Zuiddreef-

Beukmolenstraat en Eikhoekstraat (omwille van de omrijfactor voor langzaam verkeer, o.a. schoolgaande kinderen. Ook wordt verzocht om de omleidingswegen tijdens de aanlegfase aan te duiden en te onderzoeken op hun verkeersimpact.

- Vanuit de inspraak worden een aantal milderende maatregelen voorgesteld, zowel m.b.t. een vlotte doorstroming als inzake het vermijden van sluipverkeer en te snel verkeer: een dynamische/slimme verkeerslichtenregeling, het weren van doorgaand sluipverkeer op de huidige N8 (verkeer dat eigenlijk gebruik zou moeten maken van de N8') door de N8 o.m. her in te richten met bijzondere aandacht voor langzaam verkeer en het verhogen van handhavingsmaatregelen (m.b.t. het zich niet houden aan de vastgestelde snelheidsregimes). Indien relevant, worden deze maatregelen/aanbevelingen opgenomen in het MER. Indien zij niet relevant geacht worden, wordt dit beknopt onderbouwd. Indien een aantal van deze maatregelen reeds in het project geïntegreerd zijn, wordt dit vermeld bij het onderdeel projectomschrijving van het project-MER.
- De gevolgen van het realiseren van ongelijkvloerse complexen t.h.v. de N38 (daar waar er zich nu enkel gelijkvloerse complexen bevinden) dienen aangehaald te worden. De impact zal in het bijzonder worden onderzocht van een ongelijkvloerse kruising Pilkemseweg-N38 (al dan niet als verkeerswisselaar ingericht): zal bestemmingsverkeer voor de industrieparken ten noorden en ten zuiden van de N38 gebruik maken van wegen binnen de dorpskern Sint-Jan?
- Mogelijke effecten van het al dan niet aansluiten van lokale wegen en ongelijkgrondse kruisingen op de openbaar vervoerroutes, fiets-, wandel- en ruiterroutes en de bereikbaarheid voor landbouwverkeer dienen beschreven te worden. Wat is de impact op de omleidingsafstand? Wat is de omrijfactor?
- Er zal worden nagegaan of de alternatieve ontsluitingswegen voor landbouwvoertuigen (alternatief voor de N8 bv.) breed genoeg zijn om groot en zwaar landbouw- en vrachtvervoer toe te laten. Ook zal worden onderzocht of alle landbouwpercelen wel degelijk bereikbaar blijven.

** Met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:*

- Vanuit de inspraak worden enkele geluidsmilderende maatregelen voorgesteld: gevelisolatie, geluidswerende beglazing (beide met financiële compensatie) en een overnachverbod voor vrachtwagens in dorpen. Indien relevant, worden deze maatregelen/aanbevelingen opgenomen in het MER. Indien zij niet relevant geacht worden, wordt dit beknopt onderbouwd.
- Tijdens de richtlijnenvergadering werd verduidelijkt dat er zal gemodelleerd worden met wegdekken SMA-C of SMA-D i.p.v. ZOA
- Bij de effectgroep geluidshinder zal de beoordeling berusten op zowel het aantal potentieel ernstig gehinderden (personen) als op de bebouwde oppervlakte (gebouwen binnen de hindercontour).

** Met betrekking tot de discipline lucht:*

Er zal nagegaan worden in hoeverre er impact te verwachten is van luchtverontreiniging op de kwaliteit van landbouwgewassen.

** Met betrekking tot de discipline grond- en oppervlaktewater:*

- Het MER zal aangeven op welke wijze het fysisch watersysteem hersteld zal worden zodanig dat voldaan kan worden aan de visie uit de diverse relevante deelbekkenbeheerplannen.
- Ook wordt gevraagd voldoende aandacht te schenken aan alle waterlopen en valleigebieden die gekruist zullen worden door de N8 (Wijngatebeek, Kemmelbeek, Wanebeek, Ieperlee, Poperingevaart...). De doorgang onder de N8 dient breed genoeg te worden ingericht (migratievriendelijk (cf. discipline fauna en flora), vermijden van opstuwing, onderhoud moet nog steeds mogelijk zijn). Langs (overwelfde) waterlopen mogen ophogingen niet steiler aangelegd worden dan onder talud 4/4; na de ophoging moet de vrije strook 5 m breed zijn. In het project-MER zal nagegaan worden op welke wijze de waterlopen best gekruist worden.
- Aangegeven dient te worden of de discipline water ook effecten op de bodemkwaliteit teweeg kan brengen. Ook zal duidelijk gesteld worden of bemalingen al dan niet verwacht worden.
- De meer natuurlijke inrichting van de Wanebeek (fig. 24 in de kennisgeving) zal concreter worden uitgewerkt.
- Indien verzilting niet relevant blijkt te zijn, zal dit in het MER kort worden onderbouwd.

** Met betrekking tot de discipline fauna en flora:*

- Indien variant 3 van segment 4 bij deelgebied 4 vooralsnog weerhouden zou worden (cf. supra), kan de volgende ingediende suggestie overwogen worden. Teneinde een betere aansluiting van de zure eikenbosjes op de noordelijker gelegen biologisch waardevolle delen te voorzien, wordt gedacht aan het opvullen van de ruimte tussen deze eikenbosjes met eiken om vervolgens de bosjes te verlengen a.d.h.v. eiken langs het nieuwe wegtracé. Deze eikenbosjes zouden vroeger deel hebben uitgemaakt van het kasteel van Boezinge.
- Voor de kruisingen van dorpen door de huidige N8 moet aandacht gaan naar de opwaardering van deze doortochten. In het MER zal er aandacht gaan naar de nieuwe weg als nieuw landschappelijk element en naar de kansen en het herstel van bestaande landschapselementen en bomenrijen. Hierbij kan o.m. verwezen worden naar een het bomenplan van AWW.

** Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:*

- Om de ruimtelijke kwaliteit van het project (nog) meer op te krikken worden een aantal milderende maatregelen gesuggereerd: het opnemen van taluds in het landschap op een organisch glooiende manier en het aanleggen van bomenrijen of bosjes langs de weg. Indien relevant, worden deze maatregelen/aanbevelingen overgenomen in het MER. Indien zij niet relevant geacht worden, wordt dit beknopt onderbouwd.
- Landschappelijke ontwikkelingspotenties worden voor de diverse deelgebieden uiteengezet. Daarnaast zal worden nagegaan bij welke varianten deze potenties in positievere zin uitgewerkt kunnen worden.

** Met betrekking tot de discipline mens-ruimtelijke aspecten en mens-gezondheid:*

- Hoewel een LER geen deel uitmaakt van het MER, zullen algemene bevindingen van eerst vermelde beoordeling (enkel indien de initiatiefnemer beslist tot de opmaak van een LER) in laatst vermelde worden overgenomen.

- De effecten op ruilverkavelingen vormen een aandachtspunt. Er zal afstemming gezocht worden met ruilverkavelingen die zich nog in opstart- of uitvoeringsfase bevinden. De noodzaak tot of wenselijkheid van kavelruil/ruilverkaveling zal als milderende maatregel worden bekeken. De dienst Mer stelt voor te preciseren in welke concrete gevallen (voor welke gebieden die gevat worden door lopende of nog op te starten ruilverkavelingsprocessen) zulk een milderende maatregel moet of kan opgelegd worden. Ook kan voor toekomstige ruilverkavelingsgebieden rekening worden gehouden met landbouwers die als gevolg van het voorliggende project getroffen worden.
- De gevolgen op de agrarische activiteiten dienen besproken te worden. Welke afname (in oppervlakte uitgedrukt) van het agrarisch areaal wordt verwacht? Kwantificeer ook het aantal landbouwbedrijven dat mogelijks getroffen kan worden (doorsnijden van huiskavels/landbouwbedrijven en/of onteigeningen), alsook in hoeverre het verlies aan landbouwgrond significant te noemen is voor de landbouwbedrijfsvoering (wat is de verhouding van het verlies aan landbouwgrond t.o.v. het totale landbouwareaal?). Extra aandacht wordt ook gevraagd voor de effectgroep versnippering (samenhang van landbouwbedrijfsgronden) en voor de impact op landbouwstructuren (op grotere schaal - landbouwgebied).
- De situering en aanleg van ontsluitingswegen voor landbouwbedrijven dient in overleg met de betrokken landbouwers en ruilverkavelingscomités te gebeuren.
- De gevolgen voor de menselijke gezondheid zouden op een kwantitatieve wijze (aantal personen blootgesteld bij overschrijding van grenswaarden, aantal potentieel gehinderden) beschreven moeten worden (onder meer geluidsoverlast en wijziging van de luchtkwaliteit). De rustverzorgingstehuizen, scholen en andere locaties met kwetsbare bevolkingsgroepen worden opgesomd.
- Het expertenoordeel dat voor hinder gehanteerd zal worden, duidt op de samenvattende beoordeling van alle hinderaspecten. Geluidshinder (als onderdeel van deze globale beoordeling) zal evenwel kwantitatief benaderd worden.
- De te onteigenen woningen, gebouwen en gronden (plus een beschrijving van deze gronden: gaat het bv. om herbevestigd agrarisch gebied?) worden opgelijst. Cumulatieve effecten van wie dubbel getroffen wordt door grondinname (als gevolg van het N8-project enerzijds én als gevolg van een ruilverkavelingsproces of van de aanleg van een industriezone of ambachtelijke zone of als gevolg van de aanleg van de oorspronkelijke N8 in 1957 anderzijds) worden in de mate van het mogelijke aangebracht.
- De verkeersleefbaarheid in alle woongebieden in de omgeving van het plangebied, dus niet enkel deze waar de situatie mogelijks verbetert maar ook deze waar de situatie mogelijks achteruitgaat, wordt duidelijk in beeld gebracht.
- Bereikbaarheid is een aandachtspunt, niet alleen voor de functie landbouw (waaronder ook de bereikbaarheid van hoeves die hoeveproducten te koop aanbieden) maar ook voor andere bedrijfsfuncties zoals handelszaken, vrije beroepen, vakantiehoeves en -woningen e.d.. Ook het verlies aan functionele verbindingen tussen dorpskernen en afgesneden woningen, bedrijven etc. wordt in kaart gebracht.
- Het effect “wijziging van bodemgebruik” (met indirecte gevolgen voor de werking van landbouwbedrijven; effect op gebruikskwaliteit van gronden) wordt in het MER toegevoegd. Het effect “ruimtegebruik” zal ook voor wegeniswerken worden onderzocht (ingreep-effectschema).
- Voor het aspect verlichting zullen het overwegingskader en de verzachtende maatregelen opgenomen in de lichtvisie van de provincie West-Vlaanderen in rekening gebracht worden. Bij de beoordeling van de significantie dient de bestaande donkertekwaliteit van West-Vlaanderen als bijkomend aftoetscriterium te worden gehanteerd. Uit de inspraak kwamen een aantal suggesties naar mildering van lichthinder naar voren: verticale

instraling, een maximale hoek van 70° en het gebruik van een elektronisch telemanagementsysteem. Indien relevant, worden deze maatregelen/aanbevelingen overgenomen in het MER. Indien zij niet relevant geacht worden, wordt dit beknopt onderbouwd.

Voor negatief beoordeelde effecten worden milderende en/of compenserende maatregelen en/of flankerende beleidsmaatregelen uitgewerkt. Bij deze maatregelen dient in de mate van het mogelijke aangegeven te worden waar deze zullen/kunnen doorwerken, bv. op het niveau van de stedenbouwkundige vergunning, in een ruilverkaveling of ander flankerend beleid. Indien er significant negatief beoordeelde effecten, al dan niet na mildering, overblijven, moeten de deskundigen aangeven of het plan voor de aspecten binnen hun discipline wel haalbaar is. **De efficiëntie van de milderende en/of compenserende maatregelen wordt ook steeds (kwantitatief) aangetoond (via een verschil in significantie)!!** Daarnaast dienen deze te nemen maatregelen ook beoordeeld worden in andere disciplines. Bijvoorbeeld: het creëren van waterbergingsmogelijkheden zal een bijkomend verlies aan landbouwgebied teweegbrengen.

7. Vergelijking van de alternatieven

Dit project-MER zal aantonen of een variant haalbaar/aanvaardbaar is qua milieu- en omgevingskwaliteit en dit op basis van de meest relevante negatieve en positieve milieueffecten.

8. Leemten in de kennis

Het MER dient opgave te doen van de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het plan, betreffende inventarisatie en aangaande methodologie en inzicht. Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken naar de besluitvorming.

9. Monitoring

In het MER zal per discipline aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn, bijvoorbeeld vanuit de diverse reglementeringen of vanuit leemten in de kennis. Verder zal opgave worden gedaan van een monitoringprogramma voor die elementen waarvoor dit - vanuit de leemten in de kennis - noodzakelijk wordt geacht.

Het MER zal ook aanbrengen welke (herstellende) maatregelen dienen genomen te worden indien monitoringresultaten zouden uitwijzen dat er toch nog negatieve, te milderen effecten optreden. De relatie tussen deze resultaten en de bijhorende aanvullende maatregelen kan als volgt worden geformuleerd: *als ...[waargenomen effect], dan ... [te nemen maatregel]*.

10. Globale evaluatie van voorgenomen project en alternatieven

In een afzonderlijk deel zal het rapport, t.b.v. de *adviserende en de besluitvormende instanties*, een disciplineoverschrijdende samenvatting geven van de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen milderen. Het rapport zal nagaan welke eindvoorstellen mogelijk zijn binnen een op te stellen vergunningsaanvraag, rekening houdend met de conclusies van de verschillende milieudisciplines en met de voorgestelde mee te onderzoeken alternatieven en optimalisatiemogelijkheden. De synthese zal duidelijk over de verschillende disciplines heen aangeven wat het resultaat van de afweging van de verschillende disciplines t.o.v. elkaar is om tot een voor het milieu best haalbaar voorstel of combinatie van best haalbare voorstellen te komen.

In een aparte tabel bij het hoofdstuk synthese wordt een volledig overzicht gemaakt van alle milderende en andere maatregelen. De maatregelen dienen tevens gedifferentieerd naar hun dwingend of richtinggevend karakter. Indien meerdere (deel)gebieden besproken worden in het MER is het van belang de maatregelen per deelgebied voor te stellen.

11. Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt en correct weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde *burger*. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Deze niet-technische samenvatting wordt bij het indienen van de definitieve versie tevens in digitale vorm aangeleverd.

Brussel, 16 januari 2012

Het afdelingshoofd,

Paul Van Snick
Algemeen Directeur
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

Bijlagen

Aantal inspraakreacties: 89, waaronder diverse afdelingen van de Boerenbond, Landelijke Gilde, Algemeen Boerensyndikaat, landbouwbedrijven, handelaars en zelfstandigen, andere bedrijven, politici en gemeentelijke raden en burgers.

Bijlage 1:

Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen, openbare besturen die (schriftelijk) reageerden en waarmee rekening werd gehouden in deze richtlijnen. Deze instanties zullen een ontwerptekst van het MER ontvangen:

VLM	Dienst platteland en ontwikkeling	T.a.v. mevrouw Hilde Van Leirsberghe	Velodroomstraat 28	8200 Brugge
Stad Lo-Reninge	T.a.v. mevrouw An Trooster	Oude Eiermarkt 9	8647 Lo-Reninge	
Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed	Ruimtelijke Planning	T.a.v. de heer Kobe Boussauw	Koning Albert II-laan 19 bus 11	1210 Brussel
Gemeentebestuur Vleteren	T.a.v. mevrouw Leen Maenhout	Kasteelstraat 39	8640 Vleteren	
Team Vlaamse Bouwmeester	T.a.v. mevrouw Eva Hamelynck	Boudewijnlaan 30 bus 45	1000 Brussel	
Gemeente Alveringem	Dienst grondgebiedszaken	T.a.v. de heer Jan Declerck	Sint-Rijkersstraat 19	8690 Alveringem
Departement Landbouw en Visserij	Afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling	T.a.v. mevrouw Elke Ramon	Baron Ruzettelaan 1	8310 Brugge
Onroerend Erfgoed West-Vlaanderen	T.a.v. mevrouw Marika Strobbe	Werkhuisstraat 9	8000 Brugge	
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid	Dienst Hinder en Risicobeheer	Koning Albert II-laan 20 bus 8	1000 Brussel
Aquafin NV	T.a.v. mevrouw Veerle Vanlouwe	Dijkstraat 8	2630 Aartselaar	
Stadsbestuur Veurne	Dienst Ruimtelijke Ordening	T.a.v. de heer Bjorn Legein	Sint-Denisplaats 16	8630 Veurne
Provincie West-Vlaanderen	Mobiliteit en weginfrastructuur	T.a.v. de heer Christophe Boval	Koning Leopold III-laan 41	8200 Sint-Andries
Provincie West-Vlaanderen	Dienst Waterlopen	T.a.v. mevrouw Liesbet Serlet	Abdijbekastraat 9	8200 Sint-Andries

Bijlage 2:

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die hebben laten weten geen opmerkingen te hebben op de inhoudsafbakening en methodologie of die zich verontschuldigd hebben voor de vergadering. Deze instanties zullen een ontwerptekst van het MER ontvangen:

Stad Ieper	Afdeling Ruimtelijke Ordening	T.a.v. mevrouw Sandra Debuf	Grote Markt 34	8900 Ieper	
OVAM	Dienst Databeheer Bodem	T.a.v. mevrouw Natalie Hoffmann	Stationsstraat 110	2800 Mechelen	
VAZG	Toezicht Volksgezondheid West-Vlaanderen	VAC Jacob van Maerlant	Koning Albert I-laan 1-2 bus 53	8200 Brugge	
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Afdeling Algemeen Beleid	T.a.v. de heer Tim De Backer	Ferrarisgebouw - 11 ^e verd.	Koning Albert II-laan 20	1000 Brussel
Departement RWO	Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen	T.a.v. mevrouw Leen Vandeveld	Werkhuisstraat 9	8000 Brugge	
Fluxys N.V.	Administratieve Betrekkingen	T.a.v. de heer Steven Vanclooster	Kunstlaan 31	1040 Brussel	
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Dienst Natuurlijke Rijkdommen - Gent	Elfjulistraat 39b	Blok A	2 ^{de} verdieping	9000 Gent
Stad Poperinge	Afdeling Planologie	Ruimtelijke Ordening	T.a.v. mevrouw Ingrid De Crock	Veurnestraat 55	8970 Poperinge
ANB	T.a.v. Lieven Dekoninck	Zandstraat 255 bus 3	8200 Sint-Andries / Brugge		
De Lijn West-Vlaanderen	T.a.v. de heer Sven Hoverbeke	Nieuwpoortses teenweg 110	8400 Oostende		
Polder Noordwatering Veurne	Oude Vestingstraat 1	8630 Veurne			
Zuidijzerpolder	Zwartestraat 7	8647 Lo-Reninge			

Bijlage3:

Lijst van aangeschreven administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die niet reageerden op het kennisgevingdossier en geen ontwerptekst van het MER zullen ontvangen:

Dep. LNE	Dienst VR	Koning Albert II-laan 20 bus 8	1000 Brussel		
Provinciebestuur West-Vlaanderen	t.a.v. Bettina Bouckaert	Sectiehoofd Milieuvergunningen	Provinciehuis Boeverbos	Koning Leopold III-laan 41	8200 Sint-Andries
Departement LNE	Afdeling Milieuvergunningen West-Vlaanderen			Koningin Astridlaan 29 bus 4	8200 Brugge
Agentschap Wonen-Vlaanderen	Afdeling Wonen	t.a.v. Hilde Van den Bosch	Afdelingshoofd	Koning Albert II-laan 19 bus 40	1210 Brussel
Departement RWO	Afd. Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid		Phoenixgebouw	Koning Albert II-laan 19 bus 10	1210 Brussel
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Lucht en Klimaat	Graaf de Ferraris-gebouw	Koning Albert II-laan 20, bus 8	1000 Brussel
Elia	t.a.v. Johan Mortier			Keizerslaan 20	1000 Brussel
Eandis cvba				Brusselsesteenweg 199	9090 Melle
NMBS				Frankrijkstraat 85	1060 Brussel
Stadsbestuur Diksmuide	T.a.v: college van burgemeester en schepenen	Stadhuis	Grote Markt 6	8600 Diksmuide	
Het college van burgemeester en schepenen van Langemark - Poelkapelle	Kasteelstraat 1	8920 Langemark			
Het college van burgemeester en schepenen van Houthulst	Markt 1	8650 Houthulst			