

# WELKE PROCEDURES EN STUDIES MOET EEN INFRASTRUCTUURPROJECT DOORLOPEN VOORDAT HET UITGEVOERD KAN WORDEN?

---

## INHOUDSTAFEL

1.	Inleiding.....	2
1.1.	Waarom worden procedures en studies opgestart?.....	2
1.2.	Welke procedures en studies moeten worden ondernomen? .....	2
2.	Plan-MER.....	3
3.	Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).....	5
4.	Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR).....	7
5.	Tunnel- en Wegveiligheid.....	9
6.	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).....	11
7.	Project-MER .....	12
8.	Stedenbouwkundige vergunning .....	14
9.	Formele inspraakmomenten.....	15
9.1.	Overzicht .....	15
9.2.	Wat is een kennisgeving?.....	15
9.2.1.	De kennisgeving: een eerste stap.....	15
9.2.2.	Wat staat er in een kennisgeving ? .....	15
9.3.	Wat is een openbaar onderzoek? .....	16
9.4.	Wat is het verschil tussen een kennisgeving en een openbaar onderzoek? .....	16

# 1. INLEIDING

## 1.1. WAAROM WORDEN PROCEDURES EN STUDIES OPGESTART?

Opdat de overheid een weloverwogen beslissing zou kunnen nemen en de burgers voldoende inspraak kunnen krijgen bij grootschalige projecten, zijn er een reeks procedures en studies vastgelegd.

Deze procedures en studies onderzoeken de mogelijke gevolgen van een project en verzamelen alle gegevens die nodig zijn om met kennis van zaken keuzes te kunnen maken over het project.

## 1.2. WELKE PROCEDURES EN STUDIES MOETEN WORDEN ONDERNOMEN?

Om een project gerealiseerd te krijgen, dienen meestal de volgende procedures doorlopen te worden.

- Wanneer een voorgenomen project of activiteit niet verenigbaar is met de grondbestemming van het geldende **gewestplan of ruimtelijk uitvoeringsplan ((G)RUP)**, dient via de opmaak van een nieuw RUP de stedenbouwkundige bestemming van de percelen te worden gewijzigd.
- Voorafgaand aan de opmaak van zo'n RUP dient meestal een **milieueffectenrapport (Plan-MER)** opgesteld te worden. Daarbij spelen de eventuele aanwezigheid van Seveso-bedrijven of Europees beschermde natuurgebieden ook een voorname rol. Afhankelijk van deze omstandigheden zal een **Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)** respectievelijk een zgn. "passende beoordeling" moeten opgemaakt worden.
- Nadat het GRUP is vastgesteld, kan werk gemaakt worden van de aanvraag van een **stedenbouwkundige vergunning** voor het project. Voor grote infrastructuurprojecten dient deze aanvraag eveneens voorafgegaan te worden door een **milieueffectenrapport (Project-MER)**.
- Afhankelijk van de installaties die tijdens de werken bij de uitvoering van een project op de werfzones nodig zijn, dient eventueel ook een **milieuvergunning** te worden aangevraagd.
- Projecten waarmee grote investeringen gepaard gaan, worden veelal ook onderworpen aan een **maatschappelijke kostenbatenanalyse**.
- Bij de aanleg van wegeninfrastructuur is sinds enkel jaren ook het **Tunneldecreet van 1 juni 2007** en het **Decreet verkeersveiligheid van 17 juni 2011**.

Hierna wordt op deze vergunningsinstrumenten kort ingegaan.

## 2. PLAN-MER

### 2.1. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Als er voorgenomen is om een bepaald project of plan moet de initiatiefnemer van het plan of project - in bepaalde gevallen - een milieueffectrapport of MER opstellen. In welke gevallen een MER verplicht op te stellen is, is vastgelegd in het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid).

Het MER brengt de mogelijke effecten in kaart en geeft aan hoe negatieve (milieu-)effecten kunnen worden vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd.

### 2.2. PLAN-MER VERSUS PROJECT-MER

Bij het besluitvormingsproces van een plan (betreft meestal het vaststellen of goedkeuren van een RUP of ruimtelijk uitvoeringsplan) zal in bepaalde, welomlijnde gevallen een plan-MER (plan-milieueffectrapport) opgemaakt worden. Bij het besluitvormingsproces van een project (het goedkeuren van een project door het verlenen van een vergunning voor dat project) gaat het dan weer om een project-MER (zie punt 7).

### 2.3. WAT IS EEN PLAN-MER?

Een plan-MER schetst een beeld van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu van een plan. Verschillende scenario's of alternatieven worden onderzocht. Een MER behandelt afhankelijk van het soort project verschillende disciplines zoals Lucht, Bodem, Water, Fauna & Flora, Geluid, Mens, Landschap, Mobiliteit, ...

Wanneer het plan zich situeert in of in de nabijheid van een Europees beschermd habitat- of vogelrichtlijngebied, dan geldt een strengere beschermingsregeling. Voorafgaand aan de goedkeuring van het plan zal uit een "passende beoordeling" moeten blijken dat het plan of programma al dan niet een ernstige aantasting betekent van de natuurlijke kenmerken van het beschermd gebied. Afhankelijk van het resultaat van deze beoordeling zullen milderende en desnoods compenserende maatregelen nodig zijn.

### 2.4. WIE VOERT DE STUDIES UIT?

Door de Vlaamse overheid erkende MER-deskundigen die meestal behoren tot een (gespecialiseerd) studiebureau maken de deelrapporten voor de verschillende disciplines op. Zij hebben hiervoor de kennis en kunde in huis.

Dat team van deskundigen staat onder leiding van een MER-coördinator die de werkzaamheden coördineert en instaat voor de integratie van de deelrapporten in een samenvattend hoofdrapport.

Samen met de initiatiefnemer van het plan pleegt de MER-coördinator geregeld overleg met de dienst Mer (Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid). De dienst Mer bewaakt de procedure en de kwaliteit van het MER.

De objectiviteit van het rapport wordt gegarandeerd door de onafhankelijkheid van de MER-coördinator.

## 2.5. HOE VERLOOPT DEZE PROCEDURE?

- **Schrijven kennisgevingsnota**  
Allereerst zal de initiatiefnemer van het plan aan het studiebureau opdracht geven tot het schrijven van een kennisgevingsnota. Deze nota geeft een beschrijving van het plan en voorziet in een plan van aanpak. Aan bod komen onder meer de doelstelling, de beleidsmatige en juridische context van het plan of project en de verschillende disciplines die onderzocht gaan worden.
- **Beoordelen kennisgevingsnota en kennisgeving**  
Deze kennisgevingsnota wordt ingediend bij de dienst Mer. Daar beoordeelt men of de nota voldoet aan de voorgeschreven criteria. Wanneer de nota volledig wordt verklaard, zal een adviesronde plaatsvinden waarbij het advies wordt gevraagd van de betrokken lokale besturen en verschillende bevoegde overheidsinstanties (de adviesinstanties). Daarnaast is ook voorzien in een mogelijkheid voor iedereen om in te spreken.
- **Richtlijnen opstellen**  
Daarna kan een vergadering plaatsvinden, waarop de verschillende adviezen en inspraakreacties toegelicht en/of besproken worden. Deze vergadering wordt ook wel de richtlijnenvergadering genoemd.  
Op basis van de verzamelde adviezen, inspraakreacties en datgene wat besproken is op de richtlijnenvergadering worden door de dienst Mer richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen zijn bedoeld om de inhoud, reikwijdte en het detailleringniveau bij te sturen, om – met andere woorden – richting te geven aan het milieueffectrapport.
- **Opstellen plan-MER**  
Met behulp van deze richtlijnen laat de initiatiefnemer het milieueffectrapport opstellen door het studiebureau. Voordat dit definitieve rapport ingediend wordt, zal vaak nog overleg plaatsvinden met de dienst Mer en adviesinstanties. Dit om te kijken of het ontwerp-milieueffectrapport nog aanvullingen behoeft.
- **Goedkeuren plan-MER**  
Wanneer de initiatiefnemer het definitieve milieueffectrapport indient, beoordeelt de dienst Mer het en wordt besloten om het rapport goed of af te keuren.

### 3. MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATEN ANALYSE (MKBA)

#### 3.1. WAT?

In een MKBA worden alle huidige en toekomstige, voordelige en nadelige effecten die de leden van de hele maatschappij als gevolg van een project, plan, of beleidsmaatregel ondervinden, tegen elkaar afgewogen door ze in geldtermen uit te drukken.

Grondslag voor de waardering in geldtermen is de betalingsbereidheid: hoeveel willen de leden van de maatschappij betalen om een voordelig effect te verkrijgen (baten) of om een nadelig effect te vermijden (kosten)?

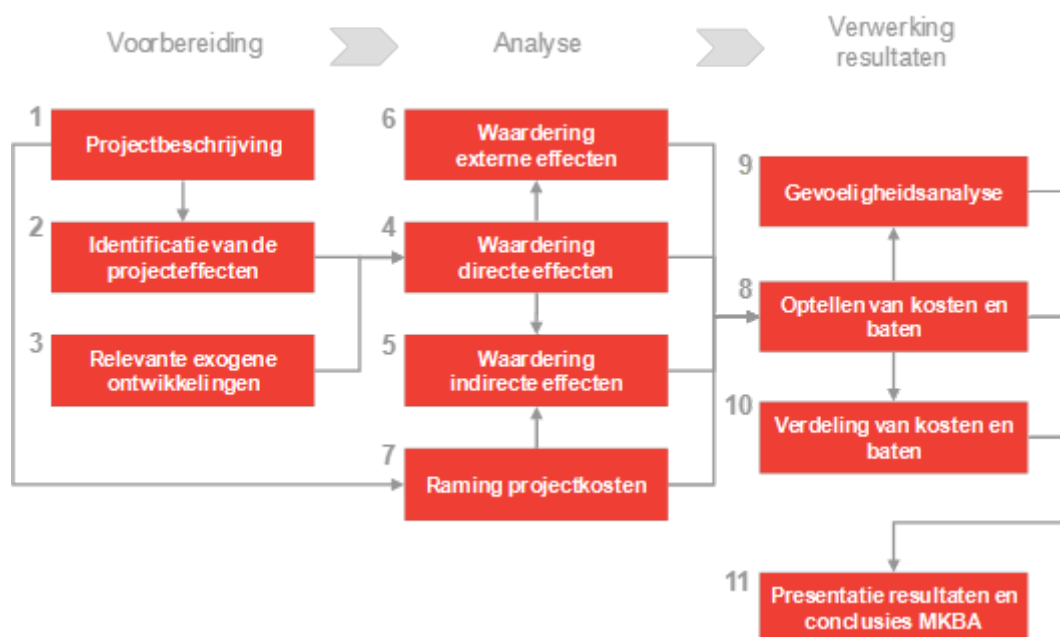
Indien het saldo van de in geldtermen gewaardeerde kosten en baten positief is, dan draagt het project, plan of maatregel bij tot de maatschappelijke welvaart.

#### 3.2. WIE VOERT DE STUDIES UIT?

De opdrachtgever laat de studies uitvoeren door een erkend studiebureau dat gespecialiseerd is in het maken van MKBA's. Dit bureau wordt aan de hand van een aanbesteding geselecteerd.

#### 3.3. HOE VERLOOPT DEZE STUDIE?

De uitvoering van de MKBA verloopt in 11 stappen, verdeeld in drie fases, zoals getoond in de onderstaande figuur.



- De **voorbereidende fase** van de MKBA bestaat uit drie stappen:
  1. Beschrijving van het te bestuderen project, inbegrepen eventuele projectalternatieven of -varianten
  2. Identificeren en beschrijven van de welvaartseffecten van het project: Dit zijn effecten die een invloed hebben op de welvaart en het welzijn van de individuen in de samenleving.

3. Bepalen van de relevante exogene ontwikkelingen:  
De effecten van het project hangen in grote mate af van factoren die buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemers van het project vallen.  
Bijvoorbeeld: het aantal gebruikers van een infrastructuurwerk (wegverbinding, havendok,...) hangt af van de economische groei in Vlaanderen en de rest van de wereld. Ook het beleid van hogere overheden (federaal, Europees,...) kan een rol spelen, en is vanuit het project niet beïnvloedbaar.
- De **analysefase**:  
In deze stappen worden de projecteffecten gekwantificeerd en vervolgens gewaardeerd, d.w.z. in geldtermen uitgedrukt.
    4. Bepalen van de directe effecten op het transportsysteem
    5. Bepalen van de indirecte effecten op het transportsysteem
    6. Bepalen van de externe effecten  
De belangrijkste voorbeelden zijn de effecten van het project op milieu, natuur en gezondheid.
    7. Ramen van de kosten voor de realisatie van het project
  - **Verwerking van de resultaten** van de analysefase:
    8. Optellen van de kosten en baten en het bepalen van hun saldo en netto contante waarde
    9. Identificeren en kwantificeren we de risico's en onzekerheden
    10. Bepalen van de verdeling van de kosten en baten over verschillende maatschappelijke groepen en regio's
    11. Eindresultaat van de MKBA

## 4. RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT (RVR)

### 4.1. WAT?

Het RVR is een openbaar document waarin, van een voorontwerp van ruimtelijke uitvoeringsplan en van de in beschouwing te nemen alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling wordt gegeven van de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe inrichtingen en hun omgeving, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

Het RVR onderzoekt in welke mate een bestaand of gepland aandachtsgebied kan blootgesteld worden aan de risico's van zware ongevallen gerelateerd aan de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bestaande of geplande Seveso-inrichting in de buurt van dit aandachtsgebied. Het legt hierbij mogelijke problemen bloot, en kan eventueel aanbevelingen doen om deze te voorkomen of op te lossen.

De inhoud van een ruimtelijk veiligheidsrapport is vastgelegd in het decreet Algemeen Milieubeleid.

### 4.2. WIE STELT HET RAPPORT OP?

De initiatiefnemer voor het RVR is de overheid die het initiatief neemt voor nieuwe ontwikkelingen op het vlak van Ruimtelijke Ordening via de opmaak van een RUP.

De initiatiefnemer doet voor de opstelling van het RVR beroep op een erkende VR-deskundige.

### 4.3. HOE VERLOOPT DEZE STUDIE?

- Tijdens de opmaak van het RVR is de VR-deskundige gehouden tot overleg met de administratie van de Vlaamse Overheid.
- De initiatiefnemer bezorgt het voltooid RVR aan de administratie die dit rapport toetst aan de wettelijke voorschriften en dit goed- of afkeurt in haar RVR-verslag.
- Met de resultaten van het goedgekeurde RVR zal rekening gehouden worden in de verdere procedure van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Het RVR bestaat uit de volgende delen:

- **Algemeen deel:**
  - een beschrijving van de doelstellingen en de krachtlijnen van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan
  - de motivatie voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan,
  - een beschrijving van de alternatieven voor het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan
  - een vergelijking tussen de beschreven alternatieven en het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan
- **Deel over de invloed van het ruimtelijk uitvoeringsplan op de risico's op zware ongevallen voor mens en milieu:**
  - een beschrijving van de gebruikte methodieken voor de bepaling en de beoordeling van de risico's op zware ongevallen voor mens en milieu

- in voorkomend geval informatie over de aan de bestaande Seveso-inrichtingen verbonden risico's op zware ongevallen voor mens en milieu en over de genomen veiligheidsmaatregelen
- een opsomming van de aandachtsgebieden
- voor het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en de beschreven alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling van de invloed van de in beschouwing genomen ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen en/of van de mogelijke vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen
- aanbevelingen over:
  - de voorziene stedenbouwkundige voorschriften
  - de aanvullende maatregelen die bestaande Seveso-inrichtingen kunnen nemen om zware ongevallen te voorkomen
- een globale evaluatie van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en van de beschreven alternatieven in het kader van het beleid inzake voorkoming van zware ongevallen en beperking van de gevolgen ervan voor mens en milieu
- een opgave van de moeilijkheden, technische leemten of ontbrekende kennis
- een niet-technische samenvatting van de verstrekte gegevens



## 5. TUNNEL- EN WEGVEILIGHEID

### 5.1. WAT?

#### 5.1.1. TUNNELVEILIGHEID

Het Tunneldecreet zet de Europese Tunnelrichtlijn 2004/54/EG om in Vlaamse regelgeving en voert hiermee een aantal minimale veiligheidscriteria in waaraan tunnels langer dan 500 m uit het trans-Europese wegennet TERN (Trans European Roads Network) dienen te voldoen. Alle documenten die van belang zijn voor de veiligheid van de gebruikers van een tunnel worden gebundeld in de veiligheidsdocumentatie (tunnelveiligheidsdossier).

#### 5.1.2. WEGVEILIGHEID

Daarnaast voorziet het Decreet verkeersveiligheid, in de uitvoering van een verkeersveiligheidseffectbeoordeling zoals opgelegd door een Europese richtlijn 2008/96/EG voor wegen die deel uitmaken van het TERN-netwerk.

Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling van een weg is een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet heeft op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet. Deze moet worden uitgevoerd in de planningsfase voor het project is goedgekeurd.

### 5.2. WIE VOERT DE STUDIES UIT?

#### 5.2.1. TUNNELVEILIGHEID

De tunnelbeheerder ziet erop toe dat het ontwerp van een nieuw te bouwen tunnel binnen het TERN-netwerk voldoet aan de Europese veiligheidsnormen, laat de nodige studies hiervoor uitvoeren en bundelt de veiligheidsdocumentatie.

#### 5.2.2. WEGVEILIGHEID

De wegbeheerder voert de verkeersveiligheidseffectbeoordeling uit van een nieuw aan te leggen of grondig te wijzigen weg.

### 5.3. HOE VERLOPEN DEZE STUDIES?

#### 5.3.1. TUNNELVEILIGHEID

Er dient van bij de aanvang van een tunnelproject rekening gehouden te worden met het aspect tunnelveiligheid. De tunnelbeheerder dient de veiligheidsdocumentatie van de tunnel tijdig voor te leggen aan het bestuursorgaan dat het ontwerp dient goed te keuren. Het Agentschap Wegen en Verkeer is door het Vlaams Gewest aangeduid als bestuursorgaan zoals gedefiniëerd in de Europese tunnelrichtlijn.

Om na te gaan of een tunnel voldoet aan het vereiste veiligheidsniveau voor de gebruikers wordt gebruik gemaakt van veiligheidsbeoordelingen. In afwachting van de publicatie van specifieke Vlaamse richtlijnen over de te volgen werkwijze wordt, in samenspraak met het

bestuursorgaan de Nederlandse methodiek gehanteerd. De veiligheidsdocumentatie dient tenminste volgende basiselementen te bevatten:

- de uitgangspunten;
- een beschrijving van het tunnelsysteem;
- een veiligheidsverantwoording, waarvan risicoanalyses een onderdeel vormen als toets van het tunnelsysteem aan de veiligheidseisen en uitgangspunten.

### 5.3.2. WEGVEILIGHEID

De wegbeheerder stelt een rapport op van de verkeersveiligheidseffectbeoordeling.

Dit rapport bevat volgende onderdelen:

1. Definitie van het probleem
2. Huidige situatie en 'niets doen'-scenario
3. Verkeersveiligheidsdoelstellingen
4. Beoordeling van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de voorgestelde alternatieven
5. Vergelijking van de alternatieven
6. Presentatie van de reeks van mogelijke oplossingen en gemotiveerde keuze

Er dient een globale afweging gemaakt te worden of de te onderzoeken alternatieven voldoende veilig zijn. Verkeersveiligheid dient in elke fase meegenomen te worden, maar hoeft in deze fase niet zeer gedetailleerd te zijn – een gedetailleerde controle komt in een latere fase aan bod tijdens de verkeersveiligheidsaudit.

Voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen kunnen de beleidsdocumenten als vertrekpunt gehanteerd worden. Het is echter de bedoeling deze doelstellingen vast te leggen voor het concrete project op basis van de lokale omstandigheden. De doelstellingen moeten passen binnen eenzelfde algemeen kader. De resultaten van ongevalanalyses kunnen gebruikt worden om de verkeersveiligheidsdoelstellingen op te maken.

Op basis van een inschatting van de verkeersintensiteiten zullen de (mogelijke) gevolgen beschreven te worden. Er dient een globale afweging voor de verschillende alternatieven te gebeuren, zodat de keuze wat betreft verkeersveiligheid kan geoptimaliseerd worden.

## 6. GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (GRUP)

### 6.1. WAT?

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Ruimtelijk uitvoeringsplannen of 'RUP's' vervangen de gewestplannen. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen - eens het RUP is goedgekeurd - stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd worden.

Een gewestelijke RUP draagt altijd bij aan de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarin de overheid in grote lijnen aangeeft hoe zij Vlaanderen ruimtelijk wil zien evolueren. Telkens wanneer het wenselijk of nodig is om de bestaande plannen aan te passen (Het gewestplan, een BPA,...), wordt een RUP opgemaakt. Het RUP vervangt de geldende bestemmingen en voorschriften van vroegere plannen.

### 6.2. WIE VOERT DE PROCEDURE UIT?

RUP's kunnen worden opgemaakt door het gewest, de provincie of een gemeente.

### 6.3. HOE VERLOOPT DEZE PROCEDURE?

De **RUP-procedure** is als volgt:

- Er wordt een voorontwerp-RUP opgemaakt
- Het voorontwerp-RUP wordt voor advies overgemaakt aan de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening (SARO), de betrokken deputatie, de betrokken gemeenten en de aangewezen gewestelijke diensten
- Het voorontwerp-RUP, inclusief de conclusies van het plan-MER, wordt voorgelegd op de plenaire vergadering
- Na aanvaarding van het voorontwerp-RUP op de plenaire vergadering, eventueel met aanpassingen, wordt het voorlopig vastgesteld door (in het geval van een gewestelijk RUP) de Vlaamse regering; dit is het ontwerp-RUP
- Vervolgens wordt over het ontwerp-RUP (met het plan-MER in bijlage) een openbaar onderzoek georganiseerd in de betreffende gemeenten, waarvan de opmerkingen worden overgemaakt aan de Vlaamse Commissie Ruimtelijke Ordening (VLACORO)
- Binnen de 180 dagen na het einde van het openbaar onderzoek wordt het definitief gewestelijk RUP vastgesteld door de Vlaamse Regering
- Het gewestelijk RUP wordt voor advies voorgelegd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State
- Het besluit houdende vaststelling van het gewestelijk RUP wordt door de Vlaamse Regering bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad
- Het RUP treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad

Het plan-MER moet goedgekeurd zijn door Dienst Mer vooraleer het voorontwerp-RUP kan over-gemaakt worden aan de betreffende adviesorganen; het RUP moet immers de conclusies van het plan-MER bevatten.

## 7. PROJECT-MER

### 7.1. WAT?

Een project-MER schetst een beeld van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu van een concreet project. Verschillende scenario's worden onderzocht. Het MER brengt de mogelijke effecten in kaart en geeft aan hoe negatieve (milieu-)effecten kunnen worden vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd.

Een project-MER behandelt afhankelijk van het soort project verschillende disciplines zoals Lucht, Bodem, Water, Fauna & Flora, Geluid, Mens, Landschap, Mobiliteit, ...

### 7.2. WIE VOERT DE PROCEDURE UIT

De verschillende disciplines worden onderzocht door onafhankelijke MER-experten.

### 7.3. HOE VERLOOPT DEZE PROCEDURE?

- **Schrijven kennisgevingsnota**  
Allereerst zal de initiatiefnemer van het project aan het studie bureau opdracht geven tot het schrijven van een kennisgevingsnota. Deze nota gaat over de aanpak van het project. Aan bod komen onder meer de doelstelling, de beleidsmatige en juridische context van het project en de verschillende disciplines die gebruikt gaan worden.
- **Beoordelen kennisgevingsnota en kennisgeving**  
Deze kennisgevingsnota wordt ingediend bij de dienst milieueffectrapportage. Daar beoordeelt men of de nota voldoet aan de voorgeschreven criteria. Is dat niet het geval dan zal de nota onvolledig worden verkaart en worden verzocht de nota aan te vullen met de benodigde gegevens en deze opnieuw in te dienen.
- **Adviesronde**  
Wanneer de nota volledig wordt verklaard, zal een adviesronde plaatsvinden. Daarnaast is ook voorzien in een mogelijkheid om in te spreken. Daarna kan een vergadering plaatsvinden waarop de verschillende adviezen en inspraakreacties toegelicht en/of besproken worden. Deze vergadering wordt ook wel de richtlijnenvergadering genoemd.
- **Richtlijnen opstellen**  
Op basis van de verzamelde adviezen, inspraakreacties en datgene wat besproken is op de richtlijnenvergadering worden door de dienst milieueffectrapportage richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen zijn bedoeld om de inhoud, reikwijdte en het detailleringsniveau bij te sturen, om – met andere woorden – richting te geven aan het milieueffectrapport.
- **Opstellen project-MER**  
Met behulp van deze richtlijnen laat de initiatiefnemer het milieueffectrapport opstellen. Voordat dit definitieve rapport ingediend wordt, zal vaak nog een informeel overleg plaatsvinden met de dienst milieueffectrapportage en adviesinstanties. Dit om te kijken of men met het ontwerp-milieueffectrapport in de goede richting zit.
- **Goedkeuren project-MER**  
Wanneer de initiatiefnemer het definitieve milieueffectrapport indient, beoordeelt de

dienst milieueffectrapportage het en wordt besloten om af- of goed te keuren.

## 8. STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING

### 8.1. WAT?

Een stedenbouwkundige vergunning is een voorafgaande schriftelijke en uitdrukkelijke toestemming van het college van burgemeester en schepenen, de Vlaamse Regering of de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar om te kunnen bouwen of werken te kunnen uitvoeren die een bepaalde impact hebben.

### 8.2. WIE VOERT DE PROCEDURE UIT?

De initiatiefnemer van een project dient een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in. Het aanvraagdossier bevat onder meer het opgemaakte MER-rapport.

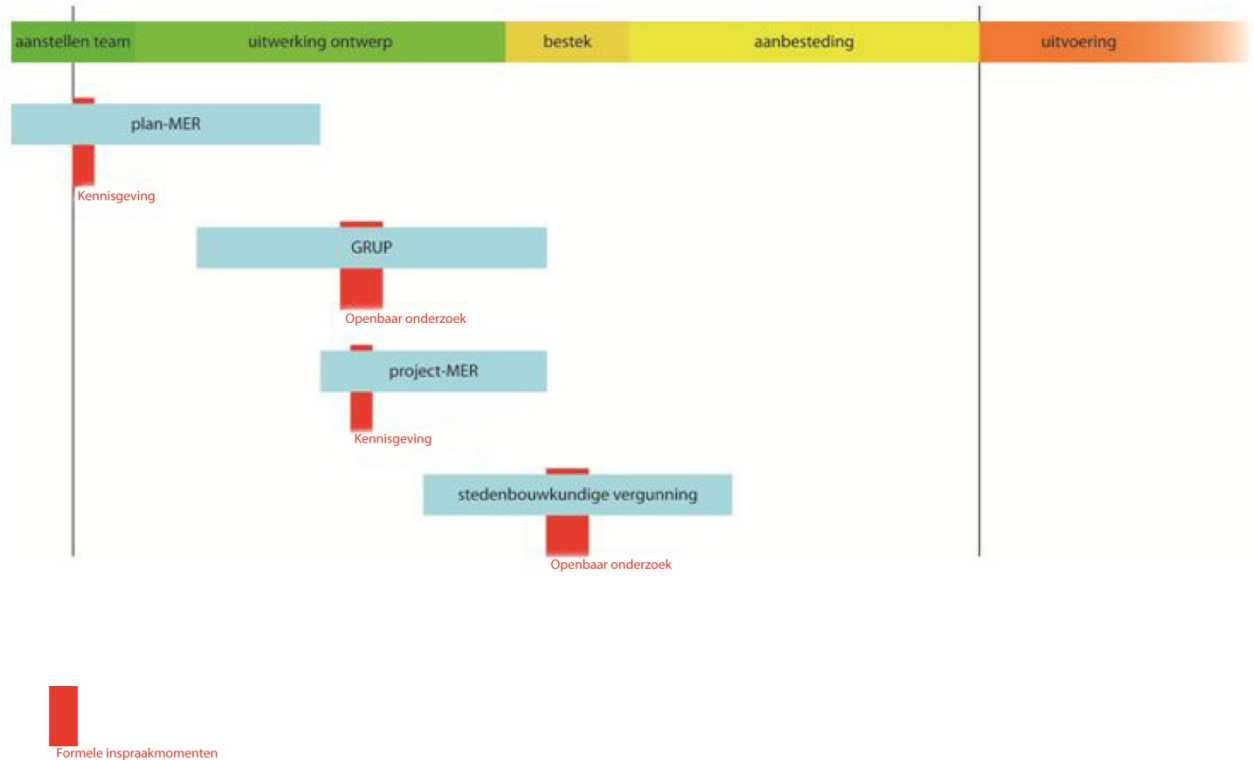
### 8.3. HOE VERLOOPT DEZE PROCEDURE?

- **Volledigheidscontrole**  
De gemachtigde gaat na of de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is.
- **Openbaar onderzoek**  
Voor sommige aanvragen wordt een openbaar onderzoek georganiseerd om na te gaan of er burgers zijn die bezwaren hebben tegen het project.  
Bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek ingediend worden, leiden niet automatisch tot een weigering van de aanvraag: de verlenende instantie zal zich uitspreken over de bezwaren.
- **Adviezen inwinnen**  
Soms moet de instantie adviezen inwinnen over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.
- **Beslissing**  
De vergunningverlenende overheid beoordeelt de aanvraag, rekening houdend met:
  - de bezwaren
  - de adviezen
  - de voorschriften van RUP's, gewestplan, bijzonder plan van aanleg en/of verkaveling
  - de mogelijke hinder voor de buurt (privacy, inkijk, bouwdiepte, terreinbezetting, ...).
  - ...

## 9. FORMELE INSPRAAKMOMENTEN

### 9.1. OVERZICHT

Projectverloop



### 9.2. WAT IS EEN KENNISGEVING?

#### 9.2.1. DE KENNISGEVING: EEN EERSTE STAP

Een eerste stap binnen de MER-procedure bestaat uit het schrijven van een kennisgeving. De burgers worden in feite “in kennis gesteld” dat de milieueffecten van een plan onderzocht zullen worden en in een plan-MER zullen worden neergeschreven. Op de inhoud van de kennisgeving kan u vervolgens reageren.

Ook betrokken overheidsinstanties en openbare besturen krijgen de gelegenheid advies uit te brengen over de kennisgeving en het nog op te stellen plan-MER.

#### 9.2.2. WAT STAAT ER IN EEN KENNISGEVING ?

De kennisgeving schetst **hoe** men het plan-MER zal maken. In een eerste deel beantwoordt de initiatiefnemer van het plan o.a. de volgende vragen, die ingaan op het **plan** zelf:

- Wat is het doel van het project of plan?
- Wat houdt het plan juist in?
- Waar is het plan precies gelokaliseerd?

Een tweede onderdeel van de kennisgeving is de beschrijving van de methode die men zal hanteren om de milieueffecten te omschrijven, te voorspellen, in te schatten, te berekenen en

te beoordelen op hun significantie of aanzienlijkheid. Anders gesteld: *hoe* men het plan-MER zal opmaken. Een kennisgeving zal zich bijgevolg beperken tot de beschrijving van de *methode* van het nog te voeren milieuonderzoek; pas in het latere plan-MER zal een volledige en uitvoerige uitwerking van de milieueffecten of *resultaten* van het gevoerde milieuonderzoek plaatsvinden.

De inspraak van de burger is bij een kennisgeving mogelijk tijdens de 30 dagen van de ter inzage legging. Iedereen heeft dan de mogelijkheid om opmerkingen of suggesties te doen over hoe het milieueffectrapport zal opgesteld worden. Formele bezwaarschriften en petitie's kunnen niet ingediend worden in dit stadium van het plan. Dat kan wel later in de procedure voor het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Een inspraakreactie kan de volgende zaken bevatten:

- mogelijke alternatieven, uitvoerings- of exploitatievarianten die niet in de kennisgeving vermeld worden en waarvan de inspreker vindt dat ze mee moeten onderzocht worden
- mogelijke milieueffecten waarvan niet in de kennisgeving vermeld wordt dat ze onderzocht zullen worden
- bepaalde aandachtspunten en gebieden in de omgeving van het plan (monumenten en landschappen, fauna en flora, landbouwgebieden, speelterreinen,...) waarop het plan een impact kan hebben en waarvan de kennisgeving geen melding maakt.

### 9.3. WAT IS EEN OPENBAAR ONDERZOEK?

Een openbaar onderzoek is een manier om de bevolking in te lichten over projecten en plannen die opgemaakt worden. Een openbaar onderzoek vindt plaats vóór de aflevering van een vergunning of de definitieve goedkeuring van een plan. Tijdens een openbaar onderzoek kan men de plannen raadplegen en kan er een mening over uiten.

De duur van een openbaar onderzoek hangt af van het soort project en wordt altijd in kalenderdagen uitgedrukt. Als algemene regel kan men aannemen dat een openbaar onderzoek voor aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en attesten 15 kalenderdagen duurt. Voor de meer complexe stedenbouwkundige plannen en verordeningen gaat het om langere termijnen, van 30 tot 60 dagen.

### 9.4. WAT IS HET VERSCHIL TUSSEN EEN KENNISGEVING EN EEN OPENBAAR ONDERZOEK?

Het voornaamste verschil is dat er bij een kennisgeving geen mogelijkheid is bij een burger of belanghebbende om formeel bezwaar in te dienen tegen de plannen voor een project. Bij een openbaar onderzoek is dit wel mogelijk.

Bij een kennisgeving is de rol van de burger enkel beperkt tot het aanleveren van input die kan bijdragen tot het onderzoek naar de milieueffecten van een project. In dat stadium is het nog te vroeg om bezwaren aan te tekenen. Dit kan pas bij de openbare onderzoeken van het (G)RUP en de aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning.