

Scopingsadvies Project-MER Stadsontwikkelingsproject Veemarkt Brugge

Initiatiefnemer:
Global Estate Group nv
Kappellestraat 117
8020 Oostkamp

01-02-2022

PRMER-3410-SA

1. Inleiding

Het voorgenomen project-MER wordt opgesteld in functie van te toekomstige omgevingsvergunningsaanvragen bij de realisatie van het stadsontwikkelingsproject Veemarkt in Brugge door Global Estate Group nv. Het projectgebied is de Veemarktsite, gelegen in de Koningin Astridlaan nr. 101, 8200 Brugge, en bestaat uit één kadastraal perceel. De bruto oppervlakte van het projectgebied bedraagt ca. 34 040 m² en dus 3,4 ha.

Het stadsontwikkelingsproject Veemarkt voorziet in een multifunctionele invulling van de Veemarktsite waar wonen, kantoren, kleinschalige bedrijvigheid en handel en diensten complementair aan elkaar worden voorzien. Het project is een gemengd project dat instaat voor kernversterking tussen de centra van de deelgemeenten Sint-Andries en Vogelzang om zo de stedelijke omgeving aan de rand van Brugge verder kwalitatief op te vullen. Het projectontwerp is gebaseerd op het masterplan 'Veemarkt' van 2019, zoals goedgekeurd door het College van Schepenen en Burgemeester van Brugge op 13 juli 2020.

Het Veemarktgebouw heeft een historische meerwaarde. Het beoogde project voorziet dan ook dat na afbraak van de bestaande bebouwing 25% van de structuur van de hallen terug wordt geconstrueerd met nieuwe materialen (houten spanten en glas). Centraal op de site komt een park met wadi's en op platte daken komen, waar mogelijk, daktuinen. Waar mogelijk wordt met waterdoorlatende verharding gewerkt en de site wordt zo veel mogelijk autovrij gehouden.

Het projectprogramma voorziet in ca. 2850 m² ruimte voor ondernemingen, ca. 10 500 m² aan kantoren, ca. 3500 m² handel, ca. 500 m² aan horeca en ca. 17 150 m² woongelegenheden (excl. terrassen). De bruto oppervlakte van het terrein bedraagt ca. 34 040 m².

De projectontwikkeling van de site Veemarkt omvat het gedeeltelijk slopen van bestaande loodsen en gebouwen en het bouwen van 7-tal gebouwen, inclusief de aanleg van de bijhorende plein -en parkzone. Deze ontwikkeling is bedoeld om in een aantal fases te worden uitgevoerd. De exacte openvolging van de verschillende fases dient nog verder gefinaliseerd te worden.

Deze activiteiten zijn volgens de aanmelding onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage II

Rubriek 10b stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- *met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of*
- *met een brutovloeroppervlakte van 5000 m² handelsruimte of meer, of*
- *met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.*

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

Bijlage III

Rubriek 10b stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)

Rubriek 10j werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II

Toetsing aan de m.e.r.-plicht dient in het project-MER beter geduid te worden aan de hand van cijfers. Rubriek 10 b van Bijlage III lijkt bijvoorbeeld niet relevant op het eerste zicht. Dit werd ook opgemerkt in het advies van Stad Brugge. Daarnaast wordt opgemerkt door stad Brugge in hun advies dat mogelijks rubriek 2 c van Bijlage III ook van toepassing kan zijn (rubriek van o.a. geothermische boringen). Dit duiden of verder verantwoorden in het project-MER.

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II of bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van respectievelijk een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht of een project-m.e.r.-screening mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek. De initiatiefnemer kiest ervoor om een project-MER op te maken.

De initiatiefnemer heeft er bij de start van de m.e.r.-procedure expliciet voor gekozen om de in de aanmelding voorgestelde methodologie reeds verder uit te werken tot ontwerp-MER en beide gebundeld in te dienen als één document.

Het Team Mer ontving een aanmelding met vraag om scopingadvies op 25/08/2021. Er werd geen openbare raadpleging/participatiemoment/infomoment georganiseerd door de initiatiefnemer van het project. Het Team Mer vroeg adviezen bij de administraties en openbare besturen (zie bijlage).

Het Team Mer stelt dit scopingadvies op met het oog op de inhoudsafbakening van het MER. Zij houdt rekening met de principieel verplichte onderdelen van een project-MER op basis van art. 4.3.7. van het DABM² en de ontvangen adviezen.

Dit scopingadvies heeft betrekking op de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het project-MER. Het project-MER moet opgesteld worden zoals door de initiatiefnemer voorgesteld werd in de aanmelding en aangevuld/aangepast worden volgens de specifieke vereisten die in dit scopingadvies geformuleerd zijn.

2. Verantwoording, beschrijving project en alternatieven

Aanvullend op de aanmelding moeten de **volgende punten ook beschreven worden:**

- De stad Brugge meldt volgende zaken die in het project-MER bijgesteld of beantwoord dienen te worden:

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk (DABM).

Het project Veemarkt heeft de intentie om bedrijvigheid, handel, horeca, ... te combineren met wonen, wat geen evidentie is. Het is hierbij van groot belang dat de leefbaarheid van de bewoners niet in het gedrang komt:

- Welk soort activiteiten kan worden verwacht op de site?
- Wat wordt verstaan onder kleinschalige bedrijvigheid – welke activiteiten zullen wel of niet toegelaten worden?

De site zal volgens het project autoluw ingericht worden:

- Hoe zal de ontsluiting van de vrachtwagens verlopen, welke parkeerdruk kan in de toekomst worden verwacht voor vrachtwagens, bestelwagens,... en wat is de voorziene parkeercapaciteit ten behoeve van de bedrijvigheid, hoe zal het laden en lossen worden georganiseerd op de site (klachten als gevolg van laad- en losactiviteiten afkomstig van bedrijven, handelsactiviteiten komen geregeld voor).
- De genius loci en buitenruimte zullen gebruikt worden voor de wekelijkse zondagsmarkt. Het is evenwel niet geheel duidelijk waarvoor deze polyvalente ruimtes (grotendeels in open lucht) nog zullen kunnen gebruikt worden – evenementen?

Wat betreft de Vlare II voorwaarden gelden in de projectzone in principe minder strenge bepalingen voor bedrijven in een industriegebied, ambachtelijke zone o.a. m.b.t. Vlare rubrieken, geluidsnormen, ...

- Het is niet duidelijk hoe hiermee omgegaan zal worden gezien er ook bewoning zal voorzien worden.

p 53: Er wordt 3500 m² voorzien voor handel. Er wordt in het advies van stad Brugge opgemerkt dat de categorie 2 binnen de kleinhandelsvergunning, (nl goederen voor persoonsuitrusting) uitgesloten dient te worden.

Uit de aanmelding is af te leiden dat er een significante impact zal zijn op de doorstroming op de Koningin Astridlaan. De vraag kan bijgevolg gesteld worden of de goede ruimtelijke ordening hiermee niet overschreden wordt. In functie van een vlotte adviesverlening/toekomstig vergunningstraject wordt specifiek in het ongunstig subadvies van de Mobiliteitsdienst van stad Brugge gevraagd om nog in dialoog te treden met hen over (minimaal) o.m.:

- de zaak der wegenis – de toets aan het decreet gemeentewegen
- de situering van het zebrapad / fietsoversteek op de Koningin Astridlaan
- de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer op de Koningin Astridlaan en Graaf Pierre de Brieylaan.

Voor wat betreft de ontsluiting op Koningin Astridlaan wordt reeds het volgende meegegeven: *De Mobiliteitsdienst is geneigd scenario 1 of 3 te adviseren binnen de verdere ontwikkeling en heraanleg van de Koningin Astridlaan. Dit dient evenwel nog ambtelijk kortgesloten te worden met Cluster Openbaar Domein en de lokale politie. Er kan wel al uitgegaan worden van een rechts in rechts uit principe. Inzake het zwaar verkeer kan de zienswijze bijgetreden worden door de Mobiliteitsdienst, ze bepleiten wel een optimalere inrichting van beide laad- en loszones.*

Het principe van een alternerende in/uitrit van de ondergrondse parking wordt aanvaard en zou de Mobiliteitsdienst zelfs durven opleggen, ook omwille van de robuustheid naar de inrichting en exploitatie van de parking.

Betreffende duurzaamheid wordt door de Mobiliteitsdienst opgemerkt dat het laden en lossen bij de supermarkt dus enkel zal gebeuren door elektrische voertuigen of door voertuigen op waterstof (vanaf 2023). Er wordt gevraagd op welke manier dit zal worden afgedwongen, gecontroleerd en gehandhaafd. Deze info ontbreekt alvast in de aanmelding. Er wordt ook nog opgemerkt dat bij de flankerende maatregelen in de aanmelding de link met hun Werfcharter over het hoofd gezien werd. Dit dient nog aangevuld te worden.

Het Team Mer kan enkel maar bijtreden dat er voorafgaandelijk aan het indienen van de aanvraag verder afgestemd wordt betreffende het project-MER (en de daarin vermelde resultaten/beoordeling) en de omgevingsvergunningsaanvraag. Het leidt ons te ver om in dit scopingsadvies het gedetailleerde advies (met opmerkingen i.v.m. het project, parkeren en de ontsluiting) van de Mobiliteitsdienst te bespreken. Er staan een aantal onderzoeksvragen in die wel in het project-MER verder dient behandeld te worden (cf. infra – discipline mens – mobiliteit). Het lijkt ons inziens ook wenselijk om met de andere betrokken actoren (andere diensten Stad Brugge, Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn) en die ook opmerkingen hebben verder af te stemmen.

- De Lijn deelt in hun advies volgende zaken mee dat van belang zijn voor zowel het project als de effectbeoordeling (zie ook meer in detail bij die discipline mens - mobiliteit – cf. infra):

p. 81: Er wordt verwezen naar het nieuwe ov-plan dat bij de implementatie van basisbereikbaarheid van kracht zal zijn. De aangehaalde datum in de aanmelding van 1 januari 2022 werd intussen uitgesteld tot een nog te bepalen nadere datum. Aan te passen in het project-MER.

Het klopt dat de huidige stadslijn 25 vervangen zal worden door een nieuwe stadslijn 3 Sint-Andries – Hermitage – 't Zand – Station – Assebroek – Sint-Kruis in het aanvullend net, aan dezelfde frequentie. Naast deze stadslijn, zullen er in het nieuwe ov-plan ook nog 3 andere lijnen gebruik maken van de Koningin Astridlaan:

- Lijn 311 Brugge – Zerkegem – Bekegem – Westkerke – Gistel
- Lijn 312 Brugge – Jabbeke – Ettelgem – Snaaskerke – Oostende
- Lijn 319 Brugge Station – Sint-Andries De Varen

Deze 3 lijnen behoren eveneens tot het aanvullend net en hebben een functioneel karakter. Zij bestaan er in om vooral scholieren uit de betrokken gemeenten te vervoeren richting Brugge centrum en de VIVES-campus net naast het projectgebied. Deze lijnen rijden dus typisch tijdens de spitsuren en komen bovenop de 20-minutenfrequentie van de stadslijn 3. Op lijn 311 zijn er zowel binnen als buiten de spitsuren ook extra (beperkte) ritten die instaan voor de verbinding tussen VIVES en Brugge Station. Er is ook een kaart met deze nieuwe reizen ingesloten in het advies van De Lijn.

Om de aantrekkelijkheid van de bus als duurzaam vervoersmiddel te versterken voor de bereikbaarheid van de projectsite, dienen de haltes conform de toegankelijkheidsnormen en met het fietspad achter een uitstulpend halteperon te worden aangelegd.

Voor voetgangers dienen de voetpaden langs de Koningin Astridlaan te worden verbreed en waar nodig verhard om het wandelen aantrekkelijker te maken en de bereikbaarheid van de site vanaf de bushaltes te verbeteren.

Het Team vraagt om met deze informatie het project-MER verder af te stemmen.

Zoals in de aanmelding vermeld, moet het MER de volgende alternatieven onderzoeken en beoordelen, of motiveren waarom ze niet relevant worden geacht:

- Nulalternatief
- Locatiealternatieven
- Inrichtingsalternatieven

Inzake inrichtingsalternatieven wordt in het advies van de Mobiliteitsdienst Brugge verschillende inrichtingen of de principes ervan in vraag gesteld. In het project-MER hier kort op ingaan. Maar zoals reeds gesteld is het best om in dialoog te gaan met deze instantie in functie van de toekomstige omgevingsvergunningsaanvraag en om af te stemmen wat haalbaar is.

Indien bijgevolg in tussentijd nog wijzigingen aan het project gebeuren dienen deze in het project-MER afdoende geduid te worden. Desgevallend dienen deze wijzigingen dan ook verder in detail beschreven en correct en transparant beoordeeld in het project-MER.

Inzake uitvoeringsalternatieven gaan de deskundigen na of deze er zijn ter verbetering van de milieueffecten en gaan na of deze kunnen opgenomen worden in het project of als milderende maatregel worden voorgesteld in het MER.

3. Algemene en methodologische aspecten

De afbakening van het studiegebied moet voldoende gemotiveerd worden per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied zowel het projectgebied als het gebied waar effecten zich kunnen voordoen moet omvatten. De ruimtelijke afbakening moet voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven worden en indien mogelijk, voorgesteld worden op kaart.

De **referentiesituatie** is de beschrijving van het projectgebied en de omgeving in de huidige toestand.

In het MER moet duidelijk aangegeven worden met welke **ontwikkelingsscenario's** rekening gehouden wordt of juist niet bij de beschrijving van een referentiesituatie, en moet voor elk ontwikkelingsscenario duidelijk gemotiveerd worden waarom. Er moet ook aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Dit moet beschreven worden in een algemeen hoofdstuk voorafgaand aan de effectbespreking per discipline.

Wanneer er tijdens het opstellen van het project-MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar boven komen, moeten deze toegevoegd worden.

Zowel in het advies van het Agentschap voor Wegen en Verkeer als in het advies van De Lijn wordt er verwezen naar de ontwikkeling van de Olympiasite (voetbalstadion Club Brugge). Er wordt verwacht dat in het voorliggend project-MER van de Veemarkt de interferentie met deze te ontwikkelen site duidelijk wordt beschreven en cumulatieve effecten onderzocht waar relevant. Alsook moet men hierbij rekening houden met volgende aspecten uit het advies van AWW en De Lijn en verder afstemmen hieromtrent. Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat ervan uit dat er

hierover een duidelijke communicatie volgt t.a.v. de ontwikkeling van de Olympiasite zodat er geen misverstanden zouden ontstaan bij het inzetten van parkeerplaatsen.

Volgens het advies van De Lijn: *“Eén van de speerpunten in het dossier rond het nieuwe stadion is dat men het parkeren op verdere afstand wil organiseren en de parkings met behulp van shuttles wil verbinden met het stadion. Dit om de verkeersleefbaarheid van de omgeving rond het stadion beheersbaar te houden en, onder andere, de impact op de doorstroming van het openbaar vervoer tot een minimum te beperken. Het gebruiken van deze nieuwe parking ten behoeve van stadionsupporters lijkt ons dan ook niet consequent en absoluut niet wenselijk te zijn met de doelstellingen van het MER Olympia en het verder te verfijnen mobiliteitsplan van Club Brugge.”*

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

- VMM – Lucht vraagt:

Zowel in het Vlaamse luchtbeleidsplan 2030 als in het Vlaamse Energie- en Klimaatplan is de volgende doelstelling opgenomen: “Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.” Het voorliggende project en de voorgestelde alternatieven moeten hieraan getoetst worden.

Cumulatieve effecten moeten onderzocht worden.

De **methodologie voor de effectbeschrijving en -beoordeling** moet **voor elke discipline** in het project-MER duidelijk en transparant omschreven worden. Tevens moet per discipline aangegeven worden op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Het resterend effect na de milderende maatregelen moet aangegeven en gekoppeld worden aan het gehanteerde beoordelingskader. De effectenbespreking en -beoordeling moet transparant gebeuren en aan de hand van volgende terminologie: aanzienlijk negatief (-3), negatief (-2), beperkt negatief (-1) en verwaarloosbaar of geen effect (0).

Bij de beschrijving van de bestaande toestand en van de milieueffecten moet, als aanvulling op de aanmelding, voldoende aandacht besteed worden aan het volgende:

Discipline mens – mobiliteit:

- Het Agentschap Wegen en Verkeer deelt in hun advies volgende zaken mee qua methodologie en waar het project-MER moet op aangepast/aangevuld of beter geduid worden:
 - Er is gewerkt op basis van tellingen wat een momentopname is. maart/april/oktober zijn doorgaans de drukste maanden. Hier is geteld in februari/maart 2020 op de Astridlaan, rotondes Astridlaan met N31 en N32 in oktober 2020, wat wel ‘corona’-maanden waren. Er wordt vermeld dat de tellingen representatief zijn omdat er geen significante verschillen optreden tussen de slangtellingen en de kruispunttellingen. Februari heeft doorgaans minder verkeer dan oktober. Op AWV-tellingen werd gedurende corona een coëfficiënt toegepast voor pae op weekdagen.

De werkelijke cijfers zullen waarschijnlijk iets hoger liggen dan de gemeten waarden tijdens de kruispunttellingen. Met een verzadiging van 90% , mag je ervan uitgaan dat er structurele wachtrijen zijn die van dag tot dag sterk kunnen fluctueren. Als blijkt dat ingrepen nodig zijn op het openbaar domein om een vlotte verkeersdoorstroming te bewerkstelligen n.a.v. het ontwikkelen van de site, is dit een last van de ontwikkelaar. Capaciteitsverhogende maatregelen ter hoogte van de rotonde N31 lijken moeilijk daarom gaat het Agentschap Wegen en Verkeer ervan uit dat het voorgestelde programma op de site te groot is en de verkeersgeneratie een ernstig nadeel voortbrengt op spitsmomenten. De ontsluiting van het autoverkeer verloopt via de Koningin Astridlaan /Graaf Pierre de Brieylaan. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer moet de ontsluiting zo ver mogelijk van de gewestwegen gebeuren.

- Er worden fietsstalplaatsen en autoparkeervoorzieningen voorzien, waarbij de ondergrondse parkings als volwaardig moeten kunnen ingezet worden. Vaak worden deze onvoldoende verkocht door de projectontwikkelaar waardoor deze voor een deel niet gebruikt worden en het voorziene aantal parkeerplaatsen niet volwaardig worden ingezet met een nadelige belasting van het openbaar domein in de buurt tot gevolg. Er is sprake van postmonitoring van de parkeerdruk in de buurt. Dit is inderdaad wenselijk voor het Agentschap Wegen en Verkeer.
- p. 78 – In de aanmelding/ontwerp-MER staat: *“Langsheen de N31 zijn er dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de wegen, terwijl langsheen de N32 een dubbelrichtingsfietspad is ingericht aan één straatzijde.”*
Het Agentschap Wegen en Verkeer vraagt om dit te corrigeren. Langsheen de N32 is er een dubbelrichtingsfietspad aan één straatzijde, behalve in de directe omgeving van de rotonde Koningin Astridlaan. Daar zijn de fietspaden ont dubbeld naar enkelrichtingsfietspaden.
- In het advies van De Lijn wordt het volgende gemeld waaraan het project-MER moet tegemoet komen:
 - Het bijschrift van figuur IX-11 (p. 81) dient gewijzigd naar “Nieuw OV-plan vervoerregio Brugge”, gezien het ov-plan niet door De Lijn maar wel door de vervoerregio wordt vastgesteld en er op de betrokken kaart ook lijnen vermeld staan die niet zullen worden uitgebaat door De Lijn als interne operator.
 - Het bijschrift van figuur IX-12 verwijst naar de halte Grasdreef, terwijl dit een foto van de halte Vogelzang is. Dit dient ook aangepast te worden.
 - In het MER wordt de situatie van de huidige haltes Vogelzang en Grasdreef beschreven. Er dient aangevuld te worden dat deze haltes op vandaag niet toegankelijk (volgens de toegankelijkheidsnormen) en niet verkeersveilig werden ingericht. Het fietspad loopt vlak naast de buskaders waardoor op- en afstappende busreizigers in conflict komen met (brom)fietsers op het fietspad, wat tot gevaarlijke situaties leidt.
 - Voor fietsers zijn er langs de Koningin Astridlaan vandaag zeer veel kruisingen met autoverkeer (aan zuidelijke zijde parking Petit Bibi, Graaf Pierre de Brieylaan, Veemarktsite, Grasdreef, parking Sleeplife, parking t.h.v. Pizza Hut – aan noordelijke

zijde het Total-tankstation, Graaf Pierre de Brieylaan, Karel Cartonstraat en verscheidene private opritten). Heel wat opritten zijn ook bereikbaar vanaf de overkant van de straatzijde, wat tot gevaarlijke conflicten kan leiden, zeker wanneer het zicht op fietsers door geparkeerde auto's wordt beperkt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid lijkt het aangewezen om het aantal kruisbewegingen van wagens met het fietspad in te perken tot het strikt noodzakelijke en als gevolg ook het aantal doorsteken langs de Koningin Astridlaan te beperken en aldus de middenberm maximaal door te trekken.

- Binnen het studiegebied ondervinden de bussen van De Lijn momenteel al vertragingen. Dit komt vooral tijdens de spitsuren voor en met name tussen de haltes VIVES en Grasdreef in beide richtingen, m.a.w. op de Koningin Astridlaan ter hoogte van de rotonde N31. Het is onder andere hier dat er in het MER verdere negatieve effecten op de doorstroming worden verwacht. Vanaf het inwerking treden van het nieuwe ov-plan basisbereikbaarheid zullen er tijdens de spits bovenop de stadslijnen ook nog extra functionele ritten op dit traject passeren, wat het belang van een goede ov-doorstroming verder versterkt.

In de aanmelding wordt echter eenzijdig gesteld op p. 91: *“Dit alles leidt tot een goede OV-ontsluiting van het project. De werknemers, bezoekers en inwoners krijgen alternatieven aangeboden voor het autogebruik. Het project heeft bijgevolg geen negatieve effecten, integendeel draagt deze bij tot het rendabel maken van het openbaar vervoer”.*

De Lijn kan helaas deze conclusie niet onderschrijven. De analyse van de impact op het openbaar vervoer lijkt ons onvoldoende gevoerd. Niet alleen zijn de haltes onveilig en ontoegankelijk, de nieuwe parking binnen het project creëert een aanzuigeffect voor wagens. Binnen het project-MER wordt aangetoond dat het extra verkeer een negatieve impact heeft op de doorstroming langs de Koningin Astridlaan. Gezien de aanwezige (vrij frequente) buslijnen en de afwezigheid van specifieke doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer is ook de bus slachtoffer van deze negatieve impact. In het MOBER noch project-MER is enige impact op de rijtijden van het openbaar vervoer terug te vinden. Het is duidelijk dat deze rijtijden zonder milderende maatregelen langer zullen zijn dan vandaag, en het project zonder extra maatregelen dus zeker niet zal leiden tot een verhoging van de rendabiliteit van het openbaar vervoer – integendeel de kwaliteit van het ov zal dalen en de kostprijs ervan stijgen. Dit is onaanvaardbaar gezien de structuur- en beleidsplannen (o.a. Mobiliteitsplan Brugge) waarin dit project dient te kaderen en het STOP-principe dat in deze tijdsgeest dient te worden gerespecteerd. Het hoeft geen verder betoog dat ook de concurrentiekracht van het ov als duurzame modus ten opzichte van de auto zal verzwakken als de bus mee dient aan te schuiven.

- De Lijn reikt hiervoor in hun advies enkele mogelijke oplossingen (lees maatregelen) aan waarmee in de mate van het mogelijke rekening mee kan gehouden in het project-MER:

Teneinde de doorstroming van het openbaar vervoer binnen het brede gabarit van de Koningin Astridlaan te bevorderen is er nood aan (niet-limitatieve opsomming):

- Nieuwe, toegankelijke uitgestulpte voetpadhaltes waar de bus gemakkelijk kan halteren zonder tijd te verliezen door het in- en uitrijden van haltehavens en/of het moeizaam in- en uitstappen van reizigers;
- De conflicten met fietsers ter hoogte van de haltes maximaal vermijden door het fietspad rond de halte om te leiden en/of een voldoende breed uitgestulpt perron te voorzien;
- Het beperken van doorsteken en dus het maximaal sluiten van de middenberm voor gemotoriseerd verkeer, samen met het bundelen of supprimeren van de toegangen tot sites naast de rijbaan:
 - *De vraag kan gesteld worden of de Veemarktsite ontsloten moet worden met een aparte toegang aan de Koningin Astridlaan of de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer niet beter kan gebeuren via de bestaande afslag Grasdreef (bijvoorbeeld aan de zuidkant van de site) dan wel via de Graaf Pierre de Brieylaan. Op die manier wordt het aantal doorsteken/kruispunten beperkt en kan de rest van het verkeer worden afgewikkeld door keerbewegingen aan beide rotondes.*
 - *Ook de andere zijstraten kunnen door de nabijheid van de rotondes voor het gemotoriseerd verkeer naar het principe van rechts-in, rechts-uit worden omgevormd.*
 - *De vraag kan gesteld worden of de parking van de winkels ter hoogte van Pizza Hut ontsloten moeten worden via de Koningin Astridlaan daar deze ook al ontsloten is via de ventweg van de N31. Op zijn minst is de doorsteek richting inrit parking overbodig, gezien de parking ook al eenvoudig toegankelijk is via de ventweg.*
 - *De toegang tot andere parkings wordt beter en meer geconcentreerd georganiseerd.*
- Vrije busbanen voorzien aan weerszijden van de Koningin Astridlaan waardoor het openbaar vervoer de (toegenomen) files in aanloop naar de rotondes kan vermijden. Daarmee verhoogt de kwaliteit, de aantrekkelijkheid én dus de concurrentiekracht van het openbaar vervoer en wordt het negatief effect van een verslechterde busdoorstroming gemilderd.
- Aan de oostzijde van de rotonde N31 ook de halte VIVES richting Sint-Andries toegankelijk uitbouwen en een vrije busbaan voorzien in aanloop naar de rotonde om de verliestijden voor het openbaar vervoer te beperken.

Bovenstaande maatregelen hebben volgens De Lijn tevens een positieve impact op de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers en ontraden tegelijk het gebruik van de wagen.

- De Lijn vraagt bijgevolg om binnen dit project-MER de effecten op het openbaar vervoer dan ook verder te verfijnen en te onderzoeken welke van bovenstaande maatregelen nodig en wenselijk zijn om de negatieve impact op de doorstroming van het openbaar vervoer te neutraliseren of zelfs om te keren naar een positief effect en aldus de concurrentiepositie van het openbaar vervoer te versterken ten opzichte van de wagen.

- VMM – Lucht deelt in hun advies nog volgende zaken mee:

In het project-MER moet rekening gehouden worden met de toekomstige nieuwe wegencategorisering.

p. 84: Het is niet duidelijk wat precies bedoeld wordt met licht en zwaar verkeer bij de beschrijving van het aandeel zwaar verkeer. Dit moet verder verduidelijkt worden in het project-MER.

Voor een monitoringplan dient een beschrijving in het project-MER opgenomen te worden, huidig monitoringsvoorstel in het project-MER is te vaag geformuleerd. Indien monitoring voorgesteld wordt, moet dit voldoende concreet uitgewerkt worden in functie van doorvertaling in de besluitvorming.

- Door de stad Brugge wordt in eerste instantie het volgende nog opgemerkt:

De aanmelding/ontwerp van project-MER bevat weinig info omtrent:

- Het parkeeraanbod voor de eigen vrachtwagens, camionettes, aanhangwagens,... van de toekomstige bedrijven (KMO's).
- De voorziene laad- en loszones.
- De verkeersleefbaarheid: de site zal volgens het project autoluw ingericht worden, maar hoe zal de ontsluiting van de vrachtwagens verlopen, hoe zullen de laad- en losactiviteiten verlopen, welke parkeerdruk kan in de toekomst worden verwacht voor vrachtwagens, bestelwagens, ...
- Wat betreft de verkeerstellingen van oktober 2020 worden volgens het project geen significante verschillen opgemerkt na vergelijking met eerdere verkeerstellingen in februari 2020 (voor corona) – dit lijkt zeer onwaarschijnlijk en dient dan ook toch omstandiger in het project-MER beargumenteerd. Zie ook opmerking van het Agentschap Wegen en Verkeer (cf. supra).
- Een representatieve berekening van de verkeersintensiteiten is belangrijk omdat zij de basis vormt voor de berekening en beoordeling van andere factoren zoals verkeersleefbaarheid, geluid, lucht, etc.

Verder stelt het Team Mer vast dat er een ongunstig subadvies is bijgevoegd door de Mobiliteitsdienst van de stad Brugge. Het project-MER dient in overeenstemming gebracht met de verschillende elementen uit dit subadvies en verdere afgestemming met deze dienst wordt aangeraden (cf. supra). Samenvattend gaat het meer bepaald al om volgende zaken die verder moeten onderzocht, gestaafd of verantwoord dienen te worden in het project-MER:

- Betreffende het bereikbaarheidsprofiel

Gezien de zeer hoge intensiteit (PAE) van de stroom van en naar de site tijdens de ochtend- en avondspits is het belangrijk om in het project-MER verder te kijken naar mogelijke oplossingen (in de vorm van aanbevelingen of projectmaatregelen). De Mobiliteitsdienst werpt in hun advies een denkpiste op om een afslaande rijstrook te voorzien op de Koningin Astridlaan komende van de N32. Deze afslaande strook kan eventueel verder ook uitgewerkt worden als een invoegstrook voor het uitgaand verkeer van de site in de avondspits.

Hoewel deze denkpiste niet in de hand ligt van de initiatiefnemer, dient het wel in het project-MER gemotiveerd te worden waarom dit bijvoorbeeld wel of niet mogelijk zou zijn. Het blijft een verkeer generend project en dan blijft het van belang om te bekijken in welke mate dit interfereert met de omgeving (inclusief wegenis) en of er zich conflicten kunnen voordoen en in welke mate dit geredigeerd kan worden. Er wordt ook bv. door de

Mobiliteitsdienst opgemerkt dat er dient uitgegaan van de minst gunstige situatie voor de draaicirkels. Namelijk dat het verkeer, komende van de N32, dat de site zal moeten oprijden op de meest rechtse rijstrook zal rijden. Dus niet uiterst links, tegen de middengeleider, zoals nu ingetekend.

Aan de andere kant zal een rechts uitdraaiende vrachtwagen die de site verlaat 1) het inkomende verkeer van de site niet mogen hinderen en 2) op de meest rechtse rijstrook moeten invoegen, waarbij hij het doorgaand verkeer op de linkerrijstrook niet hindert. Dit dient in het project-MER verder beargumenteerd. Een nieuw plan met draaicirkels, rekening houdend met bovenstaande, is misschien wenselijk. Een dialoog met de stad hierin is evenzeer wenselijk (cf. supra).

▪ **Betreffende het mobiliteitsprofiel:**

De Mobiliteitsdienst heeft de rotondetellingen en tellingen t.h.v. de site geanalyseerd en geëxtrapoleerd naar de te verwachte intensiteit extra gecreëerd door de site (op basis van cijfers p. 84 tot 98). Zij komen tot de conclusie dat het cijfermateriaal niet consequent gebruikt wordt. Indien zij met de gegeven cijfers zelf aan de slag gaan, komen ze tot volgende conclusies:

- gemiddeld PAE/u 7u-9u: +22% gemiddeld voor beide rijrichtingen Koningin Astridlaan;
- gemiddeld PAE/u 16u-18u: + 33% gemiddeld voor beide rijrichtingen Koningin Astridlaan.

Behoudens vergissing zijn dit dus andere cijfers dan te lezen in de aanmelding/ontwerp project-MER en zijn hun inziens de conclusies voor de verzadiging van de Koningin Astridlaan en de rotondes N31 en N32 onder berekend. Zij zijn van oordeel dat dergelijke hoge meerbelasting van de site op de Koningin Astridlaan en de rotondes een significant effect zal hebben op de doorstroming. Deze mogelijke inconsequente analyse in het project-MER ophelderen.

▪ **Betreffende parkeerbeleid:**

Volgens de Mobiliteitsdienst kan het parkeerbeleid niet louter op de site zelf bekeken worden. Er dient rekening gehouden te worden met de huidige parkeerdruk in alle omliggende straten en de verwachte bijkomende parkeerdruk door de site (personen die hun weg niet vinden naar de rotatieparking, voor wie de drempel te hoog is om betalend te parkeren, ...). Hierdoor zal er een parkeerplan ontwikkeld dienen te worden voor alle omliggende wegen, zodat er in de volledige omgeving van de projectsite een oplossing aangereikt en voorhanden is inzake (wild)parkeren.

Het slechts voorzien van signalisatieborden is hun inziens een te zwakke beheermaatregel om oneigenlijk gebruik te voorkomen. Ze bepleiten voor een stringenter regime en verzoeken ook dat in de nodige maatregelen / engagementen wordt voorzien om een privatiseren te vermijden teneinde het rotatief karakter te bewaken (bv.. engagement tot privatisering inschrijven in de basisakte of eventueel zelfs het uitwerken van een primaire akte voor het globale project waarop de diverse basisaktes kunnen terugvallen en waarbij desgevallend ook een parking of zelfs een mobiliteitsmanagementplan gevat wordt).

Gelet dat de toegang tot de ondergrondse parking langs de Graaf Pierre de Brieylaan eveneens zal gebruikt worden door de kantoor- en de KMO's en de daarbij horende leveringen, verwacht de Mobiliteitsdienst dat dit een te zware belasting zal vormen op de

Graaf Pierre de Brieylaan. Deze toegang situeert zich ook al te ver van het kruispunt met de Koningin Astridlaan om zomaar te negeren in deze zone 30.

De Mobiliteitsdienst adviseert zelf om de toegang tot deze ondergrondse parking van gebouw D te faciliteren aan de oostelijke zijde om zo aan te takken op de bestaande circulatie van zwaar verkeer op de site zelf. Dit voorstel in het project-MER verder afwegen of afdoende weerleggen.

Discipline lucht:

- Stad Brugge merkt in hun advies nog enkele zaken op waarmee rekening dient gehouden in het project-MER:

Voor de afbraak- en aanlegfase:

De aanwezigheid van asbesthoudende materialen (asbestcement, golfplaten) vermelden. Het is dan ook belangrijk om er bij te vermelden dat de nodige maatregelen (zoals ook opgenomen in de Vlarem-regelgeving) zullen getroffen worden.

Voor de exploitatiefase:

Inzake de verkeersemisies: zie opmerking bij mens – mobiliteit i.v.m. de berekening van de verkeersintensiteiten (cf. supra).

Bij de klimaatreflex: in de aanmelding wordt inzake energievoorziening op de projectsite er geen gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen. Zijn er ook geen dieselgeneratoren (noodgroepen)? Dit aanvullen in het project-MER.

- VMM – Lucht deelt in hun advies volgende zaken mee qua methodologie:

Het studiegebied moet overeenstemmen met dat van mobiliteit. Het studiegebied mobiliteit omvat gedeeltelijk de Expresweg waar wel overschrijdingen van de norm voorkomen. De tekst in het project-MER moet dan ook aangepast worden.

In de aanmelding worden criteria opgelijst die de noodzaak tot modellering aangeven. Deze criteria zijn niet van toepassing voor verkeersgenererende projecten en moeten dan ook geschrapt worden. VMM – Lucht vraagt dan ook om het toetsingskader van het richtlijnsysteem Lucht toe te passen.

Het is niet duidelijk waarom er geen gegevens beschikbaar zijn voor licht en zwaar verkeer. In de discipline mobiliteit wordt dit onderscheid wel gemaakt. Voor de berekening van de etmaalintensiteiten wordt een gemiddelde gemaakt van de berekening volgens de ochtendspits en de berekening volgens de avondspits. In functie van een worst case beoordeling zou beter gebruik gemaakt worden van worst case cijfers i.p.v. een gemiddelde te bepalen.

Bij de beoordeling van de discipline lucht wordt verwezen naar de handleiding stadsontwikkelingsprojecten om aan te tonen dat de effecten niet aanzienlijk zijn. Deze handleiding is specifiek opgesteld voor project-m.e.r.-screenings en kan niet toegepast worden in een project-MER. VMM vraagt dan ook om alle wegen in het studiegebied te beoordelen.

Er moet gebruik gemaakt worden van jaartal 2020 (i.p.v. 2025) in de luchtkwaliteitsmodellering. De gebruikte aannames en invoergegevens in deze modellen

moeten toegevoegd worden in het MER. Volgens de Kaderrichtlijn Lucht moet de beoordeling van de luchtkwaliteit overal gebeuren met uitzondering van volgende locaties:

- locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden;
- op de rijbaan van wegen;
- op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

VMM – Lucht vraagt tot slot om de uitgangspunten en aannames die gehanteerd werden bij de effectbeoordeling op te lijsten in functie van doorvertaling in de besluitvorming.

Discipline geluid en trillingen:

- In het advies van stad Brugge wordt het volgende gesteld waar in het project-MER rekening mee moet gehouden worden:

Qua methodologie van de effectbeoordeling is er nog maar weinig opgenomen in de aanmelding inzake geluid afkomstig van potentiële inrichtingen met muziekactiviteiten (horeca, polyvalente ruimtes,...) en geluid afkomstig van laad- en losactiviteiten voor supermarkt, bedrijven etc. Bijkomende opmerking hieromtrent: niet enkel het aan- en afrijden en manoeuvreren kan een impact hebben, maar ook de laad- en losverrichtingen zelf kunnen aanleiding geven tot geluidshinder. Hoe wordt de laad- en losplaats van de supermarkt ingericht (in pandig, overdekt of in open lucht) – aftoetsing aan de bepalingen van afd. 4.5.7. van Vlarem II ontbreekt hierbij.

Vragen qua geluidsmetingen die gesteld worden:

De ligging en nummering van de meetpunten (aanduiding van 4 meetpunten) op fig. XII-5 en XII-6 komt niet overeen met de meetpunten die effectief geëvalueerd werden.

Voor de exploitatiefase en de toekomstig geluidsbelasting:

Inzake de verkeersemisies: zie opmerking bij mens – mobiliteit i.v.m. berekening van de verkeersintensiteiten (cf. supra).

Niet enkel de technische installaties maar ook laad- en losactiviteiten, eventueel geluid afkomstig van inrichtingen met muziekactiviteiten (horeca, polyvalente ruimtes,...) dienen in rekening gebracht.

Voorstel van milderende maatregelen/aanbevelingen:

Voor de aanlegfase:

De werfactiviteiten zullen een impact hebben op de onmiddellijke omgeving met verschillende woningen in de onmiddellijke nabijheid.

Bij de aanleg- en afbraakfase is o.a. milieuhinder mogelijk op het vlak van geluids- en trillingshinder (werfverkeer, laden en lossen, werking van pompen, eventueel breekinstallatie,...)

Een goede communicatie hieromtrent naar de buurt toe is hierbij essentieel.

Niettegenstaande de aanlegfase als tijdelijk wordt beschouwd kan dit toch verschillende maanden tot zelf jaren duren. Het is dan ook aangewezen om tijdens de aanlegfase maximaal netaansluiting te voorzien i.p.v. generatoren te gebruiken.

Luidruchtige activiteiten dienen maximaal beperkt tot de dagperiode.

Ingeval men hiervan uitzonderlijk wenst af te wijken dient hiervoor toestemming gevraagd aan de Burgemeester.

Voor de exploitatiefase:

Belangrijk aandachtspunt vormen de akoestische eisen voor de bewoning boven de KMO-units (cf. project-MER – p. 145). Is bijgevolg een aandachtspunt bij de toekomstige aanvraag.

- Er dient voldoende onderzocht te worden wat de geluidsimpact zou zijn van een eventuele breekinstallatie ter plaatse op de werf.

Discipline bodem en grondwater:

- In het advies van stad Brugge wordt het volgende opgemerkt:

Er wordt uitgegaan van wanden rondom de volledige projectsite. Volgens de bemalingsstudie is het ook mogelijk om waterkerende wanden aan te zetten rondom iedere individuele bouwput. Dit zal dan wel mogelijk weinig effect hebben op het totaal op te pompen debiet, maar grondwaterstroming tussen de afgewerkte garages zou dan wel mogelijk blijven. Bijkomend aan te strepen in het project-MER.

Een permanente drainage rondom de ondergrondse kelders conflicteert met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid. Het is aangewezen dat de ondergrondse parkeerkelders uitgevoerd worden als een volledig waterdichte constructie zonder kunstmatig drainagesysteem om verdere verdroging te voorkomen. In overeenstemming te brengen in het project-MER.

Bijkomend voorstel van milderende maatregel uit het advies van stad Brugge:

- ✓ Bij het ontwerpen van de ondergrondse parking is rekening te houden met de (dikte van de) waterkerende wanden.

Discipline waterhuishouding en oppervlaktewater:

- In het advies van VMM – Afdeling Operationeel Waterbeheer wordt het volgende duidelijk gesteld:

Met betrekking tot het wateraspect worden er als gevolg van het project in deze fase geen significant negatieve effecten verwacht, mits de bestaande regelgeving strikt wordt gerespecteerd (hemelwaterverordening, Vlarem, zoneringsplan, ...). De aanmelding/ontwerp-MER wordt bijgevolg gunstig geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van de gecodificeerde decreten betreffende het integraal waterbeleid.

- In het advies van stad Brugge wordt nog opgemerkt:

Een hemelwaterneutraliteit wordt in deze ontwikkeling realistisch geacht. Het hergebruik hemelwater wordt in de aanmelding echter voorgesteld per unit.

Stad Brugge stelt voor om het groeperen van de hemelwatertanks als scenario zeker te overwegen. De units met woongelegenheden worden in het nu voorliggende scenario geconfronteerd met een hemelwaterput die meer dan de helft van het jaar leeg staat (leegstand 54 tot 75 %), terwijl unit G en B een verbruik hebben dat veel lager is dan wat het bovenliggende dak te bieden heeft (leegstand < 1 tot 10%). Er zou, indien hemelwatertanks gegroepeerd worden een groter volume hergebruikt kunnen worden, minder afgevoerd moeten worden naar de wadi. Een gezamenlijke hemelwaterput met een groter volume dan de som van de delen zou goedkoper kunnen zijn dan voor elke unit een hemelwaterput voorzien.

Het is niet duidelijk of 100 % hemelwaterinfiltratie voor de volledige site gedimensioneerd is op een T100 of T20 bui, in het huidige of toekomstige klimaatmodel. Graag dit nog verduidelijken en rekening houden met volledige hemelwaterinfiltratie voor minstens een T20 bui in een toekomstig klimaatmodel (2050 of 2100).

Bijkomende voorstellen van milderende maatregelen uit het advies van stad Brugge:

- ✓ Het gehele projectgebied is op infiltratiegevoelige bodem gelegen: er dient maximaal ingezet op open infiltratievoorzieningen om de bebouwde/verharde ruimte te compenseren.
- ✓ Ook het dempen van de bestaande waterpartij is te compenseren in de nieuwe waterpartij binnen het park (bovenop de vereiste infiltratievolumes volgens de hemelwaterverordening).

Discipline biodiversiteit:

- Het Agentschap voor Natuur en Bos vermeldt in hun advies:
Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft het ontwerp-MER doorgenomen en gaat akkoord met de wijze waarop het onderzoek voor de discipline biodiversiteit gevoerd werd en de gepresenteerde resultaten en conclusies. Er is inderdaad geen interferentie met Vlaamse ecologisch netwerk of een speciale beschermingszones. Er dient daarom geen passende beoordeling of verscherpte natuurtoets te worden opgemaakt.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:

- In het advies van stad Brugge staat dat de: De sloop van de bestaande geïnventariseerde volumes op voorwaarde dat vervangende nieuwbouwproject een meerwaarde betekent op stadslandschappelijk vlak en mits vooroverleg met de Dienst Monumentenzorg en Erfgoedzaken. Nagaan wat deze voorwaarde tot gevolg heeft en afstemmen met de dienst Monumentenzorg en Erfgoedzaken.

Discipline mens – ruimte:

- Nagaan hoe rekening kan gehouden worden met de bijkomende voorstellen van milderende maatregelen uit het advies van stad Brugge:
 - ✓ Langs de Graaf Pierre de Brieylaan, waar een meer residentiële straatbeeld aanwezig is, is voldoende buffering en een gepaste overgangsbouw te voorzien t.o.v. de bestaande woningen.

- ✓ De 2 centrale hogere volumes dienen zo gepositioneerd dat eventuele schaduw- en lichthinder op andere gebouwen (en meer bepaald woonentiteiten) vermeden wordt. Extra zichtstudies vanuit de directe en iets ruimere omgeving is aangewezen.

Discipline mens - gezondheid:

In de aanmelding wordt voor NO₂ verwezen naar de Vlareem-waarde van 40 µg/m³. VMM – Lucht vraagt om gebruik te maken van de GAW van 20 µg/m³ voor NO₂ en het beoordelingskader uit het richtlijnenboek mens-gezondheid te gebruiken voor verdere analyses.

Discipline klimaat en energie:

- In het advies van stad Brugge wordt nog opgemerkt:

Er wordt gevraagd om maximaal in te zetten op PV: Er worden ongeveer 12 000m² ingenomen door bebouwing, 2750 m² daarvan worden groendak. Er wordt voorgesteld om zeer zorgvuldig de afweging te maken tussen groendak/opvang en hergebruik regenwater en PV panelen. De compatibiliteit van deze drie is niet altijd eenvoudig te bereiken.

Het warmtenet op basis van geothermie wordt zeer positief beoordeeld, ook voor deze toepassing is het maximaliseren van zonne-energie zeer belangrijk.

Nu worden 15 inbandige en 8 openbare laadplaatsen en ook laadplaatsen voor fietsen voorzien. De vraag naar laadinfrastructuur zal in de toekomst sterk groeien. Dit deel van de energievraag zal op termijn dus ook stijgen, op basis van stijgend aandeel e-voertuigen. Het is belangrijk om reeds in capaciteit te voorzien voor deze toekomstige vraag. Energievoorziening door carport/fietsenstallingen met PV uit te rusten is hier aangewezen. Batterijopslag van elektrische energie wordt ook best overwogen.

Nagaan hoe rekening kan gehouden worden met de bijkomende voorstellen van milderende maatregelen uit het advies van stad Brugge:

- ✓ In het kader van klimaatrobuust ontwerpen is het aangewezen om de nieuwe verhardingen zoveel mogelijk waterdoorlatend uit te voeren (op een waterdoorlatende fundering) en meer in het algemeen de verhardingsgraad op de site te beperken. Streefcijfer: minimaal 50 % van de onbebouwde ruimte moet onverhard blijven.
- ✓ Eventuele platte daken zijn in te richten als groendaken.
- ✓ Inzetten op hergebruik van regenwater.

Ook de volgende onderdelen moeten aan bod komen in het MER (cf. richtlijnenboek Algemene methodologie):

- de leemten in de kennis
- de eventuele opvolgings- en monitoringsmaatregelen
- een afzonderlijke discipline-overschrijdende samenvatting (inclusief de milderende maatregelen)
- een niet-technische samenvatting.

Ook in de samenvattende hoofdstukken rekening houden met de opmerkingen in dit scopingsadvies.

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinator

Het in de aanmelding voorgestelde team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator wordt goedgekeurd.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het Team Mer.

Digitaal getekend

Door Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

Bijlage

Lijst met de instanties die gereageerd hebben en betrokken worden in de verdere procedure:

- Agentschap Natuur en Bos West-Vlaanderen
- Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen
- Agentschap Onroerend Erfgoed West-Vlaanderen
- Vlaamse Milieumaatschappij, Lucht
- Vlaamse Milieumaatschappij, Afdeling Operationeel Waterbeheer
- Vlaamse Milieumaatschappij, Afdeling Ecologisch Toezicht
- De Lijn
- Stad Brugge

Lijst met de instanties die niet gereageerd hebben:

- Departement Omgeving, GOP Omgevingsprojecten – team Milieu West-Vlaanderen
- Departement Omgeving, GOP Omgevingsprojecten – team Ruimte West-Vlaanderen
- Departement Omgeving, BJO – Team Leefomgevingskwaliteit
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Agentschap Zorg en Gezondheid West-Vlaanderen
- Fluxys Infoworks
- Provincie West-Vlaanderen