



Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

**Beslissing: over het plan-milieueffectrapport opgemaakt voor de
binnenvaartverbinding Seine-Schelde West**

24 december 2009

PL-0054-AK

1 Inleiding

Het voorliggende plan-MER is het eindproduct van het uitgevoerde plan-milieueffectrapportageproces. Het gevoerde plan-MER-proces omvat de volgende stappen:

- het kennisgevingdossier is door de dienst Mer van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 29 november 2007;
- de ter inzage legging bij de administratie liep van 7 december 2007 tot en met 7 januari 2008. De terinzagelegging liep gelijktijdig in de stad- en gemeentehuizen van de steden en gemeenten gelegen binnen het plangebied (Brugge, Damme, Eeklo, Aalter, Beernem, Knesselare, Maldegem, Oostkamp, Sint-Laureins, Zomergem en Nevele). De stad Knokke-Heist was oorspronkelijk niet aangeschreven dit werd nadien rechtgezet. De ter inzage legging in Knokke-Heist liep van 20 december 2007 tot en met 20 januari 2008;
- de adviezen en opmerkingen op het kennisgevingsdossier zijn besproken op een vergadering met de initiatiefnemer, team van erkende mer-deskundigen en coördinator, relevante adviesinstanties en openbare besturen en de dienst Mer. Deze vergadering vond plaats op 27 februari 2008;
- de richtlijnen werden betekend op 13 maart 2008 en zijn ook gepubliceerd op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be);
- een ontwerpversie van het definitief MER werd ingediend bij de dienst Mer en overgemaakt voor advies naar de relevante adviesinstanties en openbare besturen. De opmerkingen op de ontwerpversie van het definitief MER zijn besproken op een vergadering in aanwezigheid van initiatiefnemer, team van erkende mer-deskundigen en coördinator, relevante adviesinstanties en openbare besturen en de dienst Mer. Deze vergadering vond plaats op 13 februari 2009. Het verslag van deze vergadering is voor opmerkingen rond gestuurd naar de betrokkenen. Het definitieve verslag is op 30 juli 2009 overgemaakt aan de initiatiefnemer, team van erkende mer-deskundigen en coördinator, relevante adviesinstanties en openbare besturen

Het voorliggende plan-MER is voor deze beslissing door de dienst Mer afgetoetst aan de hand van de criteria die vooropgesteld werden in de betekende richtlijnen en in het definitieve verslag van de ontwerp tekstbespreking. Het definitieve verslag van de ontwerp tekstbespreking kan als aanvullende bijzondere richtlijnen beschouwd worden. Het bestudeerde plan voor de binnenvaartverbinding Seine-Schelde West kan een mogelijk betekenisvolle impact hebben op de aanwezige Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (hierna: SBZ's). Daarom werd een passende beoordeling opgenomen in het plan-MER. De passende beoordeling werd voor advies voorgelegd aan het Agentschap voor Natuur en Bos.

Na aftoetsing blijkt dat het plan-MER niet voldoet aan de richtlijnen en aan de opmerkingen die geformuleerd werden op de ontwerpversie van het MER. De passende beoordeling voldoet evenmin. Een aantal elementen zijn ofwel niet ofwel onvoldoende ingevuld en uitgewerkt in het plan-MER en de passende beoordeling. Het plan-MER en de passende beoordeling kan eveneens onvoldoende invulling bieden aan de doelstelling, die het planMER voorop stelt met name informatie aanreiken aan de Vlaamse Regering in functie van het nemen van een principiële beslissing over het al dan niet realiseren van een binnenvaartverbinding Seine-Schelde West. Het milieueffectenonderzoek heeft aanleiding gegeven tot een aantal nieuwe vragen waarvan de antwoorden (die momenteel niet voorhanden zijn) het nemen van een principiële beslissing nog kunnen beïnvloeden. Dit wordt

ook expliciet vermeld in hoofdstuk 17 ‘conclusies’ van het hoofdrapport van het plan-MER. Deze ‘nieuwe vragen’ worden niet opgelijst in de conclusie van het hoofdrapport, maar deze kunnen wel afgeleid worden uit het hoofdrapport en de deelrapporten. Het betreft vragen inzake waterhuishouding, waterkwaliteit en de impact op de SBZ’s.

Hiermee rekening houdende wordt het plan-MER dan ook afgekeurd. Dit afkeuringsverslag bevat de toetsing van het plan-MER en de passende beoordeling en behandelt de belangrijkste elementen die geleid hebben tot deze afkeuring. Daarnaast zijn er nog resterende elementen, onder meer in relatie tot het verslag van de OT-bespreking, die niet of onvoldoende ingevuld zijn in het plan-MER; op deze elementen zal dit verslag niet omstandig ingegaan.

2 Toetsing van het plan- MER en de passende beoordeling

De belangrijkste elementen die hebben geleid tot de afkeuring worden hieronder behandeld. Het betreft: de relatie tussen het plan-MER en de haalbaarheidsstudie, de verwerking van de ontwikkelingsscenario’s in het plan-MER en de beoordeling van de cumulatieve effecten, knelpunten en leemten in het plan-MER m.b.t. de discipline water, m.b.t. fauna en flora (met in begrip van de passende beoordeling) en m.b.t. mobiliteit.

Relatie plan-MER en haalbaarheidsstudie

Het hoofdrapport van het plan-MER geeft aan dat het plan-MER de keuzes die de haalbaarheidsstudie moet maken mee ondersteunt en de voornaamste milieueffecten in beeld brengt. Dit is enkel mogelijk als er een transparante onderbouwde wisselwerking is tussen enerzijds het plan-MER en anderzijds de haalbaarheidsstudie. De dienst Mer is niet in het bezit van de haalbaarheidsstudie maar stelt vanuit het plan-MER vast dat er geen sprake is van een wisselwerking tussen het plan-MER en de haalbaarheidsstudie. Er is eerder sprake van éénrichtingsverkeer van keuzes en gegevens van de haalbaarheidsstudie naar het plan-MER. Dit blijkt onder meer uit onderstaande voorbeelden en uit het deel ‘*knelpunten en leemten m.b.t. de discipline fauna en flora en de passende beoordeling*’ (zie verder in dit verslag).

Het plan-MER vertrekt van drie onderzoeksalternatieven, drie aansluitingsvarianten ter hoogte van de (achter)haven van Zeebrugge en twee varianten inzake doorvaarhoogte. De milieueffecten van deze alternatieven en varianten worden afzonderlijk in het plan-MER in beeld gebracht voor de relevante disciplines. Alternatief 3 van de onderzoeksalternatieven wordt na milieueffectenanalyse van de drie alternatieven weerhouden en verder geoptimaliseerd. Het plan-MER behandelt de bespreking en beoordeling van de varianten afzonderlijk. Het plan-MER ‘selecteert’ dan een meest wenselijk alternatief met name de combinatie van het geoptimaliseerd alternatief 3, variant A en doorvaarhoogte 7 m om de milieueffectbeoordeling van het geheel uit te voeren voor de relevante disciplines. Deze selectie van het meest wenselijk alternatief wordt niet ondersteund vanuit de milieueffectenanalyse in het plan-MER zelf, maar wordt éénzijdig bepaald vanuit de haalbaarheidsstudie. Het hoofdrapport van het plan-MER geeft immers expliciet aan dat *‘vanuit milieufweging aansluitingvariant C als beste naar voor komt maar dat er een aantal onzekerheden zijn m.b.t. de milieupact van kruisingen van infrastructuur waardoor er vanuit milieufwegingen geen éénduidige keuze gemaakt kan worden tussen aansluitingsvariant A en C’*. De richtlijnen stelden dat naast het meest wenselijke alternatief (wat uit de haalbaarheidsstudie de combinatie geoptimaliseerd alternatief 3 met aansluitingsvariant A en doorvaarhoogte 7m blijkt te zijn) ook het meest milieuvriendelijk alternatief beoordeeld moest worden inzake milieueffecten en dat er voldoende rekening

gehouden moest worden met de milieueffecten t.g.v. kruisende infrastructuur. Dit is niet gebeurd. Op de ontwerpbespreking was gevraagd om de milieueffectenanalyse van de varianten, meer bepaald de milieueffecten inzake kruisende infrastructuur (onder meer de AX), grondiger uit te werken en te beoordelen in het MER. Indien er uit de verdere uitwerking en beoordeling geen éénduidige keuze inzake milieueffecten kon gemaakt worden tussen de aansluitingsvarianten A en C, dan moesten beiden verder meegenomen en beoordeeld worden in het plan-MER. Dit is niet gebeurd, enkel aansluitingsvariant C is verder beschouwd in het meest wenselijke alternatief. Deze 'selectie/keuze' is dus enkel gebaseerd op de haalbaarheidsstudie en niet mee ondersteund vanuit het plan-MER.

Inzake doorvaarthoogte geeft het plan-MER aan dat de keuze vanuit de haalbaarheidsstudie 7m is. Een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m is nodig om 4-lagige containerschepen toe te laten. In de technische deelrapporten van de verschillende disciplines wordt kort de eventuele impact van deze hogere doorvaarthoogte aangehaald. Op de ontwerpbespreking werd echter aangegeven dat mogelijks minder scheepsbewegingen noodzakelijk zijn bij een doorvaarthoogte van 9,10 m. De impact van het verschil in scheepsbewegingen voor de relevante disciplines werd niet volwaardig uitgewerkt in het MER. Voor de waterhuishouding kan dit bijvoorbeeld minder versassingen betekenen aan de Dudzele-sluis met al dan niet een minder snelle verzilting stroomopwaarts deze sluis.

Bij de alternatieven inzake waterhoogte werd in de haalbaarheidsstudie een variant met behoud van de bestaande waterhoogte 5m TAW en extra sluis te Schipdonk bekeken. Het plan-MER geeft aan dat uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat de extra kost van een sluis (en tijdsverlies voor de schepen) niet opweegt tegen de beperktere voordelen en dat deze daarom niet verder in het plan-MER onderzocht wordt.

Verwerking van de ontwikkelingsscenario's en beoordeling van de cumulatieve milieueffecten

Het plan-MER geeft aan dat onder meer de AX, de zeesluis in Terneuzen en het onder getij brengen van de achterhaven van Zeebrugge (hierna: SHIP) relevante ontwikkelingsscenario's zijn in het kader van het voorgenomen plan. Het is dan ook de bedoeling – zoals aangegeven in de richtlijnen en in het verslag van de ontwerpbespreking – dat de cumulatieve effecten van deze ontwikkelingsscenario's in het plan-MER behandeld en beoordeeld worden bij de relevante disciplines. Dit is onvoldoende gebeurd.

Het plan-MER houdt onvoldoende rekening met de meest recente stand van zaken voor het dossier AX hoewel dit expliciet gevraagd is zowel in de richtlijnen als in het verslag van de ontwerpbespreking. Bij de effectbeoordeling en -afweging inzake aansluitingsvarianten (zie hoger) is het essentieel om de meest recente gegevens van het dossier AX in rekening te brengen. Voor de AX is een project-MER opgemaakt (goedgekeurd op 29-04-2009; PR-MER-00364) en is een referentieontwerp in opmaak. De Vlaamse Regering heeft het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening zeehavengebied Zeebrugge' definitief vastgesteld op 19 juni 2009. In het deelrapport mobiliteit van het plan-MER wordt nog uitgegaan van de gegevens van april 2009 en wordt er gesteld dat *'op het moment dat er eenduidigheid is omtrent de relatie AX-N300 dat er dan bij de uitwerking rekening zal gehouden worden met de dan geldende stand van Seine Schelde West'*. AX is beslist beleid en dient volwaardig in rekening gebracht te worden in het plan-MER.

SHIP wordt beperkt meegenomen, er wordt evenwel geen onderscheid gemaakt in de twee alternatieven (snelle zeesluis of open getijzone). Voor de nieuwe toegangssluis voor het SHIP zelf gaat men ervan uit dat de nodige zoutwerende maatregelen worden genomen. Tevens veronderstelt men dat de achterhaven (westelijk deel) hierdoor verder zal verzilten en mogelijks ook het Boudewijnkanaal. Hierdoor worden geen cumulatieve effecten van verzilting bij uitvoering van beide projecten (SHIP en Seine Schelde West) in beeld gebracht in het MER.

In relatie tot de kaderrichtlijn water wordt ervan uitgegaan dat in 2020 het goede ecologische potentieel van het oppervlaktewater nog niet bereikt is, maar wel op goede weg is. In het technisch deelrapport water wordt de impact van Seine Schelde West op de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater niet expliciet afgetoetst aan de doelstellingen van het integraal waterbeleid (op de ontwerpbespreking werd gevraagd om de relevante bepalingen van de kaderrichtlijn water op te nemen in het rapport), waarbij voornamelijk het aspect verzilting van belang is. Uit het MER kan bijgevolg niet afdoende afgeleid worden of Seine Schelde West een verbetering, status-quo of verslechtering inhoudt van de algemene waterkwaliteit in functie van een gewenste goede ecologische toestand volgens het decreet integraal waterbeleid. De noodzakelijke waterbehoefte van 13 m³/s volgens de verdragen met Nederland voor het kanaal Gent-Terneuzen werden opgenomen in de berekening van de waterbalans, een toekomstige hogere waterbehoefte na de ingebruikname van de nieuwe zeesluis in Terneuzen en als gevolg van de klimaatwijziging (mogelijke afname beschikbare bovendebiten) wordt echter nog niet meegenomen (zie verder bij '*knelpunten en leemten m.b.t. discipline water*'). Zeespiegelstijging en toename neerslag en afvoerdebiten worden niet meegenomen bij de berekeningen in de discipline water. Ze worden voor dit plan als verwaarloosbaar beschouwd.

Knelpunten en leemten m.b.t. de discipline water

In hoofdstuk 12 (p.119) van het hoofdrapport wordt aangegeven dat voor het geoptimaliseerd alternatief enkel de impact op de eerste drie segmenten van de binnenvaartverbinding worden behandeld. De impact van de verschillende aansluitingsvarianten komt pas aan bod in hoofdstuk 13. Bij de berekeningen/simulaties van mogelijke verzilting wordt steeds uitgegaan van het geoptimaliseerd alternatief met aansluitingsvariant A. Berekeningen/simulaties met inbegrip van de andere aansluitingsvarianten (B en C) worden niet opgenomen in het MER. In hoofdstuk 13 wordt in de inleiding aangegeven dat de keuze voor de verschillende aansluitingsvarianten vooral een invloed heeft op de verzilting en de grondwaterstand. Verderop in hoofdstuk 13 wordt voor het aspect verzilting in variant B verwezen naar de beschouwingen in variant A, en bij variant C naar de beschouwingen bij variant B. Bijgevolg dient hier uit afgeleid te worden dat voor variant C verwezen wordt naar de beschouwingen in variant A, die eigenlijk reeds aan bod kwamen in hoofdstuk 12. Voor variant C wordt aangegeven dat het kanaal in de richting ligt van de natuurlijke afvoer van wassen, zodat de verzilting kan teruggedrongen worden tot vlak bij de sluis in Dudzele. Andersom is het niet duidelijk of de ligging van variant C de stroomopwaarts trekkende verziltingstong kan versnellen of vertragen. Het is bijgevolg moeilijk af te leiden welke (significante) wijziging in effecten op water in segmenten 1 tot 3 kunnen toegeschreven worden aan de keuze van de aansluitingsvarianten. Een volwaardige uitwerking en effectbespreking van de verschillende aansluitingsvarianten is essentieel i.f.v. een onderbouwde keuze inzake milieueffecten. Indien deze keuze niet eenduidig gemaakt kan worden is het essentieel dat deze varianten verder mee behandeld worden in het plan-MER (zie hoger '*Relatie plan-MER en haalbaarheidsstudie*').

In hoofdstuk 9.7 van het technisch deelrapport water geeft het MER aan dat de beschikbare zoetwatervoorraden nu soms al onder druk staan en dat deze situatie in de toekomst eerder zal

verslechteren in plaats van verbeteren. Op de ontwerp tekstbespreking werd tevens gevraagd om de effecten van klimaatwijziging (reductie beschikbare watervoorraden in droge perioden) in beeld te brengen door minstens één scenario (50% reductie) door te rekenen en te beoordelen. Dit werd niet ingevuld in het MER. Gezien de planhorizon voor Seine Schelde West in 2020 en het uitgangspunt van een standstill in waterbalans in de discipline water, kan uit het MER bijgevolg onvoldoende afgeleid worden wat de haalbaarheid en duurzaamheid is van het nieuwe binnenvaartkanaal. In de conclusie van het technisch deelrapport wordt aangegeven dat de problematiek van de watertekorten tijdens droogteperiodes het project Seine-Schelde West overstijgt. Tevens wordt gesteld dat een grootschalige waterbalansstudie noodzakelijk is om voldoende zicht te krijgen in de waterhuishoudingsproblematiek, alsook een zicht op de mogelijke evolutie van de aanbod- en vraagtermen. Dit wordt herhaald in het besluit van het technisch deelrapport water. Daarnaast stelt het MER dat de voor- en nadelen van de eventuele keuzes (in termen van ,onder meer, de milieuimpact die deze keuzes met zich meebrengen) duidelijk naar voor gebracht zullen dienen te worden. Hieruit kan afgeleid worden dat om een gedegen beoordeling van het project Seine Schelde West op de huidige en toekomstige ruimere waterproblematiek te maken in het plan-MER onvoldoende informatie aanwezig is.

In de richtlijnen werd gevraagd om de effectiviteit van de opgegeven maatregelen aan te tonen en het eventuele effect van de maatregelen op bepaalde disciplines in beeld te brengen. In hoofdstuk 9.2 in het technisch deelrapport water worden verschillende zoutwerende maatregelen beschreven. In de evaluatie voor de sluis te Dudzele wordt het zogenaamde Duinkerkesysteem naar voor geschoven. Gezien een voldoende voorraad aan zoetwater geen evidentie is, is het onduidelijk waarom in het MER geen verdere uitwerking wordt gegeven aan een sluis met luchtbellenscherm. Op de ontwerp tekstbespreking werd gevraagd om duidelijker aan te geven welke de verschillen en overeenkomsten zijn tussen de Mardyck-sluis in Duinkerke en de nodige sluis te Dudzele (bijv. verval en debiet). Op deze wijze kan de effectiviteit van deze zoutwerende maatregel in vraag gesteld worden.

In het besluit van het technisch deelrapport water wordt het aanleggen van buffervoorraden als een milderende maatregel aangegeven. Op de ontwerp tekstbespreking werd echter overeengekomen om deze maatregel niet meer op te nemen gezien hierover geen uitsluitel bestaat.

Het studiegebied dat voor deze discipline gehanteerd wordt is niet duidelijk beschreven, het is niet duidelijk wat er nu wel en wat er geen deel van uitmaakt.

Knelpunten en leemten m.b.t. de discipline fauna en flora en passende beoordeling

Het advies van ANB over de passende beoordeling luidt als volgt:

‘De passende beoordeling is reeds in een voorgaande fase geadviseerd bij de beoordeling van de ontwerp tekst van het Plan-MER voor de binnenvaartverbinding Seine Schelde West. In dit advies werden de inhoudelijke en vormelijke opmerkingen van het ANB uitvoerig toegelicht.

Het ANB moet jammer genoeg vaststellen dat de inhoudelijke opmerkingen uit het vorige advies nagenoeg niet werden doorvertaald naar de eindtekst. De cruciale opmerkingen en aangegeven ontbrekende informatie blijven in de aangepaste passende beoordeling onbeantwoord en worden doorgeschoven naar het toekomstige project-MER. Nochtans zijn ons inziens de gevraagde aanvullingen nodig om te komen tot een goede en juridisch onbetwistbare besluitvorming op planniveau.

In een passende beoordeling moeten voor elk beschouwd alternatief minstens de volgende vragen beantwoord zijn:

- Zijn er effecten mogelijk op SBZ's?
- Zijn deze effecten significant op het niveau van de SBZ?
- Blijven deze effecten significant na doorvoeren van milderende maatregelen?

Deze informatie moet toelaten om op planniveau een alternatief te selecteren dat geen significante effecten veroorzaakt.

In onderhavige passende beoordeling wordt gewezen op de huidige enorme leemten in kennis die niet toelaten om een gefundeerde uitspraak te doen inzake het voorkomen van significante effecten van de voorliggende alternatieven.

In de inleiding vinden we: *“Alle onderstaande cijfergegevens (in het kader van de passende beoordeling) zijn benaderend en dienen als indicatief gehanteerd te worden. Indien er onvoldoende gegevens beschikbaar waren om een gefundeerde uitspraak te doen over de significantie van bepaalde effecten voor de beschermde gebieden, werd hier nog geen uitspraak over gedaan. Bijkomend onderzoek is dan noodzakelijk. Wanneer het plan uitgewerkt is tot op projectniveau en doorgedreven studies zijn uitgevoerd, zoals bv. een ecohydrologische studie en een studie inzake geluid, kunnen meer precieze inschattingen op detailniveau gebeuren, kan een onderbouwde inschatting van de significantie van alle effecten gebeuren en dient een passende beoordeling op projectniveau uitgewerkt te worden.”*

Concreet wordt in onderhavige passende beoordeling het voorkomen van significante effecten op SBZ niet uitgesloten, noch voor de nul+ alternatieven, noch voor het geoptimaliseerd alternatief, de aansluitingsvarianten of het meest wenselijk alternatief.

Voor wat betreft de nulplusalternatieven wordt gesteld dat significante effecten op de kwaliteit van het Habitatrictlijngebied door geluidsverstoring en bijkomende lichtverstoring niet uit te sluiten zijn. *“Een meer gedetailleerd inventarisatieonderzoek van aanwezige faunasoorten, aanwezige geluidsdruk en lichtverstoring dient opgezet te worden om na te gaan of de verstoringseffecten daadwerkelijk significant kunnen zijn.”*

Voor wat betreft het geoptimaliseerd alternatief, de aansluitingsvarianten en het meest wenselijk alternatief *“kunnen ten gevolge van geluidsverstoring, verstoring van de waterhuishouding en/of verstoring van de waterkwaliteit mogelijke effecten op de beschermde Natura 2000 soorten optreden. Op basis van de huidige kennis is het echter niet mogelijk uitspraken te doen over de significantie van de effecten. Daartoe is het noodzakelijk meer gedetailleerd onderzoek naar geluidsbelasting, ecohydrologie en verzilting uit te voeren ter hoogte van de beschermde Natura 2000 gebieden.”*

Enkele milderende maatregelen worden voorgesteld die *“de effecten zo veel mogelijk kunnen beperken”*. Cruciale aspecten die onderdeel vormen van de beoordeling van significantie of effectiviteit van milderende maatregelen zijn niet altijd opgenomen in de passende beoordeling zelf (bv. inzake verzilting) maar er wordt verwezen naar het plan-MER. In de passende beoordeling wordt niet aangegeven dat mits het nemen van de voorgestelde milderende maatregelen de effecten niet langer significant zullen zijn. Opnieuw wordt verwezen naar het noodzakelijke, meer gedetailleerde onderzoek.

Uit de voorliggende passende beoordeling moet besloten worden dat op basis van het uitgevoerde onderzoek significante effecten op de Speciale Beschermingszones van alle voorgenomen planalternatieven niet uit te sluiten zijn.

In de voorliggende passende beoordeling wordt het verder onderzoek dat moet uitgevoerd worden, onterecht doorverwezen naar het project-MER. Het Agentschap voor Natuur en Bos wil er evenwel op wijzen dat op basis van het Decreet Natuurbehoud, Art. 36 ter, de voorliggende passende beoordeling geen juridisch onbetwistbare besluitvorming voor een bepaald planalternatief toelaat.

Conform het Decreet Natuurbehoud, Art. 36 ter § 5. kan een plan dat een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, slechts toegestaan of goedgekeurd worden:

- a. nadat is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn
- en
- b. omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Wanneer de betrokken speciale beschermingszone of een deelgebied ervan, een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritair soort is, komen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang, in aanmerking.

Bovenstaande zijn essentiële stappen voor de verdere besluitvorming op planniveau.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert dat er voldoende aandacht gaat naar dit vereiste alternatievenonderzoek op planniveau. Het onderzoek dat thans gevoerd is binnen het plan-MER en de daarin begrepen passende beoordeling, schiet hierbij duidelijk tekort.

De ecohydrologische studie, gebaseerd op een correcte waterbalans, is ons inziens een cruciaal aspect van dit ten gronde alternatievenonderzoek op planniveau. Gezien de tekorten aan zoet water in droge periodes moet het effectenonderzoek tevens worden uitgebreid naar de effecten op de gebieden in en rond het Groot Pand, het Kanaal Gent-Terneuzen, de Zeeschelde en de Toeristische Leie. Het ANB adviseert tevens dat in het onderzoek naar minder schadelijke alternatieve oplossingen, ook de mogelijkheden en beperkingen van de estuaire vaart nader onderzocht worden.

Tenslotte willen we nog opmerken dat op basis van de nu voorliggende analyses over verzilting, oppervlakte-inname en verstoring er een rangorde opgesteld kan worden tussen de aansluitingsvarianten in segment 4. Variant C, die feitelijk geen aanleg van nieuwe infrastructuur vergt, maar slechts een verbreding van de bestaande infrastructuur, wordt niet geselecteerd als het minst schadelijke alternatief. De bijkomende ruimte-inname dient in dit geval drastisch genuanceerd te worden voor de discipline fauna en flora, gezien hier binnen de achterhaven geen bestaande biotopen of open ruimte ingenomen worden. De suggestie dat dit alternatief meer aantasting door verstoring zou genereren dan de andere alternatieven is niet gefundeerd. De verstoring door geluid en licht zal ten opzichte van de achtergrondverstoring die er op vandaag is door de havenactiviteiten en haveninfrastructuur niet noemenswaardig

toenemen. De verzilting zal in dit alternatief minder als negatief effect spelen, aangezien de vegetaties in en rond het SBZ-H 'Kleiputten van Heist' nu al gekenmerkt wordt door zilte invloeden. Deze vegetaties worden ook gekenmerkt door een behoefte aan hoge grondwaterstanden; een eventuele verhoging van de grondwaterstand zal hier ook geen negatief effect genereren.'

De opmaak van een ecohydrologische studie werd gevraagd in de richtlijnen en is dus niet gebeurd.

Knelpunten en leemten m.b.t. de discipline mobiliteit

In het deelrapport mobiliteit wordt een bepaalde modal split gehanteerd voor de effectbespreking van het nulalternatief en het meest wenselijk alternatief. De bepaling van deze modal split is gebeurd op basis van onder meer gegevens uit de MKBA en de haalbaarheidsstudie. De algemene uitgangspunten worden aangehaald in het deelrapport mobiliteit maar het is niet duidelijk welke kwantitatieve en concrete aannames over de verschillende modi gehanteerd zijn om de modal split te bepalen. Op dit moment is het niet duidelijk of deze aannames al dan niet een invloed kunnen hebben op de discipline mobiliteit en afgeleide disciplines in het plan-MER en/of deze eventueel ook een invloed kunnen hebben op de selectie van voor het milieu relevante onderzoeksalternatieven.

Eindbespreking

De eindbespreking van het MER dient, zoals gevraagd in de richtlijnen, expliciet aan te geven of het plan (het meest wenselijke alternatief en/of het meest milieuvriendelijke alternatief) al dan niet met inbegrip van milderende maatregelen inzake milieueffecten een haalbaar plan is. De resterende leemten in de kennis moeten hierbij expliciet opgelijst worden en er moet duidelijk aangegeven worden welke implicaties deze kunnen hebben en op welk niveau in het verdere proces deze ingevuld kunnen worden en op welke wijze(n) dit het best kan gebeuren.

3 De evolutie van de doelstelling van het plan-MER in relatie tot het plan-mer-decreet¹

In het kennisgevingsdossier werd de doelstelling van het plan-MER als volgt beschreven '*het plan-MER moet ondermeer dienen als onderbouwing voor het GRUP dat nodig is om het plan te realiseren*'. In de ontwerp tekst werd de doelstelling van het plan-MER niet expliciet beschreven. Op de ontwerp tekst bespreking werd door de initiatiefnemer aangegeven dat dit plan-MER niet gebruikt ging worden in functie van een gewestelijk RUP. Dit plan-MER gaat samen met de haalbaarheidsstudie gebruikt worden in functie van een principiële beslissing van de Vlaamse Regering. Dit wordt ook zo aangegeven in het definitieve plan-MER. Er is dus een evolutie geweest in de doelstelling van het plan-MER tijdens het MER-proces.

Tijdens de opmaak van dit plan-MER is er eveneens een evolutie geweest in de plan-mer-wetgeving in Vlaanderen: het decreet 'Decreet algemene bepalingen milieubeleid van 5 april

¹ Decreet houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (BS 20 juni 2007).

1995 en de latere wijzigingen', m.n. het zgn. 'MER/VR-decreet van 18 december 2002' (B.S. 13/02/2003)', is voor het plan-mer-luik vervangen door het huidige plan-mer-decreet.

Rekening houdende met deze beide parallele evoluties kan het voorliggende plan-MER niet beschouwd worden als een plan-MER opgemaakt voor een van rechtswege plan-MER-plichtig plan aangezien het niet valt onder de definitie van plan zoals bepaald door het plan-mer-decreet. De definitie van een plan of programma luidt als volgt *'plan of programma, met inbegrip van die welke door de Europese Unie worden medegefinancierd, alsook de wijzigen ervan, dat: a) door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau wordt opgesteld en/of vastgesteld of dat door een instantie wordt opgesteld om middels een wetgevingsprocedure door het Vlaamse Parlement of de Vlaamse Regering e te worden vastgesteld; en b) op grond van decretale of bestuurrechtelijke bepalingen is voorgeschreven'*. Hiermee rekening houdend dient het voorliggende plan-MER dus beschouwd te worden als een vrijwillig plan-MER.

De toetsing van het voorgenomen plan aan de geldende Vlaamse wetgeving is onvoldoende gebeurd in het plan-MER. Dit was nochtans gevraagd in de richtlijnen en in het verslag van de ontwerptekstbespreking.

Besluit

Gelet op deze belangrijke tekorten en resterende onderzoeksvragen (luik milieueffectenbeoordeling), die reeds ten dele in het MER werden onderkend, wordt het plan-MER afgekeurd.

De afkeuring van het plan-MER en de passende beoordeling wordt met dit afkeuringsverslag betekend.

24 december 2009,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB