



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid
Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en –projecten
Directie Gebiedsontwikkeling
Team Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgeving.vlaanderen.be

**Richtlijnen voor het MER bij het complex project
Realisatie van extra
containerbehandelingscapaciteit in het
havengebied Antwerpen
deelproject Containercluster Linkeroever (CCL)**

Initiatiefnemer:

Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare werken

2 april 2021
CP-11-RL-CCL

1. Inleiding

Het complex project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)” heeft een driedelig doel zoals ook vermeld in de startbeslissing van de Vlaamse regering¹:

- de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen om de verwachte groei te kunnen accommoderen.
- de ontwikkeling van industriële/logistieke gronden op het havenplatform die met de extra containercapaciteit samenhangen;
- de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet. Dit heeft betrekking op het wegennet, het waterwegennet en het spoorwegennet. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit gaat gepaard met of veronderstelt immers ook de aansluiting van de nieuwe terminals (en industrieel/logistieke terreinen) op de verschillende bestaande verkeersnetten.

Het complex project is m.e.r.-plichtig volgens het DABM².

In een onderzoeksfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd, waaronder een MER op strategisch niveau. Het Team Mer betekende voor het MER op strategisch niveau op 17 maart 2017 de bijzondere richtlijnen. Die richtlijnen werden opgesteld rekening houdend met de raadpleging van adviesinstanties en het publiek over de alternatievenonderzoeksnota in december 2016 en januari 2017. Vervolgens stelde het Team Mer aanvullende richtlijnen op (19 september 2018) naar aanleiding van een nieuwe publieke raadpleging en adviesronde over de zogenoemde ‘Tussennota’. De eerste fase eindigde met de beslissing (definitieve vaststelling) van de Vlaamse Regering op 31 januari 2020 over het voorkeursbesluit van het complex project.

De fase die vervolgens inging is de uitwerkingsfase van het complex project. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot realiseerbare projecten en om de uitvoeringswijze te bepalen. Omwille van fasering wordt geopteerd om het complex project ECA verder uit te werken en te vertalen in verschillende parallelle vergunningstrajecten:

- Een **projectbesluit voor de Containercluster Linkerscheldeover (projectbesluit CCL)**: een cluster van projecten op de Linkerscheldeover (Tweede Getijdendok, Noordelijk Insteekdok, westelijk deel van de Vlakte van Zwiendrecht, Drie Dokken en bijhorende buffer, Doeldok binnenvaartterminal, Waaslandkanaal west (= zone S11), Spoorwegbundel, hoogspanningslijnen, natuurcompensaties, en speciebergings in deze projectgebieden). Het bergen van specie buiten deze gebieden gebeurt op basis van aparte omgevingsvergunning(en).
- Een **projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting (projectbesluit WOW)**;
- Een **omgevingsvergunning** voor de uitbreiding van de Noordzeeterminal (geen herbestemming vereist);
- Een **omgevingsvergunning** voor realisatie van het logistieke/industriële terrein op het oostelijke deel van de Vlakte van Zwiendrecht (= Bieshoek) en de bijhorende boscompensaties.

¹ Startbeslissing complex project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen” van 15 juli 2016.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

Voor de Containercluster Linkeroever (CCL) is een **projectonderzoeksnota** (verder ook PON) opgesteld. Deze PON focust op de aanleg en exploitatie van infrastructuur die nodig is om de containercapaciteit uit te breiden op Linkeroever binnen het Complex Project 'Extra Containercapaciteit Antwerpen' (ECA). Het gaat hierbij specifiek over projecten met betrekking op Tweede Getijdendok, Noordelijk Insteekdok, westelijk deel van de Vlakte van Zwiendrecht, Drie Dokken en bijhorende buffer, Doeldok binnenvaartterminal, Waaslandkanaal west (= zone S11), Spoorwegbundel, hoogspanningslijnen, natuurcompensaties, en specieberging in deze projectgebieden. De belangrijkste uit te voeren werken zijn het realiseren van een nieuw dok met bijhorende containerterminals, het aanpassen van de bestaande dokkenstructuur met het oog op extra containerterminals, de aanleg van industriële en logistieke terreinen en het voorzien van een multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet. Voor dit laatste wordt gefocust op infrastructuur voor spoor en binnenvaart, aangezien voorzien is dat de ontsluiting voor wegtransport in een apart projectbesluit wordt opgenomen, namelijk het projectbesluit Westelijke Ontsluitingsweg (WOW). Het resultaat van dit onderdeel van de uitwerkingsfase van complex project ECA is een geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma.

De publieke raadpleging over de PON (versie 1.2 van 12 juli 2020) liep van 27 juli 2020 tot en met 11 september 2020. Deze raadpleging is niet decretaal verplicht. Parallel werd advies gevraagd aan verschillende adviesinstanties. Gezien de ligging van het project nabij Nederland werden ook daar de bevoegde autoriteiten geraadpleegd.

De PON gaat specifiek in op de onderzoeksmethode die in het MER zal worden toegepast en dit zowel op plan-MER-niveau (in functie van de bestemmingswijziging) als op project-MER-niveau (in functie van een of meerdere omgevingsvergunningen). Het Team Mer stelt deze richtlijnen op om de methodologie vast te leggen die in het MER voor de uitwerkingsfase gevolgd moet worden. De richtlijnen houden rekening met de inhoudsvereisten, vermeld in artikel 4.2.8, §1, 5° en artikel 4.3.7 van het DABM, de adviezen van de adviesinstanties en de opmerkingen van het publiek en met de bespreking van de PON en ontvangen reacties met betrokken instanties tijdens de digitaal georganiseerde richtlijnenvergadering van 8 oktober 2020. Deze richtlijnen hebben betrekking op de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het MER.

2. Overwegingsdocument en aangepaste projectonderzoeksnota

Het projectteam stelde een *Overwegingsdocument bij de raadpleging van de projectonderzoeksnota* (verder overwegingsdocument) op waarin de details over de raadpleging zijn opgenomen. In het overwegingsdocument (versie 9 maart 2021) dat gelijktijdig met deze richtlijnen gepubliceerd wordt op de projectwebsite is een overzicht van de reacties van het publiek en van de adviezen opgenomen.

In dat overwegingsdocument zijn alle opmerkingen inhoudelijk gegroepeerd in categorieën en er is per cluster van opmerkingen een reactie geformuleerd. Op deze manier wordt aangegeven hoe in het geïntegreerd onderzoek met de ontvangen opmerkingen is omgegaan. Het overwegingsdocument geeft concluderend specifiek aan op welke punten de PON werd aangepast. Het overwegingsdocument is in overleg met Team Mer opgesteld. Op deze manier zijn alle relevante

en noodzakelijk aanpassingen doorgevoerd in de PON en kan in de verdere procedure voor de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het MER louter verwezen worden naar de geactualiseerde PON (versie 4 december 2020).

Team Mer onderschrijft met deze richtlijnen de analyse en voorgestelde aanpak in het overwegingsdocument (versie 9 maart 2021). Het overzicht is gedetailleerd en gaat in op alle opmerkingen die betrekking hebben op de onderzoeksmethode. De overwegingscriteria en reacties liggen in lijn met de principes die Team Mer toepast in milieueffectrapportage voor plannen en projecten.

Voor de categorieën die rechtstreeks aan het MER gerelateerd zijn en hun onderdelen (Projectbeschrijving, Procesverloop, Uitvoeringsalternatieven, Beleidsmatige en juridische context, Onderzoeksmethodiek algemeen, mobiliteit, water, bodem, lucht, klimaat, geluid en trillingen, mens ruimtelijke aspecten, mens gezondheid en biodiversiteit) stemt Team Mer in met de voorgestelde aanpassingen aan de geactualiseerde PON (versie 4 december 2020). Deze aanpassingen hebben rechtstreeks een invloed op de uitwerking van het MER.

Voor de overige categorieën en hun onderdelen (Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpisen, Onderzoeksmethodiek nautica, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid, Timing) stemt Team Mer eveneens in met de reacties en conclusies. Deze aanpassingen hebben niet rechtstreeks een invloed op de uitwerking van het MER. Wel kunnen ze bepalend zijn voor de detaillering van de beschrijving van het project en de alternatieven, wat op zijn beurt een effect heeft op de leesbaarheid van het volledige geïntegreerd onderzoek.

Het MER moet aangeven waar een chronologisch overzicht kan gevonden worden met alle procedures die doorlopen moeten worden voordat de projectinvulling op het terrein gerealiseerd kan worden.

Het MER is niet alleen een hulp bij de besluitvorming, maar volgens art. 4.1.7. van het DABM moeten de conclusies ook doorwerken in de besluitvorming. Daarom moet het MER bij de voorstellen tot milderende maatregelen aangeven hoe deze zullen/kunnen doorwerken in het projectbesluit (inclusief RUP, omgevingsvergunning en flankerend beleid). Dit kan eventueel gebeuren d.m.v. één samenvattende tabel in de eindsynthese.

Deze richtlijnen moeten samen gelezen worden met het overwegingsdocument (versie 9 maart 2021) en met de geactualiseerde PON (versie 4 december 2020). Het MER moet opgesteld worden zoals voorgesteld in de geactualiseerde PON, rekening houdend met de bijzondere aandachtspunten die in deze richtlijnen geformuleerd worden.

3. Bijzondere aandachtspunten voor het MER

Aannames over het project die in het onderzoek worden gebruikt moeten expliciet vermeld worden zodat ze - voor zover relevant - kunnen toegevoegd worden aan de **projectbeschrijving**.

In de onderzoeksfase van het complex project is een uitgebreid alternatievenonderzoek uitgevoerd. De keuze uit het voorkeurbesluit wordt niet meer in vraag gesteld. In hoofdstuk 2.3 gaat de PON in op **alternatieven** die van toepassing zijn op het deelproject CCL. Twee inrichtingsalternatieven die betrekking hebben op de vorm van het Tweede Getijdendok worden aan de start van de uitwerkingsfase beschouwd: Boemerang en Winkelhaak.

De afbakening van het **studiegebied** moet in het MER voldoende gemotiveerd zijn per discipline, rekening houdend met het feit dat het studiegebied het volledige gebied moet omvatten waar relevante effecten van dit deelproject zich kunnen voordoen. De ruimtelijke afbakening wordt voor elke discipline duidelijk tekstueel omschreven en indien mogelijk, voorgesteld op kaart.

In het geïntegreerde onderzoek van deelproject CCL zullen ook de **globale effecten** bekeken worden die het hele ECA project (deelproject Containercluster Linkeroever, Westelijke Ontsluitingsweg, logistiek/industriële terrein oostelijke deel Vlakte van Zwiendrecht, uitbreiding van Noordzeeterminal) veroorzaakt.

Daarnaast worden ook **cumulatieve effecten** onderzocht die veroorzaakt worden door de gecumuleerde effecten van ECA en projecten, ontwikkelingen en activiteiten in de omgeving. De te gebruiken terminologie in het MER dient licht aangepast te worden ten opzichte van het gebruik van het begrip cumulatieve effecten in de PON.

De PON beschrijft volgende **situaties** die beschouwd worden in het geïntegreerd onderzoek:

- De referentiesituatie voor de aanlegfase met als referentiejaar 2025
- De referentiesituatie voor de exploitatiefase met als referentiejaar 2030
- De referentiesituatie voor de exploitatiefase met als referentiejaar 2030 zonder de aanleg van de Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven (WOW)
- Een situatie 2050 voor de beoordeling van langetermijndoelstellingen uit beleidsplannen
- Verschillende ontwikkelingsscenario's (bijvoorbeeld op vlak van infrastructuurprojecten, elektrificatie, ...)
- Een future proof scenario
- Sensitiviteitsanalyses met betrekking tot de modal split voor havenverkeer

Voor elke discipline moet het MER een beschrijving van de **referentiesituatie** opnemen. Hierbij wordt, indien relevant, een opdeling gemaakt tussen de bestaande of huidige situatie en andere referentiesituaties. Aannames die gebeuren voor de verschillende situaties moeten telkens duidelijk en expliciet vermelden waarmee rekening gehouden wordt (bijvoorbeeld welke infrastructuur wordt verondersteld aanwezig te zijn of met welke modal split wordt gerekend). Wanneer er tijdens het opstellen van het MER nieuwe ontwikkelingsscenario's naar voren zouden komen die momenteel niet gekend zijn, moet worden geëvalueerd of deze kunnen leiden tot bijvoorbeeld wijzigingen van de referentiesituatie of een nieuwe bijkomende referentiesituatie.

De **methodologie voor de effectvoorspelling** wordt binnen elke discipline in het MER duidelijk en transparant omschreven. Tevens wordt per discipline aangegeven op basis van welke criteria een effect beoordeeld wordt. Bij de (voorstellen tot) milderende maatregelen wordt aangegeven waar

deze zullen/kunnen doorwerken. Het resterend effect na de milderende maatregelen wordt, indien mogelijk, aangegeven en gekoppeld aan het gehanteerde beoordelingskader.

Met betrekking tot de disciplines mobiliteit en lucht zullen bepaalde technische uitwerkingsmodaliteiten van het onderzoek nog verder verfijnd worden in samenspraak met het beleidsdomein Omgeving op basis van technische nota's, zoals beschreven in de PON.

Het te gebruiken vervoersmodel laat toe om een verandering in voertuigkilometers ten gevolge van de realisatie van ECA over het hele Vlaamse grondgebied te rapporteren. Op deze manier kan geëvalueerd worden hoe de doelstellingen met betrekking tot gereden voertuigkilometers op het Vlaams wegennet geïmpacteerd worden.

Het bergen van specie wordt bekeken op hoofdlijnen om de globale effecten in te schatten. De beschrijving van gedetailleerde effecten van specieberging buiten het projectgebied ECA wordt echter in de desbetreffende omgevingsvergunningstrajecten opgenomen.

Binnen de discipline klimaat wordt een onderscheid gemaakt tussen ETS- en niet-ETS-sector. Doelstellingen en afspraken voor de ETS sector situeren zich op Europees niveau, terwijl de basis van doelstellingen en afspraken voor de niet-ETS verfijnd worden in Vlaamse plannen. Voor beide sectoren moet gekeken worden naar de effectgrootte op vlak van klimaat en onderzocht worden op welke manier de impact hiervan zou kunnen gemilderd worden. In het MER zal invulling gegeven worden aan het begrip klimaatruimte dat is opgenomen in het voorkeursbesluit in samenspraak met het beleidsdomein Omgeving.

Het MER zal opgave doen van de **leemten in de kennis** die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het projectgebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte onderzoeksmethode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

In het MER zal per discipline aangegeven worden of er eventueel **opvolgingsmaatregelen** voor te stellen zijn die vanuit de leemten in de kennis noodzakelijk worden geacht of die nodig zijn in functie van de aanpak en inhoud voor de vervolprocedure en besluitvorming.

Een afzonderlijke **discipline-overschrijdende samenvatting** (inclusief de milderende maatregelen) maakt deel uit van het MER. Deze samenvatting geeft een overzicht van de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. De **milderende maatregelen** zullen in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. De milderende maatregelen die voorgesteld zijn vanuit verschillende disciplines zullen discipline-overschrijdend t.o.v. elkaar afgewogen worden. Bij de milderende maatregelen dient aangegeven te worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

De **niet-technische samenvatting** zal een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport vormen dat de essentie van de overige delen beknopt en correct weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde lezer. Figuren of kaarten dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen. Bij het schrijven van de niet-technische

samenvatting kan gebruik gemaakt worden van de handleiding “niet-technische samenvatting” zoals gepubliceerd op www.mervlaanderen.be. Deze niet-technische samenvatting zal in het MER als afzonderlijk hoofdstuk opgenomen ofwel als afzonderlijk document opgesteld worden en zal tevens in digitale vorm aangeleverd worden.

4. Goedkeuring team van erkende MER-deskundigen en MER-coördinator

Zoals voorgesteld in de PON wordt het MER opgesteld door een erkende MER-coördinator en door erkende MER-deskundigen voor de volgende disciplines: Biodiversiteit, Mobiliteit, Mens Ruimte, Mens Gezondheid, Bodem, Water, Geluid en trillingen, Landschap, onroerend erfgoed en archeologie, Lucht en Klimaat.

Het in de PON voorgestelde team van erkende MER-deskundigen en de erkende MER-coördinator wordt goedgekeurd.

Wijzigingen aan het team van deskundigen in de loop van het m.e.r. moeten gemeld worden aan het Team Mer.

5. Besluit

Het overwegingsdocument van 9 maart 2021 geeft op een volledige en overzichtelijke wijze weer hoe met de opmerkingen van de adviesinstanties en het publiek is omgegaan en wat de conclusies zijn over aan te passen punten in de projectonderzoeksnota. De geactualiseerde projectonderzoeksnota (versie 4 december 2020) is in overeenstemming daarmee aangepast Het MER moet worden uitgewerkt rekening houdend met deze conclusies.

Lina Grooten

Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten