

## **CP ECA – Strategische milieueffectbeoordeling**

### **Peer-review door Antea Belgium – reacties van de MER-deskundigen**

Peer review ontvangen op 23 februari 2018

Reacties vastgelegd op 19 maart 2018.

#### **Voorafgaande opmerking:**

Een aantal van de door Antea geformuleerde opmerkingen maken abstractie van de in de Alternatievenonderzoeksnota (AON) voor het complex project voorgestelde methodologie. De in de AON (december 2016) geformuleerde voorstellen werden voorgelegd voor publieke raadpleging. De reactie van de initiatiefnemer op de opmerkingen en suggesties ontvangen tijdens de inspraakperiode werden samengebracht in een overwegingsdocument, en gaven aanleiding tot de opmaak van een tweede versie van de AON en van richtlijnen voor het milieueffectrapport door de dienst Mer. Op die manier werd de methodologie van het MER en van de verschillende disciplines dus gevalideerd en vastgelegd. Het is uiteraard niet de bedoeling hierop terug te komen, aangezien richtlijnen en aangepaste AON de weergave zijn van een brede consensus over de methode. De opmerkingen van ANTEA worden wel als waardevol aanzien en worden dan ook meegenomen, voor zover ze geen aanleiding geven tot een fundamentele wijziging tegenover de methode vastgelegd in MER-richtlijnen en AON.

#### **Bodem**

Er kan nagekeken worden of andere klassegrenzen inderdaad tot logischere effectscores leiden.

#### **Water**

Het toekennen van een score “zonder milderende maatregelen” voor de effecten van het SFD op de afwatering van de polders lijkt ons verantwoord om uitdrukking te geven aan de toch wel aanzienlijke impact van dit alternatief voor dit beoordelingscriterium, in vergelijking met de andere alternatieven. Door in de eindbeoordeling rekening te houden met de milderende maatregelen (die inderdaad “moeten” gebeuren) wordt de balans hersteld.

#### **Mobiliteit**

Antea: “Wel is het zo dat de verzadigingsgraad per wegvak als enige indicator vaak ontoereikend is voor een adequate effectbeoordeling van de effecten op het hoofdwegennet. Een statisch verkeersmodel zoals het Havenmodel is niet in staat om de effecten van file-opbouw weer te geven: oververzadiging van een wegvak zorgt in realiteit ook voor een verhoging van de I/C-verhouding in “stroomopwaarts” gelegen wegvakken, maar niet in het model, met een mogelijke onderschatting van de effecten tot gevolg (dit in combinatie met het feit dat een effect pas vanaf een verschil van 5% als significant wordt beoordeeld). Dit wordt overigens ook toegegeven in het rapport”.

Dit is mijns inziens niet volledig correct. Hoewel een oververzadiging van een wegvak inderdaad zorgt voor het ontstaan van filevorming op de stroomafwaarts gelegen wegvakken, betekent dit niet dat de I/C verhouding op deze wegvakken toeneemt. Uiteraard hangt dit samen met hoe men hier het concept 'capaciteit' definieert: stelt men dat de capaciteit evolueert naar nul door de stroomopwaartse bottleneck, klopt bovenstaande stelling wel.

Een toename van de I/C verhouding ter hoogte van de bottleneck zal logischerwijze leiden tot een toename van de file-opbouw op de stroomafwaartse wegvakken. Hoewel deze effecten niet lineair afhankelijk zijn, is de ene maat wel een goede indicator voor de andere, een toename van de verzadigingsgraad houdt in dat de filelengte toeneemt, een toegenomen filelengte impliceert een verdere toename van de I/C verhouding van de bottleneck.

Er kan terecht gesteld worden dat de toename van de verzadiging, indien niet correct geïnterpreteerd, tot een onderschatting van het effect kan leiden, gezien het niet lineaire verband tussen I/C verhouding en de filelengte. Beide criteria opnemen zou er echter voor zorgen dat hetzelfde effect tweemaal beoordeeld wordt, wat niet wenselijk is.

Antea: "Het Havenmodel beschikt nochtans over een goede proxy voor de effecten van file-opbouw: het laat toe om de trajecttijd te berekenen tussen twee punten. De berekening en vergelijking van de trajecttijden op een beperkt aantal kritische routes (E17-E313, E19-noord, E19-zuid, E34-west-A12-noord,...) had waardevolle bijkomende informatie kunnen opleveren om de 8 alternatieven tegen elkaar af te wegen".

Er is voor de beoordeling op snelwegniveau gekozen voor het gebruik van het provinciaal macromodel Antwerpen om ook de effecten buiten het havengebied mee te kunnen nemen. Het beoordelen van eenzelfde effect met twee verschillende modelinstrumenten lijkt minder aangewezen.

Antea: "In het rapport wordt nergens verklaard waarom het aandeel van "uitgangen" Antwerpen-west en R1 totaal tegengesteld is voor het in- en uitgaand verkeer (wat overigens niet betekent dat deze cijfers in vraag worden gesteld, aangezien ze gebaseerd zijn op het verkeer van de bestaande containerterminals)".

De uitgangen 'Antwerpen-West' en 'R1' bedienen gedeeltelijk dezelfde eindbestemmingen (E19 zuid, A12 zuid, E34-oost), de keuze tussen beide uitgangen wordt dus bepaald door de herkomst binnen het havengebied enerzijds en de vlotheid van het verkeer op de route anderzijds. De gehanteerde verdeling is gebaseerd op herkomst-bestemmingsonderzoek en gekalibreerd in het model.

Antea: "Inzake de impact op andere modi wordt enkel gekeken naar het autoverkeer op het onderliggend wegennet per deelgebied en niet naar andere modi. Maar aangezien drukker autoverkeer normaliter leidt tot negatieve effecten op comfort en veiligheid van fietsers en voetgangers, kan deze aanpak op strategisch niveau zeker aanvaardbaar geacht worden. En de effecten op het gebruik van openbaar vervoer zitten in principe reeds vervat in de resultaten van het Havenmodel, aangezien dit een multimodaal model is".

Het Havenmodel is multimodaal voor wat betreft het goederentransport, voor personenverkeer is het echter als unimodaal te beschouwen. De effecten op openbaar vervoer zijn meegenomen in die zin dat een toename van het autoverkeer op het onderliggend wegennet (havenextern) en een toename van de verzadigingsgraden voor autoverkeer (havenintern en snelwegen) uiteraard ook leidt tot een afname van de doorstroming van het openbaar vervoer. Hier is dus dezelfde logica gehanteerd als voor fietsers en voetgangers.

## Lucht

1. Opm. : effectbeoordeling enkel gebaseerd op emissies en niet zoals gebruikelijk op de bijdrage op lokaal emissieniveau

Met de term “gebruikelijk” verwijst de auteur naar de klassieke project- en plan-MER's. Gezien in het verleden nauwelijks strategische plan-MER's opgemaakt werden is er in feite geen sprake van “een gebruikelijke” methodiek. Ook RLB-lucht neemt terzake geen specifieke bepalingen op.

2. Opm. : hanteren van klasse grenzen 1/3/10% van MKN uit significantiekader lucht voor beoordeling impact / weinig onderscheidend bij beoordeling emissies

Het is niet omdat een dergelijk kader klassiek toegepast wordt voor beoordeling op immissieniveaus bij bv. project-MER's dat dit niet voor beoordeling emissieniveaus zou kunnen toegepast worden. Het klopt echter wel dat dit in dit strategisch MER leidt tot weinig onderscheidende toekenning van scores. Echter een impactbeoordeling hoeft niet enkel gebaseerd te worden op vergelijkende scores. Het is perfect mogelijk om bij deze beoordeling ook gewoon rekening te houden met de absolute emissieniveaus. Deze absolute emissieniveaus, welke in het MER in kaart gebracht werden, kunnen dan ook direct gelinkt worden aan de emissie reductie doelstellingen zoals in NEC (nationale emissieplafonds welke regionaal verdeeld worden in B) opgelegd.

De beschikbare gegevens (absolute emissieniveaus) laten ook perfect toe om de onderlinge verschillen van de onderscheiden bronnen met elkaar te vergelijken, zowel binnen elk alternatief als tussen de alternatieven onderling.

3. Opm. : een effectscore -3 zou impliceren dat de plannen als onaanvaardbaar moeten beoordeeld worden

Dergelijke stellingname klopt niet. Effectscore -3 stelt dat in elk geval onderzoek naar milderende maatregelen absoluut noodzakelijk is. Dit wil daarom nog niet zeggen dat een project/plan niet realiseerbaar kan zijn zonder deze milderende maatregelen. Bv. indien deze zou leiden tot onaanvaardbare hoge kosten versus realiseerbare milieu-winst. Het onderzoek naar milderende maatregelen moet aan de vergunningsverlener/besluitvormer de nodige info aanreiken zodat een onderbouwd besluit mogelijk is. Het is niet aan een MER-deskundige om te stellen in hoever een project/plan al of niet aanvaardbaar is.

4. Opm. : de methodiek laat niet toe om zinvolle uitspraken te doen op luchteffecten t.h.v. bv. woonkernen

Deze stellingname klopt niet. Op basis van de kennis van de emissies, afstand en windrichting tot de woonkernen, kan op basis van een expertenoordeel wel degelijk uitspraak gedaan worden m.b.t. de te verwachten impact. Uiteraard kan dit niet kwantitatief zonder impactbeoordeling maar kan er wel een zinnige kwalitatieve beoordeling opgenomen worden, zoals in de discipline mens-gezondheid.

5. Opm. : het aandeel van de emissies door varen van de zeeschepen heeft weinig of niets te maken met impact op immissieniveau

Deze stellingname klopt niet. Naar impact door varende zeeschepen zullen terminals die vlakbij de landsgrens gelegen zijn binnen de HvA uiteraard veel kleinere effecten genereren dan wanneer deze zeeschepen bv. 15 km diep landinwaarts moeten varen. In dit laatste geval wordt

wel degelijk een veel groter gebied beïnvloed. In dit gebied stellen er zich actueel wel nog steeds problemen qua luchtkwaliteit.

#### 6. Opm. : voorstellen tot correctie methodiek

Er wordt o.a. voorgesteld om cumulatieve emissiebijdragen in rekening te brengen. In het MER worden de cumulatieve emissies wel degelijk in kaart gebracht.

Bijkomend wordt een aanpassing van een minder streng significantie kader voorgesteld. Gezien het traject dat thans reeds doorlopen is wordt het niet evident geacht dit aan te passen. Dit zou er in feite ook kunnen toe leiden dat voor een aantal bronnen niet zou gezocht moeten worden naar milderende maatregelen.

Er wordt voorgesteld om dispersie berekeningen uit te voeren om alsnog een kwantitatieve beoordeling op de luchtkwaliteit mee te nemen. Niettegenstaande dergelijke, weliswaar indicatieve berekeningen meerwaarde met zich kunnen meebrengen, worden deze niet absoluut noodzakelijk geacht om de verschillende alternatieven onderling met elkaar te vergelijken. Hierbij dient aangegeven te worden dat één set impact berekeningen niet volstaat om de impact van alle bronnen te beoordelen. Zo dient op dat ogenblik IFDM-traffic gebruikt te worden voor impactbeoordeling wegverkeer, maar laat dit model niet toe om hieruit de deposities te berekenen. Het model IMPACT kan dan wel de NO<sub>2</sub>-impact van lijn-, oppervlakte- en puntbronnen in kaart brengen maar ook hier laat het model niet toe om hieruit deposities te berekenen. Om dit mogelijk te maken dienen de lijn- en puntbronnen omgezet te worden in fictieve puntbronnen. Bijkomend dient opgemerkt dat varende (zee)schepen en spoorverkeer in feite niet als lijnbronnen in IMPACT kunnen ingevoerd worden gezien dan geen rekening kan gehouden worden met de hoogte waarop de emissies vrijkomen (zeker voor zeeschepen is dat van groot belang) noch met de thermische pluimstijging (van belang voor alle vermelde bronnen).

### **Geluid**

Het klopt dat voor de verschillende transportmodi (weg-, spoor -en scheepvaart) enkel de tussenscore werd bepaald en beoordeeld. Hier is vooralsnog geen significantiekader aanwezig.

Dit werd duidelijk in de AON gesteld, dat hier enkel een tussenscore zal bepaald worden. Alsook dat de beoordeling zal gebeuren op basis van de afzonderlijke tussenscores. In de AON wordt nergens gesteld dat het cumulatief effect beschouwd zal worden. Dit kan eventueel nog gedaan worden, doch dit vraagt extra werk. Dit moet misschien eerst overlegd worden met de dienst MER, alhoewel we hier natuurlijk geen voorstander van zijn.

Het is correct te stellen dat je op basis van het totaal geluidsniveau kan nagaan of een deelbron al dan niet een significante impact heeft. Voor de zones ten oosten van het havengebied (Ekeren) zal het logistiek park Schijns in vergelijking met het totaal geluid inderdaad geen noemenswaardig effect genereren, anderzijds is het wel belangrijk dat het achtergrondgeluid (parameter LA95) in de omgeving ook niet dusdanig zal toenemen. Door het bijkomend industrielawaai kan het achtergrondgeluid hier misschien wel toenemen, vandaar dat het hier geen slecht idee is om effectief de milieukwaliteitsnorm (norm gebaseerd op parameter LA95) te hanteren, voor enkel de deelbron 'industrielawaai'. Spoor, binnenvaart hebben minder impact op het achtergrondgeluid.

Voor industrielawaai werd zowel een tussenscore (effect t.o.v. van referentiesituatie) als een score op basis van al dan niet conformiteit met de milieukwaliteitsnorm bepaald. Er wordt hierbij wel afgeweken van het significantiekader volgens het richtlijnenboek, doch enkel indien er een

geluidstoename is en de milieukwaliteitsnorm wordt gerespecteerd. Volgens het significantiekader uit het richtlijnenboek wordt hier dan een score -1 aan toegekend, volgens het AON wordt hierbij de tussenscore overgenomen (dit is het enige verschil).

Bij niet conformiteit met de Vlare normen (in dit geval de milieukwaliteitsnorm) in het geval van een negatieve tussenscore is de eindscore telkens -3, dit wijkt niet af van het standaard significantiekader.

Voor geen enkel alternatief werd een positief geluidseffect bepaald voor industrielawaai. Dit komt er eigenlijk op neer dat we grotendeels het significantiekader volgen, waarbij voor een negatieve tussenscore en niet conformiteit met de milieukwaliteitsnorm een eindscore van -3 wordt toegekend en niet de tussenscore wordt behouden (zoals foutief aangegeven in de peer review). Het aangepast significantiekader werd in een workshop vastgelegd.

In tegenstelling tot wat Antea stelt werd voor industrielawaai wel degelijk een tussenscore bepaald.

### **Biodiversiteit**

Aspect verstoring door geluid dient zoals je weet idd nog aangevuld te worden n.a.v. doorrekening geluid

M.b.t. het onderscheidend vermogen van de effectbeoordeling: zoals in de peer review ook wordt aangegeven, volstaat het S/NS-onderscheid i.f.v. de Natura 2000-regelgeving. Bij de beoordeling is ook bewust gekozen om deze beoordelingsklassen te hanteren. Een differentiatie naar effectscores tussen 0 en -3 kan zinvol zijn in het kader van de bepaling van het voorkeursalternatief, maar we verkiezen deze wijziging niet met terugwerkende kracht aan te brengen. Het gevaar bestaat immers dat de gewijzigde scoretoekenning meer discussie met zich zal meebrengen, gezien verschillende partijen er andere meningen zullen op nahouden i.v.m. specifieke scoretoekenning.

I.v.m. de mogelijkheid tot het milderen van effecten: terechte opmerking dat sommige effecten wel en andere minder/niet te milderen zijn. In het MER wordt de mogelijkheid tot mildering van effecten nu reeds beknopt opgenomen. In het MER zelf wordt geen uitspraak gedaan m.b.t. het voorkeursalternatief. Uiteraard zal dat in het voorkeursbesluit wel gebeuren, onder meer voortbouwend op informatie uit het MER.

### **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Geen relevante opmerkingen.

### **Mens Ruimte**

Voor ruimte kunnen de opmerkingen terug gebracht worden op het al dan niet opmaken van LIS. Er was vooraf afgestemd om dit niet te doen, net omdat er al heel wat effecten hebben plaatsgevonden. Bovendien overstijgt een LIS het strategisch niveau. Het ruimtebeslag is immers nog niet tot op perceelsniveau gekend. De meerwaarde om deze oefening te doen voor alle bestudeerde alternatieven is overigens beperkt.

### **Mens Gezondheid**

Zie reacties op de disciplines Lucht en Geluid.

### **Klimaat**

Geen relevante opmerkingen