

# **Maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen**

**Advies over de reikwijdte en het detailniveau  
van de milieutoets**

22 januari 2008 / rapportnummer 2014-53



## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

### **Inleiding**

De Nederlandse en Vlaamse Overheid laten gezamenlijk een verkenning uitvoeren naar de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen. De internationale projectgroep "KGT2008" heeft opdracht gekregen deze verkenning in september 2008 af te ronden. De verkenning zal moeten leiden tot "politieke besluitvorming" in zowel Nederland als Vlaanderen over het vervolg.

Voor de verkenning is een onderzoeksprogramma opgesteld, bestaande uit 8 onderzoekspakketten. Dit programma leidt uiteindelijk tot een kosten-batenanalyse (KBA), die de afronding van de verkenningsfase markeert. Een van de onderzoekspakketten betreft een milieutoets, die als doel heeft:

- onderbouwing van voorstellen voor de politiek-bestuurlijke besluitvorming;
- input voor de kosten-batenanalyse.

Voor de besluitvorming wordt vooralsnog niet de m.e.r.-procedure doorlopen. Er is nog geen plan of besluit aan de orde waarvoor de m.e.r.-plicht geldt. De projectgroep KGT2008 heeft echter de ambitie om de milieutoets zodanig uit te voeren dat deze voldoet aan de inhoudelijke vereisten van een plan-MER. De projectgroep heeft de Commissie voor de m.e.r. in Nederland en de Dienst Mer in Vlaanderen gevraagd om te adviseren over de milieutoets. Voor de advisering is een internationale Commissie<sup>1</sup> samengesteld, bestaande uit Nederlandse en Vlaamse deskundigen.

Dit advies richt zich in hoofdzaak op de milieutoets. Omdat de milieutoets onlosmakelijk verbonden is aan andere onderzoekspakketten, die uiteindelijk gezamenlijk tot een voorstel voor een besluit zullen leiden, worden in dit advies ook aanbevelingen gedaan voor andere onderzoekspakketten en de verkenning als geheel.

### **Hoofdpunten voor de milieutoets**

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in de milieutoets. Dat wil zeggen dat de milieutoets onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als deze niet voldoende informatie biedt over onderstaande punten:

- Geef een heldere afbakening van de milieutoets ten opzichte van de andere onderdelen van de verkenning, inzicht in de afstemming tussen de verschillende onderdelen en inzicht in de rol die de milieutoets zal (kunnen) spelen bij de besluitvorming over het vervolg.
- Motiveer de afbakening van de in de milieutoets te onderzoeken alternatieven en varianten, waarbij deze worden beperkt tot die alternatieven en varianten die tegemoet komen aan de doelstellingen van het project, voldoen aan de gestelde randvoorwaarden en zich van elkaar onderscheiden op milieuaspecten danwel waarvoor in de bestaande of toekomstige situatie knelpunten verwacht worden.
- Geef inzicht in de directe en indirecte gevolgen per alternatief, op basis van de volgende stappen:

---

<sup>1</sup> Met "de Commissie" wordt verder in dit advies bedoeld op de internationale commissie, bestaande uit Nederlandse en Vlaamse deskundigen. Voor verdere informatie over het project en de procedure en de werkwijze van de Commissie m.e.r. en de Dienst mer wordt verwezen naar bijlage 1.

- beschrijving van het alternatief en de daarmee beoogde ontwikkelingen in het studiegebied;
  - analyse van de vervoerseffecten;
  - analyse van de strategische welvaarteffecten;
  - analyse van de indirecte verkeerseffecten;
  - analyse van de milieuknelpunten en onderscheidende milieueffecten.
- Voor de besluitvorming is het van belang dat het aantal criteria waarop het besluit wordt gebaseerd overzichtelijk en hanteerbaar blijft. Daarom is van belang dat de milieutoets resulteert in een korte en overzichtelijke samenvatting of slotbeschouwing, die snel inzicht biedt in de kritische milieueffecten die essentieel zijn voor de besluitvorming.

## 2. LEESWIJZER

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail aan welke informatie in de milieutoets moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op het onderzoeksvoorstel voor de milieutoets.<sup>2</sup> Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met het onderzoeksvoorstel moet worden gelezen. Aanvullend op het onderzoeksvoorstel richt **hoofdstuk 3** zich op het doel van de verkenning in het algemeen en van de milieutoets in het bijzonder. In **hoofdstuk 4** komen de huidige situatie en autonome ontwikkeling aan de orde. **Hoofdstuk 5** behandelt de te onderzoeken alternatieven, varianten en scenario's. In **hoofdstuk 6** doet de Commissie aanbevelingen met betrekking tot het detailniveau van de milieutoets en de relatie met andere onderzoekspakketten en komen specifieke aandachtspunten voor de te onderzoeken aspecten aan de orde. In **hoofdstuk 7** zijn tenslotte nog enkele algemene aandachtspunten opgenomen.

## 3. ACHTERGROND, DOELSTELLING EN BESLUITVORMING

### 3.1 Reikwijdte en doel van de verkenning

De verkenning is gericht op de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone vanuit economische doelstellingen. Voor de economische ontwikkeling van het overwegend industriële gebied tussen Terneuzen en Gent is de ontsluiting via het Kanaal Gent-Terneuzen voor de binnenvaart en zeevaart van belang. In de uitgevoerde probleemanalyse<sup>3</sup> wordt het belang van de nautische toegang ten opzichte van andere factoren voor zowel Nederland als Vlaanderen nader onderbouwd.

Uit diverse documenten blijkt dat er sprake is van een aantal knelpunten:

1. De toegang tot de kanaalzone (omvang, beschikbaarheid, betrouwbaarheid)
2. De kwaliteit van de achterlandverbindingen via spoor en weg.
3. Knelpunten met betrekking tot regelgeving, energiekosten en de beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeid.

<sup>2</sup> Milieutoets maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen, Partim onderzoeksvoorstel, Arcadis, versie 5 november 2007.

<sup>3</sup> Nota Probleemanalyse Kanaalzone Gent-Terneuzen 2008, Projectgroep KGT2008, mei 2007

De verkenning richt zich in eerste instantie op punt 1 en daarnaast op punt 2, voor zover deze knelpunten samenhangen met punt 1. Hieruit wordt de volgende projectdoelstelling afgeleid: “het oplossen van de knelpunten voor de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone en het oplossen van knelpunten op de weg en het spoor voor zover ze samenhangen met de nautische toegankelijkheid.” Geef in het kader van de verkenning zo concreet mogelijk invulling aan deze doelstelling, zodat de alternatieven aan het doelbereik getoetst kunnen worden.

### **Indirecte effecten**

Het bovenstaande betekent dat oplossingsrichtingen allemaal direct of indirect betrekking hebben op het Kanaal Gent-Terneuzen. De gevolgen van deze oplossingsrichtingen strekken zich wel uit tot (ver) buiten de kanaalzone. De toegankelijkheid van het kanaal voor zeescheepvaart en binnenvaart speelt voor de ontwikkeling van sommige van de in de kanaalzone gevestigde bedrijven een bepalende rol. De keuze voor een oplossingsrichting bepaalt daardoor mede de (industriële) ontwikkeling van de kanaalzone. Het karakter en de omvang van (nieuwe) industriële of andere ontwikkelingen in de kanaalzone, inclusief de gevolgen voor transportstromen, zullen in hoge mate bepalend zijn voor de milieueffecten.

In de leidraad voor de KBA<sup>4</sup> is een afbakening gemaakt van de indirecte effecten die als gevolg van de verschillende alternatieven relevant kunnen zijn (effecten op het goederenvervoer, het kruisende verkeer, economische bedrijvigheid, overige markten en de leefomgeving). De Commissie adviseert om de afbakening van de indirecte effecten die voor het milieu relevant kunnen zijn hierop af te stemmen.

## 3.2 Doel en plaats van de milieutoets

De verkenning bestaat uit 8 verschillende onderzoekspakketten die onderling samenhangen, maar wel elk leiden tot een afzonderlijke rapportage. In deze onderzoekspakketten wordt mogelijk een groot aantal alternatieven en varianten vergeleken op basis van een groot aantal criteria. De milieutoets zal een deel van deze criteria leveren. Ook in de milieutoets zelf worden de alternatieven vergeleken op basis van een vrij groot aantal criteria.

De milieutoets zal – in samenhang met de andere onderzoekspakketten – de informatie moeten bieden op basis waarvan beoordeeld kan worden welke oplossingsrichtingen wel of niet voor vervolgstudie in aanmerking komen. Voor de besluitvorming is het van belang dat het aantal criteria waarop een besluit wordt gebaseerd overzichtelijk en hanteerbaar blijft. Daarom is van belang dat de milieutoets resulteert in een korte en overzichtelijke samenvatting of slotbeschouwing, die snel inzicht biedt in de kritische milieueffecten die essentieel zijn voor de besluitvorming. De Commissie adviseert de milieutoets zodanig op te stellen dat het een zelfstandig leesbaar document is, waarin relevante resultaten uit andere onderzoekspakketten kort worden samengevat, onder verwijzing naar de brondocumenten.

---

<sup>4</sup> Leidraad voor het opstellen van de kosten-batenanalyse Kanaalzone Gent-Terneuzen, Ecorys Nederland BV i.s.m. Resource Analysis, in opdracht van Projectgroep KGT2008, 5 november 2007.

### 3.3 Besluitvorming

De verkenning zal moeten leiden tot “politieke besluitvorming” in Nederland en Vlaanderen. Vooralsnog is niet duidelijk welke besluiten dit zijn en wat de status en de gevolgen van deze besluiten kunnen zijn. Geef in de milieutoets aan tot welke besluiten de verkenning zou kunnen leiden.

Het initiatief kent een lange historie en heeft geleid tot veel discussie en onderzoek, maar niet tot concrete besluiten. Om te voorkomen dat de verkenning slechts leidt tot nieuwe discussie en onderzoek, adviseert de Commissie de resultaten van de verkenning zodanig te presenteren dat op basis daarvan een keuze gemaakt kan worden voor een of meerdere oplossingsrichtingen die in het vervolg meegenomen worden. Daardoor kunnen minder geschikte oplossingsrichtingen goed beargumenteerd afvallen, zodat ze in een planstudie/m.e.r.-procedure niet meer hoeven te worden meegenomen.

### 3.4 Beleidskader

In het onderzoeksvoorstel milieutoets is per milieuaspect aandacht besteed aan de verschillende wettelijke kaders en beleidskaders aan Nederlandse en Vlaamse zijde. Beschrijf in de milieutoets de relevante randvoorwaarden uit de wettelijke kaders en beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Besteed naast de in het onderzoeksvoorstel genoemde kaders specifiek aandacht aan de gevolgen van de volgende relevante kaders:

- Kaderrichtlijn Water (EU)
- EU-richtlijn omgevingslawaaï
- Nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit<sup>5</sup>, waarin onder andere normen voor PM<sub>2,5</sub> zijn opgenomen
- Beleid tegen overstromingen (Hoogwaterrichtlijn EU, Nationaal Bestuursakkoord Water, NL)
- Besluit Bodemkwaliteit (NL)
- Wijziging van de Wet milieubeheer ten aanzien van luchtkwaliteitseisen (NL)<sup>6</sup>

### 3.5 Grensoverschrijdend karakter

De verkenning heeft betrekking op een grensoverschrijdend project. De kanaalzone ligt deels in Nederland en deels in Vlaanderen. De alternatieven kunnen zowel leiden tot ingrepen op Nederlands als op Vlaams grondgebied en hebben ook directe en indirecte effecten aan beide zijden van de grens. Dat houdt in dat deze effecten getoetst dienen te worden aan zowel de Nederlandse als de Vlaamse wettelijke kaders en beleidskaders en verschillende procedures. Door verschillen in (de interpretatie van) deze kaders kunnen effecten in beide landen verschillende consequenties hebben. Maak daarom in de milieutoets duidelijk onderscheid tussen de ingrepen, de kaders en de milieueffecten aan beide zijden van de grens. Maak dit onderscheid ook helder voor de besluiten en de besluitvormingsprocedures die voor het voornemen nodig zijn.

---

<sup>5</sup> Het Europees Parlement heeft op 11 december 2007 ingestemd met de nieuwe Richtlijn Luchtkwaliteit. Na goedkeuring door de Europese Raad wordt deze naar verwachting in het eerste kwartaal van 2008 van kracht.

<sup>6</sup> Per 15 november 2007 is in Nederland hoofdstuk 5, titel 2: Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer in werking getreden. Deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

## 4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

### 4.1 Huidige situatie

Geef in de milieutoets een heldere beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in het plangebied (de kanaalzone) en het studiegebied. Het studiegebied moet zodanig gekozen worden dat ook de relevante indirecte effecten van de verschillende alternatieven inzichtelijk worden. Dat betekent dat het studiegebied zich voor sommige aspecten kan uitstrekken ruimschoots buiten de kanaalzone.

Maak gebruik van duidelijk en illustratief kaartmateriaal, waarop tenminste alle gebruikte topografische aanduidingen zijn opgenomen (plaatsnamen, gebiedsaanduidingen, woongebieden, bedrijventerreinen, infrastructuur) en de ligging van natuurgebieden in Nederland en Vlaanderen.

Geef in de milieutoets verder een beschrijving, inclusief kaartmateriaal, van de huidige situatie van de verschillende milieuaspecten in het studiegebied. Besteed daarbij specifiek aandacht aan:

- Ligging en beschermingsniveau van natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur, Vlaams Ecologisch Netwerk en andere natuurgebieden).
- Geluidcontouren en geluidzones van (gezoneerde) industrieterreinen. Geef tevens het aantal woningen aan met een geluidbelasting vanaf 50 dB(A) (industrielawaai) en 48 dB (weg- en railverkeerslawaai en scheepvaartlawaai)<sup>7</sup>. Daar waar cumulatie relevant is, dient de gecumuleerde geluidbelasting gegeven te worden.
- Beschrijving van de huidige luchtkwaliteit, waarbij NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) de meest relevante stoffen zijn. Daar waar sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden dienen de gebieden op kaart te worden aangegeven.
- Externe veiligheid: plaatsgebonden risicocontouren en mogelijke knelpunten ten aanzien van het groepsrisico.
- Geurcontouren<sup>8</sup> (voor zover geur thans relevant is) en knelpunten ten aanzien van geurhinder.
- Inzicht in de huidige verziltingsproblematiek in het plangebied.
- Aanwezigheid van bodemverontreinigingen in het plangebied.

### 4.2 Autonome ontwikkeling

Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Daarbij moet worden uitgegaan van huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Geef in de milieutoets aan welke autonome ontwikkelingen relevant zijn voor de verschillende oplossingsrichtingen. Maak bij de beschrijving van de autonome ont-

---

<sup>7</sup> De geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer wordt uitgedrukt in de Europese dosismaat  $L_{den}$ , de geluidbelasting ten gevolge van industrieën etmaalwaarde. Voor scheepvaartlawaai bestaat geen wettelijk kader. In analogie met weg- en railverkeerslawaai dient de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaart uitgedrukt te worden in  $L_{den}$ .

<sup>8</sup> Geurcontouren kunnen worden bepaald als emissie van geurbronnen bekend zijn, danwel op basis van kentallen.

wikkeling onderscheid tussen de zichtjaren 2020 en 2040 waar dit relevant is.<sup>9</sup>

De zichtjaren 2020 en 2040 worden zowel in de KBA als milieutoets gebruikt. Gezien de aard van het voornemen lijkt dit een goede tijdshorizon. Voor de milieutoets zal het echter niet eenvoudig zijn om betrouwbare gegevens voor 2040 te verkrijgen. Ten eerste gezien de onzekerheden over de ontwikkeling van de scheepvaart en ontwikkeling van de bedrijvigheid en ten tweede vanwege onzekerheden over de emissies van industrie en verkeer (technologische ontwikkelingen). De kanaalzone is nog volop in ontwikkeling. In het provinciaal beleid van Zeeland en het havenplan van Gent is de bedrijvigheid in de kanaalzone begrensd en zijn randvoorwaarden voor de ontwikkeling vastgelegd. Geef in de milieutoets aan welke ontwikkeling binnen deze begrenzing mogelijk is, zowel kwantitatief (aantal hectares) als kwalitatief (categorieën bedrijven).

## **5. ALTERNATIEVEN EN SCENARIO'S**

### **5.1 Alternatieven en varianten**

In het onderzoeksvoorstel voor de milieutoets zijn de te beschouwen oplossingsrichtingen beschreven. Er wordt gesproken over zoekrichtingen, hoofdalternatieven en varianten en daarnaast over een drietal economische scenario's. Dit betekent dat in de KBA mogelijk een groot aantal varianten zal worden doorgerekend.

Onderzoekspakket 1, de technische en kostenstudie<sup>10</sup>, heeft reeds geleid tot een inperking van het aantal alternatieven en varianten. In deze studie komen echter alleen technische oplossingen voor de problematiek aan de orde. Op basis van de eerdergenoemde zoekrichtingen is een groot aantal alternatieven en varianten gedefinieerd. Vervolgens is geanalyseerd en gemotiveerd welke alternatieven en varianten het meest kansrijk zijn, uitgaande van de criteria doelbereik en technische en bestuurlijke haalbaarheid.

In de leidraad voor de KBA is aangegeven dat naast technische aanpassingen aan het sluisencomplex van Terneuzen ook andere oplossingsrichtingen onderzocht zullen worden:

- Alternatieve aanvoerroutes (via Rotterdam of Vlissingen)
- Ontwikkelen van niet haven- of sluisgebonden bedrijvigheid.

De Commissie onderschrijft deze keuze en adviseert om beide oplossingsrichtingen als volwaardig alternatief mee te nemen in de milieutoets.

Voor de milieutoets is het van belang om het aantal alternatieven hanteerbaar te houden en vooral oplossingsrichtingen te bestuderen die:

- tegemoetkomen aan de doelstellingen van het project;
- voldoen aan de gestelde randvoorwaarden en criteria;

---

<sup>9</sup> Voor de ontwikkeling van de Axelse Vlakte is dit relevant, aangezien in dit gebied op de korte termijn glastuinbouw zal worden ontwikkeld, maar op langere termijn waarschijnlijk andere – industriële – activiteiten zullen plaatsvinden.

<sup>10</sup> Kanaal Gent-Terneuzen: Technische en kostenstudie (met nautische toets) fase 4, Arcadis, versie 30 november 2007.



- zich van elkaar onderscheiden op milieuaspecten; dit onderscheid komt vooral voort uit de indirecte effecten van de alternatieven.<sup>11</sup>

De Commissie adviseert ervoor te zorgen dat de te vergelijken alternatieven wel overeen komen met alternatieven die in andere onderzoekspakketten worden onderzocht (zie ook §6.4).

### **Referentie**

De alternatieven dienen in de milieutoets te worden vergeleken met de referentiesituatie. Deze situatie is in het onderzoeksvoorstel milieutoets aangeduid als het nulalternatief. In hoofdlijnen voldoet deze beschrijving van het nulalternatief als referentiesituatie. Aandachtspunt is dat de referentiesituatie per economisch ontwikkelingsscenario verschillend zal zijn.

## 5.2 Scenario's

In de leidraad voor de KBA is aangegeven dat kosten en baten worden berekend aan de hand van verschillende omgevingsscenario's. Voorlopig wordt uitgegaan van de volgende drie scenario's:

- Industrieel scenario
- Logistiek scenario
- Duurzame Ontwikkeling scenario

Het gehanteerde omgevingsscenario kan sterk bepalend zijn voor de ontwikkeling van de kanaalzone in de autonome situatie en daardoor ook voor de (indirecte) milieueffecten van de alternatieven. De Commissie ondersteunt deze werkwijze, omdat dit naar verwachting een goed beeld kan geven van het brede spectrum van mogelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd wijst de Commissie erop – zoals ook in §x aangegeven – dat het grote aantal alternatieven, varianten en omgevingsscenario's hoge eisen stelt aan de presentatie van de uitkomsten.

## 6. MILIEUTOETS

### 6.1 Relatie met andere onderzoekspakketten

De milieutoets hangt sterk samen met de andere onderzoekspakketten, die samen de verkenning vormen. Voor de milieutoets (pakket 4) zijn vooral de volgende onderzoekspakketten van belang:

- Pakket 1: Technische en kostenstudie
- Pakket 2: Vervoerseffecten
- Pakket 5: Strategische welvaartseffecten
- Pakket 6: Verkeerstoets
- Pakket 7: Kosten-batenopstelling

Pakket 1 bakent gedeeltelijk de te onderzoeken alternatieven af voor alle andere onderzoeken (zie §5.1). Uit pakket 2, 5 en 6 volgen directe en indirecte effecten, die input zijn voor de milieutoets (zie §6.1). De milieutoets is vervolgens input voor pakket 7 (zie §6.4).

<sup>11</sup> Voor de strategische keuze tussen alternatieven is het bijvoorbeeld belangrijker hoe de industrie zich in de kanaalzone zal ontwikkelen ten gevolge van de bouw van een nieuwe sluis dan de vraag of deze sluis binnen of buiten het bestaande sluizencomplex komt te liggen.

Zoals eerder aangegeven zijn de indirecte effecten van de alternatieven sterk bepalend voor de milieueffecten. Voor de effectbepaling in de milieutoets zullen daarom per alternatief de volgende stappen noodzakelijk zijn:

- beschrijving van het alternatief en de daarmee beoogde ontwikkelingen in het studiegebied (deels het resultaat van onderzoekspakket 1);
- analyse van de vervoerseffecten (resultaat van pakket 2);
- analyse van de strategische welvaartseffecten (resultaat van pakket 5);
- analyse van de (indirecte) verkeerseffecten (resultaat van pakket 6).

Ten aanzien van de verdere uitwerking van de alternatieven heeft de Commissie nog de volgende suggesties:

- in kaart brengen van 2<sup>e</sup> orde verkeerseffecten: stimulering van scheepvaart leidt tot generatie van nieuwe verkeersstromen (toeleveranciers, diensten, werknemers).
- aandacht voor vervoersmanagement: zoveel mogelijk voorkomen van nieuw (vracht)verkeer, toepassing van het (Vlaamse) STOP-principe (stapen-trappen-openbaar vervoer-privé vervoer, en niet andersom), en de daarvoor benodigde maatregelen.
- gebruik de wegencategorisering als basis voor het beoordelen van de effecten op de verkeersgroei en voor de maatregelen; het voorkomen van extra en doorgaand verkeer door woonstraten of -kernen dient absolute prioriteit te krijgen.

## 6.2 Detailniveau

Het onderzoeksvoorstel milieutoets, met bijbehorend beoordelingskader en impactmatrix, geeft een overzicht van de mogelijk relevante milieuaspecten. In het beoordelingskader is aangegeven welke van deze milieuaspecten in de milieutoets zullen worden onderzocht en welke niet relevant worden geacht. In de impactmatrix is van de overgebleven milieuaspecten aangegeven voor welke alternatieven deze aspecten relevant zijn.

Uit het onderzoeksvoorstel leidt de Commissie af dat voor sommige aspecten gedetailleerde gegevens zullen worden verzameld. Voor de besluitvorming over de verkenning is naar het oordeel van de Commissie niet altijd gedetailleerde informatie noodzakelijk. Daarbij speelt nog mee dat de onzekerheid over ontwikkelingen en effecten in 2040 erg groot is.

De Commissie adviseert om de informatie in de milieutoets te beperken tot die informatie die noodzakelijk is voor besluitvorming over de verkenning. Beoordeel elk milieuaspect kritisch op de volgende criteria:

- is het aspect onderscheidend voor de keuze tussen de alternatieven; houd daarbij specifiek rekening met indirecte effecten;
- zijn er voor het aspect bestaande knelpunten of zijn er knelpunten te verwachten in de toekomst; met andere woorden: is de milieuruimte (bv. Natura 2000-gebied, luchtkwaliteit) een beperkende factor voor een van de alternatieven; geef ook aan in hoeverre de knelpunten op te lossen of te mitigeren zijn.

Motiveer naar aanleiding van deze analyse waarom milieuaspecten wel of niet worden onderzocht in de milieutoets. Neem gedetailleerde gegevens alleen op als dit nodig is vanuit juridisch oogpunt en alleen als dit wetenschappelijk verantwoord is.

## 6.3 Aandachtspunten per milieuaspect

In het onderzoeksvoorstel milieutoets is reeds ingegaan op het onderzoeksprogramma voor de verschillende milieuaspecten. De Commissie kan zich grotendeels vinden in de daarin voorgestelde aanpak per milieuthema. De aanbevelingen in deze paragraaf gelden in aanvulling op of ter specificatie van het onderzoeksvoorstel.

### 6.3.1 Bodem en water

De Commissie kan zich vinden in de voorgestelde aanpak, conform §3.4.2 en §3.4.3 van het onderzoeksvoorstel. De Commissie adviseert om, alleen als er relevante verschillen zijn tussen de beschouwde varianten, specifiek aandacht te besteden aan:

- maatregelen die nodig zijn om veranderingen in de bodemstabiliteit tegen te gaan;
- de geschiktheid van het vrijkomende materiaal om dit in bepaalde toepassingen aan te wenden;
- sanering van aanwezige verontreinigingen;
- effecten van vernatting van gebieden in de omgeving van het kanaal;
- effecten van (de toename van) verzilting van grondwater en oppervlaktewater;
- de invloed op de lokale waterbeheersing en de maatregelen die hiervoor nodig zijn;
- maatregelen die nodig kunnen zijn ten behoeve van het realiseren van de doelen van de Kaderrichtlijn Water;
- maatregelen die nodig kunnen zijn om het Belgisch-Nederlands verdrag van 1985 inzake verzilting door het Kanaal Gent-Terneuzen na te leven.

### 6.3.2 Natuur en landschap

In het studiegebied liggen diverse beschermde natuurgebieden:

- De Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied (geheel als Habitatrichtlijngebied en grotendeels als Vogelrichtlijngebied).
- De Canisvlietse Kreek, direct ten oosten van het kanaal ter hoogte van Sas van Gent, is aangewezen als Natura 2000-gebied<sup>12</sup>.
- In Vlaanderen liggen enkele Natura 2000-gebieden op iets grotere afstand van de kanaalzone, met name de kreken van de Grote Geul, Rode Geul en Hollands Gat bij Assenede en enkele kleinere objecten aan de oostzijde van het kanaal tussen Zelzate en Gent (de Damvallei bij Destelbergen, het Heidebos en gebiedjes langs de Moervaart bij Wachtebeke).<sup>13</sup>
- Diverse natuurgebieden in Nederland die zijn aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingzones.
- Overige natuurgebieden in Vlaanderen die onderdeel (kunnen gaan) uitmaken van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN).

---

<sup>12</sup> Dit natuurgebied is vooral Natura 2000-gebied vanwege het voorkomen van het zeer zeldzame Kruipend Moerasscherm (slechts een handvol vindplaatsen in Nederland. Canisvlietse Kreek is de meest constante). De bekendste groeiplaatsen in ons land zijn de restanten van oude stroomgeulen in Zeeuws-Vlaanderen, waarin voor de inpoldering van het gebied veel zand is afgezet. De soort groeit hier in een smalle zone, in drassig grasland op kleiige bodem. Deze soort komt voor op plaatsen die 's winters ondiep onder water staan en 's zomers niet uitdrogen.

<sup>13</sup> De opmerkingen uit het onderzoeksvoorstel dat er in Vlaanderen geen speciale beschermingszones binnen de invloedssfeer van het project zijn gelegen (pag. 57) kan de Commissie met de huidige gegevens niet staven.

In de milieutoets moet nagegaan worden of er wel of geen significante effecten kunnen optreden in de Natura 2000-gebieden. Besteed daarbij aandacht aan kwalificerende soorten en habitats en instandhoudingsdoelstellingen. Indien gevolgen voor kwalificerende soorten en habitats niet kunnen worden uitgesloten zal (in het vervolgtraject) een passende beoordeling opgesteld moeten worden. Bepaal tevens of de activiteit in cumulatie met andere activiteiten en handelingen, waaronder bestaand gebruik, significante gevolgen kan hebben op Natura 2000-waarden.<sup>14</sup>

Voor overige natuurgebieden (zoals EHS- en VEN-gebieden) moet worden nagegaan welk toetsingskader voor deze gebieden is vastgelegd. Voor deze gebieden moet nagegaan worden in hoeverre beoogde natuurdoelen beïnvloed worden. Verder geldt in hoofdlijnen dezelfde aanpak als bij de passende beoordeling.

De Commissie kan zich vinden in de adressering van de overige aandachtspunten voor natuur die in het onderzoeksvoorstel zijn opgenomen, te weten biotoopverlies, wijziging van saliniteit, aquatische en terrestrische versnippering (in het bijzonder vismigratie) alsmede rustverstoring.<sup>15</sup>

Ten aanzien van het aspect landschap kan de Commissie zich vinden in de voorgenomen aanpak (pag. 66 van het onderzoeksvoorstel) om de mogelijke aantasting van geomorfologisch, landschappelijk, bouwkundig en archeologisch erfgoed in beeld te brengen. Wat de visuele impact betreft is belangrijk ook daadwerkelijk veranderingen in het landschapsbeeld inzichtelijk te maken door schetsen en dwarsdoorsneden.

### **6.3.3 Geluid**

De Commissie kan zich in hoofdlijnen vinden in de voorgestelde aanpak conform §3.4.4 van het onderzoeksvoorstel. Aanvullend op het onderzoeksvoorstel adviseert de Commissie het volgende:

- Geef inzicht in de geluideffecten van de alternatieven door geluidcontouren aan te geven op duidelijk kaartmateriaal.
- Maak onderscheid tussen effecten van industrieterreinen, scheepvaartverkeer en weg- en railverkeer. Daar waar cumulatie relevant is, dient de gecumuleerde geluidbelasting gegeven te worden. Geef tevens het aantal geluidbelaste woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen aan met een geluidbelasting vanaf 50 dB(A) (industrielawaai), 48 dB (wegverkeerslawaai en scheepvaartlawaai) en 55 dB (railverkeerslawaai).

Voor weg-, rail- en scheepvaartlawaai kan naar het oordeel van de Commissie in plaats van modelberekeningen voor bestaande infrastructuur worden volstaan met het vergelijken van intensiteiten. Een toename van 30% respectievelijk een afname van 20% kan verwaarloosd worden. Het effect blijft dan beperkt tot circa 1 dB.

---

<sup>14</sup> Zo spelen er op dit moment nog andere projecten zoals het voorgenomen bestemmingsplan 'Sas van Gent' waar effect op de Canisvlietse Kreek mogelijk op voorhand niet kan worden uitgesloten.

<sup>15</sup> Houd er rekening mee dat ten aanzien van biotoopverlies en rustverstoring recentelijk enkele malen 40 en 43 dB(A)-grenzen (etmaalgemiddelde) zijn aangehouden als verstoringsgrenzen voor vogels. De grens van 40 dB(A) is onder meer gehanteerd in de plan-m.e.r.-procedure voor de Zuiderzeelijn. De grens van 43 dB(A) onder meer in de m.e.r.-procedure voor de Energiecentrale Gelderland in Nijmegen (Electrabel).

#### 6.3.4 Luchtkwaliteit

Uit het onderzoeksvoorstel wordt de te volgen werkwijze nog niet geheel duidelijk. Geef in de milieutoets duidelijk aan hoe de doorberekening van emissies naar immissies plaatsvindt.

Beschrijf voor het zichtjaar 2020 de effecten van de alternatieven op concentraties van de maatgevende stoffen fijn stof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub>, veroorzaakt door de emissies van industrie, wegverkeer en scheepvaartverkeer in relatie tot de heersende achtergrondconcentraties in de directe omgeving.<sup>16</sup> De uit te voeren modelberekening en dienen te worden uitgevoerd conform het Richtlijnenboek Lucht van de dienst MER – Vlaanderen, sectie 6.3.2.1, en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 van het Ministerie van VROM.<sup>17</sup> Daar waar grenswaarden worden overschreden dient tevens inzicht te worden verschaft in het aantal woningen en andere gevoelige bestemmingen in overschrijdingsgebieden. Geef inzicht in en de argumentatie van een eventuele berekende discontinue overgang van concentraties ter plaatse de grensovergang.<sup>18</sup>

Voor het zichtjaar 2040 kan worden volstaan met het vergelijken van emissiewaarden tussen de alternatieven per sector, gezien de grote onzekerheid in toekomstige wetgeving, achtergrondwaarden en technologische evoluties van wegverkeer, scheepvaart en industrie.

Begin 2008 wordt waarschijnlijk de nieuwe Europese Richtlijn Luchtkwaliteit van kracht, waarin grens- en streefwaarden worden vastgesteld voor PM<sub>2,5</sub>. Beschrijf de gevolgen van de alternatieven voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties, vergelijkbaar met de beschrijving voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Aanbevolen wordt om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM<sub>10</sub>-concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties.

Houd specifiek rekening met de milieueffecten van het lichter van schepen op de stofemissies. Uit onderzoek in het kader van de verkenning naar een nieuwe zeesluis bij IJmuiden is gebleken dat het lichter van schepen leidt tot aanzienlijke stofemissies.<sup>19</sup>

#### 6.3.5 Geurhinder

Geef aan of er een toename van de geurhinder kan ontstaan als gevolg van onder andere de biocluster in de Kanaalzone. Geef indien geuremissie relevant is, op basis van emissiekentallen en verspreidingsberekeningen, de geurcontouren op kaartmateriaal weer.

---

<sup>16</sup> De invloed van de luchtkwaliteit op de menselijke gezondheid kan eventueel met behulp van het concept van "Verloren gezonde levensjaren (DALYs: Disability Adjusted Life Years, [www.who.int](http://www.who.int))" kwantitatief voor de verschillende scenario's worden bepaald. Op deze manier kunnen de scenario's ook onderling vergeleken worden.

<sup>17</sup> Het CAR-model richt zich alleen op wegverkeer en niet op scheepvaart en industriële emissies en verspreidingsberekeningen. Als screeningsmodel voor de luchtkwaliteit langs wegen is CAR geschikt.

<sup>18</sup> Mogelijke verschillen worden veroorzaakt doordat in Nederland bij de berekeningen geen rekening gehouden wordt met (lokale) Vlaamse bronnen en andersom. Daarnaast wordt in Nederland een correctie voor zeezout toegepast op de berekende fijn stof concentraties, in Vlaanderen niet.

<sup>19</sup> Het valt op dat volgens de impactmatrix in het onderzoeksvoorstel milieutoets "stofhinder" wel wordt aangeduid bij "aanleg bijkomende bedrijventerreinen in NL", maar niet in Vlaanderen.

### **6.3.6 Klimaat**

Naar het oordeel van de Commissie is het niet noodzakelijk om in de milieutoets CO<sub>2</sub>-concentraties te berekenen, zoals in het onderzoeksvoorstel wordt voorgesteld.

Voor het aspect klimaatverandering is met name de wijziging in CO<sub>2</sub>-emissie per sector relevant. Toets de emissies per sector aan het daarvoor geldende beleid en de bijbehorende streefwaarden.

### **6.3.7 Externe veiligheid**

De Commissie kan zich in hoofdlijnen vinden in de voorgestelde aanpak conform §3.4.8 van het onderzoeksvoorstel. Aanvullend op het onderzoeksvoorstel adviseert de Commissie het volgende.

Breng voor de alternatieven het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen kwantitatief in beeld. Geef tevens aan of er bestaande knelpunten (voor zover die er zijn) door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Indien er op basis van expert judgement aanleiding is om aan te nemen dat er bij de alternatieven geen sprake zal zijn van overschrijding van normen, kunnen risicoberekeningen in dit stadium achterwege blijven.

Houd rekening met het recent gesloten convenant tussen Yara Sluiskil, het Ministerie van VROM en de Provincie Zeeland betreffende reductie van het aantal ammoniak-transporten.<sup>20</sup>

Besteed specifiek aandacht aan de mogelijkheid dat de uitvoering van een van de alternatieven leidt tot nieuwe producten/cargo's die externe veiligheidsrisico's met zich mee brengen. Daarbij gaat het om goederen die een speciaal reglement of regime vereisen om de veiligheid te waarborgen. Zo is bijvoorbeeld op voorhand niet uit te sluiten dat Electrabel in Gent in de toekomst gebruik zal maken van LNG- of CNG-schepen. Als dit het geval is zal dit een grote gevolgen hebben op het scheepvaartverkeer.

### **6.3.8 Sociale aspecten**

Besteed in de milieutoets aandacht aan de gevolgen voor sociale aspecten. Onder sociale aspecten wordt bijvoorbeeld verstaan:

- Barrièrewerking, bereikbaarheid voor langzaam verkeer
- Subjectieve verkeersveiligheid (verkeersleefbaarheid)
- Visuele hinder
- Gedwongen vertrek (amoveren van woningen)

### **6.3.9 Cumulatie van milieueffecten**

De Commissie adviseert om naast de effecten per thema ook een beschouwing op te nemen over de cumulatie van milieueffecten. Cumulatie van effecten is met name relevant voor het woon- en leefmilieu, bijvoorbeeld als het gaat om te handhaven woonkernen in de sterk geïndustrialiseerde kanaalzone bij Gent.

---

<sup>20</sup> zie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=34903>

## 6.4 Afstemming milieutoets en KBA

Uit de stukken blijkt dat de initiatiefnemers zich bewust zijn van het belang van een goede afstemming tussen milieutoets en KBA. Op tal van onderdelen is het toeleveren en aanleveren van gegevens aangegeven.

De Commissie vraagt specifiek aandacht voor de volgende onderdelen, om de afstemming tussen beide studies te stroomlijnen.

### **Gebruik van dezelfde alternatieven en zichtjaren**

Zoals bij veel projectstudies en verkenningen is gebleken is het gebruik van dezelfde alternatieven en dezelfde zichtjaren van essentieel belang. Hoe voor de hand liggend dit ook lijkt, in veel studies blijkt dat de alternatieven in de verschillende deelonderzoeken niet gelijk zijn. Ook in de onderhavige verkenning vereist dit punt aandacht. Zo geeft de leidraad van de KBA (pag. 16) 6 alternatieven en 6 varianten, terwijl de milieutoets (pag. 14) 5 projectalternatieven en 4 varianten noemt. Verder wijst de Commissie er op dat tijdens de uitwerking (van de KBA en de milieutoets) vaak behoefte ontstaat aan een nadere invulling van de alternatieven om tot een betere inschatting van de effecten te komen. Ook in die fase van het werkproces is een goede coördinatie vereist. Zoals in §5.1 is aangegeven adviseert de Commissie om in de milieutoets het aantal alternatieven hanteerbaar te houden. In die zin kan het aantal uit te werken alternatieven in de milieutoets anders zijn dan voor de KBA.

Aparte aandacht vereist de uitwerking van het nulalternatief, omdat de OEI-leidraad aanleiding geeft om de ontwikkelingen in het nulalternatief ruimer op te vatten dan in de referentiesituatie van een MER of milieutoets.

### **Beoordelingskader**

In de leidraad van de KBA wordt hetzelfde beoordelingskader genoemd als in het onderzoeksvoorstel voor de milieutoets. De Commissie bepleit om deze lijst ook in de overzichtstabel van de KBA te laten terugkomen en niet alle niet-gemonetariseerde externe effecten op één hoop te gooien.

### **Indirecte effecten**

De indirecte effecten zijn zowel voor de KBA als de milieutoets een wezenlijk onderdeel. De Commissie signaleert dat het concreet maken van de indirecte effecten een lastig onderdeel zal worden van de studies en bepleit daarom op dit onderdeel een goede afstemming van aannames en gebruikte kentallen.

### **Mitigerende maatregelen**

Voor de KBA is het meenemen van omvangrijke (lees: kostbare) mitigerende maatregelen van belang om kosten en baten in de juiste verhouding te presenteren. Normaliter zal in een verkenning de milieutoets geen aandacht schenken aan eventuele mitigerende maatregelen, omdat hiervoor de planstudie/m.e.r. een beter moment is. In dit geval bepleit de Commissie in de milieutoets toch aandacht te schenken aan evidente mitigerende maatregelen, vooral in verband met de eventuele aantasting van het Natura 2000-gebied Westerschelde en de mitigerende en compenserende maatregelen die hier uit kunnen voortvloeien.

### **Monetarisering**

De Commissie kan zich vinden in de scheidslijn die de projectorganisatie heeft getrokken tussen de externe effecten die wel en niet gemonetariseerd worden. De Commissie adviseert de gevolgen van geluidhinder en luchtverontreiniging, sanering van vervuilde (water)bodem, grondverzet en verzilting te monetariseren.

## **7. OVERIGE ONDERDELEN VAN DE MILIEUTOETS**

### **7.1 Leemten in milieu-informatie**

Geef in de milieutoets aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat kan worden beoordeeld wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie. Beschrijf:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- de beperkingen en onzekerheden en foutenmarges (kwantitatief waar mogelijk) van de gebruikte methoden;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit.

### **7.2 Vorm en presentatie**

Gebruik in de milieutoets recent kaartmateriaal van het plangebied in Nederland en Vlaanderen met een duidelijke legenda. Geef op minstens één kaart alle topografische namen die in de milieutoets worden gebruikt goed leesbaar weer. Maak zoveel mogelijk gebruik van visualisaties om de landschappelijke inpassing van de alternatieven te illustreren.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Projectgroep KGT2008, in opdracht van de Vlaamse en Nederlandse Overheid

**Bevoegd gezag:** Vlaamse en Nederlandse Overheid

**Activiteit:** Het oplossen van knelpunten voor de nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en daarmee samenhangende knelpunten op de weg en het spoor.

### **Betrokken documenten:**

- Nota probleemanalyse: Kanaalzone Gent-Terneuzen 2008, KGT 2008, mei 2007;
- Rapport Kanaalzone Gent-Terneuzen. Leidraad voor het opstellen van de kosten-batenanalyse, Ecorys nederland B.V. i.s.m. Recource Analysis, november 2007;
- Milieutoets maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-terneuzen. Partim Onderzoeksvoorstel, Arcadis, november 2007;
- Kanaal Gent-Terneuzen: technische en kostenstudie (met nautische toets) fase 4, Arcadis, 30 november 2007;
- Kanaal Gent-Terneuzen; leidraad voor het opstellen van de kosten- batenanalyse; een second opinion, Centraal Planbureau, 27 november 2007.

### **Procedurele gegevens:**

aanvraag advies over onderzoeksvoorstel milieutoets: 22 november 2007  
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 22 januari 2008

### **Bijzonderheden:**

Voor de voorgenomen activiteit wordt een internationale verkenning uitgevoerd, waarvan de 'milieutoets' een van de onderdelen is. In deze fase van de plan- en besluitvorming is nog geen m.e.r.-procedure aan de orde. De initiatiefnemers hebben echter de ambitie om de milieutoets zodanig uit te voeren dat deze voldoet aan de inhoudelijke vereisten van een plan-MER. De Commissie m.e.r. (Nederland) en de Dienst Mer (Vlaanderen) zijn gevraagd om te adviseren over de milieutoets. Hiervoor is een werkgroep samengesteld bestaande uit Nederlandse en Vlaamse deskundigen.

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

Ir. J.A. Huizer  
Ir. P. Janse  
Drs. S.R.J. Jansen  
Drs. P.J. Jongejans (werkgroepsecretaris Commissie m.e.r.)  
Ing. S. Lataire  
Dr. F. Lefebvre  
Drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)  
Ir. G. Pillu (secretaris Dienst Mer)  
Drs. F. Wijnants  
Dr. J. Willems





## **Advies over de reikwijdte en het detailniveau de milieutoets Maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen**

De Vlaamse en Nederlandse overheid laten gezamenlijk een verkenning uitvoeren naar de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze verkenning moet leiden tot "politieke besluitvorming" over het vervolg. Voor de verkenning is een onderzoeksprogramma opgesteld, waarvan de "milieutoets" een van de onderdelen is. De milieutoets dient aan de inhoudelijke vereisten van een plan-MER te voldoen, hoewel voor de besluitvorming vooralsnog niet de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. De Nederlandse Commissie m.e.r. en de Vlaamse Dienst Mer zijn gevraagd te adviseren over de inhoud van de milieutoets.

ISBN: 978-90-421-2304-5