

Directoraat-generaal Leefmilieu

EUROSTATION – Blok II – 2^{de} verdieping
Victor Hortaplein 40 bus 10
B – 1060 BRUSSEL

www.environment.fgov.be

Secretariaat van het Adviescomité SEA:

Stefanie HUGELIER

t : + 32 2 524 96 88

f : + 32 2 524 96 00

e :

stefanie.hugelier@environnement.belgique.be

Adviescomité SEA

Advies over de noodzaak om al dan niet over te gaan tot een milieueffectenbeoordeling van de ontwerpen van (strategische) meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel

Betreft: Toepassing van art. 6 van de wet van 13/02/2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu:

Moeten de door het Comité ontvangen ontwerpen met betrekking tot (strategische) meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel al dan niet onderworpen worden aan een strategische milieubeoordeling (SEA)?

Brussel, 18 april 2018

Het Adviescomité werd door de afgevaardigde van Minister Bélot om een advies verzocht over de noodzaak om al dan niet over te gaan tot een milieueffectenbeoordeling omtrent de ontwerpen van (strategische) meerjarenplannen van de NMBS en Infrabel.

1. Context
 2. Advies van het SEA-comité
 3. Conclusie
-

1. Context

[1] Drie documenten werden voorgelegd aan het SEA-comité, het betreft de meerjaarlijkse investeringsplannen van de NMBS en van Infrabel, en hun strategische meerjaren-investeringsplan, samen met de bijlagen die de financiële tabellen bevatten.

[2] Het document “Geprogrammeerde investeringen NMBS 2018 – 2020 in het kader van het meerjareninvesteringsplan [MIP] 2018-2022 en het strategisch meerjareninvesteringsplan [SMIP] 2018 – 2031” stelt dat “het investeringsplan van NMBS gebaseerd is op een aantal oriëntaties die gedefinieerd werden in de beleidsverklaring van de regering.” De investeringen zijn gecatalogeerd onder “Safety”, “Punctuality & Safety” en “Capacity”.

[3] Onder *Safety* wordt geïnvesteerd in het European Train Control System (ETCS), in het concentreren van het aantal seinposten, iv veiligheid van de tunnels en een digitaal communicatienetwerk.

[4] Het overgrote deel van de investeringen gepland in de pijler *Punctuality & Safety* is bestemd voor de programma's voor de vernieuwing van de infrastructuur (capaciteitsbehoud). Investerings in productiemiddelen betreffen bijvoorbeeld bijkomende digitalisering, of uitrustingen voor meettreinen.

[5] Onder *Capacity* zijn “klassieke uitbreidingswerken” opgenomen. Het gaat bijv. om het aanleggen van een 3e en 4e spoor (lijn Gent-Brugge, lijn 50A inrit Brussel-Zuid). Deze pijler bevat ook de verdere uitrol van het GEN (vb. GEN L50A 3de en 4de spoor; ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel...). Tenslotte zijn enkele werken voor de HST en aan enkele stations gepland. Voor de HST betreft het enerzijds de aansluiting in Brussel waar de drie HST-takken elkaar ontmoeten, en anderzijds om een gedeelte van de by-pass van Mechelen. Voor periode 2016-2020 worden de werken in de stations Gent-Sint-Pieters, Oostende en Bergen voortgezet.

[6] Het meerjareninvesteringsplan (MIP) voor Infrabel bepaalt: “Dit document beschrijft het ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2016-2020, dit zowel op vlak van financieringsbronnen, fysiek programma als regionale verdeling. Dit plan is opnieuw opgebouwd rond de 3 grote strategische investeringspijlers van Infrabel, met name “Safety”, “Punctuality and Safety” en “Capacity”.” De fysieke investeringen betreffen het rollend materieel zoals de uitrol van het ETCS, vernieuwing en uitbreiding van het park. Daarnaast wordt in de werkplaatsen geïnvesteerd. Inzake het Reizigersonthaal gaat het om de verbetering van de perrons en de aanpassing van de capaciteit van sommige parkings.

[7] Het Strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 (SMIP) voor Infrabel ten slotte bepaalt dat het “in samenwerking met de NMBS werd opgesteld op basis van de prioritaire

gewestelijke projecten en hun respectieve budgetten.” De concrete fysieke investeringsprogramma’s zijn opgedeeld volgens de drie gewesten. Het betreffen merendeels investeringen in seinen, elektrificatie, studies, aanleg 3^e en 4^e sporen, perrons, voetgangersbruggen, stopplaatsen, beveiliging spoorovergangen, afschaffen van overwegen ...

2. Advies van het SEA-comité

Zijn de voorgelegde investeringsplannen plannen volgens de richtlijn van 2001/42/EG en de wet van 13/02/2006¹

[8] Deze plannen zijn vereist via de beheerscontracten tussen de Belgische overheid en de NMBS, Infrabel en NMBS Holding en zullen worden aangenomen door de Koning. Ze zijn bijgevolg door administratieve bepalingen voorgeschreven en door een nationale overheid opgesteld in de zin van richtlijn 2001/42/EG en de wet van 13/2/2006.

[9] Volgens de richtlijn en de wet moeten voor de andere dan de specifieke opgelijste plannen en programma’s (de in art. 3 lid 2 bedoelde plannen en programma’s van de SEA richtlijn ; de in art. 6 §1 leden 1 en 2 van de wet), die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten, de overheid bepalen of het plan of het programma aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

[10] We halen ook het recente d’Oultremontarrest aan, waarin het Europees Hof van Justitie het begrip plannen en programma’s verder heeft geïnterpreteerd: “dat het begrip „plannen en programma’s” betrekking heeft op iedere handeling die, door vaststelling van op de betrokken sector toepasselijke regels en controleprocedures, een heel pakket criteria en modaliteiten vaststelt voor de goedkeuring en de uitvoering van één of meerdere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben .”

[11] De leden van het SEA Comité stellen vast dat de voorgelegde plannen geldbedragen toewijzen aan uit te voeren acties en werken. Deze financiële plannen leggen in geen enkel opzicht (een “heel pakket”) criteria of modaliteiten op voor de uitvoering van de aangehaalde acties en projecten. Deze plannen vormen bijgevolg geen kader voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten. Bij de toekenning van de vergunning voor de individuele projecten zal immers op het vlak van criteria of modaliteiten geen rekening dienen gehouden te worden met deze investeringsplannen.

¹ Om dit advies op te stellen, heeft het SEA-Comité een juridisch advies geraadpleegd, gevraagd aan SERES: “*Nécessité de soumettre à évaluation stratégique environnementale et/ou à consultation du public le Plan pluriannuel d’investissement 2017-2020 et le Plan pluriannuel stratégique d’investissement 2018-2031 de la SNCB et d’INFRABEL*”, mars 2018.

3. Conclusie

[12] In het licht van de bovenvermelde argumenten formuleert het Adviescomité het volgende advies :

Voor de ontwerpen van (strategische) meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel is geen strategische beoordeling van de gevolgen voor het milieu vereist.

Conform artikel 14 §1 van het koninklijk besluit van 22/10/2006 betreffende de organisatie en de werking van het Adviescomité voor de beoordelingsprocedure van de gevolgen van de plannen en programma's die aanzienlijke effecten kunnen hebben op het milieu, werd dit advies unaniem uitgebracht.
