

# **Maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen**

**Toetsingsadvies over de milieutoets**

3 maart 2009 / rapportnummer 2014-118



# 1. OORDEEL OVER DE MILIEUTOETS

## 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 daartoe opdracht gekregen. 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.

De projectgroep KGT2008 heeft de Commissie voor de m.e.r. in Nederland en de Dienst Mer in Vlaanderen gevraagd om te adviseren over de milieutoets.<sup>1</sup> Voor de advisering is een internationale Commissie<sup>2</sup> samengesteld, bestaande uit Nederlandse en Vlaamse deskundigen.

## Oordeel

De Commissie is van mening dat de milieutoets voldoende informatie bevat voor de besluitvorming in deze fase. In de milieutoets is veel informatie opgenomen over de milieugevolgen van de verschillende alternatieven, deels ook al op een hoog detailniveau. Dit geeft volgens de Commissie voldoende inzicht in de risico's en de aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij de besluitvorming in deze fase. Bij eventuele vervolgstappen zal voor de gekozen alternatieven wel een meer gedetailleerde en beter onderbouwde effectbeoordeling nodig zijn. Zo zijn er nog veel onzekerheden en zijn de (indirecte) effecten op de woon- en leefomgeving nog niet gedetailleerd in beeld gebracht.

In de milieutoets wordt weinig onderscheid gemaakt tussen hoofd- en bijzaken. Door de veelheid aan alternatieven, scenario's, peildata en milieuthema's is de milieutoets erg complex en weinig overzichtelijk. De concluderende tabellen in deel 5 zijn moeilijk te interpreteren en lijken onzekerheden en inconsistenties te bevatten. De samenvatting is wel overzichtelijk en geeft helder de verschillen tussen de alternatieven en de belangrijkste leemten in kennis aan.

## Conclusies

In zijn algemeenheid volgt uit de milieutoets dat de directe milieueffecten van de alternatieven toenemen naar mate de ruimtelijke ingrepen aan het kanaal groter zijn. De Commissie constateert dat de belangrijkste en meest onderscheidende milieueffecten voor de besluitvorming over de alternatieven zijn:

---

<sup>1</sup> Voor de besluitvorming wordt voornamelijk 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.

<sup>2</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, de werkwijze van de Commissie m.e.r. en de Dienst mer en een overzicht van betrokken documenten wordt verwezen naar bijlage 1.

- gevolgen voor Natura 2000-gebieden (Westerschelde en Canisvlietse Kreek), ten gevolge van verzilting van grond- en oppervlaktewater en effecten op de morfologie van de Westerschelde;
- de hoeveelheid vrijkomende (schone en verontreinigde) bagger en grond.

Voor de (indirecte) effecten op de woon- en leefomgeving is het economisch scenario minstens zo bepalend als de keuze voor een alternatief. De effecten van de alternatieven op de woon- en leefomgeving lijken op dit abstractieniveau beperkt of (in het geval van luchtkwaliteit) zelfs positief te zijn, maar (lokale) knelpunten zijn op basis van de informatie in de milieutoets niet uit te sluiten.

## **2. TOELICHTING OP HET OORDEEL**

### 2.1 Algemeen

In de milieutoets worden milieuthema's systematisch behandeld. Per thema komen toetsingskader, methodiek, huidige situatie en autonome ontwikkeling, alternatievenvergelijking, mitigerende maatregelen en leemten in kennis gedetailleerd aan de orde. Daarbij wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen informatie die van belang is voor de besluitvorming (bv. milieueffecten en belangrijke kennisleemtes) en achtergrondinformatie (toetsingskader, methodiek). De samenvatting maakt dit onderscheid wel.

In deel 5 van de milieutoets worden de resultaten van de alternatievenvergelijking samengevat. In tabel 102 worden 6 nulalternatieven/referentiesituaties (3 economische scenario's voor 2 referentie jaren) met elkaar vergeleken ten opzichte van de huidige situatie. In de tabellen 103 t/m 105 worden de projectalternatieven per economisch scenario vergeleken met het bij dit scenario behorende nulalternatief voor 2020 en 2040.<sup>3</sup>

De resultaten uit de tabellen 102 t/m 105 zijn in tabel 2 van de samenvatting samengevoegd tot een enkele score per thema. Daardoor ontstaat een overzichtelijke tabel, die een goed hulpmiddel kan zijn om de grote hoeveelheid informatie terug te brengen tot de essenties. De scores in deze tabel zijn niet altijd direct herleidbaar uit de milieutoets zelf (zie ook § 2.4).

### 2.2 Natuur

De informatie in de milieutoets en de uitgevoerde voortoets (bijlage 53) geeft op hoofdlijnen een duidelijk beeld van de mogelijke gevolgen voor de natuur.

---

<sup>3</sup> Bij de tabellen 102 t/m 105 plaatst de Commissie de volgende kanttekeningen:

- De alternatievenvergelijking vindt gedeeltelijk (bv. bij het thema natuur) plaats op basis van andere criteria dan de vergelijking van referentiesituaties.
- Sommige cellen van de tabel zijn niet ingevuld (vooral bij het thema luchtkwaliteit), zonder dat daarvan de reden en de consequentie duidelijk is.
- Tabel 102 geeft bij lucht geen vergelijking van de nulalternatieven ten opzichte van de huidige situatie. Als reden wordt genoemd dat de huidige situatie niet is doorgerekend. Ditzelfde geldt echter voor geluid, maar daar worden, weliswaar met een vraagteken, wel scores toegekend. Verder zijn in tabel 102 onder "ruimtelijke aspecten" wél scores opgenomen in relatie tot de luchtkwaliteit.
- In tabel 102 en 103 het aantal inwoners binnen de luchtkwaliteitscontour aangegeven en in tabel 104 en 105 niet. Voor geluid worden geen aantallen inwoners binnen de geluidcontour vermeld.

Uit deze informatie volgt dat voor verschillende alternatieven negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Westerschelde en Canisvlietse Kreek niet uit te sluiten zijn. Gevolgen voor instandhoudingsdoelen van de Westerschelde hangen samen met de effecten die ingrepen in de voorhaven van de sluisen bij Terneuzen kunnen hebben op de morfologische kenmerken van slibrijke voedselgebieden van steltlopers en watervogels elders. Deze effecten zijn nog onzeker. De mogelijke toename van verzilting in de Canisvlietse Kreek vormt een risico voor het voornemen, omdat het aldaar voorkomende Kruipend Moerasscherm zeer gevoelig is voor verzilting. Overigens is ook bij autonome ontwikkeling sprake van toenemende verzilting, waardoor wellicht ook zonder dat een van de alternatieven wordt uitgevoerd de instandhouding van deze soort in gevaar komt. Er geldt derhalve ook in de referentiesituatie al een inspanningsverplichting ten aanzien van dit Natura 2000-gebied. Verder is nog onduidelijk hoe en in welke mate de verziltingseffecten op de Canisvlietse Kreek kunnen worden gemitigeerd.

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor (Nederlandse) Natura 2000-gebieden, geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.<sup>4</sup> In de voortoets wordt geconcludeerd dat in het vervolgtraject een passende beoordeling nodig is. Voor het Natura 2000-gebied Westerschelde geldt dat verschillende ontwikkelingen en initiatieven van invloed kunnen zijn op de instandhoudingsdoelen. Het is daarom van belang dat bij eventuele vervolgstappen de omvang van cumulatieve effecten in beeld wordt gebracht.

■ Indien besloten wordt om voor een of meerdere alternatieven een vervolprocedure te starten, onderzoek dan in een passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden Westerschelde en Canisvlietse Kreek niet aantast.<sup>5</sup> Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan de mate waarin de effecten te mitigeren zijn en aan cumulatie met andere activiteiten of handelingen. Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden, als uit de passende beoordeling de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>6</sup> met succes wordt doorlopen.<sup>7</sup>

## 2.3 Bodem en water

De alternatieven leiden allemaal in meer of mindere mate tot het vrijkomen van baggerspecie en grond. In de milieutoets wordt aangegeven dat deze materialen gedeeltelijk schoon en gedeeltelijk verontreinigd zijn. Op basis van een inschatting van de hoeveelheid en de kwaliteit van de vrijkomende verontreinigde grond zijn de alternatieven beoordeeld op de criteria kostprijs (de waarde) van het grondverzet en te verwachten hoeveelheden. Voor de vergelijking van de alternatieven is dat een nuttige aanpak. Hierbij moet wel worden

---

<sup>4</sup> Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>5</sup> Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

<sup>6</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

<sup>7</sup> Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrichtlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

bedacht dat de te verwachten kosten van de verwerking van de vrijkomende grond grote onzekerheden kent. Dat geldt zowel voor de verontreinigde als voor de schone grond.<sup>8</sup> Zeker omdat bij de KBA geen rekening is gehouden met de kosten van het verwerken van de grond en bagger is het van belang dat bij de verdere uitwerking van het project meer inzicht wordt verworven in de omvang van de problematiek, teneinde de onzekerheden (die inherent zijn aan deze fase van de besluitvorming) zo veel mogelijk weg te nemen.

■ De Commissie adviseert om bij eventuele vervolgstappen nader in te gaan op de hoeveelheden, de kwaliteit, de (on)mogelijkheden voor nuttig toepassen van de gronden en de kosten voor het verwerken van de vrijkomende gronden.

Verder is van belang dat nu nog niet bekend is of de verontreinigde waterbodem in de autonome situatie gesaneerd zal worden. Indien dat het geval is zal dat een positieve uitwerking hebben op de kostprijs voor het verdiepen van het Kanaal Gent-Terneuzen.<sup>9</sup> Voor de verdere besluitvorming kan van belang zijn in hoeverre deze autonome sanering gestimuleerd of afgedwongen kan worden.

## 2.4 Luchtkwaliteit

In de samenvatting van de milieutoets wordt geconcludeerd dat de meeste alternatieven een aanzienlijke verbetering van de lokale luchtkwaliteit tot gevolg hebben ten opzichte van de referentiesituatie. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar de situatie rond het sluizencomplex. In de huidige situatie is de luchtkwaliteit rond het sluizencomplex een knelpunt, wat wordt geweten aan de wachttijden van schepen. Gesteld wordt dat de wachttijden in de referentiesituatie (ofwel bij het nulalternatief) zullen oplopen, waarmee het knelpunt groter wordt, en dat de meeste alternatieven zullen leiden tot vermindering van de wachttijden. Voor de vergelijking van alternatieven is de uitwerking van de effecten op de luchtkwaliteit correct uitgevoerd. De Commissie constateert wel dat ook in de referentiesituatie uiteindelijk voldaan zal moeten worden aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit brengt een inspannings- en resultaatverplichting met zich mee, ongeacht het besluit over het onderhavige voornemen.

De effecten in de omgeving van het kanaal zelf, onder andere door emissies van schepen die aan de kades liggen, worden gezien als (belangrijke) kennisleemte. Deze leemtes kunnen van grote invloed zijn op de scores voor luchtkwaliteit. Verder worden de conclusies in de samenvatting niet altijd ondersteund door de informatie in de milieutoets en de tabellen 102 t/m 105.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Gezien de stortkosten van de verontreinigde grond kunnen relatief kleine fluctuaties in de hoeveelheid al snel leiden tot grote kostenverschillen. Daarnaast kunnen, gezien de grote hoeveelheden schone grond, kleine fluctuaties in de kosten ook al snel leiden tot grote kostenverschillen (zowel positief als negatief ten opzichte van de in het de milieutoets beschreven kosten).

<sup>9</sup> Overigens zullen de kosten van de sanering van de waterbodem hetzelfde zijn. Alleen het kader waarin de sanering plaatsvindt kan verschillend zijn.

<sup>10</sup> De Commissie plaatst de volgende kanttekeningen bij de modellering, de modelresultaten en de interpretatie daarvan:

- de indicator “aantal inwoners” (in het hoofdstuk “mens-ruimtelijke aspecten”) suggereert een bepaalde nauwkeurigheid van de modelberekeningen. De resultaten bevatten echter nog grote onzekerheden, onder meer ten aanzien van invoergegevens, gehanteerde achtergrondwaarden, emissiefactoren en overige modeluitgangspunten. Zonder validatie van het model kunnen geen absolute waarden worden bepaald ten aanzien van de omvang van overschrijdingsgebieden (zoals in tabellen 69 en 70) of aantal inwoners binnen de luchtkwaliteitscontouren (zoals in tabellen 102 en 103). Voor de kwalitatieve vergelijking van alternatieven op het niveau van de milieutoets is de informatie voldoende;

Uit de informatie in de milieutoets leidt de Commissie af dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit weinig onderscheidend zijn voor de vergelijking van de alternatieven. De alternatieven zouden zelfs kunnen leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit, maar lokale knelpunten zijn op voorhand niet uit te sluiten. Bij eventuele vervolgstappen is nader onderzoek nodig om de alternatieven te kunnen toetsen aan de normen.

- De Commissie adviseert om bij de afweging tussen de alternatieven rekening te houden met bovenstaande kanttekeningen.
- Indien besloten wordt om voor een of meerdere alternatieven een vervolprocedure te starten, zullen de kennisleemtes (onder andere voor lichttijden van schepen) ingevuld moeten zijn en zullen de effecten op de (lokale) luchtkwaliteit nader onderzocht moeten worden. Daarbij is tevens van belang dat de autonoom te treffen maatregelen om heersende overschrijdingen teniet te doen in de effectbeoordeling worden betrokken.

## 2.5 Mens-ruimtelijke aspecten

De “hindereffecten” gerelateerd aan geluid en luchtkwaliteit zijn bepaald aan de hand van modelberekeningen. De gepresenteerde aantallen inwoners binnen de ‘luchtkwaliteitscontour’ suggereren een bepaalde nauwkeurigheid, maar zoals in voetnoot 10 aangegeven bevatten deze berekeningen nog grote onzekerheden. Voor globale bepaling van de effecten en vergelijking van alternatieven op “macro-niveau” is deze informatie naar het oordeel van de Commissie voldoende.

Hoewel in de methodiek wordt gesteld dat wordt gekeken welke relaties worden doorgeknipt, is hiervan nergens een overzicht te vinden. De genoemde criteria voor de beoordeling van de ruimtelijke relaties (verbindingen, barrières en verkeersdoorstroming) komen niet voor in de beschrijving van de effecten, maar wel als kwalitatief oordeel in de samenvattende tabellen. Dit maakt de samenvattende tabellen niet controleerbaar. Bij de behandeling van de bijkomende ingrepen komt gedetailleerde informatie naar boven over bijvoorbeeld omrijafstanden en de typologie van wegen, terwijl dit nergens in de methodiek of de beoordeling wordt genoemd. Het is ook onduidelijk waarom effecten op verkeersveiligheid uiteindelijk niet worden beoordeeld.

Op basis van de gepresenteerde informatie en de gehanteerde methodiek kan niet worden bepaald of de alternatieven en scenario's leiden tot een verbetering of achteruitgang van de mens-ruimtelijke aspecten. Dit leidt bijvoorbeeld in de concluderende tabellen tot scores als “--/++”.

## 2.6 Kosten-batenanalyse (KBA)

De Commissie heeft geen integrale toetsing van de concept-KBA<sup>11</sup> uitgevoerd, maar heeft zich beperkt tot de punten waarin de milieutoets en de concept-KBA op elkaar moeten aansluiten. De Commissie constateert dat de ontwikkeling van de alternatieven en de uitwerking van de referentiesituatie/het nulalternatief zorgvuldig is afgestemd.

- 
- de scores voor luchtkwaliteit in tabel 2 (samenvatting) komen niet altijd overeen met de scores in tabel 103. De scores sluiten wél aan bij tabel 69, waarin de procentuele verandering van het overschrijdingsgebied is aangegeven;
  - de wijze waarop de afzonderlijke scores voor Vlaanderen en Nederland in de tabellen 103 t/m 105 tot stand zijn gekomen is onduidelijk.

<sup>11</sup> MKBA Oplossingsrichtingen Kanaalzone Gent-Terneuzen, concept eindrapport versie 22 december 2008.

De Commissie merkt op dat er sprake is van een aantal inconsistenties tussen de milieutoets en de concept-KBA.<sup>12</sup> Deze zijn volgens de Commissie overigens niet van invloed op de totale beoordeling. Verder wijst de Commissie er op dat in de concept-KBA, net als in de milieutoets, modelresultaten worden gehanteerd die grote onzekerheden bevatten. De conclusies die aan de hand van deze resultaten worden getrokken behoeven op grond daarvan de nodige nuancering.

## 2.7 Overige aspecten

### **Indirecte effecten**

De toegankelijkheid van het kanaal voor zeescheepvaart en binnenvaart kan voor de ontwikkeling van sommige van de in de kanaalzone gevestigde bedrijven een bepalende factor zijn. De keuze voor een oplossingsrichting bepaalt daardoor mede de ontwikkeling van de bedrijvigheid in de kanaalzone. Het karakter en de omvang van (nieuwe) industriële en andere ontwikkelingen in de kanaalzone, inclusief de gevolgen voor transportstromen, kunnen in hoge mate bepalend zijn voor de milieueffecten. In de milieutoets wordt slechts beperkt aandacht besteed aan deze indirecte effecten van de alternatieven. Uit de informatie in de milieutoets en de overige deelrapporten leidt de Commissie echter af dat de invloed van de alternatieven op de ontwikkeling van de bedrijvigheid in de kanaalzone, de daarmee samenhangende gevolgen voor verkeer en vervoer en de daarvan afgeleide gevolgen voor de woon- en leefomgeving waarschijnlijk beperkt zijn. Waarschijnlijk is het economische scenario daarop van grotere invloed dan de keuze voor een alternatief.

De *verkeerstoets* is een belangrijke basis voor de bepaling van verkeersgerelateerde effecten. De resultaten hiervan geven echter nauwelijks inzicht in lokale of regionale knelpunten of effecten. Voor globale bepaling van de effecten op het woon- en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid) en de vergelijking van alternatieven op “macro-niveau” is deze informatie naar het oordeel van de Commissie voldoende.

- Bij de nadere uitwerking van een of meer alternatieven is expliciet aandacht nodig voor de indirecte effecten van de alternatieven. Daarvoor is een vertaling van het gehanteerde verkeersmodel naar het “meso- en microniveau” nodig.<sup>13</sup>

### **Geluidhinder**

In de overzichtstabellen 102-105 en in de samenvatting wordt geen onderscheid gemaakt tussen geluidhinder door wegverkeer, industrie en scheepvaart, maar zijn de geluideffecten samengevoegd tot een enkele score. Dit is relevant omdat er voor wegverkeer mitigerende maatregelen (geluidarm asfalt, afschermingen) te treffen zijn en voor de industrie in dit stadium (waarin met kentallen wordt gewerkt) niet. Als de geluidbelasting overwegend bepaald wordt door industrielawaai zijn maatregelen voor het wegverkeerslawaai minder zinvol.

- De Commissie adviseert om in een eventuele vervolprocedure onderscheid te maken tussen geluidhinder door wegverkeer, industrie en scheepvaart én cumulatie van geluidhinder.

---

<sup>12</sup> Zo verschillen de scores voor het aspect luchtkwaliteit in de concept-KBA en de milieutoets van elkaar en wordt onder “indirecte effecten” in de concept-KBA niet ingegaan op effecten op verkeer/mobiliteit en de daarvan afgeleide effecten. De effecten op “mens-ruimtelijke aspecten” komen in de concept-KBA geheel niet aan bod.

<sup>13</sup> Zie ook de aanbevelingen in het advies voor reikwijdte en detailniveau van de milieutoets.



### **Veiligheid**

Effecten op de nautische veiligheid en externe veiligheid zijn in de milieutoets neutraal gewaardeerd, met als argumenten:

- dat geen (significante) effecten op de nautische veiligheid worden verwacht door verkeersbegeleidingsmaatregelen;
- dat geen onderscheid gemaakt wordt tussen transport van wel of geen gevaarlijke stoffen.

Het tweede punt wordt gezien als een belangrijke leemte in kennis. De neutrale score zou op grond daarvan genuanceerd moeten worden.

Doordat deze uitgangspunten worden gehanteerd geeft de milieutoets weinig relevante informatie ten aanzien van de gevolgen voor nautische en externe veiligheid.

- Omdat het vervoer van gevaarlijke ladingen een relevante factor is bij het inschatten van de externe veiligheidsrisico's adviseert de Commissie om in een eventuele vervolprocedure na te gaan of de toekomstige ontwikkeling van de kanaalzone mogelijk leidt tot extra of nieuwe aan- en afvoer van gevaarlijke stoffen (bv. Ammoniak, LPG, LNG/CNG) en daarvan – indien relevant – de gevolgen (mogelijke effecten, mitigerende maatregelen) nader te beschrijven.

### **Cumulatie van effecten op leefbaarheid**

In de milieutoets ontbreekt een beschouwing over cumulatie van effecten op de woon- en leefomgeving. Op lokaal niveau (bijvoorbeeld in kleine woonkernen in de geïndustrialiseerde kanaalzone, waar in de huidige situatie mogelijk al sprake is van knelpunten) kan cumulatie van geluidhinder, luchtverontreiniging, veiligheid en sociale aspecten leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de leefbaarheid.

- De Commissie adviseert in een eventuele vervolprocedure een kwalitatieve beschouwing van cumulatieve effecten op de leefbaarheid op te nemen.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> De Europese SMB-richtlijn vraagt expliciet aandacht voor cumulatieve en synergetische effecten van plannen en projecten.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Projectgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen (KGT) 2008

**Bevoegd gezag:** Vlaamse en Nederlandse overheid

**Besluit:** “Politieke besluitvorming” over de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** mogelijke categorieën: C3.2, C4.1, C12.1

**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:**

- Milieutoets maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen, Arcadis, Versien B, d.d. 31 januari 2009
- Milieutoets maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen, bijlagen, Arcadis, 31 oktober 2008
- Directe transporteffecten Kanaal Gent-Terneuzen. Resultaten nul-alternatief en projectalternatieven, TNO, 1 oktober 2008
- Verkenning maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen. Onderzoek nautische veiligheidseffecten, Royal Haskoning, 18 september 2008
- Verkeerstoets Kanaalzone Gent-Terneuzen, Mint, 19 september 2008
- Strategische welvaartseffecten Kanaalzone Gent-Terneuzen, TNO, 24 november 2008
- MKBA Oplossingsrichtingen Kanaalzone Gent-Terneuzen, concept eindrapport, Ecorys, 22 december 2008.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

### **Procedurele gegevens:**

aanvraag advies over onderzoeksvoorstel milieutoets: 22 november 2007

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 22 januari 2008

aanvraag toetsingsadvies: 1 november 2008

toetsingsadvies uitgebracht: 3 maart 2009

### **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., Nederland)

Ing. S. Lataire

Dr. F. Lefebvre

Dr. ir. G. Blom (voorzitter)

Ir. G. Pillu (secretaris Dienst Mer, België)

Drs. F. Wijnants

Dr. J. Willems







## **Toetsingsadvies over 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: 978-90-421-2582-7