



administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer
afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid, cel Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Richtlijnen milieueffectrapportage

Strategisch Plan voor de haven van Oostende

13 augustus 2004

PLMER-0004-RL

Inhoudstafel

1. Inleiding
2. Vorm en presentatie
3. Doelstelling, probleemstelling, verantwoording en besluitvorming
4. Voorgenomen plan en alternatieven
5. Juridische en beleidsmatige context
6. Bestaande toestand en milieueffecten
 - 6.1 Bestaande toestand en ontwikkelingen
 - 6.2 Milieueffecten en maatregelen
 - 6.3 Vergelijking van de alternatieven
7. Leemte in de kennis
8. Monitoring en evaluatie
9. Integratie en eindsynthese
10. Niet-technische samenvatting

Aanstelling team van erkende deskundigen en MER-coördinator

- Bijlage 1
- Bijlage 2
- Bijlage 3
- Bijlage 4
- Bijlage 5

1 Inleiding

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit heeft het voornemen het strategisch plan voor de haven van Oostende op te maken ter voorbereiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). In het strategisch plan zal de afbakening en inrichting van het zeehavengebied vastgelegd worden. Per definitie omvat het strategisch plan de ontwikkelingsrichtingen op een strategisch niveau en dus op hoofdlijnen.

Het opstellen van een strategisch plan voor de haven van Oostende kadert in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999, waarin bepaald wordt dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan uitgewerkt wordt. Deze beslissing kadert op haar beurt enerzijds in het RSV en anderzijds in het Havendecreet.

Het kennisgevingdossier m.b.t. de plan-MER voor het strategisch plan voor de haven van Oostende is door de Cel Mer van de afdeling algemeen Milieu- en Natuurbeleid volledig verklaard op 7 juni 2004. De ter inzage legging bij de administratie liep van 17 juni 2004 tot 17 juli 2004. Gelijktijdig was het document ook inkijkbaar in het stadhuis van Oostende en de gemeentehuizen van Bredene en Oudenburg. De ter inzagelegging werd aangekondigd in 2 kranten en het document was tevens via de webstek van de cel Mer (www.mervlaanderen.be) en de webstek van de stad Oostende en de gemeentes Bredene en Oudenburg inkijkbaar. De bevolking heeft de kans gekregen opmerkingen in te brengen. Conform de bepalingen van het decreet werden parallel hieraan adviezen gevraagd bij relevante administraties en openbare besturen, alsook bij de organisaties die een vertegenwoordiging hebben in de SERV en de Vlaamse Mina-raad.

Conform art. 4.2.5 §3 van het MER/VR-decreet is de coördinator gehouden tot overleg met de administratie. De coördinator zal dan ook al dan niet via de cel Mer overleg plegen met de relevante administratie tijdens het onderzoek.

Deze richtlijnen zijn opgesteld door de Cel Mer en hebben betrekking op de inhoudsafbakening van het MER. Ontvangen inspraakreacties en adviezen (zie bijlagen) worden hierin verwerkt wanneer er nieuwe inzichten aangereikt worden over ofwel specifieke lokale milieumomstandigheden, ofwel te onderzoeken alternatieven ofwel een betere methodologie wordt aan-

gereikt. De kennisgeving bevat al veel relevante informatie over de mogelijke inhoud van het op te stellen plan-MER. In de navolgende tekst wordt daarom regelmatig naar de kennisgeving verwezen.

2 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de Cel Mer om:

- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal-aanduiding en legende. Daarbij dient erop toegezien te worden dat elk van de 5 deelruimten binnen het plangebied op een kaart met een voldoende grote schaal zijn gepresenteerd. Bij voorkeur wordt een kaart minimaal op A4-formaat voorgesteld. Zo zijn o.a. de kaarten waarop de ontwikkelingsconcepten worden voorgesteld in de kennisgeving veel te klein, wat de duidelijkheid niet ten goede komt. Geef ook ten minste op één kaart alle topografische namen (waterlopen, meest relevante straatnamen, gebouwen, monumenten,...), die in het MER worden gebruikt, goed weer;
- de bron van de gebruikte basiskaarten te vermelden (vb. topografische kaarten = NGI; meer info <http://giraf.gisvlaanderen.be>);
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst met tabellen en figuren en literatuurlijst bij het rapport op te nemen
- achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen
- in een inleiding tevens het besluitvormingsproces, incl. een beschrijving van de timing en de procedure beschrijven. Hierin zal de rol van het plan-MER in een dergelijk proces geschetst worden. Zeer belangrijk is ook aandacht te besteden aan de relatie met de andere interfererende processen en de presentatie hiervan (bvb het uitwerken van stroomschema's).
- bijzondere aandacht te besteden aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de ontwikkelingsconcepten.
- een samenvatting te voorzien. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER (zie verder).

3 Doelstelling, probleemstelling, verantwoording en besluitvorming

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, a en b

Er moet een optimale havenontwikkeling kunnen worden gerealiseerd terwijl de ruimtelijke mogelijkheden erg beperkt zijn. De grootste concrete problemen zijn de beperkte toegankelijkheid van de haven voor nieuwe, moderne schepen, onvoldoende oppervlakte die direct maritiem ontsloten is alsook de binnenhaven en kanaalzone die slechts beperkt maritiem ontsloten zijn.

Vanuit deze probleemstelling vertaalt de kennisgeving de algemene doelstelling uit het regeerakkoord naar een concretere vraag waar het plan voor de haven van Oostende een antwoord moet op bieden:

‘Hoe kan ruimte geboden worden aan de verdere groei van de haventrafieken in Oostende zonder de bereikbaarheid, leefbaarheid, toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid en ontwikkeling van het omgevende stedelijk gebied en het ecologisch functioneren van de omgevende zee, duinen en polders in het gedrang te brengen?’

In het strategisch plan wordt de visie uitgewerkt over de rol en de gewenste ontwikkeling van de haven. Hierbij moet het plan als een dynamisch gegeven worden beschouwd dat eerder ontwikkelingsschetsen aangeeft dan effectief vaststaande doelen. Het strategisch plan moet de verschillende relevante elementen inzake economie, ruimtelijke ordening, milieu en de relevante maatschappelijke problemen omvatten, op de schaal van het betrokken gebied.

Aan het plan zijn enkele randstellende voorwaarden verbonden die moeten samengaan met de economische expansie van de haven: maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en een zuinig ruimtegebruik. Deze vier hoofddoelstellingen waaraan het strategisch plan dient te beantwoorden, moeten in het milieueffectrapport worden geoperationaliseerd, teneinde de ruimtelijke ontwikkelingsconcepten op hun milieueffecten te beoordelen en deze alternatieven te vergelijken.

Concreet bestaat het strategisch plan uit een streefbeeld en een plan van actie op korte termijn. Het streefbeeld omvat een deel over een visie op de gewenste ontwikkelingen in het gebied, op de gewenste toestand en de strategieën om deze gewenste toestand te bereiken en een tweede deel met een plan van actie op lange termijn. In het plan van actie op korte termijn zitten o.a. een pakket van voorstellen van concrete beleidsdoelstellingen en- maatregelen en voorstellen van afspraken en engagementen.

De beschrijving van de inhoudelijke doelstelling in de kennisgeving voldoet, en kan in het plan-MER worden overgenomen.

Binnen de besluitvorming voor het strategisch plan zijn nog deelonderzoeken gepland/ in uitvoering (zie bijlage 8), de kennisgeving vermeldt eveneens een aantal ‘randvoorwaardenstellende’ onderzoeken (p.7 van de kennisgeving): deze diverse onderzoeken moeten in functie van hun relevantie geïntegreerd worden in het plan-MER dan wel moeten de resultaten ervan in functie van vijf ontwikkelingsconcepten via de effectbeoordeling ook duidelijk aan bod komen in het plan-MER.

In de plan-MER zal zo concreet mogelijk aangegeven worden voor welk besluit en/of beslissing het MER wordt opgesteld, met welke procedure en met welk tijdpad deze worden genomen en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zullen worden betrokken. Verder zal de plan-MER ook aanduiden welke besluiten (vergunningen) er in een later stadium nog worden genomen alvorens men tot uitvoering kan overgaan. Daarbij zal eventueel telkens de rol van milieueffectrapportage (plan- of projectniveau) worden aangegeven. Tevens zullen de mogelijkheden tot inspraak, bezwaar en beroep (wanneer, over welke punten en bij welke instantie) in beeld worden gebracht.

Belangrijk is ook bij de opmaak van het plan-MER rekening te houden met de interfererende besluitvorming, in het bijzonder voor (het ruimtelijk uitvoeringsplan voor) de afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende en voor het AWZ-plan Oostende (kustverdediging en haventoeegang). Voor het RUP ligt een voorstel tot afbakening voor, voor het AWZ-plan wordt de plan-mer als voorbereiding tot de besluitvorming één van de komende maanden opgestart. Wederzijds overleg met de opstellers van de MER's zal noodzakelijk zijn teneinde te vermijden dat milieueffecten over het hoofd gezien worden en teneinde te bekomen dat in het bijzonder de cumulatieve effecten in beeld komen.

4 Voorgenomen plan, projecten en alternatieven

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, c en d

Bij de beschrijving van het plan en de ontwikkelingsconcepten moet aandacht besteed worden aan het uitgevoerde vooronderzoek en de hieruit bekomen resultaten.

In het plan-MER zal ook duidelijk het onderscheid worden aangegeven tussen het plangebied, onderzoeksgebied, studiegebied en de ‘grijze zone’. Is de ‘grijze zone’ zoals vermeld in het afbakeningsproces voor regionaalstedelijk gebied volledig meegenomen in het plangebied voor het strategisch planningsproces voor de haven van Oostende?

De invloed van beslissingen te nemen in het strategisch plan voor de haven van Oostende op het regionaalstedelijk gebied (of het AWZ-plan) dienen ook te worden aangehaald in het plan-MER. Het AWZ-plan bestaat uit de volgende onderdelen: verhoging van het veiligheidsniveau tegen overstroming in de zone vanaf de havengeul tot voorbij de casino, de uitvoering van de nodige maatregelen om overstroming via de haven tegen te gaan, de uitbouw van een verbeterde haventoeegang, geïntegreerd kustzonebeheer Oosteroever.

De beschrijving van het studiegebied kan cartografisch nog verduidelijkt worden met aanduiding van de belangrijkste gebiedsbepalende structurele elementen. Ook de relatie tussen de verschillende studiegebieden en hun activiteiten zal duidelijk worden beschreven.

In deel 6 van de kennisgeving worden verschillende economische groeipotenties van de verschillende haventrafieken beschreven. Deze groeiscenario's worden kort besproken in de kennisgeving en dienen verder toegelicht worden in het plan-MER. De mogelijke scenario's zullen per haventrafiek duidelijk beschreven worden en hierbij dient duidelijk te worden aangegeven waar welk(e) scenario ('s) de meest waarschijnlijke zijn.

De termen ‘ontwikkelingsconcept’(ruimtelijk) en ‘scenario’(economisch) worden beter niet door elkaar gehaald.

De kennisgeving presenteert de vijf ontwikkelingsconcepten evenwaardig: de beschrijving in de kennisgeving is eerder beknopt. In het MER zullen de concepten uitgebreider toegelicht worden waarbij overzichtelijk wordt aangegeven waar de potenties en knelpunten zich situeren voor de verschillende marktsegmenten. De cartografische weergave van de ontwikkelingsconcepten kan op een groter formaat en dient verduidelijkt te worden met een legende en een eventuele toelichting.

Een korte beschrijving van de totstandkoming en uitwerking van de verschillende concepten kan mogelijks in bijlage opgenomen worden.

5 Juridische en beleidsmatige context

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, e

De kennisgeving heeft een beknopte opgave gedaan van het juridisch/beleidsmatig kader dat voor deze plan-MER van belang is. De kennisgeving heeft de relevantie niet toegewezen per milieudomein.

Het MER zal concreter nagaan waar de planrelevantie zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoeksturend kan zijn (waarbij een benadering volgens milieudomein een goede aanpak is) dan wel procedurebepalingen bevat of een combinatie van beide. Hierbij zal ook de status van de documenten vermeld dienen te worden. Het is dan ook van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken hiervan op te volgen.

In het plan-MER zal ook expliciet nagegaan worden of het vigerende beleid een belemmering vormt voor het uitvoeren van de mogelijke maatregelen in het strategisch plan voor de haven van Oostende of waar conflicten kunnen ontstaan. Indien wel dan zal aangegeven worden hoe dat desnoods opgelost moet worden. In ieder geval zal er worden nagegaan of er sprake zal zijn van significante gevolgen.

Speciale Beschermingszones dienen cartografisch duidelijk te worden gesitueerd en benoemd.

De planningscontext (hoofdstuk 4) dient uitgebreid te worden met het NEC-programma en de luchtkwaliteitsnormen. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met de planMER van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.

Als beleidsdocument dient ook de landschapsatlas te worden gebruikt. Binnen het studiegebied is dit evenwel minder relevant maar in de probleemanalyse werd aangegeven dat de impact op het cultuurhistorische omgevende landschap eveneens bestudeerd wordt en hiervoor kan de landschapsatlas wel gebruikt worden voor de afweging en effectbeoordeling.

De opgave van beschermingen (p.33) dient uitgebreid te worden met de nieuwe beschermingen, waarvoor recentelijk procedures werden opgestart. Bovendien zijn er binnen afzienbare tijd nog een aantal bijkomende beschermingen te verwachten en achten wij het wenselijk de impact op deze elementen – die weliswaar nog geen wettelijke bescherming genieten, maar intrinsiek een grote erfgoedwaarde bezitten – reeds te bestuderen en af te wegen. Verder is het aangewezen de impact op een aantal beschermingen die aan de rand van het studiegebied liggen, te onderzoeken. Erfgoed heeft immers een belangrijke contextwaarde die door ontwikkelingen in functie van havenactiviteiten drastisch kunnen veranderen.

De oplijsting in de kennisgeving biedt een te beknopt overzicht en dient dus verder uitgewerkt en geconcretiseerd. De volgende aanvullingen dienen o.a. nog toegevoegd worden (niet-limitatieve lijst):

- Het decreet integraal waterbeleid met de bijbehorende watertoets (artikel 8);
- Vlaams Milieubeleidsplan 2003-2007;
- Decreet betreffende het natuurbehoud;
- Bodemsaneringsdecreet;
- De essentiële elementen op lokaal vlak moeten ook duidelijk in beeld worden gebracht want deze worden niet voldoende weerspiegeld in de eerder algemene provinciale of Vlaamse ruimtelijke structuurplannen. Gemeentelijke milieubeleidsplannen, natuurontwikkelingsplannen, gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, mobiliteitsplannen kunnen ook belangrijke informatie voor bepaalde disciplines bevatten.
- ...

Voor het decreet natuurbehoud is ondermeer artikel 36ter van belang, dat invulling heeft gegeven aan leden 6.2 tot 6.4 van de habitatrichtlijn. Gezien in het studiegebied Europese Speciale Beschermingszones gelegen zijn, zal het plan-MER vergezeld moeten zijn van een passende beoordeling en zou er moeten nagegaan worden of er bijlage-III soorten volgens het decreet natuurbehoud in het gebied voorkomen.

6 Bestaande toestanden en milieueffecten

6.1 Bestaande toestand en ontwikkelingen

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, f

De beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in het studiegebied vormen de het referentiekader waaraan de effectbeschrijvingen worden gerelateerd (tijdshorizon ca 2020). In de kennisgeving staat reeds aangegeven hoe de autonome ontwikkeling per milieudomein wordt ingevuld. Naast de autonome ontwikkelingen worden ook de aandachtspunten en verwachtingen opgesomd.

De opgelijste verwachte ontwikkelingen bieden o.i. reeds een vrij volledig overzicht: vanuit de NMBS wordt gewezen op de spoorovergang 89 aan de Stationsstraat te Zandvoorde, die zou moeten verdwijnen en vervangen worden door een volwaardige ongelijkgrondse kruising en dit wegens redenen van veiligheid. Dit is eveneens mee te beoordelen in het plan-MER. Ook zal dit meegenomen moeten worden bij de evaluatie van de toekomstige ontwikkeling van bereikbaarheid en ontsluiting over de weg van de chemische site en Plassendale 3 en 4. Eveneens mee te nemen in het onderzoek van de toekomstige ontwikkeling en in relatie tot de vijf ontwikkelingsconcepten is het RYCO.

Inzake verkeer-fiets en dit in functie van recreatie ontbreekt de Kustfietsroute en welke hierop de impact van het plan zal zijn.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling moet aandacht besteed worden aan alle projecten die in het plangebied gerealiseerd zullen worden en op welke wijze deze op plan- of projectniveau kunnen interfereren en voor welke milieueffecten cumulatie mogelijk is. Deze cumulatieve effecten moeten in het MER aan bod komen.

De kennisgeving geeft een zeer summiere beschrijving per discipline van de wijze waarop de referentiesituatie zal worden beschreven per milieudomein. De beschrijving beperkt zich tot een korte weergave van de huidige situatie zonder aandacht te besteden aan de te hanteren methodologie. Er is ook onvoldoende aangegeven welke bestaande gegevens, bronnen of documenten zullen gebruikt worden en waar, in het raam van het MER, desnoods bijkomende inventaris noodzakelijk is. In het plan-MER dienen deze aspecten aan bod te komen.

6.2 Milieueffecten en maatregelen

Art. 4. 2. 7. §1, 2°, a, b, c

De kennisgeving geeft een goede en bondige beschrijving per milieudomein van de wijze waarop de effecten zullen worden onderzocht en beoordeeld. De onderzoeksdomeinen van het plan-MER zijn ruimtegebruik, verkeer en vervoer, leefmilieu, natuur en ecologische infrastructuur, bodem, water en lucht, landschap en cultuurhistorie en externe veiligheid. In de kennisgeving wordt de relatie van de milieudomeinen met de milieudisciplines verduidelijkt.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt a.h.v. strategische doelstellingen die afgeleid zijn van de hoofd- en subdoelstellingen waaraan het strategisch plan dient te beantwoorden. Voor de toetsing aan de strategische doelstellingen zullen criteria worden gebruikt waarbij de nadruk zal liggen op een kwalitatieve beoordeling. In een tabel worden de criteria en hun effectuitdrukking schematisch weergegeven. In het MER zal de methodologie voor de effectbeoordeling uitvoeriger en gedetailleerder behandeld worden.

Er zal onderscheid gemaakt worden tussen de permanente effecten en de effecten tijdens de aanleg en er zal gemotiveerd worden wanneer tijdelijke effecten zo ingrijpend zijn dat ze op het strategische planniveau moeten worden meegewogen.

Er zal aandacht besteed worden aan de cumulatie van effecten. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden worden aangegeven. Er zal gezorgd worden dat er ten minste een goed inzicht ontstaat in het mogelijke optreden van significante effecten op habitats en soorten die worden beschermd op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn en er zal een passende beoordeling worden uitgevoerd. De significante effecten op lokaal vlak worden meegenomen, tenzij kan aangetoond worden dat deze niet onderscheidend zijn voor de afwijking van de alternatieven dan wel meegenomen kunnen worden in de project-m.e.r. zonder de beslissing op planniveau te hypothekeren.

Luchtverontreiniging wordt enkel meegenomen in de domeinen 'Ruimtegebruik' en 'Verkeer en vervoer'. De havenontwikkelingen hebben echter wel een potentieel belangrijke invloed op de luchtverontreiniging. Bovendien dient naast wegverkeer voldoende aandacht te gaan naar de scheepvaart. Deel 5 en de tabel op p. 69 geven enkel een summiere aanzet; lucht dient verder te worden uitgewerkt als een apart subdomein.

Het NEC-reductieprogramma geeft in hoofdstuk 7 het belang aan om bij het opstellen van strategische plannen voor havengebieden een toetsing uit te voeren aan het NEC-programma. De kennisgevingsnota geeft in hoofdstuk 5 een aantal aandachtspunten die verder afgetoetst moeten worden. Een aantal hiervan, zoals nieuwe activiteiten voor de chemische site, hebben wel degelijk een effect op de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij dan niet om uitspraken over individuele bedrijven, maar wel om op strategisch niveau de toetsing te maken met het NEC-programma en potentiële mogelijkheden en knelpunten op strategisch niveau in kaart te brengen en dit in functie van de verschillende mogelijke ontwikkelingsconcepten.

Verder dient de nadruk niet enkel op het wegverkeer te liggen. De aangegeven schaalvergroting in de scheepvaart heeft een invloed op de luchtkwaliteit. Om dit in kaart te brengen is het noodzakelijk een analyse te maken van de scheepvaart: het aantal bewegingen, de gebruikte brandstof, de gebruikte vaartuigen nu en in de toekomst. Hierbij dient eveneens het NEC-programma getoetst te worden, waar transport een deel van uitmaakt. Transport bevat in de emissieplafonds zowel wegverkeer, scheepvaart, spoorverkeer als andere niet-voor de weg bestemde voertuigen. Naast de globale effecten op de luchtkwaliteit tengevolge van gewijzigde verkeersstromen (wegverkeer en scheepvaart), dient voldoende aandacht te gaan naar de problematiek van het toenemende vrachtverkeer. Oostende is een belangrijk RORO-haven, met een belangrijk aandeel vrachtwagens. De studie “Immissieproblematiek ten gevolge van het verkeer” geeft duidelijk aan hoe belangrijk het aandeel vrachtwagens is om de toekomstige luchtkwaliteitsnormen te halen. Deze studie geeft een opsomming van de knelpunt locaties. Oostende is hier momenteel niet bij, maar de geplande ontwikkelingen kunnen hierin verandering brengen. Het is bijgevolg belangrijk dat in de planMER dit verder onderzocht wordt.

In hoofdstuk 7 bij de probleemanalyse ontbreekt de vermelding van luchtkwaliteitsnormen en van de nationale emissieplafonds. Hoofdstuk 5 dient herbekeken te worden in functie van een analyse over de effecten van het strategisch plan op de luchtkwaliteit.

Verkeer en vervoer worden in kaart gebracht, maar de link naar luchtverontreiniging wordt niet gelegd. Het is nochtans perfect mogelijk vanuit de verandering in verkeersstromen aan te geven wat de effecten voor luchtkwaliteit zullen zijn. Bovendien betekent een modale verschuiving niet noodzakelijk een milieuwinst. Dit hangt af van de hoeveelheid vrachtwagenkilometers die bijkomend zullen worden afgelegd door de uitbreiding, van het gebruikte type schepen en brandstof gezien grotere schepen zullen ingezet worden en zo meer. Om hierover een uitspraak te kunnen doen, is een analyse dus wel degelijk nodig.

Ook voor het domein leefmilieu maakt men er zich te gemakkelijk vanaf door de problematiek door te schuiven naar het mobiliteitsbeleid en de sectorale emissievoorwaarden. Hetzelfde geldt voor het domein bodem, water, lucht, waar lucht wordt uitgesloten. Zoals reeds eerder aangegeven dient een toetsing aan het NEC-programma te gebeuren. Luchtverontreiniging is zeer zeker relevant op het niveau van het strategisch plan. De lokale verkeersevolutie kan wel degelijk een effect hebben. Ook het aandeel vrachtverkeer is erg belangrijk voor de lokale luchtkwaliteit. Ook hier is een analyse noodzakelijk om hier beter zicht op te krijgen. Bovendien zijn er wel degelijk maatregelen op schaalniveau van de haven mogelijk. Zo kunnen bv de haventarieven gedifferentieerd worden naargelang het type schip en de gebruikte brandstof. Ook kunnen maatregelen genomen worden om de gezondheid van de inwoners te beschermen door routekeuze van de vrachtwagens of aanbevelingen inzake type gebruikte vrachtwagen.

Bij de effectbeoordelingsmatrix wordt het “optimaal benutten van de toeristisch-recreatieve potenties van de haven” als operationele doelstelling gesteld. Het behoud, (her)bestemming en gebruik van het maritiem-industrieel erfgoed kan hierbij tevens als criterium aangevuld worden gezien de haven van Oostende een veelheid en grote variatie aan erfgoed herbergt.

Het aspect cultuurhistorie en archeologie zijn relatief arm uitgewerkt. Volgende aspecten dienen ook aan bod te komen:

- In het zuidelijke deel van de zone “Zuidelijke kanaalzone” bevindt zich nog een intact polderlandschap dat naar verwachting een aantal waardevolle archeologische vindplaatsen verbergt. Deze zone wordt bij voorkeur opgenomen als aandachtsgebied. Bij ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied, moet worden rekening gehouden worden met archeologisch erfgoed in de grond.
- De versterkingen van de stad Oostende die werden opgeworpen in het kader van het beleg van Oostende (1600-1604) en waarvan naar verwachting delen zijn bewaard in de ondergrond van de haven. Een weergave van deze versterkingen is onontbeerlijk om met de eventuele aanwezigheid van bvb. bastioneringen rekening te kunnen houden.
- Cultuurhistorische belangrijke infrastructurele elementen zoals het 17^e-eeuwse sluizencomplex van Sas Slijkens.

Er moet ook gewezen worden op de noodzaak van een archeologisch onderzoek bij ingrepen waarbij archeologische waarden dreigen vernield te worden.

De mogelijkheid om baggerspecie te bergen in baggerdijken of bufferbermen met een schermfunctie. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan de doelstelling (cfr. Regeerakkoord Vlaamse regering 13 juli 1999) van zuinig ruimtegebruik, bescherming van de omliggende woonzones (verminderen van de geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook-, en lichthinder) en versterking van de ecologische infrastructuur. Deze aanpak leidt ook tot een visuele inpassing van de haven t.o.v. de omgeving.

De kennisgeving heeft de ecologische aandachtsgebieden, die voorwerp van het effectenonderzoek zijn, opgelijst. De passende beoordeling zal voor de verschillende alternatieven de mogelijke milieu-impact op SBZ-gebieden onderzoeken, in het bijzonder de directe en indirecte impact op de Halve Maan zal hier van belang zijn.

Deel 7.3 van de kennisgeving geeft (enkel) een aanzet voor beoordeling per 'criterium'. Het MER zal dit beoordelingskader verder uitwerken: waar mogelijk kwantitatief, anders kwalitatief; minstens zou hier naar een vijfdelige beoordelingsschaal moeten gestreefd worden.

6.3 Vergelijking van de alternatieven

Art. 4. 2. 7. §1, 2^o,c

Er dient een globale evaluatie te gebeuren van de onderzochte planalternatieven. De vergelijkingstechnieken (multicriteria-analyse of andere), eventuele wegingsfactoren of beslissingsmatrices,... zijn niet voorgesteld in het kennisgevingdossier. De plan-MER zal dus heel duidelijk en transparant de gebruikte methodologie voor de afweging van de alternatieven beschrijven. Deze zal toelaten de voor- en nadelen van de verschillende ontwikkelingsconcepten duidelijk te onderscheiden en op deze basis de alternatieven met elkaar te vergelijken. Een gevoeligheidsanalyse zal de vergelijkingstechniek ondersteunen. Alhoewel de gebruikte vergelijkingstechniek zelf niet onmiddellijk tot een beslissing leidt zal een duidelijke beschrijving van deze vergelijkingsmethodiek later in het besluitvormingsproces toch de genomen beslissing transparanter maken.

7 Leemten in de kennis

Art. 4. 2. 7. §1, 3°

Het MER dient opgave te doen van de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het plan, met betrekking tot de inventaris en aangaande de methode (vb. van de effectvoorspellingen, inzicht).

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorwerken in de besluitvorming en, indien relevant, in de project-m.e.r..

8 Monitoring en evaluatie

Art. 4. 2. 7. §1, 2°, d

In de plan-MER zal aangegeven worden of er eventuele opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn op plan- of op projectniveau.

Er zal de nodige aandacht worden besteed aan een goede en regelmatige communicatie naar de burger over de stand van zaken.

9 Integratie en eindsynthese

Art. 4. 2. 7. §1, 2°, e

In een afzonderlijk deel zal het rapport een discipline-overschrijdende, leesbare samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen milderen.

10 Niet-technische samenvatting

Art. 4. 2. 7. §1, 4°

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat

zij begrijpelijk is voor de gemiddelde lezer. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting opgenomen te worden.

Aanstelling team van erkende deskundigen en MER-coördinator.

De voorgestelde MER-coördinator voldoet. Het team van deskundigen moet aangevuld worden met een erkend deskundige Lucht teneinde op een kwalitatief aanvaardbare wijze invulling te kunnen geven aan de in deze richtlijnen voor de discipline Lucht beschreven inhoudelijke aanpak.

13 augustus 2004

Voor het afdelingshoofd, met vakantie,

ir. Luc Janssens
celverantwoordelijke Natuurtechnische Milieubouw

Bijlagen

Bijlage 1: Bekendmaking van de ter inzage legging

Bijlage 2: Aantal inspraakreacties van burgers waarmee rekening werd gehouden: geen

Bijlage 3: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die werden aangeschreven en tijdig reageerden. Met hun opmerkingen werd rekening gehouden in deze richtlijnen:

- ✚ VLM, Projectleider “natuurinrichtingsproject Oostends Krekengebied” (Klaas De Smet)
- ✚ AWZ, Afdeling Waterwegen Kust, 8400 Oostende (Gert De Wilde)
- ✚ BMM (Beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee), KBIN, 1200 Brussel (Marisa Di Marcantonio)
- ✚ OVAM, 2800 Mechelen (Els Gommeren)
- ✚ ROHM West-Vlaanderen, Afdeling Huisvesting, 8000 Brugge (Sigrid Debruyne)
- ✚ Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer, 9500 Geraardsbergen (Bart Vandecasteele)
- ✚ NMBS Infrastructuur NW, 9000 Gent (ir. R.C. Cosyn)
- ✚ AROHM, Afdeling Monumenten en Landschappen, 1210 Brussel (Sam De Decker)
- ✚ AMINAL, Sectie Lucht, 1210 Brussel (Tania Van Mierlo)
- ✚ ROHM West-Vlaanderen, AROHM, Monumenten en Landschappen, 8000 Brugge (Wouter Deventer)

Bijlage 4: Lijst van andere organisaties die tijdig reageerden maar geen opmerking hadden.

- ✚ AWZ, Afdeling Maritieme Toegang, 2000 Antwerpen (ir. Luc Van Damme)
- ✚ AMINAL, Sectie Geluid, Trillingen en Niet-ioniserende stralingen, 1000 Brussel (Gisela Vindevogel)
- ✚ Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud, 1000 Brussel (Viviane Panné)

Bijlage 5: Lijst van de administraties, overheidsinstellingen, openbare besturen en organisaties die werden uitgenodigd om reactie te geven maar die niet reageerden en waarmee dus ook geen rekening werd gehouden in deze richtlijnen:

AMINAL	Afdeling Natuur	8200 BRUGGE
AMINAL	Afdeling Natuur	
AMINAL	Afdeling Bos & Groen	8200 BRUGGE
AMINAL	Afdeling Bos & Groen	
AMINAL	Afdeling Land	1040 BRUSSEL
AMINAL	Afdeling Water	8200 BRUGGE
AMINAL	Afdeling Water	1000 BRUSSEL

AMINAL	Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid	3 ^{de} verdieping
AMINAL	Afdeling Milieuvergunningen	8200 BRUGGE
AMINAL	Afdeling Milieuvergunningen	1000 BRUSSEL
A.R.O.H.M.	Afdeling West-Vlaanderen	8000 BRUGGE
A.R.O.H.M.	Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen	2 ^{de} verdieping
A.R.O.H.M.	Afdeling Ruimtelijke Planning	2 ^{de} verdieping
A.R.O.H.M.	Afdeling West-Vlaanderen	8000 BRUGGE
A.R.O.H.M.	Afdeling Woonbeleid	2 ^{de} verdieping
VMM		9320 AALST
VMM	Buitendienst Oostende	8400 OOSTENDE
Instituut voor Natuurbehoud	T.a.v. de heer E. Kuyck	1070 BRUSSEL
Afdeling Natuurlijke Administratie Land	Rijkdommen en Energie en Tuinbouw	9000 GENT 1000 BRUSSEL
Afdeling Preventie en	Sociale Gezondheidszorg	8000 BRUGGE
Afdeling Preventie en	Sociale Gezondheidszorg	1000 BRUSSEL
Administratie Wegen en Verkeer		5 ^{de} verdieping
Administratie Wegen en Verkeer	West-Vlaanderen	8000 BRUGGE
De gouverneur van	de provincie West-Vlaanderen	8000 BRUGGE
AGHO		8400 OOSTENDE
Mobiliteitscel		1000 BRUSSEL
LIN	Afdeling Beleid	1000 BRUSSEL
MINA-Raad		1070 BRUSSEL
	BBL	1000 BRUSSEL
	Natuurpunt	2800 MECHELEN
	ABVV	1000 BRUSSEL
	Boerenbond	3000 LEUVEN
	VEV	2000 ANTWERPEN
	UNIZO	1000 BRUSSEL
	ACLVB	1070 BRUSSEL
	ACV	1031 BRUSSEL
	Vlaamse Hoge Jachtraad	
	Vlaamse Hoge Bosraad	
	Vlaamse Hoge Raad voor Riviervisserij	
SERV		1040 BRUSSEL
	VCSP0 vzw	1030 BRUSSEL
College van Burgemeester en Schepenen	Van de gemeente Bredene	8450 BREDENE
College van Burgemeester en Schepenen	Van de stad Oostende	8400 OOSTENDE
College van Burgemeester en Schepenen	Van de stad Oudenburg	8460 OUDENBURG

F1	F6
AWZ - Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen	1000 BRUSSEL
AWZ - Afdeling Scheepvaartbegeleiding	8380 ZEEBRUGGE
AWZ - Afdeling Vloot	8400 OOSTENDE
AWZ - Loodswezen DAB	2000 ANTWERPEN
Administratie Economie	1000 BRUSSEL
Administratie Economie	1000 BRUSSEL
Administratie Land- en Tuinbouw	
VLM	
Douane Oostende	
Westtoer	
Kamer van Koophandel en Nijverheid	
UNIZO	
BOERENBOND	
ABVV	
ACV	
ACLVB	
Intercommunale WVI	
Oostendse Havengemeenschap v.z.w.	
DAB Luchthaven Oostende	
Rederscentrale	
Yachtclub Ryco	
Yachtclub NSYCI	
VLIZ	
Comité Stad & Zee	
Vereniging handelaarsbonden Oostende	