

**Ontwerp voorkeursbesluit
Openbaar onderzoek
Antwoordennota**

Complex Project ECA

Inhoudstafel

2.1	Verloop	4
2.2	Infomarkt.....	4
2.3	Overzicht van de uitgebrachte opmerkingen of bezwaren	4
2.4	Manier van verwerking van de uitgebrachte opmerkingen of bezwaren	5
2.5	Antwoorden op de inspraakreacties	7
2.5.1	Categorie 1 - Nut en noodzaak	7
2.5.2	Categorie 2 - Alternatievenonderzoek en afweging alternatieven	11
2.5.3	Categorie 3 - Interferentie met bestaande bedrijvigheid.....	23
2.5.4	Categorie 4 - Mobiliteit	27
2.5.5	Categorie 5 - Strategisch MER - Andere disciplines	40
2.5.6	Categorie 6 - Natuurcompensaties.....	50
2.5.7	Categorie 7 - Nautisch onderzoek.....	60
2.5.8	Categorie 8 - Externe veiligheid	63
2.5.9	Categorie 9 - Strategische MKBA	66
2.5.10	Categorie 10 - Onderzoek operationaliteit.....	69
2.5.11	Categorie 11 - Aandachtspunten voor uitwerkingsfase	70
2.5.12	Categorie 12 - Toekomstperspectief voor rest van het gebied.....	79
2.5.13	Categorie 13 - Doel, Ouden Doel, Prosperdorp, Saftingen, Rapenburg.....	81
2.5.14	Categorie 14 - Proces - betrokkenheid stakeholders	84
2.5.15	Categorie 15 - Algemeen	86

1 Inleiding

Op 17 mei 2019 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp voorkeursbesluit goed in het complex project "Extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen".

Van 8 juni 2019 tot en met 17 augustus 2019 liep het openbaar onderzoek over dit ontwerp voorkeursbesluit. Ook de onderzoeksrapporten die als onderbouwing dienen voor dit ontwerp voorkeursbesluit, en de synthesesnota, waren het voorwerp van het openbaar onderzoek.

Deze antwoortennota geeft een overzicht van de ontvangen opmerkingen en bezwaren, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp voorkeursbesluit en onderzoeksrapporten die daaruit voortvloeiden.

2 Openbaar onderzoek

2.1 Verloop

Het ontwerp voorkeursbesluit doorliep van 8 juni 2019 tot en met 17 augustus 2019 een openbaar onderzoek dat op volgende wijze werd ingericht:

- Aankondiging in het Belgisch Staatsblad op 24 mei 2019.
- Bericht in 3 dagbladen: Het Laatste Nieuws, De Standaard en Het Nieuwsblad
- Aanplakking op de aanplakplaatsen van volgende gemeenten en ter inzagelegging in de gemeenten: Antwerpen, Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stabroek, Zwijndrecht
- Publicatie op verschillende websites
- Individuele kennisgeving aan geïmpacteerde bewoners, bedrijven, grondeigenaars en pachters
- Aankondiging op de openbare radio

2.2 Infomarkt

Op 17 juni 2019 van 16.00 tot 20.00 werd een infomarkt georganiseerd die aangekondigd werd via alle onder 2.1 opgesomde kanalen en via een nieuwsflits aan de leden van het actorenoverleg. De infomarkt was voor iedereen toegankelijk.

2.3 Overzicht van de uitgebrachte opmerkingen of bezwaren

Een overzicht van de uitgebrachte opmerkingen of bezwaren is opgenomen in tabelvorm (zie onderstaande tabel 1).

Nummer	Naam	Type	Woonplaats
1.1	N.N.	Particulier	N.N.
1.2	Medrepair	Bedrijf	Beveren
1.3	PPS	Bedrijf	Geleen
1.4	N.N.	Particulier	N.N.
1.5	N.N.	Particulier	N.N.
1.6	N.N.	Particulier	N.N.
1.7	Natuurpunt Waasland	Vereniging	Melsele
1.8	N.N.	Particulier	N.N.
1.9	Jabelmat	Bedrijf	Sint Pieters Woluwe
1.10	N.N.	Particulier	N.N.
1.11	DP World	Bedrijf	Beveren
1.12	Gyproc Saint-Gobain	Bedrijf	Beveren
1.13	N.N.	Particulier	N.N.

Nummer	Naam	Type	Woonplaats
1.14	Voka Alfaport	Organisatie	Antwerpen
1.15	Landbouwgemeenschap Wase Polders	Vereniging	Beveren
1.16	Bedrijfs Gilde Boerenbond Beveren Waas	Organisatie	Beveren
1.17	Doel 2020	Vereniging	Beveren
1.18	Shipit	Bedrijf	Beveren
1.19	CSP	Bedrijf	Zeebrugge
1.20	Stadsbader	Bedrijf	Harelbeke
1.21	Casueele	Vereniging	Putte
2.1	Elia	Bedrijf	Brussel
2.2	Polder Land van Waas	Bestuur	Verrebroek
2.3	Gemeente Zwijndrecht	Gemeentebestuur	Zwijndrecht
2.4	Gemeente Beveren	Gemeentebestuur	Beveren
2.5	Gemeente Sint-Gillis-Waas	Gemeentebestuur	Sint-Gillis-Waas
2.6	Interwaas	Intercommunale	Sint-Niklaas
2.7	Provincie Noord-Brabant	Provinciebestuur	's Hertogenbosch
2.8	Provincie Zeeland	Provinciebestuur	Middelburg

2.4 Manier van verwerking van de uitgebrachte opmerkingen of bezwaren

Om de verwerking van de opmerkingen en bezwaren overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin door het projectteam een standpunt geformuleerd werd over de opmerking of het bezwaar en waarin werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen of bezwaren.
- In de fiche wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

In de navolgende tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de categorieën.

Nummer	Categorie
1	Nut en noodzaak
2	Alternatievenonderzoek en afweging alternatieven
3	Interferentie met bestaande bedrijvigheid
4	Mobiliteit
5	Strategisch MER - Andere disciplines

Nummer	Categorie
6	Natuurcompensaties
7	Nautisch onderzoek
8	Externe veiligheid
9	Strategische MKBA
10	Onderzoek operationaliteit
11	Aandachtspunten voor uitwerkingsfase
12	Toekomstperspectief voor rest van het gebied
13	Doel, Ouden Doel, Prosperdorp, Saftingen, Rapenburg
14	Betrokkenheid stakeholders
15	Algemeen

2.5 Antwoorden op de inspraakreacties

2.5.1 Categorie 1 - Nut en noodzaak

De containertrafiek brengt zeer weinig extra werkgelegenheid mee. En indien we naar verdere automatisering gaan zoals in het verre Oosten en ook meer en meer te Rotterdam, gaat dit nog verder afnemen.	1.1
De werkgelegenheid verbonden aan de eigenlijke overslag van de containers is ook slechts een deel van de totale werkgelegenheid verbonden aan de logistieke ketens die gefaciliteerd worden door de bijkomende containerbehandelingscapaciteit. In de strategische MKBA wordt onder hoofdstuk 2.5 weergegeven welke werkgelegenheidsbaten meegenomen werden in de strategische MKBA. Deze werkgelegenheidsbaten zijn slechts een onderdeel van de totale maatschappelijke baten van het project.	
Op de 2de Maasvlakte te Rotterdam-Europoort is er een capaciteit van 30 miljoen TEU, daar gaat Antwerpen nooit tegenop kunnen, ook al wegens de veel betere ligging en afvoermogelijkheden.	1.1
In het overwegingsdocument dat opgemaakt werd na de publieksraadpleging over de alternatievenonderzoeksnota werd onder 2.5 - categorie 1 ("Andere Havens") reeds geantwoord op gelijkaardige inspraakreacties die de nood aan bijkomende capaciteit in vraag stellen naast bestaande capaciteit in andere havens. Er worden in dit bezwaar geen nieuwe argumenten aangedragen die aantonen dat dit antwoord niet meer geldig zou zijn.	
Het lijkt me aangewezen om terug meer in stukgoed te investeren, zodat we onze vroegere gespecialiseerde trafieken niet meer verliezen aan o.a. Vlissingen, zoals in het verleden gebeurd is, en hierdoor veel werkgelegenheid hebben zien verdwijnen, met veel minder verkeershinder.	1.1
De projectdoelstelling van dit complex project is het voorzien van bijkomende containerbehandelingscapaciteit, de daarbij horende logistieke terreinen en de multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet. De projectdoelstelling werd omstandig gemotiveerd in de startbeslissing en verder uitgewerkt in de alternatievenonderzoeksnota. De doelstelling werd ook opgenomen in hoofdstuk 4 van het Strategisch MER. Investerings in de stukgoedsector vallen buiten de scope van dit complex project, maar worden door dit complex project ook niet uitgesloten.	
Vooreerst werd de noodzaak om "extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen" te realiseren geenszins op ernstige wijze aangetoond. De geschiedenis van de ontwikkeling van het linkerscheldeoevergebied toont aan dat de groeicijfers steeds zwaar overdreven zijn en dat de ruimte, inzonderheid de poldergronden, worden verspild.	1.5 2.2
In de studie wordt de inschatting van het havenbedrijf m.b.t de verwachte groeicijfers voor containertrafiek tot 2030 NIET in vraag gesteld. De cijfers - afkomstig van het Antwerps havenbedrijf - worden in de studie / rapport nergens gevalideerd door bijvoorbeeld een buitenlandse onafhankelijke instantie of door cijfers van een concurrerende haven (vb Rotterdam).	1.6
Uit de tijdens het openbaar onderzoek ter inzage gelegde documenten blijkt onvoldoende dat er een concrete en aantoonbare noodzaak voor extra containerbehandelingscapaciteit zou bestaan in het Havengebied van Antwerpen. De geschiedenis van de ontwikkeling van het linkerscheldeoevergebied toont aan dat de groeicijfers steeds zwaar overdreven zijn en dat hierdoor kostbare ruimte, waaronder poldergronden op blijvende en onherstelbare wijze worden geschonden en dus voor de toekomstige generaties worden vernield.	1.15
In de startbeslissing van dit complex project dd. 15 juli 2016, en in de procesnota horende bij de startbeslissing werd de noodzaak van het complex project gemotiveerd en bekrachtigd door de Vlaams regering. Deze motivatie van de noodzaak werd tijdens de onderzoeksfase verder verfijnd. Op 6 oktober 2016 ging er in kader van het actorenoverleg een gespreksavond door	

<p>over deze economische noodzaak. Deze cijfers zijn het resultaat van gedegen onderzoek op wetenschappelijke wijze. De inspreker geeft niet aan op welke vlakken deze motivatie te kort schiet. De inspreker maakt ook op geen enkele wijze concreet in welk opzicht de gegevens van het uitgebreid onderzoek foutief dan wel onvolledig zouden zijn. De cijfers zijn voortgevloeid uit onderzoek door experts onafhankelijk van het Havenbedrijf. Er is geen reden waarom deze cijfers in twijfel moeten worden getrokken of door andere instanties zouden moeten worden bevestigd. Voor wat betreft de groeicijfers geldt dat rekening wordt gehouden met verschillende scenario's, variërende van een lage tot een hoge groei. Bij het maken van prognoses laten aannames zich niet vermijden, maar de realiteit van de afgelopen jaren geeft alvast geen indicatie dat de prognoses zwaar overdreven zouden zijn.</p>	
<p>Advies is om de bestaande containertrafiek te reduceren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de haven en de hele regio te verhogen. Een verhoogde containertrafiek is een slecht idee en enkel goed voor de omzet van MSC en het havenbedrijf. Het havenbedrijf zou beter focussen op de cluster SEVESO bedrijven die ook veel indirecte jobs geven.</p>	1.6
<p>De strategische kosten-batenanalyse geeft aan dat de baten veel ruimer zijn dan louter de omzet van MSC en het Havenbedrijf.</p> <p>Verdere investeringen in de containerbehandelingscapaciteit sluiten ontwikkelingen in de cluster SEVESO-bedrijven niet uit. Deze ontwikkelingen vallen echter buiten de scope van dit complex project.</p>	
<p>Prioriteit voor Vlaanderen is het algemeen belang van Vlaanderen, niet de haven van Antwerpen.</p> <p>Prioriteit 1 is om het energie vraagstuk op te lossen tegen 2025, en daar dus in te investeren en geld aan uit geven ipv een bijkomende containerdok.</p> <p>Een out-of-the- box idee is het onderzoeken van de feasibility van een on-shore windmolen park (base load) gecombineerd met een nieuwe gascentrale (variable load) en het gebruiken van de bestaande hoogspanningslijnen van de kerncentrale.</p>	1.6
<p>Het oplossen van het energievraagstuk tegen 2025 staat los van voorliggend complex project. Voorliggend project brengt de oplossing van dit vraagstuk niet in het gedrang.</p>	
<p>Vragen bij noodzaak omvang logistieke terreinen</p> <p>Op bladzijde 7 van de alternatievenonderzoeksnota wordt mbt VAL-activiteiten gesproken over een bijkomende ruimtevraag tussen 0,6 en 1,5 ha per ha aangewend voor containeroverslag. Daarvoor wordt verwezen naar de MKBA voor de Ontwikkelingszone Saefthinghe. Dat is een compleet gratuite aanname die wordt tegengesproken door de praktijk waarbinnen MSC jarenlang aan het Delwaidedok opereerde. De intekening van de logistieke zones lijkt te botsen met het elders gehanteerde principe van zuinig ruimtegebruik. Er wordt mbt deze zones ook nergens gesproken over enige beperking in hun aanwending. Waardoor te vrezen valt dat dit ruimtebeslag ook voor andere activiteiten zal aangewend worden dan louter voor logistieke activiteiten in het kader van containeroverslag.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is de voorbije jaren bovendien reeds een veelvoud aan ruimte besteed aan logistieke activiteiten op de Linkerscheldeoever. In de periode 2005 - 2015 werden honderden hectaren logistieke activiteiten opgericht. Onder meer 'Loghidden City' van Katoen Natie met een oppervlakte van 150 hectare het Logistiek Park Waasland met 50 hectare, de terreinen rond Ineos Oxide op het grondgebied Zwijndrecht (met o.a. Van Moer Groep), het Verrebroekdok (Tabak Natie). Veel van deze gebieden worden nog verder ontwikkeld: • Logistiek Park Waasland breidt verder uit met 140 hectare in de komende jaren. • Loghidden City van Katoen Natie zal nog uitbreiden met 50 hectare. Bovendien worden nog bedrijven gezocht die gebruik willen maken van de logistieke infrastructuur. De invulling van sommige terreinen blijft voorlopig ook onbepaald in de tijd. 	1.17

Er is dus geen gebrek aan beschikbare ruimte voor bijkomende logistieke activiteiten, hetgeen bovenvermelde bijkomende ruimtevraag voor VAL-activiteiten verder tegenspreekt.

In de startbeslissing van dit complex project dd. 15 juli 2016, en in de procesnota horende bij de startbeslissing werd de noodzaak van het complex project gemotiveerd en bekrachtigd door de Vlaams regering. Deze motivatie van de noodzaak werd tijdens de onderzoeksfase verder verfijnd. Op 6 oktober 2016 ging er in kader van het actorenoverleg een gespreksavond door over deze economische noodzaak. Met betrekking tot VAL-activiteiten wordt inderdaad ook in de MKBA voor de Ontwikkelingszone Saefinghe gesproken over een bijkomende ruimtevraag tussen 0,6 en 1,5 ha per ha aangewend voor containeroverslag.

De ruimtevraag voor logistiek laat zich niet exact voorspellen, maar werd in het kader van dit complex project geraamd op gefundeerde aannames m.b.t. het aandeel van de hinterlandlading die voor of na verscheping een logistieke behandeling ondergaat, en m.b.t. de ruimteproductiviteit voor logistiek/industriële terreinen.

Bij de laatste bevraging georganiseerd door MLSO, over de laatste beschikbare percelen in het Logistiek Park Waasland, en in de feiten bij uitbreiding op middellange termijn ook over het ganse Linkerscheldeoevergebied, oversteeg de vraag het aanbod met factor drie. Na de uiterste indieningsdatum werden door MLSO nog verscheidene dossiers gemeld, die in totale oppervlakte de reeds ontvangen kandidaturen overstegen. Er kan dus gesteld worden dat op dit moment er reeds een nijpend tekort is aan logistieke, maar ook aan industriële, terreinen.

Voor wat betreft Loghiddien City kan gesteld worden dat de beschikbare ruimte is benut, de braakliggende ruimte wordt momenteel ingezet als fourageergebied voor Bruine Kiekendief.

Voor wat betreft het Logistiek Park Waasland, in totaliteit 190ha bruto, kan eveneens gesteld worden dat de beschikbare ruimte is benut. De braakliggende ruimte (ca. 62 ha bruto) wordt eveneens ingezet voor de Bruine Kiekendief.

Het gehanteerde principe botst niet met het zuinig ruimtegebruik. Zoals reeds meermaals werd aangegeven (cf. onder meer naar het overwegingsdocument dat opgemaakt werd na de publieksraadpleging over de alternatievenonderzoeksnota onder titel 2.5) is de locatie van logistieke terreinen als onderdeel van havenactiviteiten, en aldus in de Haven van Antwerpen zelf. Het principe van zuinig ruimtegebruik verzet zich hier niet tegen, wel integendeel.

Goederenstromen hebben een eigen functionele logica door de internationale organisatie van productieketens en afzetmarkten. Ruimtelijk slaan ze neer in logistieke knooppunten voor overslag en verwerking en aan- en afvoerverbindingen.

De voornaamste Vlaamse onderdelen van het logistieke netwerk zijn onder meer internationale logistieke knooppunten, waaronder de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Het is dan ook logisch dat goederenstromen worden geoptimaliseerd en gebundeld en dat deze samenhangen met verbindingen en internationale en regionale logistieke knooppunten, zoals de Haven van Antwerpen. Door de bundeling van containeroverslag en logistieke terreinen kan de daarmee gepaard gaande mobiliteit op een veel efficiëntere en multimodale wijze georganiseerd worden. Een versnippering van beide componenten leidt tot een toename aan verkeersbewegingen.

De territoriale performantie van logistieke knooppunten op ketenniveau en aldus daar waar de havenactiviteiten plaatsvinden is belangrijk in het principe van zuinig ruimtegebruik. Het knooppunt wordt in die mate verder ontwikkeld. Dat nog niet alles concreet wordt ingevuld heeft mede te maken met het gegeven dat men zich nu op strategisch niveau bevindt. Daarenboven moet er flexibel kunnen worden ingespeeld op veranderingen in het logistieke systeem. In het kader van zuinig ruimtegebruik moet enerzijds ruimte geven worden aan een sterke en efficiënte logistieke sector en moet anderzijds versnippering voorkomen en waar mogelijk terugdringen. Dit gebeurt door de bundeling van de doelstellingen van huidig Complex Project.

De bezwaarindiener haalt aan dat voor wat betreft de logistieke zones er geen sprake is van een gebruiksbeperking.

De zone "3 Dokken" is op figuur 4 (blz. 65) van het ontwerp voorkeursbesluit gelegen in de zone 1 die in het vervolg van dit complex project in aanmerking komt voor herbesteding in functie

van een tweede getijdendok met bijhorende terminal, logistieke terreinen en ontsluitingsinfrastructuur en buffering ten aanzien van de omliggende omgeving.

De Vlakte van Zwijndrecht werd in het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving reeds bestemd als "Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven" Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag-, overslag activiteiten die gebruik maken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur.

Een herbestemming van de Vlakte van Zwijndrecht is bijgevolg niet noodzakelijk om de in het kader van ECA beoogde logistieke/industriële activiteiten te kunnen ontwikkelen. Over de invulling van de Vlakte van Zwijndrecht kan ook gewaakt worden via het instrument van het concessiebeleid van MLSO die mede initiatiefnemer is in dit complex project.

"Van groot algemeen belang voor de Vlaamse en Noordwest-Europa economie", dat is een aanname die nergens wordt hard gemaakt.	1.17
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Onder 4.6 van het ontwerp voorkeursbesluit wordt deze stelling geargumenteed. De bezwaarindiener geeft niet aan waar deze argumentatie tekort schiet.

Aanpassingen aan het dossier:

Geen.

2.5.2 Categorie 2 - Alternatievenonderzoek en afweging alternatieven

Verder werd er opnieuw geen gedegen alternatievenonderzoek gevoerd. Bijv. samenwerking met andere Vlaamse havens werd niet onderzocht.	1.5 2.2
Een gedegen alternatievenonderzoek, waarbij samenwerking met andere havens wordt onderzocht, wordt er niet gevoerd.	1.15
Artikel 4 van het Decreet Complexe Projecten stelt dat het decreet géén afbreuk kan doen aan de reglementering inzake milieueffectrapportering en artikel 8, §1, 1° verduidelijkt dat de alternatievenonderzoeksnota de op strategisch niveau redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven dient te omvatten. In het licht van deze bepalingen rijst de vraag in welke mate men zonder bijkomend onderzoek een mogelijk redelijk alternatief ter realisatie van de projectdoelstelling - met name de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in de andere Vlaamse havens (bv. Zeebrugge)- zonder meer kan uitsluiten in de alternatievenafweging. Het Havendecreet, het Samenwerkingsakkoord tussen de Vlaamse Havens, het Beneluxverdrag en het door Europa gevraagde alternatievenonderzoek noodzaken eveneens een ruimere afweging dan enkel dat op het Antwerps niveau.	1.17
Wat niet beantwoordt aan de veronderstelde capaciteitsvraag van 18 a 21 miljoen TEU blijft in het onderzoek buiten beschouwing. Dat wordt o.m. geïllustreerd op blz. 20 van het Ontwerp Voorkeursbesluit. "Alle bouwstenen zonder significant negatieve effecten op één van de betrokken speciale beschermingzones samen bieden onvoldoende capaciteit om te kunnen voldoen aan de projectdoelstelling. " Dit alternatief wordt bijgevolg niet in beschouwing genomen. Omwille van diezelfde beperkte visie worden in het alternatievenonderzoek de andere Vlaamse Havens - met name Zeebrugge - volledig buiten beschouwing gelaten. De recent aangekondigde plannen voor een nieuwe containerterminal in Zeebrugge maken nochtans duidelijk dat het aangewezen is om de andere Vlaamse Havens mee te betrekken in het onderzoek.	1.17
In de Alternatievenonderzoeksnota van 8 december 2016 werd reeds beschreven waarom de inschakeling van extra containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge geen oplossing is voor het capaciteitstekort in Antwerpen. In tegenstelling tot wat bewaarindieners 1.17 stelt is dit niet omwille van de te beperkte capaciteit. Naar aanleiding van de inspraakreacties en adviezen over deze Alternatievenonderzoeksnota werd deze motivering nog aangepast/uitgebreid in de versie van de Alternatievenonderzoeksnota dd. 17 maart 2017 (zie ook verder onder de reactie op inspraak 1.19). De inspreker geeft niet aan op welke elementen deze argumentatie niet (meer) geldig zou zijn.	
Hiervoor wordt verwezen naar de besluiten van het rapport "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse Diepzeehavens", opgesteld door het Gewestelijk Havencommissariaat op 27.11.2018, en naar een studie van Rebel Advisory, "Ontwikkelingszone Saeftinghe: een (over)capaciteitsvraagstuk" uit 2015. Afgezien van een korte online presentatie en een samenvatting van het rapport "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse Diepzeehavens", is het rapport van het Vlaamse Havencommissariaat niet publiek toegankelijk. De bevindingen, overwegingen en conclusies uit voormelde rapport en studie zijn dan ook niet te raadplegen laat staan, te controleren of weerleggen.	1.19
De documenten waarnaar de bezwaarindieners verwijst zijn allen reeds geruime tijd voor de start van het openbaar onderzoek beschikbaar op de projectwebsite van het complex project.	
Zeebrugge wordt ten onrechte als "niet redelijk alternatief" bestempeld in de "Alternatievenonderzoeksnota: Complex Project Realisatie van Extra containercapaciteit in het havengebied Antwerpen", sectie 5.2. 1.	1.19

Het zal aantonen dat Zeebrugge net wél een wezenlijke en onmisbare bouwsteen moet zijn in de oplossing, een werkwijze die in dezelfde nota wordt besproken in sectie 5. 1. 5. Het voldoet aan alle criteria die in het document worden gesteld:

- kaaimuurlengte,
- vlotte nautische toegankelijkheid,
- voldoende terreinoppervlakte,
- voldoende oppervlakte voor depot van lege containers,
- multimodale ontsluiting naar hoofdnnet;

Daarenboven zijn er nog extra redenen die Zeebrugge net een voorname bouwsteen maken;

- het bestaan van het samenwerkingsakkoord Santiago tussen de haven van Antwerpen & Zeebrugge,
- de specifieke troeven van Zeebrugge,
- de rechtszekerheid & tijds kader van beschikbaarheid

Met Zeebrugge als bouwsteen verkleinen we de kans dat cargo-volumes en werkgelegenheid uit België verdwijnen naar buurlanden, in het bijzonder naar Nederland.

Dit bezwaar is een exacte kopie van het bezwaar dat ingediend werd in het kader van de publieksraadpleging over de Alternatievenonderzoeksnota. Dit bezwaar werd in de overwegingsnota die opgemaakt werd naar aanleiding van deze publieksraadpleging uitgebreid behandeld.

In het overwegingsdocument dd. 17 maart 2017 werd op blz. 14 en volgende op deze inspraakreactie als volgt gereageerd:

"De geografische scope van het complex project is beperkt tot het havengebied Antwerpen. Deze beleidskeuze vloeit voort uit de verkenningsfase voor dit complex project en werd uitvoerig gemotiveerd. De startbeslissing van dit complex project schetst tevens uitvoerig de bredere beleidscontext waarin dit project kadert. Aan de doelstelling van het complex project, zoals o.m. omstandig omschreven in de Alternatievenonderzoeksnota, gaat een strategisch planproces voor de ontwikkeling van het Antwerps havengebied vooraf dat meer dan 10 jaar overspande. Het is een legitieme en discretionaire keuze van de Vlaamse overheid om blijvend in te zetten op de verdere ontwikkeling van de grootste Vlaamse haven. Dit geldt ook en in het bijzonder voor de sector van de containerbehandeling waarin Antwerpen deze eeuw al zo succesvol is gebleken en die een cruciale motor vormt voor de totaalontwikkeling van de Antwerpse haven. Zeebrugge en andere havens vallen dan ook buiten de doelstelling en de geografische scope die van bij aanvang werden voor het complex project werd gedefinieerd. Andere havens doen geen recht aan de Vlaamse beleidsambitie om een oplossing te zoeken voor de vraag naar bijkomende containerbehandelingscapaciteit op het Antwerpse havenplatform. Een te onderzoeken alternatief moet verband houden met het doel en de geografische werkingssfeer. Bovendien werd in de Alternatievenonderzoeksnota reeds ten gronde gemotiveerd waarom Zeebrugge geen redelijk alternatief kan vormen voor het bereiken van de vooropgezette doelstelling van het complex project. In de Alternatievenonderzoeksnota werd met name ingegaan op de bevindingen uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens", uit de studie van Rebel Advisory Group "Ontwikkelingszone Saefthinghe: een (over)capaciteitsvraagstuk" en uit empirische vaststelling dat Antwerpse containertrafiek die eerder reeds wegens capaciteitsbeperking werden afgeleid niet naar Zeebrugge zijn gegaan maar naar grote buitenlandse havens in de Hamburg-Le Havre range. De Alternatievenonderzoeksnota heeft die onderzoekstechnische en empirische bevindingen samengevat en aldus deze conclusies tot de hare gemaakt. In de inspraakreacties wordt verwezen naar (te ontwikkelen) mogelijkheden om containers over de weg, per spoor of via estuaire vaart van en naar de haven van Zeebrugge te vervoeren. Afgezet tegen de enorme volumes (> 10 miljoen standaardcontainers/jaar) die vandaag in de Antwerpse haven worden behandeld en tegen de bijkomende volumes (tussen 4,6 en 7,6 miljoen standaardcontainers/jaar) die de Antwerpse haven naar verwachting tegen 2030 zal behandelen

mits aanleg van bijkomende behandelingscapaciteit, kan zulks niet als een haalbaar alternatief worden aanzien voor het bereiken van de doelstelling. Het succes van de Antwerpse haven hangt onlosmakelijk samen met het sterke ladinggenererende vermogen van de Antwerpse havenindustrie en het directe Antwerpse achterland, hetgeen bovendien een robuust evenwicht tussen import en export van lading borgt. De aanwezigheid van lading is een cruciaal gegeven bij de keuze van een haven door de markt. Om die reden gaat het ook niet op om de totale beschikbare behandelingscapaciteit in de Hamburg-Le Havre range te beschouwen teneinde de noodzaak aan bijkomende capaciteit in Antwerpen te beoordelen. Capaciteit is niet onderling inwisselbaar omdat de lokale creatie van aan- en afvoerlading nu eenmaal geografisch vastligt. Deze lading via een andere haven accommoderen zou voor de logistieke keten een zwaardere kostenstructuur en langere transittijden met zich mee brengen."

(...)

"Om de robuustheid van de uitgangspunten uit de Alternatievenonderzoeksnota kritisch te kunnen toetsen, werd door ECSA een "second opinion" uitgevoerd (bijgevoegd in bijlage 2) m.n. om na te gaan of de haven van Zeebrugge een geloofwaardige bouwsteen kan zijn om aan de vooropgezette doelstelling tegemoet te komen. Deze second opinion wijst op basis van een technische analyse o.m. op de "hoge kwetsbaarheid van de haven van Zeebrugge ingevolge de beperkte volumes/schaalgrootte in het diepzee container segment, en de geringe diversificatie naar vaargebieden", een kwetsbaarheid die als moeilijk structureel oplosbaar wordt bestempeld. Een haalbare rol voor Zeebrugge in het diepzeecontainersegment wordt vooral als "overloophaven" gezien (voor periodes dat in hubhavens congestieproblemen ontstaan). Deze rol kan een plaats krijgen in de beoogde samenwerking tussen de havens (zie verder) maar komt geenszins tegemoet aan de voorliggende projectdoelstelling. Bovendien blijft volgens ECSA ook voor de "overloop" functie een optimalisatie van zowel de voorland- als achterlandlogistiek een noodzakelijke voorwaarde. De second opinion bevestigt in het algemeen de marktanalyse en de diagnose uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris. Er wordt in de inspraakreacties gewezen op het Economisch Samenwerkingsverband dat besloten ligt in de overeenkomst "samenwerking containersector Antwerpen-Zeebrugge" en dat mede resulteerde uit het genoemde rapport van de Gewestelijke Havencommissaris. In de schoot van dit samenwerkingsverband zullen beleidsmatige initiatieven worden genomen die specifieke vormen van samenwerking tussen beide havenbesturen concreet vorm geven. Deze moeten ertoe bijdragen dat de Vlaamse havens samen meer concurrentieel worden. Deze initiatieven worden genomen buiten het complex project om en doen, om voormelde redenen, op geen enkele wijze afbreuk aan de noodzaak tot bijkomende containerbehandelingscapaciteit op het Antwerpse havenplatform. Binnen het kader van genoemde samenwerking, waarbinnen deze dringende noodzaak overigens erkend wordt, staan dan ook de ontwikkeling van de randvoorwaarden centraal en dus niet de veronderstelling dat havenbesturen en/of overheid de marktwerking kunnen sturen of beïnvloeden door eerder artificieel en/of arbitrair in een verdeling van trafieken, scheepsaanlopen, rederijen en/of allianties tussen de beide havens te voorzien. De containercapaciteit in Zeebrugge als bouwsteen opnemen in het CP ECA kadert dan ook in een foutieve veronderstelling. Anders dan wat in de inspraak wordt beweerd, zijn de in de Alternatievenonderzoeksnota geciteerde studies en rapporten publiek beschikbaar. Op de projectwebsite worden, conform vaste praktijk, enkel commercieel gevoelige data weggelaten. Het gegeven dat door de inspreker op precieze wijze wordt geciteerd uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris, toont ook aan dat deze ten tijde van de inspraak kennis had van de inhoud van dit rapport en dus niet in zijn rechten of belangen kan zijn geschaad. Anderzijds wordt aangeklaagd dat de studie van Rebel Advisory Group werd opgesteld in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied. Er is niet in te zien hoe het feit op zich dat een studie besteld werd door 2 publieke entiteiten die bij wet beheers- en beleidsbevoegdheden binnen het Antwerpse havengebied werden toegekend, van aard is afbreuk te doen aan de inhoud en kwaliteit van de studie. De betrokken studie is opgesteld door een gespecialiseerd bureau en wordt wat betreft haar gegevens en bevindingen niet bekritiseerd door de inspreker."

In dit bezwaar wordt geen enkel nieuw element toegevoegd.

<p>Naar aanleiding van het toen ingediende bezwaar ging op 9 juni 2017 ook - in aanwezigheid van de indiener van het bezwaar - een workshop door waarvan de documenten en het verslag op de projectwebsite terug te vinden zijn.</p>	
<p>Niet de absolute waarde aanslibbing (0, 7 of 1,04 MTDS/jaar) van een dok is belangrijk - stel je voor een dok waar niet wordt aangemeerd! - maar het nut dat dit onderhoudswerk heeft versus wat je in dit dok kunt opbrengen aan overslag is van conceptuele en beslissende waarde. Want als men in een dergelijk (grootschaliger) dok spaart (meer ligplaatsen per absoluut volume MTDS/jaar heeft), kan men investeringen en vooral extra onderhoudswerk en dus aanslibbing elders vermijden. Het "Voorkeursbesluit" negeert totaal voormelde scherpzinnige wijsheid, en staart zich foutief blind op absolute waarden. Men moet per alternatief in globo het aanslibbingvolume van alle gekozen bouwstenen samen bekijken die het beoogde TEU nastreven; een individueel dok die (desgevallend) iets meer aanslibbing heeft maar driemaal meer behandelingscapaciteit heeft (dus andere bouwstenen met eigen aanslibbing vermijdt), resulteert in het globale CP-ECA project dus als een sterk voordeel.</p>	<p>1.10</p>
<p>Het bepalen van de aanslibbing en de bijhorende impact (zowel kost onderhoudsbaggerwerken als milieu-impact van de onderhoudsbaggerwerken) werd zowel uitgevoerd op niveau van de samenstellende bouwstenen als op niveau van het volledige alternatief, De afweging van de alternatieven gebeurde op basis van de resultaten voor het ganse alternatief. Aanslibbingvolume is daarbij niet het enige criterium dat gehanteerd werd.</p>	
<p>Een onwetenschappelijke uitgevoerde keuze maken op basis van de "Aftelreeks" is niet verantwoord voor een project van 1,5 miljard euro.</p> <p>Via deze uitzinnige werkwijze omzeilde men "handig" netelige (nautische) onvolmaaktheden van het Voorkeuralternatief nr. 9 (in casu 2GD), en het is dus door de methodiek totaal verwerpelijk om zo tot een keuze te komen van de voor de Antwerpse haven, werf van de 21 ste eeuw.</p> <p>Samengevat, Bijlage B expliceert op welke wijze het Voorkeurbesluit onterecht de resultaten van het nautisch onderzoek omzeilt.</p>	<p>1.10</p>
<p>De resultaten van het nautisch onderzoek worden in tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt niet omzeild.</p> <p>Onder 4.2.1 van het ontwerp voorkeursbesluit werd gemotiveerd waarom bepaalde bouwstenen precies op basis van het nautisch onderzoek niet verder weerhouden worden.</p> <p>De overheid betwist niet dat er alternatieven zijn die nautisch beter scoren dan het voorkeursalternatief, doch de nautische toegankelijkheid vormt niet het enige criterium bij de afweging van alternatieven.</p>	
<p>Een project van 1,5 miljard euro kan niet geagendeerd worden voor uitvoering op basis van een totaal onwetenschappelijke en gemanipuleerde besluitvorming, één welke louter een vooraf gestuurd resultaat beoogde, en de rest onmogelijk maakt en geen kansen meer geeft.</p> <p>De door externen nu opgelegde grenslijn (Engelse steenweg) moet uit de besluitvorming absoluut verdwijnen evenals de beperkingen en vereisten die ze hierboven onderhuids nog aanvullend opleggen; en wat Doel betreft kan er enkel sprake zijn het behoud van de Erfgoedkern (opgenomen als verschil varianten 1 en 2 in het AON), zijnde ten noorden begrenst ter hoogte van de molen). Zo niet moet de ongeoorloofde bijsturing automatisch leiden tot een nietigheid van het CP-ECA project.</p>	<p>1.10</p>
<p>De stelling dat het vrijwaren van een ruimere zone dan de erfgoedkern opgenomen in de alternatief 2 leidt tot de nietigheid van het CP ECA project, wordt niet gevolgd. Het alternatief 9 kwam niet tot stand met als achtergrond een groter gedeelte van Doel te vrijwaren, maar omwille van verschillende argumenten zoals in hoofdzaak een vermindering van de aanslibbing en het vermijden van de inname van slikken en schorren ter hoogte van Doel.</p>	

<p>Een project van 1,5 Miljard euro verdient een analyse die technisch tot de beste oplossingen moet leiden, niet naar een resultaat op basis van een "verborgen agenda"; met name waar het "behoud van Doel en nog veel meer" centraal staat bij de inplanting van dit tweede getijdendok. Hier wijkt het "Voorkeursbesluit" vooral af naar omvang van datgene wat in de initiële CP-ECA randvoorwaarden (AON) als omschrijving Doel vervat was en ter discussie stond. Spelregels onderweg wijzigen wat hier gebeurde leidt automatisch tot discussie achteraf.</p>	<p>1.10</p>
<p>In het geïntegreerd onderzoek werden verschillende alternatieven onderzocht. Een aantal van die alternatieven spaarden Doel, een aantal andere alternatieven dan weer niet. Het ontwerp voorkeursbesluit heeft een brede afweging gemaakt tussen al die alternatieven. Die transparantie ontkracht het bestaan van een verborgen agenda. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener suggereert werd "het behoud van Doel en nog veel meer" niet als bijkomende randvoorwaarde opgelegd, en werden de spelregels niet gewijzigd onderweg.</p>	
<p>Het resultaat in het "Voorkeursbesluit" moet men formuleren op basis van een combinatie van haalbare "Bouwstenen", niet op basis van één keuze uit "Alternatieven 1 tot 9": een steeds wederkerend argument tijdens het actorenoverleg, waaraan tijdens de CP-ECA procedure geen gevolg werd gegeven.</p>	<p>1.10</p>
<p>Op dit argument werd reeds geantwoord in de overwegingsnota n.a.v. de publieksraadpleging over de Tussennota (document van 19/9/2018):</p> <p>"Opmerking nr. 20(a) stelt vragen bij de gevolgde methodiek bij het samenstellen en vergelijken van alternatieven: er wordt gesteld dat bepaalde bouwstenen door het feit dat ze samen met een andere - minder optimale - bouwsteen in een alternatief zitten "afgestraft" worden bij de afweging van alternatieven. In antwoord hierop kan gesteld worden dat de methodiek gevolgd werd omdat het onwerkbaar zou zijn om alle mogelijke combinaties van bouwstenen te onderzoeken. Bij het onderzoek werden wel - voor de disciplines waar dat mogelijk was - de effecten van de verschillende bouwstenen apart in beeld gebracht. Bij de verdere besluitvorming zal nagegaan worden of voor het uiteindelijke voorkeursalternatief geen betere alternatieven bestaan die verkregen kunnen worden door een andere samenstelling van geschikt bevonden bouwstenen."</p> <p>Zoals in dit antwoord reeds aangekondigd, werd in het ontwerp voorkeursbesluit onder 4.2.3. effectief nagegaan of er geen betere alternatieven bestaan die verkregen kunnen worden door een andere samenstelling van geschikt bevonden bouwstenen.</p> <p>Zowel de tussennota (via de publieke raadpleging) als het ontwerp voorkeursbesluit (via het openbaar onderzoek) hebben de kans gegeven om op de mogelijke combinaties in te spreken.</p>	
<p>Duidelijker uitgedrukt, CP-ECA via het "Voorkeursbesluit" doet niet de moeite om bepaalde bouwstenen (nr. 15, 12, 4b) afzonderlijk op hun merites te onderzoeken, en aldus aan te tonen dat die bouwstenen wel economisch verantwoord zijn en niet moeten meegesleurd worden met onrealistische delen achter de sluisen.</p>	<p>1.10</p>
<p>De bouwstenen 15, 12 en 4b werden in het geïntegreerd onderzoek afzonderlijk in kaart gebracht.</p> <p>Op basis van de resultaten van dit geïntegreerd onderzoek werd onder 4.2.1 van het ontwerp voorkeursbesluit gemotiveerd waarom bouwsteen 15 niet weerhouden werd.</p> <p>Onder 4.2.3 werd gemotiveerd dat met behulp van de bouwstenen 4b of 12 geen minder schadelijk alternatief kan samengesteld worden dan alternatief 9.</p>	
<p>Vlaanderen kiest voor meer dan 1/3 van haar toekomst voor een voorbijgestreefde inplanting achter een zeesluis (die het typeschip 20. 000 TEU+ schepen niet eens aan kan, en niet voldoet aan de AON vereisten 6,5 a 7 miljoen TEU in 2030), terwijl de cijfergegevens in haar S-MKBA klaar duidelijk aangeven dat een keuze achter een sluis super nefast is (zelfs al voor maar 1/3 van het totaalvolume).</p>	<p>1.10</p>
<p>In het operationaliteitsonderzoek wordt bij de beoordeling van bouwstenen op verschillende criteria een onderscheid gemaakt tussen</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • optimaal • bepaalde knelpunten, minder wenselijk, suboptimaal • onmogelijk / totaal niet wenselijk / onrendabel <p>In het rapport wordt op blz. 22-23 de beoordeling gemotiveerd voor de bouwstenen 5a' en 5b - zijnde de bouwstenen waarop de bezwaarindiener doelt. Deze bouwstenen krijgen voor sommige criteria inderdaad de beoordeling "bepaalde knelpunten, minder wenselijk, suboptimaal", maar voor geen enkel criterium de beoordeling "onmogelijk / totaal niet wenselijk / onredelijk".</p> <p>Het alternatief 9 voldoet in zijn totaliteit wel aan de projectdoelstelling.</p>	
<p>De loutere keuze van brede Saefthinghe dokken is nefast voor de vergelijking.</p> <p>Men hoeft geen ingenieur of waterbouwkundige te zijn om te weten dat als je een uiterst breed dok maakt - in het bijzonder bij de ingang - je automatisch sedimentatie in het dok aanwakkert. Met een uitgestrekt dok is het bovenmaats makkelijk varen, levert dit geen enkele moeilijkheidsgraad op, en zal dus nautisch superlatief gunstig zijn. Drie dergelijke brede dokken en geen enkel tegenalternatief met een smalle ingang, zijn dus op onderzoekstechnisch vlak niet valabel, duidelijker uitgedrukt waardeloos in een onderzoeksproces.</p> <p>De ervaringen met Deurganckdok kunnen als een succesvolle leidraad beschouwd worden. Vandaar niet onbelangrijk om naast de drie veel te brede A1, A2, A3 alternatieven eveneens een vierde Saefthingedok met smalle toegang en interne zwaaiplaats als onderzoek alternatief op te nemen. Als je enkel drie brede dokken als referentie neemt dan heb je een absolute zekerheid dat bijna alle andere/alternatieven sedimentologisch beter zijn, en betekenen A1 tot A3, dus de drie Saefthinghe alternatieven een referentiepunt van nul en enerlei waarde.</p>	1.10
<p>Samengevat: op basis van de 9 inspraakdocumenten beschikte het CP-ECA team over de elementen om verstandig het Voorkeursalternatief nr. 9 nu al bij te stellen, zonder dat dit een negatieve invloed had op de TEU capaciteit, (nautisch) technisch ruimschoot beter voldeed, als alternatief sedimentologisch niet moest onderdoen, merkkelijk in kostprijs beterkoop was, geen afbraak van ca. 1750 m kaai dus een duurzamer project, sneller te realiseren is door de bouw van 2 km kaai te vermijden, en door het vermijden van afbraak én MPET én de Zandvlietsluis ruim meer dan een jaar de (haven)exploitatie niet te storen.</p>	1.10
<p>Bondig samengevat, alternatief nr. 9 voldoet dus niet aan de zich eigen opgelegde voorwaarden. Terwijl er een "aangepast alternatief nr. 9" als "smal Saeftingedok" voorhanden is,</p> <p>Die wel kan voldoen aan de eerste voorwaarde (A) - doelstelling en van het CPECA project" Geen extra "betekenisvolle aantasting" creëert en beschikt over de mogelijkheden voor compenserende maatregelen binnen het project zelf. Geschikt is om schepen van 20.000+ TEL) overal te behandelen_(voor sluisen) Bovendien niet kampt met een negatieve beoordeling (-2, 5) op nautisch gebied. Aldus kan met verwijzing naar artikel 36 ter van het Natuurdecreet, omwille van de niet bereikte doelstelling en onmogelijk "alternatief nr. 9" als voorkeuralternatief worden aangeduid, en dient de passende beoordeling te worden opgemaakt in functie van het "aangepast alternatief nr. 9", "smal Saeftingedok".</p>	1.10
<p>Het voorkeursalternatief nr. 9 beschikt NIET over de 3 TROEVEN vermeldt in de brochure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deelt het 2GD de toegang tot de Schelde met het Deurganckdok, dan reduceert dit slechts ten dele de aanslibbing maar globaal ten opzichte van andere alternatieven met een afzonderlijk getijdedok is het netto resultaat geen (significant) voordeel zoals uit ons rekenkundig nazicht blijkt, eerder omgekeerd. Bovendien zorgt een Duo-dok voor de op één na slechtste nautische oplossing van alle onderzochte alternatieven; 	1.10

- Het "smal Saftinghedok" functioneert simultaan met de vaart naar Deurganckdok/Kieldrechtsluis. Niet serieel, dus meer gelijktijdig verkeer mogelijk zonder dat verkeer naar 2GD het verkeer naar de bestaande infrastructuur (langdurig) bij op- en afvaart tijdelijk blokkeert. Een echt, daadwerkelijk (extra) tijdsvoordeel, toemaatje in supplement.

In de Alternatievenonderzoeksnota dd. 8/12/2016 werden 3 varianten van een Saftinghedok opgenomen: een basisvariante 1a (aan weerszijden ontwikkeld), een variant 1b waarbij de dorpskern van Doel gedeeltelijk vrijwaart blijft en een variante 2 met de bouw van een Saftinghedok waarbij enkel de zuidzijde ontwikkeld wordt.

Bij de publieksraadpleging die doorging over deze alternatievenonderzoeksnota werd een alternatief ingediend onder de vorm van een nieuw getijdendok ter hoogte van het dorp Doel tussen de kerncentrale en het Deurganckdok met versmalde afmetingen en interne zwaaiplaats indien gewenst door loodsen.

In de overwegingsnota waarin de ontvangen adviezen en inspraak behandeld werd, werd hierop gereageerd dat dit alternatief aanzien kan worden als voorstel tot milderende maatregelen die verder kunnen onderzocht worden tijdens de uitwerkingsfase, en dat indien vermoed wordt dat het doorvoeren van deze maatregelen doorslaggevend zou kunnen zijn bij de bepaling van het voorkeursalternatief dit verder onderzocht dient te worden.

In de Tussennota dd. 21/6/2018 werd alternatief 9 samengesteld en gemotiveerd. Het bijkomende alternatief was een vernieuwd onderzoeksvoorstel tot optimale combinatie van inbreiding (herwerkt alternatief 6) en uitbreiding. Wat de uitbreiding betreft werden in verkennend onderzoek verschillende uitvoeringsvarianten nader onderzocht in sedimentologische en nautische termen. Daarover werd bericht op het actorenoverleg van 28 februari 2018. Sindsdien werd door experts gezocht naar een vorm van getijdendok die sedimentatie minimaliseert, maar toch een nautische toegankelijkheid garandeert. Een aantal varianten van een nieuw getijdendok op Linkerscheldeoever werden gemodelleerd. Volgende - ook in de tussennota opgenomen overwegingen - hebben ertoe geleid dat het tweede getijdendok in voorliggende vorm (en niet in de door bezwaarindiener gesuggereerde vorm) opgenomen werd in alternatief 9:

- In de varianten van een Saftinghedok die de monding niet delen met het Deurganckdok is het allerminst zeker dat een current deflecting wall gebouwd kan worden met gelijkaardige effecten.
- Door de monding van het Deurganckdok te combineren met de monding van het nieuwe getijdendok zal de aanslibbing van beide dokken samen lager zijn dan in het geval van twee aparte mondingen. Uitgevoerde modelleringen illustreren dit.
- Door gebruik te maken van de bestaande doorsteek van de Scheldeoever ter hoogte van Deurganckdok is er geen direct ruimtebeslag van slik en schor.
- Vanuit nautisch standpunt geldt ook hier, net als bij de Saftinghedok-bouwstenen, dat de extra containerbehandelingscapaciteit niet langs de Schelde wordt voorzien maar in een extra insteekdok, weg van de hoofdverkeersstroom op de Schelde. Voor zwaaimanoeuvres kan gebruik gemaakt worden van de bestaande zwaaizone nabij de ingang van het Deurganckdok, die door de rivierloodsen nautisch als gunstig wordt ervaren. Rekening houdend met de sedimentologische impact van een tweede getijdendok en de vereiste insnoering van de ingang van dit dok met negatieve gevolgen voor de nautische toegankelijkheid, biedt een tweede getijdendok ter hoogte van het Deurganckdok in plaats van net ten zuiden van de Kerncentrale van Doel het voordeel dat een beperktere vloot in aantal en grootte opwaarts het Deurganckdok de rivier bevaart in vergelijking met de vloot containerschepen die opwaarts het Saftinghedok nog zou varen. De verkeersafwikkeling van de containervloot wordt hierdoor geconcentreerd rond de Noordzee- en Europaterminal enerzijds en het Deurganckdok en het tweede getijdendok anderzijds. Tussen deze twee "clusters" blijft zoals vandaag een voldoende lange zone op de rivier, waar ontmoetingen tussen schepen mogelijk blijven en niet verstoord worden door afremmen en versnellen van schepen op de rivier bestemd voor het versmalde Saftinghedok. Figuur 24 toont de schepen die op een doordeweekse dag op het stuk rivier tussen de Noordzeeterminal en het Deurganckdok aanwezig waren. Figuur 24 illustreert dat er duidelijke concentraties van schepen te zien zijn rond Noordzee-/Europaterminal en rond

het Deurganckdok. Het stuk rivier met doorgaande vaart biedt voldoende ruimte voor het organiseren van aanlopen van dokken of terminals en van ontmoetingen van schepen.

Naar aanleiding van de publieksraadpleging die doorging over deze tussennota werden hier nog een aantal reacties op geformuleerd waarop in de bijhorende overwegingsnota telkens gereageerd werd:

Reactie op tussennota

"Het voorkeursalternatief mag zich straks niet beperken tot de huidige groepering van "Alternatief 9", maar aandurven ruimte te laten voor andere bouwstenen die binnen de groep van extra criteria (maximale inbreiding, minimaal aansnijden van nog niet aangesneden poldergebied, minimalisering onderhoudsbaggerwerk, ongeroerd laten van de pure woonkern van Doel) dezelfde en soms betere resultaten boeken."

Antwoord in overwegingsnota:

Opmerking 20(a) stelt vragen bij de gevolgde methodiek bij het samenstellen en vergelijken van alternatieven: er wordt gesteld dat bepaalde bouwstenen door het feit dat ze samen met een andere - minder optimale - bouwsteen in een alternatief zitten "afgestraft" worden bij de afweging van alternatieven. In antwoord hierop kan gesteld worden dat de methodiek gevolgd werd omdat het onwerkbaar zou zijn om alle mogelijke combinaties van bouwstenen te onderzoeken. Bij het onderzoek werden wel - voor de disciplines waar dat mogelijk was - de effecten van de verschillende bouwstenen apart in beeld gebracht. Bij de verdere besluitvorming zal nagegaan worden of voor het uiteindelijke voorkeursalternatief geen betere alternatieven bestaan die verkregen kunnen worden door een andere samenstelling van geschikt bevonden bouwstenen.

Reactie op tussennota

Een paar gegevens (fig. 23) volstaan niet op basis hiervan in functie van de aanslibbing een keuze van soort getijdok te bepalen, te meer dat we het hier over een zeer duur infrastructuurproject hebben, die bovendien een bestaand goed functionerend dok voor mogelijks ca 25 à 30 % (meer dan één ligplaats) vernietigt. "Alternatief 9", zowel het "geknikte dok" als mogelijke afgeleide "Saftingendok alternatieven" ten noorden van Doel dienen daarom aan een gedegen vergelijkend uitgebreid minimalisatieonderzoek naar aanslibbing te worden onderworpen, alvorens de jaarlijkse aanslibbing een (liefst niet de enige en/of bepalende) keuzefactor kan zijn in het voorkeursbesluit.

Antwoord in overwegingsnota:

Aansluitend hierop kunnen we, verwijzend naar opmerking 20(a), aangeven dat voor de verschillende varianten van een getijdok sedimentatieberekeningen zijn gebeurd die toelaten om het verschil in sedimentatie tussen de verschillende alternatieven en varianten duidelijk te maken. Het is overigens niet zo dat, zoals gesuggereerd wordt, de jaarlijkse aanslibbing de enige en/of bepalende factor voor het voorkeursbesluit zou zijn. Zoals eerder toegelicht, bestaat het geïntegreerd onderzoek uit meerdere deelonderzoeken waarbij, naast de effecten op het milieu in de brede zin van het woord, onder meer ook de nautische, operationele en kosten/batenaspecten van de verschillende alternatieven (en dus ook van alternatief 9) in beeld gebracht worden. Elk van die deelonderzoeken speelt een rol bij de keuze van het voorkeursalternatief.

Reactie op tussennota

De stelling van de "Tussennota" ten aanzien van de Kaderrichtlijn water onderbouwt onvoldoende de keuze, en vereist dat gedetailleerd en gelijkwaardig onderzoek geschiedt om de baggervolumes van beide alternatieven (twee gecombineerde of twee afzonderlijke) "eerlijk" tegen elkaar af te wegen. Die studies naar de bepaling van het onderhoudsbaggerwerk dienen zich voor beide toe te spitsen op een minimalisering van het volume door ingrepen als doorgangsbreedte, inrichting zwaaicirkels en diens meer, derwijze dat men niet het gunstige resultaat van het ene koppel (DGD en "geknikt dok") vergelijkt met de meest ongunstige resultaat van het andere koppel (DGD en een soort Saftingendok), hetgeen wel de indruk is van figuur 23. Het beperkte onderzoek geïllustreerd op 28 februari 2018 heeft aangetoond dat kansen ter beschikking zijn om mits vormgeving en inrichting van de monding het baggervolume drastisch te beperken. De

bepaling van de standaarddeviatie binnen de resultaten kan een indruk geven van de spreiding en het risico.

Antwoord in overwegingsnota:

Met betrekking tot opmerking 20(d) kunnen we aangeven dat het tot nu toe gevoerde onderzoek (S-MER) in voldoende mate heeft aangetoond dat een (te) sterke toename van de turbiditeit, die het gevolg kan zijn van de aanleg van een getijdendok, er wel degelijk toe kan leiden dat de bepalingen van de Kaderrichtlijn Water niet gerespecteerd (kunnen) worden. Vanuit dit optiek is zoeken naar oplossingen die de operationele voordelen van een getijdendok combineren met een minder sterke aanslibbing meer dan wenselijk. Het voorliggende alternatief 9 is het resultaat van een optimalisatieoefening waarin de in de reactie genoemde parameters (doorgangsbreedte, zwaaicirkels) wel degelijk mee in rekening werden gebracht, en dit zowel voor varianten van het "originele" Saefthingedok als voor varianten van een "geknikt" dok. Uit dit onderzoek is duidelijk gebleken dat met een "geknikt" dok meer drastische reducties in sedimentatievolume mogelijk zijn dan met varianten van het Saefthingedok, ook als rekening gehouden wordt met de implementatie van onder meer de in de reactie genoemde maatregelen.

Reactie op tussennota

De rivierloodsen vinden de huidige ingang van het Deurganckdok als gunstig, maar spraken zich (in de "Tussennota") niet uit over deze situatie met gelijktijdig een toegang tot het "geknikte dok". Een gedegen en onderbouwd nautisch advies is vereist alvorens een uitspraak kan gemaakt worden of globaal er meer of minder hinder is op de rivier bij een gezamenlijke zwaaiplaats dan wel bij een toegang naar een Saftingendok met een interne zwaaiplaats. Louter een beeld van marine traffic .com kan de keuze niet hardmaken. Dergelijke beelden met veel verkeer vóór het DGD kan men ook makkelijk dagelijks op die sites en in de werkelijkheid vinden.

Antwoord in overwegingsnota:

Opmerkingen 1, 15, 19(a), 20(a), 20(b), 24, 25, 27(a), 27(b) en 32 vragen om enerzijds de vaarwegcapaciteit te bekijken aan de ingang van het Deurganckdok, en anderzijds de nautische toegankelijkheid binnen het nieuwe getijdendok zelf. Verkennend onderzoek werd uitgevoerd en de rapportering ervan zal ter beschikking gesteld worden. Bovendien zal het alternatief 9 - net zoals de eerste 8 alternatieven - nog voorwerp uitmaken van het geïntegreerd onderzoek (waaronder een nautisch onderzoek), waarin beide aspecten aan bod zullen komen.

Bovenstaand overzicht van de inspraak gedurende de onderzoeksfase toont helder aan dat het ingesproken alternatief op een correcte wijze werd beoordeeld en dat de verschillende motivaties voor het niet weerhouden ervan ook op een transparante wijze werden publiek gemaakt.

<p>Het "Voorkeursbesluit" dient naar inhoud totaal herwerkt omdat de huidige versie veel te strikt is en enkel nog een oplossing open houdt welke nautisch minderwaardig is en sedimentologisch niet superieur is. (Zie klassering zowel microscopische als macroscopische: op één na laagste nautische waardering (-5)). In het bijzonder elke tekst welke een variant "smal Saftingendok" onmogelijk maakt (o. a. vermelding "aantakt" aan DGD) moet uit de voorwaarden worden verwijderd. (De "aantakking" is geenszins een vereiste voor betere functionaliteit). Ook de zogenoemde grenslijn "Engelse steenweg" is uit den boze omdat ze haar oorsprong niet vindt in de AON omschrijving, maar in een externe beïnvloeding, een "en cours de route" bijsturing wat niet geoorloofd is en zo toch wordt toegepast de nietigheid van de CP-ECA inhoudt.</p>	<p>1.10</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

In het ontwerp voorkeursbesluit werden de vrijheidsgraden waarbinnen het voorkeursalternatief nog verder geoptimaliseerd kan worden bepaald. In de tussennota werd gemotiveerd waarom alternatief 9 een getijdendok omvat dat aantakt op het Deurganckdok en geen "smal Saftinghendok". Het voorkeursalternatief is zo geformuleerd dat er nog welbepaalde vrijheidsgraden zijn voor verdere optimalisatie, maar toch voldoende beperkend om een duidelijke keuze te maken tussen de verschillende onderzochte alternatieven. Het klopt dat sommige alternatieven op bepaalde specifieke punten beter scoren dan het voorkeursalternatief, maar de afweging van alternatieven, zoals omschreven in het ontwerp voorkeursbesluit, gebeurt

<p>op een groter geheel van criteria. Het is aan de bevoegde overheid om aan de hand van het geheel van die criteria een beslissing te nemen.</p>	
<p>In het "Voorkeursbesluit wordt een soortelijke "super" vaagheid gehanteerd over de "Nis Zandvlietsluis" (zie pag. 29. punt 4.9 centraal de bladzijde 32 versus punt 5. 2. pag. 61 bovenaan 33). In diverse inspraakdocumenten werd eerder aangetoond dat de realisatie van een "Nis Zandvlietsluis" verwerpelijk is, enerzijds omdat we dan levenslang het invaren van schepen naar de Zandvlietsluis zullen hinderen, bovendien tijdens de afbraakwerken van ca 800 a 1000 meter noordelijke kaai van de toegangsgemaal Zandvlietsluis, door dynamiseren en verwijderen van het beton elke toegang tot de Zandvlietsluis tijdelijk langdurig onmogelijk wordt. Maar anderzijds het belangrijkste argument is, dat via een eerder vernuftig voorgestelde omwisseling van de functies van de Noordzeekaai én de oude kaai van de toegangsgemaal tot de Zandvlietsluis, zonder enige euro uit ave van de overheid eenzelfde extra overslagcapaciteit van ca 900.000 TEU kan bereikt worden. Dus, waarom dan niet direct die positieve suggestie opnemen? En waarom die vaagheid toch aanhouden?</p>	1.10
<p>Dit voorstel werd reeds ingediend als reactie op de tussennota. Hierop werd toen gereageerd in de overwegingsnota (blz. 9) dat deze suggestie kan beschouwd worden als een verdere optimalisatie van de bouwsteen 11 die - moest de bouwsteen 11 opgenomen worden in een voorkeursbesluit - verder in de uitwerkingsfase van het complex project bestudeerd kan worden. Het onderzoek naar deze suggestie is ook als actie opgenomen in het actieprogramma onder 5.2. De suggestie werd nog niet in het voorkeursalternatief opgenomen omdat het beschouwd wordt als een eventuele optimalisatie die kan doorgevoerd worden na verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase.</p>	
<p>Het "Voorkeursbesluit" schuift de werkelijke door MPET beoogde en naar exploitatie voor hen haalbare variante voor zich uit, mogelijks/zeker uit vrees voor het resultaat van de slechte nautische bereikbaarheid via een rechte hoek. Bovendien stuurt het "Voorkeursbesluit" aan op een project met voor MPET slechts één extra minderwaardige ligplaats en och arme extra 9 ha terminalterrein. En dit in de ruimste onderstelling zonder interne 2GD zwaaiplaats. Om niet te spreken van de kolossale kostprijs, de duurste (1, 5 Miljard Euro) uit alle alternatieven welke hiermede gepaard gaat. Voortgaand inzicht sinds 9 juli 2018 had meer verdiend, en was mogelijk geweest mits een open geest voor elkeen en voor het waardevol "alternatief Voorkeursalternatief nr. 9", en door zich louter niet te fixeren op de lichtbak van de MOL, een actiegroep.</p>	1.10
<p>Bij de formulering van het voorkeursalternatief werden - gesteund op het uitgevoerde onderzoek - enkele vrijheidsgraden bepaald waarop het voorkeursalternatief verder kan geoptimaliseerd worden tijdens de uitwerkingsfase. Dit gebeurde omdat hiervoor verder onderzoek op detailniveau nodig is dat verder gaat dan het strategisch niveau van het onderzoek tijdens de onderzoeksfase, en niet uit vrees voor resultaten van nautisch onderzoek. Verdere nautische optimalisatie is precies één van de punten die aangegeven zijn in het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	
<p>Bovendien weten ook zij dat 1.700.000 TEU op dit piepklein terrein (ca 30, 5 ha), zelfs met nevenfaciliteiten je reinste waanzin is naar haalbaarheid. Bovendien weten ook zij dat Ashland (1978) als mogelijk containerbehandelingsterrein (vóór de sluisen!) werd geliquideerd in de CP-ECA procedure omdat aldus industriële bedrijvigheid zou worden vernietigd. Dus MPET-Repair behoort hoogstwaarschijnlijk niet tot die "vele actoren", tenzij de Vlaamse Overheid bereid zou zijn gevonden de kosten op zich te nemen voor een totale her-lokalisatie en dito kaaiuitrusting (zonder dat dit voor iemand enig voordeel opbrengt). Maar dan moeten die kosten ook in de S-MKBA opgenomen worden, wat niet het geval is!</p>	1.10
<p>De capaciteit van de verschillende bouwstenen werd op transparante en objectieve wijze berekend door TBA, en gerapporteerd in het operationaliteitsonderzoek. De bezwaarindiener geeft niet aan op welk aspect deze berekening fout zou zijn.</p> <p>De situatie van het bedrijf Ashland is verschillend van de situatie van het bedrijf MEDrepair (o.a. meer kapitaalintensief, minder eenvoudig verplaatsbaar).</p> <p>In tegenstelling tot wat bezwaarindiener beweert:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Was MEDrepair wel degelijk één van de actoren die deelnam aan het actorenoverleg • zijn er geen toezeggingen naar MEDrepair m.b.t. het dragen van kosten. <p>De S MKBA verduidelijkt op p113 dat in een MKBA standaard geen rekening gehouden wordt met onteigenings- en equivalente kosten die het gevolg zijn van de noodzakelijke verplaatsing van bedrijven in functie van de uitvoering van het project, aangezien dit in principe een transfer zonder reële economische kost voor de maatschappij is.</p>	
<p>Hef "Voorkeursbesluit" moet oog hebben voor duurzaamheid, en een overwegend gedeelte bevatten die de link naar wat met de uitgaven relatief naar economische prestaties kan worden bereikt.</p>	1.10
<p>In het ontwerp voorkeursbesluit wordt de keuze van het voorkeursalternatief gemotiveerd op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek, waarin ook aspecten van duurzaamheid vervat zitten.</p> <p>Onder 7.3 wordt de kostenraming vermeld, en wordt ook verduidelijkt dat deze kostenraming en -verdeling tussen de verschillende initiatiefnemers nog verfijnd zal worden in de uitwerkingsfase naarmate het ontwerp verder vorm aanneemt.</p> <p>De geraamde kostprijs werd in de S MKBA ook afgewogen met de maatschappelijke baten.</p> <p>De motivatie van het voorkeursalternatief zal aangevuld worden met een overweging m.b.t. de kostprijs.</p>	
<p>Het "Voorkeursbesluit" in de huidige vorm 17-5-2019 dient als nietig te worden beschouwd omdat het afwijkingen bevat die niet zijn opgenomen in het AON.</p> <p>Anders zou men zich (1) onttrekken aan de administratieve regels die bij elke publieke procedure gelden. Of (2) waarbij men, mogelijks enerzijds alternatieven en bouwstenen op een zijspoor uitrageert, en/of (3) anderzijds een handeling stelt welke tot gevolg heeft dat alleen het "Voorkeuralternatief" hieraan kan beantwoorden.</p>	1.10
<p>Het voorkeursbesluit bevat geen afwijkingen die niet opgenomen zijn in de AON. In de tussennota werd het negende alternatief in het onderzoek gebracht, de samenstelling van dit alternatief werd gemotiveerd op basis van resultaten van het geïntegreerd onderzoek. De tussennota werd aan het publiek voorgelegd. Het negende alternatief werd aan een volwaardig onderzoek onderworpen, gelijkwaardig aan het onderzoek dat voor de 8 andere alternatieven werd uitgevoerd. Het geheel van het geïntegreerd onderzoek, inclusief de conclusies ingepast in het ontwerp voorkeursbesluit, werden aan het publiek voorgelegd in het openbaar onderzoek.</p>	
<p>Het "Voorkeursbesluit" verschuift nodeloos enerzijds problemen door naar de "uitwerkingsfase", terwijl de onderzoeksfase en het overleg met de vele positief ingestelde actoren kenmerken en oplossingen hebben aangeboden welke hieromtrent nu al tot een heldere besluitvorming hadden kunnen leiden. Hiermede vertroebelt men de "uitwerkingsfase".</p>	1.10
<p>Het "Voorkeursbesluit" heeft de onderzoeksfase nog niet volwaardig doorlopen en kan in de gegeven omstandigheden niet overgaan tot de uitwerkingsfase omdat men anders de kans loopt/ de zekerheid heerst dat men zich zal klemrijden in een voorbarig genomen "beslist beleid".</p>	1.10
<p>Er werd voldoende onderzoek uitgevoerd om op het strategisch niveau een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief. Artikel 10 van het decreet complexe projecten stelt dat het ontwerp van MER rekening houdt met het detailleringniveau van het te nemen voorkeursbesluit en met de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het geplande complexe project. Alle informatie om een afweging te maken tussen de verschillende alternatieven is beschikbaar. Dit neemt niet weg dat er nog punten zijn waarop dit voorkeursalternatief verder geoptimaliseerd kan worden. Dit zal gebeuren aan de hand van onderzoek tijdens de uitwerkingsfase. Het voorkeursalternatief heeft de onderzoeksfase in tegenstelling tot wat de bezwaarindiener stelt wel volwaardig doorlopen.</p>	

<p>Het "Voorkeursbesluit" in de huidige vorm dient als nietig te worden beschouwd omdat er een ministeriële bevestiging is dat het onder druk van een actiegroep werd genomen en hierdoor de resultaten van wetenschappelijke rapporten uit het CP-ECA werden genegeerd.</p>	<p>1.10</p>
<p>De keuze voor het voorkeursalternatief wordt in het voorkeursbesluit uitgebreid gemotiveerd op basis van de rapporten van het geïntegreerd onderzoek. In het kader van het actorenoverleg werd met verschillende actoren overlegd, maar dit heeft niet geleid tot het negeren van resultaten van het onderzoek.</p>	
<p>Het voorkeursalternatief nr. 9 beschikt NIET over de 3 TROEVEN vermeldt in de brochure: (1) De totale extra containerbehandelingscapaciteit zou zich vóór de zeesluizen moeten bevinden. Alleen dan bekomt men een belangrijke tijdwinst. (2) Er wordt door het duo-dok waarschijnlijk geen slik- en schorareaal ingenomen, in zich bevat het "smal Saftingendok" de nodige interne faciliteiten om evenwaardig aan de Europese milieueisen te voldoen. (Men kan zich niet verschuilen achter Europese regelgeving door deze te strikt en foutief te lezen enkel en alleen in het voordeel van één alternatief nr. 9).</p>	<p>1.10</p>
<p>(1) In het onderzoek wordt in de beoordeling van de verschillende bouwstenen rekening gehouden met een ligging voor of achter de sluisen, maar bij de afweging is dit niet het enige criterium dat speelt. (2) De bezwaarindiener doelt hier op eventuele compensatiemogelijkheden aan de noordkant van een "smal Saftingendok". Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat in eerste instantie schade in SBZ dient vermeden te worden alvorens aan compensatie kan gedacht worden. Compenserende maatregelen binnen een project kunnen niet meegenomen in de afweging of een alternatief al dan niet minder schadelijk is.</p>	
<p>Om tot een "beste koop" te kunnen komen, moet uiteraard ook de koopsom hiervan onderdeel uitmaken. Het volstaat niet zich te verweren met dat elk niet in de startperiode uitgesloten bouwsteen sowieso vrijgesteld is van verder financieel nazicht, zo lijkt nu toch de huidige redenering en antwoorden van teamleden op vragen desbetreffend. Merkwaardig ontbreekt in het "Voorkeursbesluit" elke financiële overweging en kiest men dan nog toevallig de duurste (1, 5 Miljard Euro) variante.</p>	<p>1.10</p>
<p>Dat de kosten van het alternatievenonderzoek niet onevenredig hoog mogen zijn, zoals wordt voorzien in de alternatievenonderzoeksnota, lijkt niet correct. Want dat kan misschien een factor vormen om uiteindelijk de keuze al dan niet in het voordeel van een bepaald alternatief te laten uitvallen. In een Natura 2000-context is het niet terecht om het kostenargument te laten doorwegen bij de afbakening van de scope van het alternatievenonderzoek, al zeker niet gelet op het nog gave landbouwgebied (>2000 ha polderland), de belangrijke erfgoedwaarden, het rondt unieke ecologische karakter van de Westerschelde en de andere Natura 2000-gebieden (vogel-en habitatrichtlijngebied).</p>	<p>1.17</p>
<p>Bouwstenen waarvan de kostprijs onevenredig hoog zijn, kunnen wel degelijk als onredelijk beschouwd worden. Binnen de alternatieven waarvan de kostprijs niet als onevenredig hoog beschouwd werd, is kostprijs geen leidende factor geweest bij de afweging.</p>	

Aanpassingen aan het dossier:

- Aanvulling van de motivatie van het voorkeursalternatief met een overweging met betrekking tot de kostprijs.

2.5.3 Categorie 3 - Interferentie met bestaande bedrijvigheid

<p>Hierbij gegevens die staven dat Medrepair S11 sinds 2016 enorme lege containercapaciteit creëert op Linkeroever. Eigenlijk is S11 een extensie van MPET, waar enkel leeg equipment wordt behandeld. Op K730 was S11 het zgn "plein lege" dat een deel uitmaakte van toenmalige MSC Home Terminal.</p> <p>S11 =</p> <ul style="list-style-type: none"> >23ha >Huidige opslag capaciteit à lege containers van 16.500 TEU (MPET = 10.000 TEU) >34 mio EUR investering door Medrep/MS >480FTE tewerkstelling >700 truck moves/day >nachtopening voor trucks >200 Barge moves/day >300 shunt moves/day tussen S11 en Mpet met multitrailers >100 nachtschunts per truck tussen MPET en S11 >Voorlopig 1 Barge Gantry crane op 200 m aanmeerlengte 	1.2
<p>Het door de inspreker vermelde terrein S11 maakt onderdeel uit van het in het (ontwerp) voorkeursbesluit aangeduide voorkeursalternatief, meer bepaald van het onderdeel "Realiseren van een containerterminal aan het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis". Het (ontwerp) voorkeursbesluit geeft echter een aantal elementen aan waarop dit alternatief tijdens de uitwerkingsfase nog verder geoptimaliseerd kan worden. Eén van die elementen is "nagaan of de voorziene diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis kan vervangen worden door een bijkomende ligplaats in het tweede getijdendok, en of de hierdoor vrijgekomen ruimte op een efficiënte manier kan ingeschakeld worden voor dedicated binnenvaartfaciliteiten."</p> <p>De door de inspreker opgesomde activiteiten zijn ondersteunend aan de terminal aan de westkant van het Deurganckdok en deze zouden - indien de ruimte S11 zou ingenomen worden voor andere activiteiten – naar elders in de onmiddellijke omgeving moeten verplaatst worden. Indien uit de in het (ontwerp) voorkeursbesluit voorziene optimalisatie blijkt dat de zone S11 niet zal ingenomen worden door diepzeebehandeling, is het voortzetten van de bestaande activiteiten uiteraard ook een optie.</p>	
<p>Het ontwerp van voorkeursbesluit impliceert dat de onteigening wordt beoogd van een aantal landbouwgronden van mijn cliënten, waaronder minstens de percelen gelegen te Beveren . Dit is een duidelijke aantasting van de economische leefbaarheid van het landbouwbedrijf van mijn cliënten.</p>	1.5
<p>In het strategisch MER werd onder de discipline Mens - ruimtelijke aspecten het verlies van landbouwgronden in kaart gebracht. Op de bij het S MER bijgevoerde kaarten is vast te stellen dat de door de bezwaarindiener aangehaalde percelen vervat zijn in de oppervlaktes (inname landbouwgrond – oppervlakte in particuliere eigendom) vermeld onder de discipline Mens-ruimtelijke aspecten. In het actieprogramma opgenomen in het (ontwerp) voorkeursbesluit werd een actie opgenomen rond de actualisatie van de bestaande grondenbankovereenkomst die onder andere maximaal ondersteuning dient te bieden aan door havenontwikkelingen en natuurcompensaties rechtstreeks of onrechtstreeks getroffen landbouwers. Deze grondenbankovereenkomst wordt verder vorm gegeven tijdens de uitwerkingsfase.</p>	
<p>De ultieme doelstelling van het complex project is het verzekeren van de sterke concurrentiepositie van de Antwerpse haven. Het is aldus essentieel dat men ervoor zorgt dat deze positie niet negatief beïnvloed wordt door wijze waarop de transitie doorheen het project wordt gemanaged.</p>	1.11

<p>De garantie op een fair level playing field tussen de verschillende terminal operatoren, zowel bestaande als potentieel nieuwe spelers, in de haven is hiervoor in eerste plaats noodzakelijk. Zowel tijdens de ontwikkelingsfase als bij het beschikbaar komen van nieuwe capaciteit moet het belang van de haven als geheel voorop gesteld worden en moet de beschikbare capaciteit op optimale wijze worden verdeeld en gebruikt om de rederijen en klanten van de haven zoveel als mogelijk te accommoderen. Om dezelfde reden moeten in de overgangsfase - waarin we ons nu reeds bevinden - zoveel mogelijk synergiën worden gezocht teneinde de beperkte en zelfs nog gereduceerde capaciteit optimaal te benutten. Het Havenbedrijf Antwerpen dient hier dringend en actief als katalysator en facilitator op te treden en onmiddellijk overleg op te starten met en tussen de betrokken operatoren aan het Deurganckdok. Het Havenbedrijf dient de modaliteiten van een samenwerking te concreet te definiëren en moet toezien op een snelle implementatie.</p> <p>De huidige omstandigheden vormen een uitgelezen opportuniteit voor het Havenbedrijf om een formeel forum te creëren voor overleg onder haar toezicht tussen de 3 bestaande terminal operatoren aangaande het optimaliseren van het gebruik van kaaioppervlakte alsmede van kaailengte tijdens de transitieperiode.</p>	
<p>Doordat een deel van de bestaande infrastructuur en terminalinrichting aan het Deurganckdok afgebroken en aangepast moet worden, is het in dit ganse proces tot aan het beschikbaar komen van nieuwe capaciteit en alle tussenfases daarbij essentieel dat een fair level playing field speelt tussen de verschillende bestaande en potentieel nieuwe spelers én dat er wordt gezocht naar creatieve manieren om met de beschikbare capaciteit de noden van de klanten optimaal in te vullen in afwachting van het beschikbaar worden van nieuwe extra capaciteit. Dit laatste is cruciaal voor het vrijwaren van de sterke positie die de Antwerpse haven heeft opgebouwd.</p>	1.14
<p>In het actieprogramma dat opgenomen werd in het ontwerp voorkeursbesluit werden volgende acties opgenomen die invulling geven aan de in deze reacties geuite bezorgdheden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoeken of de volgorde van realisatie van bouwstenen kan leiden tot efficiëntiewinsten. De sequentie van de bouwwerken moet tijdens de uitwerkingsfase duidelijk en transparant worden. • Synergiën aan de oostzijde van het Deurganckdok beantwoorden aan de fundamentele verwachting om zuinig met het bestaande ruimtegebruik om te gaan en de benodigde capaciteit te voorzien om een tijdelijke reductie aan capaciteit in de haven van Antwerpen tijdens de werkzaamheden in het kader van ECA op te vangen. Principes zoals fairness, openheid, sense of community, flexibiliteit en dergelijke moeten hierbij leidend zijn om de gevolgen van deze capaciteitsreductie te mitigeren. De betrokken operatoren aan het Deurganckdok zullen, samen met het havenbestuur, hiervoor de nodige acties ondernemen en maken hiertoe afspraken. 	
<p>Blz. 105 en blz. 1377 van de strategische MER geven in tabelvorm de impact van bouwsteen 5b op de ruimte en het ruimtegebruik weer en stellen: "samen met bedrijven zoeken naar een alternatieve locatie." Onder het hoofdstuk over de "milderende maatregelen m. b.t ruimtegebruik" (zie hoofdstuk 7. 11.9.2., blz. 1375-1376 van de strategische MER) staat het volgende te lezen: "Voor de bouwstenen die in de huidige situatie bedrijvigheid bevatten (2b, 5b, 6, 11a en 11b en 14), is het eveneens wenselijk dat er samen met de gevestigde bedrijven wordt gezocht naar een oplossing zoals een alternatieve locatie. Voor de bouwsteen 16 maakt de nieuwe locatie deel uit van de bouwsteen." (Eigen onderlijning). Dit wordt omschreven als een "flankerende maatregel". Deze uitspraak baart Gyproc Saint-Gobain uiteraard ernstige zorgen. Indien dit inhoudt dat de mogelijkheid wordt geopend om het bedrijf te verhuizen naar een andere locatie, zijn de implicaties voor de onderneming nauwelijks te overzien! Hiermee kan zij zich niet akkoord verklaren.</p> <p>Indien dit echter zou inhouden dat een alternatieve locatie wordt gezocht van onderdelen van haar infrastructuur, met name de bestaande maritieme ontsluiting, dan is zij bereid om zich constructief op te stellen, mits een plaatsvervangende maritieme ontsluiting voorzien wordt in de directe nabijheid van het bedrijf. Dit wil zeggen: een vervangende maritieme laad-/losplaats aan de nieuw te bouwen kade langs het Waaslandkanaal aan het gedempte</p>	1.12

<p>Noordelijke Insteekdok, inclusief alle daaraan verbonden Infrastructuren die nieuw aangelegd zullen moeten worden (o.a, kade, trechter, transportbanden naar gipsopslag, wegenis voor aan- en afvoer,...). Zij dient evenwel vast te stellen dat de documenten die thans in openbaar onderzoek liggen, hierover onvoldoende duidelijk zijn,</p> <p>In de beschrijvende voorstelling van alternatieven 6 en in de "motivatie en samenstelling van alt. 9" worden op resp. blz. 170 en blz, 187 van de strategische MER voor wat betreft bouwsteen 5b aangegeven; "In dit alternatief wordt de terminal aan de westzijde van het Deurganckdok als volgt uitgebreid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bouw van een kaaimuur voor gemengd gebruik zeevaart/binnenvaart van ca. 500 m langs het Waaslandkanaal. • Bouw van een binnenvaartkade langs het Waaslandkanaal van 150 in. • Bijhorende terreinuitbreiding van ca 62, 3 ha <p>Deze nieuwe terminal dient door aanpassing van de infrastructuur in de gearceerde zone op de bestaande terminal Deurganddok Oost aangesloten te worden. Aan de nieuwe kaaimuur ter afsluiting van het Noordelijk Insteekdok is nog een ligplaats voorbehouden (ca, 184 m) voor het bedrijf Gyproc. " Het is haar vooralsnog onduidelijk of dit betekent dat de bestaande ligplaats een exclusief voorbehouden plaats krijgt aan de nieuwe kade langs het Waaslandkanaal in de directe nabijheid van het bedrijf, of betekent dit dat medegebruik wordt voorbehouden (en wat zijn dan de prioriteiten en de voorwaarden tot medegebruik?), of dat het ook gaat om de verplaatsing van de daarmee verbonden laad- en losinfrastructuren zoals GRIJPERS - TRANSPORTBANDEN - BEDIENINGS-, MONITORINGS- EN VEILIGHEIDSUITRUSTINGEN, WEGEN voor aan-en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten? Deze passage dient voor wat betreft de positie van Gyproc Saint-Gobain sterk verduidelijkt te worden.</p>	
<p>Het is van bij aanvang van het complex project de bedoeling geweest om binnen de bouwsteen 5b een oplossing te zoeken voor de maritieme ontsluiting van de bezwaarindiener. Het voorzien van een ligplaats voor Gyproc werd dan ook mee opgenomen in de omschrijving van de bouwsteen.</p> <p>De verdere concretisering van deze oplossing zal gebeuren in de uitwerkingsfase.</p> <p>Mogelijk was het ontwerp voorkeursbesluit hierin onvoldoende duidelijk. Volgende actie zal toegevoegd worden aan het actieprogramma onder 5.2 (andere acties voortkomende uit adviezen en inspraakreacties):</p> <p>"Bij realisatie van de bouwsteen 5b komt bij de demping van het Noordelijk Insteekdok de bestaande aanlegplaats van Gyproc te vervallen. Bij de verdere uitwerking van deze bouwsteen zal hiervoor een plaatsvervangende maritieme ontsluiting voorzien worden in de directe nabijheid van het bedrijf. Dit wil zeggen: een vervangende maritieme laad- en losplaats aan de nieuw te bouwen kade langs het Waaslandkanaal, inclusief alle andere daaraan verbonden infrastructuren die nieuw aangelegd zullen moeten worden. Dit zal in overleg met de betrokken concessionaris gebeuren. Bij de fasering van de werken zal erover gewaakt worden dat de concessie langs waterzijde ten allen tijde bereikbaar blijft."</p>	
<p>De kosten van dergelijke verhuis, nieuwe kade en alle bijhorende infrastructuur, kunnen echter onmogelijk te laste worden gelegd van Gyproc Saint-Gobain, gezien de bestaande maritieme infrastructuur door haar, in overleg met het Havenbedrijf Antwerpen en MLSO, werd gebouwd en perfect voldoet aan alle operationele eisen voor haar bedrijvigheid, Dit betreft eveneens de kosten van een eventueel meer uitgebreide concessie-oppervlakte, vermits het thans niet duidelijk is welk statuut de terminaluitbreiding - dan wel de ruimte die voorbehouden blijft voor Gyproc Saint-Gobain zal krijgen.</p>	1.12
<p>Dit zal verder uitgewerkt worden tijdens de uitwerkingsfase.</p>	

<p>In het actieprogramma is een actie "uitwerking van flankerend beleid voor geïmpacteerde bedrijven" opgenomen, waaronder verdere afspraken kunnen vormgegeven worden.</p>	
<p>Over de Impact op haar bedrijvigheid wordt in de documenten, die heden in openbaar onderzoek liggen, niet gerept.</p>	1.12
<p>Aangezien het voorzien van een oplossing voor het verdwijnen van de bestaande ligplaats van Gyproc integraal onderdeel vormt van de bouwsteen 5b, werd er inderdaad van uitgegaan dat er geen impact is op de bedrijvigheid. Eventuele beperkte impact tijdens de realisatie zal voorwerp uitmaken van het onderzoek in de uitwerkingsfase.</p>	
<p>Het Ontwerp Voorkeursbesluit stelt Projectalternatief 9 voorop. Dit alternatief steunt op bouwsteen 5b en laat toe de uitbating te voeren en alle rechten te genieten volgens haar concessieovereenkomst van 9 juli 2008 met het Havenbedrijf Antwerpen. Deze rechten gelden in het bijzonder met betrekking tot de demping van het Noordelijk Insteekdok. In het S-MKBA (strategisch-maatschappelijke kosten-batenanalyse) is geen enkel spoor te vinden van schadevergoeding aan met betrekking tot het niet honoreren van bovenvermelde concessieovereenkomst. We kunnen dit enkel interpreteren als een impliciete bevestiging van de inhoud van onze concessieovereenkomst.</p> <p>Deze vaststelling wensen wij wel in het kader van deze brief te maken. Zo sluiten we elke onzekerheid of dubbelzinnigheid uit, die steeds rijst bij een te diepgaand onderzoek van de projectdocumentatie, welke onduidelijkheden - al dan niet terecht - als mogelijke tegenindicaties zouden kunnen worden beschouwd.</p>	1.18
<p>Er wordt kennis genomen van de door Shipit gemaakte opmerking en vaststelling, zoals meegegeven in haar bezwaar. Er dient echter opgemerkt dat het betrokken bezwaar, en de gemaakte vaststelling, hoofdzakelijk, zometer uitsluitend, betrekking hebben op een vermoedelijke discussie aangaande de interpretatie en de toepassing van bepalingen in de contractuele relatie tussen bezwaarindiener en de betrokken concessiegever.</p> <p>Een schadevergoeding wordt in een S-MKBA standaard niet in rekening gebracht vermits het om een transfer van middelen gaat tussen verschillende partijen, dus dit feit kan en mag niet als een impliciete bevestiging beschouwd worden van de inhoud van de concessieovereenkomst.</p> <p>In de uitwerkingsfase zal de bouwsteen verder vormgegeven worden en duidelijker worden wat de eventuele impact is voor Shipit. De actie om een flankerend beleid te zien voor geïmpacteerde bedrijven maakt onderdeel uit van het actieprogramma.</p>	
<p>In de projectomschrijving van alternatief 9 staat het dempen van het Noordelijk Insteekdok vermeld. Dit dok zou een containerkade + terminal worden. Stadsbader heeft een concessie aan het Waaslandkanaal met een kade voor de aan- en afvoer van materialen, zeer nabij dit insteekdok. In het dossier concluderen we dat de site van Stadsbader geen onderdeel uitmaakt van het CP ECA Project. Stadsbader zou de concessie in Kallo uiteraard in geen geval willen verliezen.</p>	1.20
<p>Het klopt dat de concessie van Stadsbader geen onderdeel vormt van het (ontwerp) voorkeursbesluit.</p>	

Aanpassingen aan het dossier:

- Toevoeging in het actieprogramma van de actie m.b.t. de alternatieve maritieme ontsluiting voor Gyproc Saint-Gobain

2.5.4 Categorie 4 - Mobiliteit

<p>De Waaslandhaven zit nu reeds bijna dagelijks dicht t.h.v. Deurganckdok door teveel aan vrachtwagens met containers die af- en aangeleverd worden. U moet zich realiseren dat de grootste containerschepen (400m lengte) gemiddeld 3000 containers lossen en laden. Zelfs met 50% via spoor en water blijven er nog steeds 1500 vrachtwagens nodig. De belofte om dit meer te kanaliseren naar spoor en binnenvaart is reeds jaren een achterhaalde belofte, die waarschijnlijk nooit kan uitgevoerd worden, wegens te weinig capaciteit, en zeker naar spoorinfrastructuur toe, te weinig investeringen.</p>	<p>1.1</p>
<p>Uit de mobiliteitsdoorrekeningen die gebeurd zijn in het kader van het geïntegreerd onderzoek blijkt dat de mobiliteitsimpact van het ECA-project beheersbaar blijft als de infrastructuur zoals voorzien in het referentiescenario beschikbaar is, en indien de aangenomen modal split voor het hinterlandvervoer gerealiseerd wordt.</p> <p>In het (ontwerp) voorkeursbesluit zijn reeds enkele acties voorzien die tegemoet moeten komen aan de bezorgdheden geuit in dit bezwaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • milderende maatregelen onder de discipline mobiliteit • acties voor het behalen van de vooropgestelde modal split • acties voor verder onderzoek in de uitwerkingsfase: <ul style="list-style-type: none"> ○ sensitiviteitsanalyse van afwijkingen van de vooropgestelde modal split ○ verder onderzoek naar afstemming van fasering van enerzijds de realisatie en ingebruikname van de behandelingscapaciteit en anderzijds de realisatie en ingebruikname van de infrastructuuronderdelen in het referentiescenario ○ onderzoek naar eventuele knelpunten die mogelijk in de toekomst in het spoor- en binnenvaartnetwerk binnen en buiten het havengebied zouden kunnen optreden en die het realiseren van de vooropgestelde modal split in gevaar zouden kunnen brengen. <p>In de projectdefinitie onder punt 4.9 van het voorkeursbesluit wordt de link tussen het realiseren van de modal split doelstellingen en de besluitvorming (via projectbesluiten en/of vergunningen) versterkt:</p> <p>“De maatregelen die na verder en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk zijn om aan de projectdefinitie te voldoen, zullen in het projectbesluit of in de vergunningen die later in het traject tot stand zullen komen, opgelegd worden. Op die manier worden er garanties geboden om te voldoen aan de <u>modal split doelstellingen</u>, de Vlaamse doelstellingen inzake lucht en wordt er zorg voor gedragen dat het project de ambities inzake klimaat niet hypothekeert.”</p> <p>Voor de volledigheid wordt nog vermeld dat in het rekenvoorbeeld van de bezwaarindiener abstractie wordt gemaakt van het feit dat een deel van de 3000 containers transshipmentcontainers zijn die overgeslagen worden van zeeschip naar zeeschip en de terminal niet verlaten.</p>	
<p>Als we onze concurrentie positie ten opzichte van andere havens willen behouden mag de ontwikkeling van de bijkomende containercapaciteit tenslotte niet worden vertraagd door afstemming op de inplanning en uitvoering van de ontwikkeling van de hinterlandontsluiting.</p>	<p>1.11</p>
<p>Ook de hinterlandconnectie zal van belang zijn voor de concurrentiepositie. In de uitwerkingsfase zal bekeken worden welke grootteorde van ontwikkelingen moeten gerealiseerd worden in combinatie met welke maatregelen voor het hinterlandtransport. Uiteraard moet een verdere ontwikkeling niet on hold gezet worden tot alle mogelijke projecten gerealiseerd zijn, maar omgekeerd moeten we er ook over waken dat er geen ontwikkelingen gerealiseerd worden die onevenredig hinder veroorzaken door gebrek aan goede hinterlandconnecties.</p>	
<p>Het flankerend beleid bevat een aantal maatregelen die beogen de doelstelling m. b.t. de modal split te realiseren, waarbij de doelstelling voor de binnenvaart reeds bijna wordt behaald, terwijl de belangrijkste verschuiving zich vooral richting het spoorvervoer nog dient voor te doen.</p>	<p>1.11</p>

<p>In dit verband wensen wij te benadrukken dat DP World bereid zijn zich te engageren tot het uitbouwen van capaciteit ter behandeling van de beoogde volumes per vervoersmodus - waarbij wij ervan uitgaan dat transshipment volumes niet inbegrepen zijn. Op dit ogenblik is de spoorcapaciteit van DP World zelfs voldoende.</p> <p>Als terminal operator kunnen wij echter niet verantwoordelijk worden gehouden, noch via de concessievoorwaarden noch anderszins, voor het behalen van de modal split targets. Het zijn nl. niet de terminal operators, maar wel de verladers, expediteurs en rederijen beslissen op welke manier lading/een container tussen haven en hinterland getransporteerd wordt. Dit op basis van o.a. kostprijs, tijd en betrouwbaarheid van de verschillende modi - aspecten waar de terminal operators geen vat op hebben. Het is daarom duidelijk de taak van de overheid ervoor te zorgen dat spoor en binnenvaart kunnen concurreren met het wegtransport. Het belang hiervan kan niet genoeg worden benadrukt, daar eea ook raakt aan de doelstelling van het project zelf. Het is nl. zo dat indien de voorgenomen modal split niet wordt gerealiseerd terwijl de terminals zich bij het uitbouwen van capaciteit daar wel hebben op afgestemd/een deel van de capaciteit van de terminals ondergebruikt zal worden waardoor de totale container behandelingscapaciteit van de terminals de facto beperkt wordt. Het realiseren van dat level playing field voor de diverse transportmodi dient te gebeuren bij wege van positieve incentives ten aanzien van de marktwerking enerzijds en anderzijds door middel van het wegwerken van operationele bottle necks die de concurrentialiteit van het spoor en de binnenvaart negatief beïnvloeden. Wat de binnenvaart betreft gaat het hier voornamelijk over het consolideren van volumes en het inzetten op gezamenlijke procedures 'zoals een centrale lichterplanning en het invoeren van minimum call sizes. Eea moet ervoor zorgen dat de terminal operators op een efficiënte wijze voldoende lichterbehandelingscapaciteit kunnen voorzien. Wat het spoor betreft moeten zoals beschreven in de opmerkingen van VOKA een aantal belangrijke barrières worden aangepakt zowel binnen als buiten het havengebied. Zonder deze (infrastructuur)aanpassingen zal het onmogelijk zijn om de beoogde volumes over het spoor op een vlotte manier te vervoeren en het spoor concurrentieel te laten zijn met het wegvervoer.</p> <p>Tenslotte is een grote opportuniteit aangaande het optimaliseren van de efficiëntie van spoor en binnenvaart ook gelegen in het beheer en de uitwisseling van data. De terminaloperators kunnen de diverse vervoersmodi sneller en efficiënter beheren als zij tijdig beschikken over informatie omtrent "next mode of transport". De overheid moet aldus via incentives het delen van operationele data tussen alle deelnemers aan de logistieke keten bewerkstelligen en sturen.</p>	
<p>Uitdaging is ook om de sleutel te leggen bij die partijen die echt beslissen over welke vervoersmodus wordt gekozen, Containerterminals kunnen zich inderdaad engageren om de nodige behandelingscapaciteit (kranen, machines) te voorzien om meer volumes per spoor en binnenvaart te behandelen. De vraag naar intermodaal vervoer wordt echter niet enkel bepaald door deze behandelingscapaciteit op terminal, maar ook door de marktwerking en de reële transportkost tot bij de eindbestemming. Het zijn in de eerste plaats verladers en expediteurs (merchant haulage) en rederijen (carrier haulage) die beslissen op welke manier containers tussen haven en achterland getransporteerd worden, op basis van onder andere tijd, kostprijs en betrouwbaarheid van de verschillende modi. Ook in het wegvervoer wordt het tijdstip van bezoek niet door de terminal bepaald, maar door de wegtransporteur.</p>	1.14
<p>Het flankerend beleid gaat uit van een modal split van 15 % spoorvervoer en 42% binnenvaart. Dit spoort met de eerdere ambitie tegen 2030. Voka Alfaport onderschrijft deze ambitie maar wijst wel op de gedeelde verantwoordelijkheid van private sector maar ook overheid om deze doelstelling te halen. Zeker voor het behalen van de 15 % spoor in de modal split zijn grote, bijkomende investeringen nodig in spoorinfrastructuur en verregaande stappen inzake digitalisering binnen het havengebied. Voka Alfaport onderstreept het absolute belang van deze bijkomende inspanningen zoniet is deze 15 % doelstelling niet haalbaar. Het flankerend beleid gaat ook uit van een verdere afname van het aandeel wegvervoer binnen de haven tot 43%. Deze relatieve afname vindt echter plaats tegen de achtergrond van een verdere groei van het internationale vrachtverkeer. In</p>	1.14

<p>absolute termen zal het havengerelateerd vrachtvervoer over de weg dus blijven groeien. Bovendien is de Antwerpse ring een draaischijf voor internationaal doorgaand vrachtverkeer dat nog niet gebonden is aan dwingende modal split doelstellingen.</p>	
<p>In het kader van de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen, bevestigt de private havengemeenschap dat iedereen zijn/haar steentje moet bijdragen aan een vlottere bereikbaarheid van de regio. Bij de private havengemeenschap leeft evenwel grote bezorgdheid over de haalbaarheid van de vooropgestelde modal split inzake spoorvervoer bij ongewijzigd beleid van de overheid. De behandelingscapaciteit voor spoorvervoer op de bestaande terminals voldoet aan de huidige vraag. Om de beoogde 15 % van alle containers via het spoor te vervoeren moeten echter een aantal belangrijke bottlenecks weggewerkt worden buiten de maritieme terminals. Zonder voorafname te doen op verder onderzoek hiernaar in de uitwerkingsfase, zien we nu al een aantal aanpassingen aan de infrastructuur en het gebruik ervan die nodig zullen zijn, zowel binnen als buiten de haven.</p> <p>Binnen de haven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektrificatie en verhoging van de spoorcapaciteit van/naar de belangrijkste rangeerbundels/terminals (bv. naar Deurganckdok loopt momenteel slechts 1 niet-geëlektrificeerd spoor) • Optimalisatie van de rangeerbewegingen bij aankomst en vertrek: bijkomende rangeerstations en/of verbeterde operationele organisatie • Vereenvoudiging van de regelgeving in havengebied (in samenwerking met Railport), aangepast aan de reële situatie binnen havengebied • Verdere ontwikkeling van een Rail Traffic System (RTS) voor flow management binnen de haven, afstemming met het beheer van spoorbundels en terminalslots, • Nacht- en weekendwerking van Infrabel • Beperking van conflicten met andere modi (bv. vermijden van huidige conflict tussen spoor- en wegverkeer t.h.v. Kallosluis) <p>Buiten de haven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisatie van de tweede spoortoegang van de Antwerpse haven en Oude Landen om de capaciteit te verhogen van de toegang tot de haven • Verlaging van de kosten voor het gebruik van het spoor, bv. een lagere rijpadvergoeding voor goederenspoorvervoer (zoals in Nederland & Duitsland) • Mogelijkheid om 750 meter treinen te rijden (probleem ligt vooral buiten de haven) . • Bijkomende spoorverbinding richting Ruhr-gebied (3RX-verbinding) • Aanpassingen en automatiseringswerken aan de spoorinfrastructuur om te anticiperen op mogelijk toekomstige knelpunten in het spoornetwerk. 	<p>1.14</p>
<p>Binnenvaart tekent nu al verantwoordelijk voor 37 % van de modal split binnen de haven van Antwerpen. Om dit hoge aandeel binnenvaart te consolideren en verder te laten groeien tot 42 % zoals voorzien in de ambitie 2030 is voldoende dedicated lichterbehandelingscapaciteit nodig. Dit is cruciaal om de huidige interferentie met de zeevaart te beperken. Daarnaast is het belangrijk dat er verder wordt ingezet op gezamenlijke procedures voor lichters, met een centrale lichterplanning en het invoeren van een minimale call size van 50 containers,</p>	<p>1.14</p>
<p>p57</p> <p>"In de uitwerkingsfase zal de sensitiviteit onderzocht worden van afwijkingen van de vooropgestelde modal split en op basis hiervan zullen bijkomende milderende of corrigerende maatregelen geïmplementeerd worden bij het niet behalen van de vooropgestelde modal split. Zo kan de ingebruikname van nieuwe capaciteit afhankelijk gemaakt worden van het behalen van welbepaalde modal split-doelstellingen. Het behalen van de modal split is een verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest en het</p>	<p>1.14</p>

<p>Havenbedrijf Antwerpen. Gelet op het belang hiervan voor CO2 emissies worden in een overeenkomst tussen deze partijen de modaliteiten voor de inzet van bijkomende instrumenten en uitvoering van bijkomende maatregelen vastgelegd."</p> <p>Om spoor en binnenvaart op een eerlijke manier te laten concurreren met het wegtransport is het cruciaal dat de container even efficiënt vervoerd kan worden en is het met andere woorden belangrijk om een level playing field tussen de verschillende modi te realiseren. Een negatieve benadering, bv. door bijkomende beperkingen voor het wegvervoer op te leggen, zonder het spoor- en binnenvaarttransport aantrekkelijker te maken, verzwakt enkel onze concurrentiepositie ten opzichte van andere havens en leidt niet tot een effectieve verschuiving naar andere modi. Het is daarom nuttiger en efficiënter om de bestaande barrières in spoor en binnenvaart aan te pakken. Indien deze voorwaarden voldaan zijn, zal marktwerking automatisch leiden tot een verhoogd gebruik van deze modi.</p>	
<p>Bij alle maatregelen is het ook belangrijk om het level playing field tussen verschillende terminals in de haven voor ogen te houden. De vraag is of de concessievoorwaarden hiervoor een gepast instrument zijn, zoals voorgesteld wordt in het flankerend beleid. Voor bestaande terminals is het niet mogelijk, noch wenselijk om deze voorwaarden te wijzigen. Hiertegenover staat dat indien enkel nieuwe terminals bepaalde concessievoorwaarden opgelegd krijgen, het level playing field tussen de verschillende terminals in de haven niet gewaarborgd kan blijven. Actieve monitoring van de modal split zal nodig zijn, maar het is meer aangewezen om een positief beleid te voeren met positieve incentives richting modal shift in plaats van dit dwingend op te nemen in het concessiebeleid. Voka Alfaport vraagt dan ook een constructieve dialoog tussen de Vlaamse overheid, het Antwerps Havenbedrijf én Voka Alfaport om deze doelstelling op te volgen.</p>	1.14
<p>Ernstige vragen bij haalbaarheid modal shift</p> <p>Op blz.34 lezen we: "maatregelen om de vooropgestelde modal split voor containervervoer van 43% vrachtwagens, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart te realiseren, worden in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt en verankerd in het projectbesluit." Dat lijkt gezien de ontwikkelingen bij het spoor een niet te onderbouwen uitspraak. Vorig jaar is het aantal treinkilometers van het goederenverkeer zelfs met 3,5 procent gedaald, blijkt uit het jaarverslag van Infrabel. Volgens het Belgisch Forum van Spoorvrachtoperatoren zal het vrachtvervoer in ons land tegen 2040 nog eens met 27 procent groeien. De gehanteerde modal split blijkt bovendien onvoldoende om voldoende garanties te kunnen geven inzake mobiliteit en leefbaarheid van de regio. Zo lezen we op bladzijde 35 e.v. dat er een aanzienlijke impact wordt verwacht op de mobiliteit. En dat zowel voor wat betreft het havenverkeer als het onderliggend verkeersnetwerk. Oplossingen worden voorzien in de uitwerkingsfase om pas concreet te worden in de uitwerkingsfase. Maar er zijn hiervoor geen garanties.</p>	1.17
<p>Op vlak van modal split is het S-MER helder: "Er wordt duidelijk gesteld dat de volledige realisatie van de nieuwe containercapaciteit niet gerealiseerd kan worden zonder de bijhorende verlaging van het aandeel wegtransport (voor containervervoer) tot 43 %." (p. 513). De actualiteitstoets met de nieuwste cijfers van het Toekomstverbond benadrukt daarnaast opnieuw het belang van een ambitieuze modal split. Wat de modal split betreft kijkt Beveren uit naar een actiever beleid wat betreft het inzetten van andere vervoersvormen voor het woon-werk verkeer (cfr. ook de al lopende initiatieven) en het voeren van een gericht concessiebeleid waarin de factor multimodaliteit een belangrijke rol speelt. Die koppeling moet voldoende duidelijk zijn. Reeds vandaag is er ons inziens voldoende kritische massa aan goederen om bv. het aandeel spoor gevoelig te verhogen.</p>	2.4
<p>Modal split</p> <p>Een modal split met 43 % vrachtwagens, 15 % spoor en 42 % binnenvaart is op zich een mooi doel, maar er wordt onvoldoende aangegeven hoe dit doel moet worden bereikt. Wij vragen een uitgewerkt plan van aanpak voor deze doorgedreven inzet op een verhoogde modal split ten voordele van binnenvaart en spoor.</p>	2.6

<p>Spoor</p> <p>Ook op dit punt kan verder worden ingegaan in het voorkeursbesluit. Wij vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • het ontlasten van goederenvervoer van de spoorlijn 59 (Gent - Antwerpen). • het voorzien van personenvervoer via de aftakking op spoorlijn 59 om werknemers van en naar de Waaslandhaven te brengen. <p>het opstarten van de ruimtelijke planningsprocessen voor het project goederenspoorlijn tussen de Vlaamse havens, zoals reeds in het structuurplan Vlaanderen voorzien.</p>	2.6
<p>Naast realisatie van de modal shift kan een verschuiving van de pieken in het vrachtverkeer op de weg naar dalperiodes 's nachts of zelfs in het weekend een belangrijke verlichting van de druk op het wegennet betekenen. Ook hier zijn ondersteunende maatregelen van de overheid nodig om ervoor te zorgen dat de hele logistieke keten mee moet gaan in dit verhaal.</p>	1.11
<p>Naast een modal shift kunnen ook oplossingen waarbij het vrachtverkeer tijdens de pieken overdag verschoven wordt naar dalperiodes 's nachts of in het weekend bijdragen tot een vlottere mobiliteit en kunnen dus in de doelstelling om de druk op het wegennet (in piekperiodes) te verlichten als evenwaardig aan spoor en binnenvaart beschouwd worden. Een cruciale voorwaarde hiervoor die eerder al meermaals is aangehaald, is dat de hele logistieke keten hierin meegaat, als havensector alleen kan men hiermee het verschil niet maken,</p>	1.14
<p>Ontwerp voorkeursbesluit p36</p> <p>"Begeleidende maatregelen voor het faciliteren van de nachtopeningen zoals bijvoorbeeld: aanpassen van de kilometerheffing en verdere reductie/afschaffing van de tol in de Liefkenshoek tunnel tijdens de nacht."</p> <p>Voka Alfaport ondersteunt de inspanningen om meer transporten tijdens de nacht te laten plaatsvinden. Een cruciale voorwaarde hiervoor die eerder al meermaals is aangehaald, is dat de hele logistieke keten hierin meegaat, als havensector alleen kan men hiermee het verschil niet maken. Een gedifferentieerde kilometerheffing kan bijdragen aan een betere sturing van vrachtverkeer, maar heeft ook een aantal praktische beperkingen: in de haven als economische zone geldt een nultarief, en het is niet mogelijk om enkel havengebonden vrachtwagens af te zonderen van doorgaand verkeer. Daarnaast is het belangrijk dat tarieven voorspelbaar zijn en om tariefwijzigingen lang genoeg op voorhand aan te kondigen.</p>	1.14
<p>Ook voor personenvervoer wordt een modal shift vooropgesteld, met een aantal maatregelen om alternatieven te ontwikkelen. ondersteunt de ontwikkeling van deze alternatieven ten volle, aangezien een goede bereikbaarheid almaar belangrijker wordt in de war for talent. Alternatieven zijn pas aantrekkelijk voor werkgever en werknemer indien deze betrouwbaar, snel, flexibel en betaalbaar zijn. pleit daarom minstens voor de volgende acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbetering treinaanbod NMBS: momenteel is de bedieningsfrequentie en capaciteit van de haltes rond de haven (bv. station Beveren) onvoldoende, en is de last mile tussen de stations en de bedrijven in de haven te lang en filegevoelig. <p>Implementatie van een collectief elektrisch fietssysteem voor werknemers in de haven: er lopen momenteel gesprekken rond een collectief fietssysteem, het is echter belangrijk dat dit tijdig wordt geïmplementeerd (vóór de ergste hinder van de Oosterweelverbinding), op voldoende locaties, en aan een aantrekkelijke kostprijs voor werkgever/werknemer.</p>	1.14
<p>In het (ontwerp) voorkeursbesluit werden onder 5.1.1.2.1 (vanaf blz. 56 en volgende) reeds een aantal acties opgenomen om de vooropgestelde modal split te realiseren. Deze acties zijn nog niet limitatief.</p> <p>Inmiddels ging een expertenoverleg door waarop op kwalitatieve wijze werd nagegaan of er zich in het hinterland infrastructurele knelpunten zullen manifesteren. De conclusies van deze eerste inschatting worden toegevoegd aan het MER. Meer gedetailleerd onderzoek is opgenomen in het actieprogramma. Zoals aangevuld in de projectdefinitie (zie boven) zullen de modal split</p>	

doelstellingen gelinkt worden in de besluitvorming (projectbesluiten en/of vergunningen). Gelijkaardig zoals in de onderzoeksfase zal op een transparante wijze worden samengewerkt met onder meer de leden van het actorenoverleg zodat er een breed draagvlak kan groeien mbt de keuze van acties ifv realisatie van de modal splitdoelstellingen. Uit de inspraak van het ontwerp voorkeursbesluit blijken reeds heel wat suggesties. Deze zullen dus meegenomen worden in de uitwerkingsfase.

Artikel 10 van het decreet complexe projecten stelt dat het ontwerp van MER rekening houdt met het detailleringsniveau van het te nemen voorkeursbesluit en met de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het geplande complexe project. Alle informatie om een afweging te maken tussen de verschillende alternatieven is beschikbaar. De realisatie van de modal split is, zoals blijkt uit de inspraak, een essentieel gegeven. Vandaar dat in het ontwerp voorkeursbesluit dit gegeven werd ingepast in de projectdefinitie. In het definitieve voorkeursbesluit versterken we nog die link. De concrete uitwerking ervan heeft plaats in de uitwerkingsfase, omdat de realisatie van de modal split doelstellingen diende te gebeuren voor elk van de onderzochte alternatieven en in die zin dus geen essentieel afwegingscriterium was in de keuze voor een voorkeursalternatief.

In antwoord op 1.11 kan gesteld worden dat bij het berekenen van de modal split de percentages betrekking hebben op het import/exportvolume, excl. de transshipmentvolumes.

In antwoord op 1.14 kan ook gesteld worden dat voor de verschillende modi, naast de effecten van ECA an sich, ook rekening gehouden werd met de globale toename van de activiteit in de haven en met de globale tendensen in de vervoersvraag.

In antwoord op 1.17 kan nog verduidelijkt worden dat volgens het Federaal Planbureau het spoorverkeer tegen 2040 zal stijgen met 62%, wat dus verhoogt op een verhoging van het aandeel van het spoor.

<p>Het spoorvervoer kan pas echt concurreren met het wegvervoer op afstanden vanaf 300 km, mits de aanwezigheid van spoorterminals in dit achterland. Op kortere afstanden beschikt het spoorgoederenvervoer over een concurrentieel nadeel t.o.v. weg en binnenvaart. Ongeveer één derde van de trucks die de containerterminals aandoen hebben echter een herkomst en/of bestemming binnen het Antwerps havengebied. Voor deze doelgroep zijn spoor en binnenvaart nauwelijks realistische alternatieven. Bovendien is de impact op het wegennet van deze stromen beperkt tot de R2 en het onderliggend wegennet binnen de haven. Het zou dus logisch zijn om de modal split-doelstellingen enkel toe te passen op de vervoersstromen met herkomst/bestemming buiten de haven.</p>	1.14
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Goederenstromen die via logistieke terreinen verlopen worden afzonderlijk behandeld en vallen in de huidige berekeningen dus buiten de modal split doelstellingen voor wat betreft het transport tussen de terminal en het logistiek terrein. Goederenstromen met een definitieve bestemming binnen de haven worden wel mee gerekend. In de toekomst kan hierrond mogelijk verdere detaillering gebeuren.

<p>Tenslotte is mobiliteit een steeds evoluerend gegeven dat in de toekomst meer en sneller dan ooit zal veranderen door het ter beschikking komen van nieuwe technologieën. Aldus dienen te nemen maatregelen in de toekomst op regelmatige basis op hun effectiviteit te worden geëvalueerd.</p>	1.11
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

<p>Bij het bepalen van de modal split doelstellingen, vragen we ook om rekening te houden met voorziene technologische ontwikkelingen of op zijn minst de mogelijkheid tot bijsturing naar aanleiding van veranderende context te voorzien. Technologische ontwikkelingen kunnen immers de impact van het wegvervoer beperken op zowel de mobiliteitsproblematiek (verhoging van de capaciteit door zelfrijdende trucks/ platooning) als op het milieu (minder uitstoot door groenere technologieën). Om in te spelen op die technologische veranderingen dienen de doelstellingen van de modal split regelmatig (bijvoorbeeld elke 5 jaar) te worden herbekeken.</p>	1.14
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

In het actieprogramma is onder 5.2 volgende actie voorzien:

“Opzetten van een monitoringprogramma met als doel na te gaan in welke mate voorspelde effecten van ECA zich voordoen en de voorziene milderende maatregelen hier op bij te sturen.”

<p>Deze bijsturing kan ook inspelen op technologische ontwikkelingen en wijzigende context.</p>	
<p>Het is belangrijk dat milderende maatregelen focussen op de werkelijke bottlenecks (bv. bijkomende infrastructuurinvesteringen), dus om de meest efficiënte maatregelen ter stimulering van spoor én binnenvaart te nemen in plaats van financiële of operationele beperkingen op te leggen aan terminals (bv. vergunning van maximaal aantal vrachtwagens overdag, zoals voorgesteld in het flankerend beleid). Een gedifferentieerde kilometerheffing kan bijdragen, aan een betere sturing van vrachtverkeer, maar heeft ook een aantal praktische beperkingen: in de haven als economische zone geldt een nultarief, en het is niet mogelijk om enkel havengebonden vrachtwagens af te zonderen van doorgaand verkeer. Daarnaast is het belangrijk dat tarieven voorspelbaar zijn en om tariefwijzigingen lang genoeg op voorhand aan te kondigen.</p>	<p>1.14</p>
<p>De gepaste maatregelen zullen tijdens de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen.</p>	
<p>Het ontwerp voorkeursbesluit houdt rekening met een succesvolle modal shift. Als landbouwsector willen we dit nogmaals benadrukken. Het creëren van bijkomende weginfrastructuur die in de praktijk enkel dienst doet als parking voor vrachtwagens in de file, is onaanvaardbaar. Het beleidsplan Ruimte Vlaanderen voorziet het terugdringen van het ruimtebeslag en de verharde ruimte. Het omzetten van poldernatuur voor bijkomende weginfrastructuur kan dan ook vandaag niet meer verantwoord worden. Maar ook het creëren van bijkomende files in de ruimere regio heeft een negatief effect op de landbouwsector, m.n. op de toelevering van de landbouwbedrijven. Het wordt tijd dat de modal shift in de praktijk ook wordt gerealiseerd.</p>	<p>1.15 1.16</p>
<p>De gepaste maatregelen zullen tijdens de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen.</p>	
<p>De uitdagingen voor het ruimtelijk beleid zoals geformuleerd in de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen bestaat erin om de open ruimte in Vlaanderen mwimaal te vrijwaren en bijkomend ruimtebeslag te vermijden. Tegelijkertijd wil Vlaanderen, ingebed in de Europese economische ruimte, internationaal concurrentieel blijven. Om alle doelstellingen te realiseren formuleert de Strategische Visie verschillende taken en opdrachten. De ontwikkeling van internationale logistieke knooppunten is bijvoorbeeld een Vlaams ruimtelijk project. Eén van de krachtlijnen binnen dit project is “de logistieke draaischijf duurzaam en multimodaal uitbouwen”. Hiertoe krijgt “de ontwikkeling van de zeehavens ruimtelijke mogelijkheden om als geheel en binnen het ruimer internationale havennetwerk mondiaal competitief te blijven. De ruimtelijke ingrepen die nodig zijn in verband met specialisaties en volumestijgingen, waaronder havenuitbreiding, gebeuren vanuit de principes van ruimtelijk rendement (territoriale performantie op ketenniveau) en in evenwicht met de leefkwaliteit.”</p>	
<p>Deze principes zijn in het ontwerp voorkeursbesluit gerespecteerd en zullen ook in de uitwerkingsfase worden meegenomen.</p>	
<p>De effecten op landbouw werden bestudeerd en worden meegenomen bij de verdere beoordeling. Er geldt een flankerend beleid. De opmerkingen van de landbouwsector zullen in overweging worden genomen bij de verdere uitwerking van het project doordat in het onderzoek zal nagegaan worden wat de impact is van extra infrastructuur op de landbouw en dat waar mogelijk flankerende maatregelen zullen worden genomen.</p>	
<p>De huidige problematische verkeerssituatie in de Antwerpse haven en het hoofdnet wordt in de studie geminimaliseerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het lokaal wegennet plus de snelwegen rond Antwerpen zitten tijdens piek tegen het maximum. Er is maar 1 ongeval nodig en de Antwerpse ring staat stil. Enkele voorbeelden: • In de ochtendspits is er een structurele file van de A12 in Stabroek richting Waaslandhaven. 	<p>1.6</p>

<ul style="list-style-type: none"> • In de avondspits is er een structurele file van voor de Beverentunnel richting rechteroever. Dagelijks is het een verkeerschaos in de omgeving van de Liefkenshoektunnel. • Het bijkomend havenverkeer zorgt nu al voor files op de E34 ter hoogte van Vrasene. • Daarnaast zijn er de structurele files aan de 50 jaar oude Kennedy tunnel. 	
<p>In de studie werd enerzijds uitgegaan van de toekomstige situatie met realisatie van de Oosterweelverbinding, waardoor de wegcapaciteit toeneemt. Dit neemt niet weg dat op bepaalde punten congestie kan (en zal) ontstaan. De studie bekijkt echter enkel de impact van ECA op dit systeem en oordeelt niet over de werking van het systeem als geheel. Gezien de reeds hoge volumes in de regio, is de impact van de bijkomende trafieken vooral lokaal, op de route naar het hoger wegennet en ter hoogte van de gebruikte aansluitingscomplexen, relevant. Voor het geheel van het wegennetwerk blijft de relatieve impact eerder beperkt, zoals blijkt uit het geïntegreerd onderzoek.</p>	
<p>In de toekomst zal na uitvoering van dit project de mobiliteit in de haven nog meer doen dalen.</p> <p>Je kan wel meer containers in de haven lossen, maar je kan ze niet afvoeren want de bottlenecks zijn de weg-en spoor infrastructuur-lokaal + hoofdnet. Volgende punten zijn niet beschouwd in de studie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedrijven in de haven vinden moeilijk personeel omwille van de files en het bijhorende tijdverlies. Iemand van rechteroever wil niet naar linkeroever komen werken en vice versa. • Langere interventietijd voor de hulpdiensten (vb weg geblokkeerd door ongeval met container truck). Dit is belangrijk bij een cluster Seveso bedrijven. • In het rapport maakt men een denkfout. Een verhoogde afvoer van containers via het hoofdnet is niet realistisch. • Treinen met containers die de havenwegen blokkeren. 	1.6
<p>Het geïntegreerd onderzoek verliep op een strategisch niveau, in functie van een afweging van verschillende alternatieven. Bovenstaande thema's zijn niet specifiek voor een welbepaald alternatief: personeelsproblemen, calamiteiten,.. De gepaste maatregelen zullen tijdens de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen.</p> <p>De ontsluiting via het hoofdnet maakt wel deel uit van het geïntegreerd onderzoek en is dus meegenomen in het onderzoek.</p>	
<p>Het college herbevestigt haar ongunstig advies dd. 5 februari 2019 in het kader van het openbaar onderzoek voor het "ontwerp voorkeursbesluit" CP ECA:</p> <p>Op mobiliteitsvlak wordt een ongunstig advies voorgesteld omdat dit project niet kan uitgevoerd worden zonder bijkomende verwerkbaar verkeersbelasting. Er dient nog te veel onderzoek te gebeuren, te veel onzekere doelstellingen verwezenlijkt te worden, en dit terwijl verderzetting van dit proces toch al onomkeerbare stappen ter realisatie van dit project betekenen.</p> <p>Het project zoals het nu voorligt, dient bijgevolg ongunstig te worden geadviseerd.</p>	2.3
<p>Deze bemerking werd reeds gemaakt in het advies van de gemeente Zwijndrecht op het voorontwerp voorkeursbesluit, en er werd in de antwoortennota als volgt op gereageerd:</p> <p>Met de bezorgdheden die aan de basis van dit ongunstig advies liggen werd rekening gehouden in het actieprogramma dat integraal deel uitmaakt van het (voorontwerp) voorkeursbesluit. De in dit actieprogramma opgenomen maatregelen zullen in de uitwerkingsfase verder gedetailleerd worden. Met het nemen van een voorkeursbesluit worden nog geen onomkeerbare stappen ter realisatie van het project genomen. Het betreft immers de keuze voor een voorkeursalternatief, niet de vergunning voor uitvoering van een project.</p>	

De effecten op mobiliteit werden onderzocht in het MER. Uit de conclusies van het MER blijkt dat er inderdaad een bijkomende verkeersbelasting wordt gegenereerd door realisatie van het project. Maar het MER besluit geenszins dat deze extra verkeersbelasting niet kan verwerkt worden, zoals gesteld in de inspraak. Het is niet duidelijk waarop de inspreker zich baseert om tot die conclusie, opgenomen in het goedgekeurde MER, te komen. De inspraak bevat immers geen specifieke vragen of bedenkingen bij de analyse van mobiliteit in het MER, dat mee in openbaar onderzoek werd gelegd.

Anderzijds fungeert CP-ECA buiten zijn rol door het stoemelings inbrengen van N70- E34 (of Wase Kam), welke op geen enkel vlak een item van het CP-ECA was en nergens in de onderzoeksfase en rapporten aan bod kwam. Onverklaarbaar.

1.10

De verbinding N70-E34 maakt geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief, beschreven in het ontwerp voorkeursbesluit in het kader van dit complex project. Wel staat in het actieprogramma als actie opgenomen dat zal worden nagegaan in welke mate het plan voor de dubbele kamstructuur in het Waasland een rol kan spelen bij het tegengaan van sluipverkeer in het Waasland.

Niet CP-ECA zal de mobiliteit in het Waasland wurgen, maar het "Toekomstverbond" dat elk niet (Antwerps) stadsregionaal verkeer van de R1 (en Kennedy- en Oosterweeltunnel) wil afstoten en eveneens niet toegelaten is op de verbinding tussen E34-west/ Oosterweeltunnel en de E17 west/ Kennedytunnel ten oosten van de woonkern Zwijndrecht. (De eerder genaamde N49 bis -E17 verbinding). Kortom: dit verkeer moet ter hoogte van Knooppunt Beveren automatisch op de E34-West richting Zelzate, terwijl noch onderweg (N451, zelfs N450 en N403), noch de R4-West en Oost op dit extra verkeer zijn afgestemd (zeker nu R4 als primaire wegen I en II worden aangeduid). Nog erger is de struisvogelpolitiek om de verbinding "N70 - E34" én de N70 (Westakkers - R42) én Oosttangant omheen Sint-Niklaas dit lot toe te wijzen. Samengevat: Wakkere intelligente actoren hebben het CP-ECA team (zonder rekenwerk) sinds mei 2018 - de eerste voorstelling van de mobiliteitsresultaten door de heer Dumon - gewezen op de constructiefout van hun redenering (hun rekenmodel), en ze konden alleen maar noteren dat noch het team Oosterweel-, Overkappings-, Toekomstverbond en hun intendant noch het R4 O&W team, noch het team in functie van het verwachte extra E34 verkeer van de Westerscheldetunnel (NI), noch en in het bijzonder het CP-ECA team bereid waren de realiteit van de mobiliteitsmaas E17- E34 / R4, specifiek de E34- west (tussen Waaslandhaven en Zelzate) met een realistische input te beoordelen.

1.10

In de berekeningen werd rekening gehouden met 2 varianten van de ontwikkeling van de wegenis in en rond Antwerpen, de Oosterweelverbinding zoals oorspronkelijk getekend en de infrastructuur rekening houdend met de afspraken in het Toekomstverbond zoals die op dat moment bekend waren. In de loop van het ECA proces hebben deze processen uiteraard niet stil gelegen, daarom werd een actualiteitstoets toegevoegd aan het MER waarin de gemaakte berekeningen getoetst werden aan de laatste stand van zaken in de overige procedures.

In de uitwerkingsfase zal gekeken worden welke grootteorde van ontwikkelingen kunnen gerealiseerd worden in combinatie met welke maatregelen voor het hinterlandtransport. Dit staat beschreven in 5.1.1.2.2 van het ontwerp voorkeursbesluit.

Vooreerst verwijzen we naar het advies dat we op 28 januari 2019 formuleerden n.a.v. het ontwerp van voorkeursbesluit dat toen voorlag en meer bepaald naar onze bezorgdheid m.b.t. het aspect mobiliteit. De gemeente twijfelt ernstig aan de wijze waarop de gevolgen van het Toekomstverbond in de ontwerprapporten van het CP ECA werden vertaald en meegenomen. Het verbond impliceert immers dat op de gehele R1 - inclusief de Kennedytunnel, Oosterweeltunnel en de verbinding E34/E17 ten oosten van Zwijndrecht - enkel nog stadsregionaal en bestemmingsverkeer rijdt. Al het doorgaand verkeer en havenverkeer moet via het noordelijke haven tracé A102, A12, R2 (Tijmanstunnel, Liefkenshoek tunnel, Beverentunnel), E34 en de R4 oost/west rond Gent naar de E17 rijden en omgekeerd. De ontwerprapporten houden geen rekening met de vooropgestelde sturing van het auto- en vrachtverkeer. Het in het CP ECA geschetste beeld met betrekking tot de verwachte verkeersintensiteiten op de E34 is bijgevolg onrealistisch, foutief en te

2.5

<p>rooskleurig voorgesteld. Op de E34 ter hoogte van Sint-Gillis-Waas wordt een sterke toename van het auto- en vrachtverkeer verwacht.</p> <p>De gemeente Sint-Gillis-Waas vraagt de mobiliteitsgevolgen voortvloeiend uit het CP ECA voor het Waasland en specifiek voor haar grondgebied grondig en correct te onderzoeken. De uitgangspunten van het in 2017 afgesloten Toekomstverbond moeten daarin mede worden verwerkt. Enkel dan ontstaat een realistisch toekomstbeeld voor de E34. De gemeente verwacht dat daarbij de negatieve gevolgen rond geluid en (lucht)pollutie in beeld worden gebracht.</p>	
<p>In de berekeningen werd rekening gehouden met 2 varianten van de ontwikkeling van de wegenis in en rond Antwerpen, de Oosterweelverbinding zoals oorspronkelijk getekend en de infrastructuur rekening houdend met de afspraken in het Toekomstverbond zoals die op dat moment bekend waren. In de loop van het ECA proces hebben deze processen uiteraard niet stil gelegen, daarom werd een actualiteitstoets toegevoegd aan het MER waarin de gemaakte berekeningen getoetst werden aan de laatste stand van zaken in de overige procedures.</p> <p>De studie bekijkt echter enkel de impact van ECA op dit systeem en oordeelt niet over de werking van het systeem als geheel. Gezien de reeds hoge volumes in de regio, is de impact van de bijkomende trafieken van ECA vooral lokaal, op de route naar het hoger wegennet en ter hoogte van de gebruikte aansluitingscomplexen, relevant. Voor het geheel van het wegennetwerk blijft de relatieve impact eerder beperkt.</p> <p>In de uitwerkingsfase zal gekeken worden welke grootteorde van ontwikkelingen kunnen gerealiseerd worden in combinatie met welke maatregelen voor het hinterlandtransport. Dit staat beschreven in 5.1.1.2.2 van het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	
<p>Als laatste moeten we vaststellen dat er - los van de verdere evolutie van de haven - in de eerste plaats een inhaalbeweging dient te gebeuren op het vlak van bijkomende weginfrastructuur in en rond Antwerpen. Dit alles maakt duidelijk dat het cruciaal is dat de geplande investeringen in de weginfrastructuur zonder vertraging worden uitgevoerd, ook binnen een gereduceerd aandeel wegvervoer in de modal split van de haven.</p>	1.14
<p>Dit aspect is onderdeel van de verschillende andere lopende planningsprocessen.</p>	
<p>Ondanks deze modal split-doelstellingen en bijhorende inspanningen, zal ook het wegvervoer een cruciale rol blijven spelen, zowel voor goederen- als personenverkeer. Verschillende partijen hebben hun bezorgdheid over de impact van bijkomende transporten over de weg reeds geuit, er is dringend nood aan een structurele oplossing voor het wegverkeer in de hele regio dat rekening houdt met én de rol van de Antwerpse ring als draaischijf voor het doorgaande reizigers- en vrachtverkeer én met het feit dat er dringend investeringen in de weg nodig zijn om zo het decennialang uitblijven van investeringen in de weg in en rond Antwerpen op te vangen. Om de doorstroming op het bovenliggend wegennet te garanderen, is het van primordiaal belang om zo snel mogelijk te bepalen welke transportinfrastructuur bijkomend nodig is. Infrastructurele bottlenecks op het wegennet mogen de capaciteit van de terminals niet beperken. Zonder te overdimensioneren, dient het ontwerp van nieuwe infrastructuur rekening te houden met de ontwikkeling van de nieuwe containercapaciteit, zowel op het hogere wegennet (bv, Haventracé, E34,...) als de verkeerscomplexen in de haven, bv. waar de bouwstenen aansluiten op het hogere wegennet. Ook timings en procedures dienen goed afgestemd te worden. Voka Alfaport herhaalt dan ook het belang van een spoedige en gelijktijdige ingebruikname van de nieuwe containerbehandelingscapaciteit én de hinterlandontsluiting met nadruk op de meest kritische infrastructuur van belang voor de ontsluiting van de haven zoals de nieuwe Scheldetunnel, de westelijke ontsluiting en de aansluiting op de E34.</p>	1.14
<p>In de uitwerkingsfase zal gekeken worden welke grootteorde van ontwikkelingen kunnen gerealiseerd worden in combinatie met welke maatregelen voor het hinterlandtransport. Dit staat beschreven in 5.1.1.2.2 van het ontwerp voorkeursbesluit. De gepaste maatregelen zullen, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen.</p>	
<p>Ontwerp voorkeursbesluit p36</p>	1.14

<p>"Er wordt slechts een maximaal aantal vrachtwagens overdag vergund per terminal. Dit aantal wordt bepaald tijdens de uitwerkingsfase, op basis van de capaciteit van de omliggende verkeerscomplexen."</p> <p>Het is niet duidelijk welke omliggende verkeerscomplexen hiermee bedoeld worden. Eerder wordt vermeld dat de mildering van punctuele problemen in de uitwerkingsfase bestudeerd zal worden. Om de doorstroming op het bovenliggend wegennet te garanderen, is het van primordiaal belang om zo snel mogelijk te bepalen welke transportinfrastructuur bijkomend nodig is. Infrastructurele bottlenecks op het wegennet mogen de capaciteit van de terminals niet beperken. Zonder te overdimensioneren, dient het ontwerp van nieuwe infrastructuur rekening te houden met de ontwikkeling van de nieuwe containercapaciteit, zowel op het hogere wegennet (bv. Haventracé, E34,...) als de verkeerscomplexen in de haven, bv. waar de bouwstenen aansluiten op het hogere wegennet. Voka Alfaport stelt zich ook vragen bij de haalbaarheid van de handhaving van deze maatregel.</p>	
<p>Deze maatregel dient nog verder uitgewerkt in de uitwerkingsfase. De maatgevende verkeerscomplexen, waarvan sprake, zijn immers nog niet ontworpen. Tijdens de uitwerkingsfase zal het ontwerp in overleg verder worden bepaald. De praktische uitvoerbaarheid en de haalbaarheid van de maatregel kan verder onderzocht worden.</p>	
<p>De gemeente Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van de voorafgaande realisatie van wegenis in de referentiesituatie. Wij vragen hiervoor een duidelijke tijdslijn en aanduiding van budgetten.</p> <p>De kern van de ontsluiting tot het hoofdwegennet in dit complex project betreft de realisatie van de Westelijke ontsluiting. Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van de realisatie van de projecten opgenomen in de referentiesituatie (cf. 3de Scheldekruising, Haventracé, de verbreding van de E34, de aansluiting van de westelijke ontsluiting op de E34).</p>	2.4
<p>De gemeente Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van concrete flankerende maatregelen om de druk op het onderliggende wegennet op te vangen.</p> <p>De Westelijke ontsluiting wordt slechts opgenomen tot aan de rotonde Watermolen. Het stuk van Watermolen tot aan de aantakking op E34 zit vervat in het 'Haventracé'. Beveren wenst snel duidelijkheid te krijgen over de fasering van deze werken. Voor een groot deel betreft dit nieuwe, vrijliggende infrastructuur die geen bijkomende verkeershinder veroorzaakt tijdens de aanleg. Hoe sneller deze scheiding tussen haven en dorpenverkeer gerealiseerd is, hoe sneller de verkeersleefbaarheid van Verrebroek, Vrasene en Kieldrecht zal verhogen. Ook het gedeelte van E34 tussen R2 en R1 komt volgens de verkeersmodellering bijkomend onder druk in zo goed als alle ontsluitingsscenario's. Dit benadrukt eens te meer de nood aan voortgang voor het Haventracé als onderdeel van het Toekomstverbond.</p>	2.4
<p>Er wordt verwezen naar de actie uit het actieprogramma onder "gerealiseerde infrastructuur", waarin verder mobiliteitsonderzoek opgenomen is naar de afstemming van de faseringen van enerzijds de realisatie en de ingebruikname van de extra containerbehandelingscapaciteit en anderzijds de realisatie en ingebruikname van de verschillende infrastructuuronderdelen in het referentiescenario.</p>	
<p>De gemeente Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van concrete flankerende maatregelen om de druk op het onderliggende wegennet op te vangen.</p> <p>Op dit vlak is het positief dat óp 17 mei 2019, tegelijk met de vaststelling van het ontwerpbesluit, ook de opdracht gegeven werd voor de opstart van een planningsproces voor de verbinding tussen de N70 en de E34. Het model toont, in figuren 15.1, 15.2, 18.1 en 18.2 van bijlage S-MER, aan dat deze nieuwe weg het verkeer opvangt buiten de dorpskernen. Het zou echter verkeerd zijn dit als een bijkomende milderende</p>	2.4

<p>maatregel voor te stellen, omdat de 'omleidingsweg N451 Vrasene' reeds vervat zit in de referentiesituatie van het gehanteerde verkeersmodel.</p>	
<p>Het klopt dat de verbindingsweg tussen de N70 en de E34 niet voorgesteld wordt als milderende maatregel in kader voor voorliggend complex project. Wel staat in het actieprogramma als actie opgenomen dat zal worden nagegaan in welke mate het plan voor de dubbele kamstructuur in het Waasland een rol kan spelen bij het tegengaan van sluipverkeer in het Waasland. De verbindingsweg is opgenomen in het referentiescenario van het verkeersmodel waarmee de impact van ECA werd berekend.</p> <p>In het richtlijnenboek milieueffectrapportage – algemene methodologische en procedurele aspecten van oktober 2015 wordt dieper ingegaan op de interpretatie van 'beslist beleid' in kader van milieueffectrapportage.</p> <p>“Werken met ontwikkelingsscenario's draagt bij tot de robuustheid van de uitspraken in een MER. Het laat immers toe in het MER rekening te houden met toekomstige evoluties. Het is echter niet altijd eenvoudig te bepalen welke ontwikkelingen wel en welke niet meegenomen dienen te worden in het MER. Voor wat het overheidsbeleid betreft wordt er als richtlijn soms van uitgegaan dat minstens het zogenaamde 'beslist beleid' als gestuurde ontwikkeling dient meegenomen te worden. Het is echter niet eenvoudig een eenduidige definitie te geven van wat onder 'beslist beleid' valt. De term dekt doorgaans meer dan enkel het beleid dat is omgezet in regelgeving. Bovendien hoeven niet alle beleidsontwikkelingen ook 'beslist' te zijn om aannemelijk en relevant te zijn. Het omgekeerde kan ook waar zijn: een bestemming op een gewestplan is bijvoorbeeld ook een vorm van 'beslist beleid', maar in veel gevallen zijn er redenen om aan te nemen dat die bestemming niet of niet binnen afzienbare tijd zal ingevuld worden. Een algemene regel in dat verband valt dan ook niet te geven.</p> <p>Wel is het uiteraard zo dat enkel moet rekening gehouden worden met die ontwikkelingen waarvan kan verondersteld worden dat ze zich zullen voordoen vóór het referentiejaar.”</p> <p>Verder mobiliteitsonderzoek naar de afstemming van de fasering van enerzijds de realisatie en ingebruikname van de extra containerbehandelingscapaciteit en anderzijds de realisatie en ingebruikname van de verschillende infrastructuuronderdelen in het referentiescenario is als actie opgenomen in het actieprogramma.</p>	
<p>Wat de te nemen maatregelen op het vlak van de mobiliteit betreft, dringt onze gemeente ten stelligste aan op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de uitvoering van de maatregelen die voorzien zijn in het Waas mobiliteitsplan voor het beheersen en geleiden van het wegverkeer (de zogenaamde 'dubbele kamstructuur'); • een doorgedreven beleid om het aandeel van de binnenvaart en van het spoor in de afwikkeling van het goederenvervoer te maximaliseren en de in het CP ECA naar voor geschoven modal split te realiseren; • het opstarten van het ruimtelijke planningsproces voor het project goederenspoorlijn tussen de Vlaamse havens, zoals voorzien in het structuurplan Vlaanderen; • de versnelde realisatie van veilige en vlotte fietsverbindingen van, naar en in de Waaslandhaven, net als een sterke verbetering van het collectief vervoer. <p>De te nemen mobiliteitsmaatregelen moeten worden uitgevoerd vooraleer het nieuwe getijdendok in gebruik wordt genomen en dit in nauw overleg met de Wase gemeenten en met de intercommunale vereniging Interwaas .</p>	2.5
<p>De gepaste maatregelen zullen in de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen.</p>	
<p>Dubbele kamstructuur.</p> <p>In de nota actieprogramma staat bij het sluipverkeer vermeld: "Hierbij wordt nagegaan in welke mate het plan voor de dubbele kamstructuur een rol kan spelen." Dit is veel te vaag. Wij vragen de onmiddellijke start van de ruimtelijke processen, een tijdshorizon en het voorzien van de nodige middelen voor uitvoering van het mobiliteitsplan van de Wase burgemeesters. Voor zoveel als nodig verwijzen wij naar de beslissingen van de Vlaamse regering</p>	2.6

<p>van maart 2010 en 22 september 2010 over het Masterplan 2020 Antwerpen waarbij dit Masterplan werd bekeken binnen de WAK (Waasland - Antwerpen - Kempen) regio en waarbij de Wase studie "Dubbele kamstructuur" als oplossing voor het Waasland werd opgenomen.</p> <p>De realisatie van deze dubbele kamstructuur - qua timing voorafgaand aan de realisatie van de Oosterweelverbinding op de Linkeroever en aan de realisatie van het ECA project - is voor het Waasland cruciaal en een conditio sine qua non voor verdere havenontwikkeling.</p>	
<p>De gepaste maatregelen zullen in de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. De Vlaamse regering heeft beslist een planproces op te starten ivm de verbindingsweg N70-E34, maar de eventuele realisatie ervan maakt geen deel uit van het voorkeursalternatief van het complex project ECA.</p>	
<p>Mededeling aan de Vlaamse regering - mobiliteitsmaatregelen voor het Waasland</p> <p>In een mededeling aan de Vlaamse regering (buiten het voorkeurbestuit) worden mobiliteitsmaatregelen voor het Waasland aangekondigd, waaronder de opstart van het planningsproces voor de verbinding tussen E 34 en N70 en het weren van het sluisverkeer in het Waasland (studie Interwaas).</p> <p>Het is positief vast te stellen dat er hiermee een aanzet wordt gegeven, maar ook hier vragen wij opnieuw aandacht voor de benodigde infrastructurele maatregelen en i-h-b- de timing en afstemming ervan, zijnde de onmiddellijke start van de ruimtelijke processen en het voorzien van de nodige middelen voor uitvoering; dat alles met het oog op realisatie vooraleer het bijkomende containerdok in gebruik genomen wordt.</p> <p>Verder vragen wij de opname van de mobiliteitsmaatregelen voor het Waasland in het actieprogramma (en niet alleen in een mededeling aan de Vlaamse regering).</p> <p>Samengevat vragen wij de opname in het voorkeurbesluit van concreet uitgewerkte acties [met timing en begroting] van de in het Waasland noodzakelijke mobiliteitsingrepen. Het is essentieel dat deze maatregelen zijn uitgevoerd vooraleer de bijkomende containercapaciteit in gebruik genomen wordt.</p>	2.6
<p>De gepaste maatregelen zullen in de uitwerkingsfase, in overleg met alle betrokkenen, bepaald worden. Momenteel zijn hier nog geen beslissingen in genomen. In 5.1.1.2.2 van het ontwerp voorkeursbesluit wordt expliciet verwezen naar de afstemming tussen de realisatie van ECA en de realisatie van verschillende mobiliteitsinfrastructuren.</p>	
<p>Tot slot en zeer fundamenteel wijst Voka Alfaport erop dat de Antwerpse haven slechts één schakel is in een veel breder mobiliteitsdebat. Tellingen geven jaar na jaar aan dat havengerelateerde vrachtwagens slechts goed zijn voor 5 % van alle voertuigbewegingen in de Antwerpse regio. Indien andere verkeersstromen zoals personenverkeer en doorgaand vrachtverkeer vrij spel krijgen, zal de vrijgekomen capaciteit op de weg snel ingevuld worden en blijft een structurele mobiliteitsoplossing uit. Het is m.a.w. cruciaal dat ook andere sectoren en actoren hun verantwoordelijkheid nemen om een structurele oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk te bekomen. Een slimme, gedifferentieerde kilometerheffing voor alle voertuigen is daarbij een belangrijke hefboom.</p>	1.14
<p>Dit valt buiten de scope van ECA, maar valt onder het globale mobiliteitsbeleid op lokaal én bovenlokaal niveau. Dit aspect valt daardoor ook buiten de voorliggende studie.</p>	

Aanpassingen aan het dossier:

De projectdefinitie werd aangevuld inzake modal split doelstellingen.

2.5.5 Categorie 5 - Strategisch MER - Andere disciplines

<p>Opmerkingen n.a.v. "Richtlijnen voor het strategisch MER":</p> <ul style="list-style-type: none"> • (1) p6 geeft aan dat de planologische situatie aangevuld/aangepast wordt rekening houdend met de wetgeving over pijpleidingen, waarvoor onze dank. • (2) p7 geeft aan dat er in functie van de beschrijving en beoordeling van de mogelijke milieueffecten, als aanvulling op de AON, aandacht besteed moet worden aan de aanwezige leidinginfrastructuren, hierbij worden enkele leidingen genoemd. Gelieve in het kader van de volledigheid en duidelijkheid deze aan te vullen met de leidingen welke PPS in beheer heeft. • (3) P11 geeft aan dat de ontwikkelingsscenario's en de toekomstige ingrepen aan de (weg)infrastructuren opgenomen zijn in het Provinciaal Verkeersmodel en dat transport via pijpleidingen als bijkomende valabele modus moet worden beschouwd. Graag eveneens rekening houden met ruimte welke gereserveerd is/wordt voor nieuw aan te leggen leidingen. 	1.3
<p>Op de aangehaalde opmerkingen als volgt geantwoord worden:</p> <p>(1) Deze opmerking behoeft geen antwoord.</p> <p>(2) De opsomming in de richtlijnen was niet-limitatief.</p> <p>(3) In het Strategisch MER wordt verduidelijkt dat met transport via pijpleidingen in dit project geen rekening gehouden wordt, aangezien dit project specifiek over containertransport gaat. Bij de uitwerkingsfase van het project zal waar relevant rekening gehouden worden met ruimte welke gereserveerd is/wordt voor nieuw aan te leggen leidingen.</p>	
<p>Opmerkingen n.a.v. "Geïntegreerd onderzoek ontwerp rapport Strategisch MER":</p> <ul style="list-style-type: none"> • (1) Paragraaf 1.4.1 Geografische situering: Hierin wordt gesteld dat naast containers RoRo, vloeibare bulk en stukgoed van belang is. Ook voor de ontwikkeling van deze faciliteiten is het van belang dat er rekening gehouden wordt met de voorbehouden en beschermde zone van de gelegen leidingen, en gebieden welke bestemd zijn voor toekomstige leidingen, om zo de integriteit van de leidingen en het vervoer per leidingen te waarborgen. • (2) Op basis van figuur 5 is gebleken dat de pijpleidingen van PPS betrokken zullen zijn bij de plannen 11a, 11b en 10. Wij verwijzen naar de te volgen luchtfoto's voor een overzicht van de betrokken leidingen per locatie. • (3) Paragraaf 5.3 Juridische kader: hierin wordt verwezen naar de wetgeving met betrekking tot de integriteit van de pijpleiding. Bij inhoudelijke beschrijving op pagina 141 word verwezen naar het KB van 21 september 1988, dit KB is inmiddels vervangen door het KB van 22 april 2019. Gelieve deze aanpassing door te voeren aan het document. • (4) Daarnaast wordt er in de kolom "bespreking relevantie" enkel gesproken over de beperkingen binnen de voorbehouden zone, echter is het eveneens wettelijk gezien noodzakelijk dat activiteiten/werkzaamheden binnen de beschermde zone van de leidingen eveneens afgestemd worden met de beheerder van de leidingen. 	1.3
<p>(1) De ontwikkeling van de andere faciliteiten (RoRo, vloeibare bulk en stukgoed) wordt informatief vermeld onder paragraaf 1.4.1, maar behoort niet tot de scope van dit complex project.</p> <p>(2) Figuur 5 geeft alle bouwstenen weer die in het geïntegreerd alternatievenonderzoek werden onderzocht. De bouwstenen 11a en 10 maken geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief. De pijpleidingen zullen dus enkel mogelijk betrokken zijn bij de bouwsteen 11b. De door de inspreker aangebracht informatie zal meegenomen worden in de uitwerkingsfase.</p> <p>(3) Deze aanpassing zal doorgevoerd worden in het Strategisch MER, maar heeft voor de rest geen gevolgen voor het (ontwerp) voorkeursbesluit.</p>	

(4) Deze aanpassing zal doorgevoerd worden in het Strategisch MER, maar heeft voor de rest geen gevolgen voor het (ontwerp) voorkeursbesluit.	
Opnieuw moeten vele hectaren poldergrond blijkbaar de schop op om plaats te maken voor een dok dan wel voor estuariene natuur, zonder een ernstig, wetenschappelijk onderzoek naar de effecten hiervan op de waterhuishouding.	1.5 2.2
In de discipline Water uit het strategisch MER werden de effecten op de waterhuishouding onderzocht op de wijze zoals beschreven in de Alternatievenonderzoeksnota. Dit onderzoek is correct uitgevoerd voor dit strategisch niveau, en baseert zich hiervoor grotendeels op een gedetailleerde studie van IMDC uit 2017, die de problematiek van de afwatering van de Scheldepolders op LO bij aanleg van het Saeftinghedok in kaart brengt en concrete oplossingen voorstelt.	
Een ander bezwaar bestaat er in dat er geen maatregelen worden genomen om er voor te zorgen dat het waterpeil aan de Grote Geule onveranderd blijft. De hoofdfunctie van de Grote Geule dient steeds waterafvoer te blijven. Eén en ander gezien de grote impact op de veiligheid van een achterliggend gebied van 13.000 ha.	1.5 2.2
Uit het gevoerde onderzoek is niet gebleken dat er invloed zou zijn op het waterpeil van de Grote Geule of dat de waterafvoerfunctie in het gedrang zou komen. Een meer algemeen geformuleerde maatregel "aangepast peilbeheer in het poldergebied" werd opgenomen in het actieprogramma.	
Het ontwerp voorkeursbesluit maakt verder melding van mogelijke vernatting ter hoogte van Rapenburg. Dit effect werd niet onderzocht te worden zodat het niet uitgesloten is dat er geen negatieve impact op de waterhuishouding van de naburige landbouwpercelen van Prosperpolder Zuid kan ontstaan.	1.5 2.2
Het ontwerp voorkeursbesluit maakt ook melding van het binnenlaten van zout water via Prosperpolder-Noord naar Prosperpolder-Zuid. De balans zoet-zout water is een delicaat evenwicht in de polder. Het lange-termijneffect van het binnenbrengen van zout water in de polder is nog ongekend.	1.5 2.2
Het ontwerp voorkeursbesluit maakt melding van het binnenlaten van zout water via Prosperpolder-Noord naar Prosperpolder-Zuid. De balans zoet-zout water is een delicaat evenwicht in de polder. Het langetermijneffect van het binnenbrengen van zout water in de polder is nog ongekend. Als landbouwer vraag ik dan ook om hiervoor milderende maatregelen te nemen en dit effect grondig te onderzoeken in de projectfase. Ook de Polder Land van Waas zal hierbij betrokken moeten worden.	1.13
Het ontwerp voorkeursbesluit maakt melding van het binnenlaten van zout water via Prosperpolder-Noord naar Prosperpolder-Zuid. De balans zoet-zout water is een delicaat evenwicht in de polder. Het langetermijneffect van het binnenbrengen van zout water in de polder is nog ongekend. Als landbouwsector vragen we dan ook om hiervoor milderende maatregelen te nemen en dit effect grondig te onderzoeken in de projectfase. Ook de polder land van waas zal hierbij betrokken moeten worden.	1.15 1.16
Het risico op verzilting en vernatting van gronden in de omgeving van Prosperpolder Zuid wordt in hoofdstuk 8 van het milieueffectenrapport beschreven. Door de aanleg van een teengracht kan dit opgevangen en afgevoerd worden.. In het voorkeursbesluit zijn milderende maatregelen ingeschreven om deze effecten van vernatting en verzilting buiten het havengebied verder tegen te gaan. Deze bestaan uit het verder ontwerp van grachten en aangepast peilbeheer en zullen verder uitgewerkt worden in de uitwerkingsfase, als ook de mogelijke effecten van Prosperpolder Zuid tot op projectniveau bestudeerd zijn.	
Het ontwerp voorkeursbesluit maakt melding van mogelijke vernatting ter hoogte van Rapenburg. Als landbouwsector stellen wij ons sterk de vraag hoe een vernatting ter hoogte van Rapenburg problemen kan opleveren voor de bewoning, maar niet voor de omliggende landbouwpercelen. Dit effect dient goed onderzocht te worden zodat er geen	1.13

<p>negatieve impact op de waterhuishouding van de naburige landbouwpercelen van Prosperpolder-zuid kan ontstaan.</p>	
<p>Het ontwerp voorkeursbesluit maakt melding van mogelijke vernatting ter hoogte van Rapenburg. Als landbouwsector stellen wij ons sterk de vraag hoe een vernatting ter hoogte van Rapenburg problemen kan opleveren voor de bewoning, maar niet voor de omliggende landbouwpercelen. Dit effect dient goed onderzocht te worden zodat er geen negatieve impact op de waterhuishouding van de naburige landbouwpercelen van Prosperpolder-Zuid kan ontstaan.</p>	<p>1.15 1.16</p>
<p>Zoals blijkt uit een studie van Arcadis in 2018 kan de realisatie van Prosperpolder Zuid een vernatting ter hoogte van Rapenburg veroorzaken, die de bewoning er hypothekeert. In de uitwerkingsfase zal bekeken worden hoe groot de impact is en of deze in een juiste kostenbatenverhouding gemilderd kan worden. In de uitwerkingsfase zal ook onderzocht worden of een vernatting (en eventuele verzilting) problemen kan opleveren voor omliggende landbouwpercelen. Desgevallend zullen bijkomende voorwaarden en/of maatregelen geredigeerd worden.</p>	
<p>Het uitgevoerde sedimentologisch onderzoek CP-ECA is sterk voor verbetering vatbaar</p> <p>Zo merken we (pas) nu in de sedimentologisch studie (verspreid 17-5-2019) dat de varianten (P9-1 en P9-2) naar resultaten of naar figuren gewoon zijn omgewisseld waardoor er tegenstrijdige conclusies uit voortvloeiden. Ook in verband met de inplanting van de varianten, maakt men fouten waarbij het omschreven "basisvorm" dok (P9-0) een volle breedte (ca. 350 m) van het dok naar werkelijke inplanting locatie verkeerd wordt gesitueerd terwijl men er toch (en dus foutief) van uitgaat (zoals bij P9-0b) dat dit geen invloed heeft op het behoud van de CDW.</p> <p>Welnu, in werkelijkheid ligt bij (P9-0) de huidige CDW in de zwaaicirkel en verdwijnt dus. Welnu de/ een CDW is doorslaggevend inzake aanslibbing, zoals u zult kunnen lezen in de analyse in Bijlage A.</p> <p>Welnu, dankzij dit nazicht heeft 2GD niet de laagste gegarandeerde sedimentatie. Welnu als men dan toch moet kiezen door de Kaderrichtlijn Water voor het alternatief met de laagste sedimentatie, dan moet dit niet sowieso 2GD zijn. Als het "Voorkeursbesluit" toch kiest voor 2GD laat dit in de gegeven omstandigheden onderstellen dat niet-transparant andere criteria werden gehanteerd.</p>	<p>1.10</p>
<p>Deze inspraakreactie heeft betrekking op het rapport 'Aanvullend onderzoek getijdedokvarianten – versie 3.0', opgemaakt door IMDC op 7 januari 2019 dat als achtergronddocument diende voor de opmaak van het strategisch MER. Variant P9-1 is de langere variant met 1 kade aan de ZW-zijde, en variant P9-2 is de kortere, bredere variant met aan beide zijde kades. Op basis van nazicht van het rapport klopt het inderdaad dat in het overzicht in hoofdstuk 3 de varianten P9-1 en P9-2 zijn verwisseld. In de overzichtstabel 5-7 is de omschrijving van P9-1 en P9-2 verwisseld. De resultaten die in de tabellen in hoofdstuk 5 worden getoond zijn consistent met de resultaten in hoofdstuk 4. Het verschil in aanslibbing tussen beide varianten is minimaal en deze correctie leidt niet tot andere conclusies.</p> <p>P9-0 is een preliminaire variant die een kleinere basisvorm (kortere lengte) heeft dan de P9-1 variant. Door de ligging in het DGD wordt in de P9-0 variant een deel van de kade van het Deurganckdok opgeofferd zodat de Current Deflecting Wall (CDW) zou kunnen worden behouden. De huidige zwaaicirkel in het Deurganckdok kan gebruikt worden. Bij verwijdering van de slibwerende constructie CDW zal de sedimentatie in P9-0 overigens hoger worden dan berekend in dit rapport, waardoor deze P9-0 variant nog ongunstiger wordt.</p> <p>De varianten die daarna zijn beschouwd (P9-3, P9-4, P9-5 en P9-0b) gaan allen uit van een aangepaste toegang naar het 2^e getijdedok waarbij zowel de CDW als de hoogspanningsmast kunnen worden behouden. De laatstgenoemde varianten en de hiervoor berekende laagste sedimentatie hebben de basis gevormd voor samenstelling van Alternatief 9. De motivatie voor de samenstelling van alternatief 9 zoals weergegeven in de tussennota blijft dan ook onverkort van toepassing.</p>	
<p>Er is geen rekening gehouden met de leefbaarheid van de regio Waasland-Antwerpen.</p>	<p>1.6</p>

<p>Wij hebben enorm veel last van de gestegen geluidshinder van de E34 te Sint-Gillis-Waas ter hoogte van 't Kalf. (slechte nachtrust, geen rust te vinden in onze tuinen, stress..) Hier is een overbrugging, zonder enige afscherming naar de wijk 't Kalf toe. (geen deftig groenscherm, geen geluidsschermen, open vlakke...) De combinatie van: de overbrugging, geen voorzorgsmaatregelen, de open ruimte tussen t Kalf en de snelweg, het gestegen verkeer, meer wind (vooral ZW) zorgt ervoor dat de geluidshinder ondragelijk is geworden. Nu vernam ik via de media dat men nog een stijging verwacht van het verkeer na afronding van de Oosterweel werken.</p> <p>Bijkomend is er ook de geplande uitbreiding van de Waaslandhaven, welke 7milj extra TEU moet genereren, waardoor er logischerwijs weer extra vrachtwagens onze huizen zullen passeren. Ook al zal er ingezet worden op lichters en afvoer per trein, logischerwijs zullen ook extra vrachtwagens worden ingezet.</p> <p>U begrijpt waarom ik vrees dat de hinder voor ons enkel nog zal stijgen en niet meer leefbaar zal worden. Daarom wilde ik navragen of jullie bij het project "Realisatie Extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen" "CPECA" ook rekening hebben gehouden met onze probleemlocatie? Zoals reeds aangehaald zullen er logischerwijze extra vrachtwagens de E34 gaan gebruiken en voor extra hinder zorgen. Als je weet dat de hinder nu al niet meer dragelijk is en de levenskwaliteit van de inwoners van 't Kalf aantast, vrees ik voor het ergste.</p> <p>Dit probleem werd al meerdere malen aangekaart bij het AWV en het Gemeentebestuur van St Gillis Waas. Voorlopig is het echter bij de erkenning van het probleem gebleven door alle partijen, maar werd er tot op heden geen enkele oplossing voorzien. Reeds 9j geleden werd wel voor het voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen een Geluidswerende maatregel voor 't Kalf uitgewerkt, (zie studie 12, pag 48-49). Dit ontwerp van Robbrecht & Daem in samenwerking met Marleen Goethals dateert reeds van 2010. Echter, zoals hierboven aangehaald, is de situatie ter hoogte van 't Kalf nog steeds onveranderd na al die jaren, (geluid, zichtbaarheid,...) Ik hoop dat er beseft zal worden dat nu onze mooie locatie 'T Kalf niet vergeten kan worden en onze mooie, groene woonzone eindelijk afgeschermd zal worden van de voorbijrazende vrachtwagens en auto's. Zeker wanneer de E34 nog meer zal gebruikt worden voor vrachtwagens met containers. Eventueel kan het ontwerp van Robbrecht & Daem (in combinatie met Marleen Goethals) verder uitgewerkt worden.. Kan u bovenstaande bekijken en mij feedback geven of ook onze locatie in de onderzoeken naar het project zijn vervat?</p>	<p>1.8</p>
<p>Aan westzijde van het studiegebied werd de immissieberekening naar de nabije woonkernen begrensd door de dorpen Vrasene, Kieldrecht en Verrebroek. Sint-Gilles-Waas ligt nog meer in westelijke richting. Voor de woonzone Vrasene dat ten oosten van Sint-Gilles-Waas is gelegen zijn de bijkomende geluidseffecten aan verkeerslawai en industrielawaai t.g.v. ECA reeds verwaarloosbaar t.o.v. de referentiesituatie. Uiteraard is deze bevinding over te nemen voor Sint-Gilles-Waas dat op nog grotere afstand tot de Waaslandhaven is gelegen.</p>	
<p>Ongeacht het feit dat de berging van 16 Mm3 2GD specie ECA overschrijdend is, en in vele onderzochte "alternatieven" aan bod komt, des te meer drukt die vaagheid over de berging op het gehele CP-ECA proces, en verdient het niet maar vereist nu al een gedetailleerde en concrete oplossing alvorens over het "Voorkeursbesluit" kan worden geconcludeerd.</p>	<p>1.10</p>
<p>In het (ontwerp) voorkeursbesluit werden onder 5.1.1.1 enkele acties opgenomen rond het grondoverschot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afstemming zoeken tussen uitgraving en opvulling binnen de alternatieven en de fasering hierop afstemmen. • Periodiek afstemmen tussen verschillende opdrachtgevers in de regio waarbij de grondstomen van verschillende projecten op elkaar afgestemd worden. • Opstart van een studie naar het bergen van specie in de Schelde met het oog op een reductie van de getijslag. <p>De uiteindelijke bestemming van het grondoverschot hangt af van tal van parameters die tijdens deze strategische fase van het onderzoek nog onbekend zijn (nood aan grond bij andere projecten / timing van deze andere projecten / onderzoek naar haalbaarheid van eventuele</p>	

andere bergingszones/...). Dit wordt tijdens de uitwerkingsfase verder bestudeerd. Artikel 10 van het decreet complexe projecten stelt dat het ontwerp van MER rekening houdt met het detailleringniveau van het te nemen voorkeursbesluit en met de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het geplande complexe project. Alle informatie om een afweging te maken tussen de verschillende alternatieven is beschikbaar. In de onderzoeksfase betrof dit de grootte van het grondoverschot, die verschillend is per onderzocht alternatief en vandaar van belang voor de afweging tussen de alternatieven. Eenmaal het voorkeursbesluit vastgesteld kan voor het voorkeursalternatief in de uitwerkingsfase nagegaan worden op welke wijze met dit grondoverschot dient omgegaan te worden.

P30, 4.9 + p45

1.14

Het voorstel van flankerend beleid voorziet dat alle extra containerbehandelingscapaciteit een reductie dient te voorzien met 20 % van de NOx emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2023) en een reductie met 80 % van de NOx emissies van de terminalexplotatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025). Voka Alfaport stelt deze aannames op basis van de huidige methodologie in vraag aangezien in het huidig MER rapport er enkel een afweging van alternatieven op strategisch niveau heeft plaatsgevonden zonder een gedetailleerde berekening van het effect op luchtkwaliteit. Er worden in deze huidige strategische fase echter wel al voorwaarden en concrete reductiedoelstellingen aan gekoppeld die pas in volgende fase gedetailleerd onderzocht en berekend worden en die impact kunnen hebben op het verkrijgen van vergunningen en voorwaarden. Voorts kan Voka Alfaport niet akkoord gaan dat dit expliciet wordt opgenomen in de projectdefinitie voor de uitwerkingsfase vermits de berekende emissies te wijten aan de realisatie van het plan overschattingen zijn en een worst case benadering is, zeker voor 2030 gezien waarbij er geen rekening gehouden werd met de evolutie van de emissiefactoren tussen 2025 en 2030 van zowat alle machines/transportmodi (zie sMER, discipline lucht). Voka Alfaport stelt de haalbaarheid van deze maatregel in de praktijk in vraag. Het is immers niet duidelijk hoe dit reductiepercentage bepaald is vermits er nog geen gedetailleerde berekeningen voorhanden zijn en de werkelijke impact op de luchtkwaliteit niet bekend is. Het tijds- en referentiekader is bovendien niet helder geformuleerd. Zo leven er grote vragen bij de private sector over de focus op 2025 én de manier waarop de doelstellingen daar zullen vastgelegd worden. De sector gaat er ook absoluut van uit dat de nu reeds geleverde inspanningen en de reeds geplande inspanningen voor 2025 ook meegenomen worden in de finale afrekening. Bedrijven moeten deze inspanningen gevaloriseerd zien.

Het klopt dat er worst case berekeningen zijn uitgevoerd (bvb volledige invulling reeds in 2025), maar in de mate van het mogelijke werd er wel rekening gehouden met evolutie van emissiefactoren

Er kan gesteld worden dat de voorop gestelde reductiepercentages in het SMER niet werden vastgelegd op basis van een beoordeling van de impact op luchtkwaliteit, maar wel op de noodzaak/verplichting dat Vlaanderen tegen 2030 nog relevante emissiereducties dient te realiseren, met uiteraard implicaties op alle plannen die men tegen 2030 gerealiseerd wenst te zien.

Generiek is Voka Alfaport voorstander dat er inzake emissiedoelstellingen een gedifferentieerde aanpak voor de verschillende terminals wordt opgemaakt. Voor het nieuwe state of the art dok kunnen die anders zijn dan bestaande terminals omdat men in geval van nieuwe terminals van een green field ontwikkeling kan vertrekken. Voor de uitbreiding aan de bestaande terminals dient men echter rekening te houden met bestaande operaties, vereiste flexibiliteit en de haalbaarheid van een aantal technieken die kunnen zorgen voor de gewenste reductie zoals walstroom of volledige elektrificatie. Hierbij dient ook de levensduur van de bestaande werktuigen en het investeringsritme van elke terminal in beschouwing genomen te worden.

1.14

Voka Alfaport benadrukt ook dat de bestaande terminals en scheepvaartbedrijven nu al geïnvesteerd hebben in emissiereducerende en innovatieve technieken. Het is momenteel niet duidelijk of de reeds geleverde inspanningen mee in rekening worden genomen (zie ook hoger).

1.14

<p>Bij de uitbreiding aan de bestaande terminals, waar het reductiepotentieel veel kleiner is, is een reductie met 80 % van emissiedoelstellingen onrealistisch en onhaalbaar. Een reductie met 80 % van de NOx emissies van de terminalexploitatie betekent immers een quasi volledige elektrificatie en automatisatie. Het is cruciaal dat voor de bestaande terminals een kosten-baten analyse wordt gemaakt van deze maatregel waarbij ook rekening dient gehouden te worden met de impact op de flexibiliteit en werkgelegenheid.</p>	1.14
<p>Het flankerend beleid schuift ook walstroom als een gerichte maatregel in het kader van de reductie van de emissies naar voren. Niet alle schepen zijn echter uitgerust met walstroom of varen reeds op een andere alternatieve brandstof. Bovendien heeft de terminal exploitant geen impact op het type schepen die aanmeren. Het havenbedrijf dient hierin de infrastructuurwerken te faciliteren zonder dat de terminals hierin een nadeel ondervinden op vlak van operationele capaciteit, efficiëntieverlies en financiële kost. Verder is het onduidelijk hoe deze maatregel zal afgedwongen en gecontroleerd worden en of de binnenvaart ook onder deze maatregel valt. Er zijn verschillende spelers betrokken die niet allemaal gevat worden door een omgevingsvergunning of concessievoorwaarden.</p>	1.14
<p>Verder worden er in het actieprogramma verschillende acties bij andere domeinen geformuleerd die een positieve impact zullen hebben op de luchtkwaliteit en is het momenteel niet duidelijk of er een effectieve overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zal plaatsvinden. Het evenwicht tussen de kosten van voorgestelde maatregel en effectieve baten dient ook duidelijk in kaart gebracht te worden. Gezien de vele onzekerheden en onduidelijkheden stelt Voka Alfaport voor om deze maatregel als volgt te herformuleren: "Na de gedetailleerde emissieberekeningen, waarbij de reeds genomen of andere maatregelen die positieve impact hebben op de luchtkwaliteit mee in beschouwing worden genomen, zal het reductiepotentieel van de aangemeerde schepen en per afzonderlijke terminal bepaald worden, rekening houdende met de effectieve impact op de luchtkwaliteit, de kosten baten analyse en ten opzichte van een gemiddelde uitstoot."</p>	1.14
<p>De impact op de luchtkwaliteit (in termen van concentraties) werd inderdaad niet berekend in het MER. De stikstofdeposities ter hoogte van kwetsbare natuurgebieden in Vlaanderen en Nederland werden echter wel in beeld gebracht. Hieruit blijkt de noodzaak om de emissies van de bijkomende activiteiten onder ECA, en in de eerste plaats die van de aangemeerde zeeschepen en van de operaties op de terminals, te verminderen om op die manier te voldoen aan Europese natuurreggeving. De in het ontwerp voorkeursbesluit opgenomen reductie in NOx-emissies van 80% voor de terminalactiviteiten en van 20% voor de aangemeerde zeeschepen is gebaseerd op <u>verkennende</u> berekeningen om de impact van deze reducties op de stikstofdeposities ter hoogte van natuurgebieden te bepalen.</p> <p>Vandaar dat de bepaling in de projectdefinitie expliciet stelt "dat meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kunnen aantonen dat een lagere reductie zou volstaan."</p> <p>Op die manier kunnen de reeds geleverde inspanningen, zoals gevaagd in de inspraakreactie, gevaloriseerd worden.</p> <p>Uit de verkennende berekeningen blijkt dat reducties van minstens deze omvang zouden volstaan. Uiteraard staat het de terminaloperatoren vrij om bij het bereiken van die doelstelling de meest kosteneffectieve oplossing uit te werken.</p> <p>Het is duidelijk dat omwille van de huidige hoge concentraties aan NO2 dat ook vanuit de luchtbeleidsdoelstellingen (zoals beschreven op p.42 van het ontwerp voorkeursbesluit) reducties noodzakelijk zullen zijn. Tijdens het onderzoek in de uitwerkingsfase zullen aspecten van haalbaarheid en kosten-baten mee in beeld gebracht worden. De inspraak beschouwen we in die zin als de vraag van de private sector om actief mee betrokken te worden bij de concrete uitrol van de noodzakelijke maatregelen om de benodigde reducties te bekomen. Vlaanderen zal dat gesprek zeker willen aangaan.</p> <p>Tijdens de uitwerkingsfase zal bekeken worden hoe de noodzakelijke reductie-inspanningen verdeeld kunnen worden over de nieuwe en bestaande terminals en/of terminaldelen en hoe reeds geleverde inspanningen ook in rekening kunnen worden gebracht.</p>	

<p>Wij constateren dat er in het ontwerp MER een strategische passende beoordeling is opgenomen waarin uitgebreid onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de toename van stikstofemissies voor het Nederlandse Natura 2000-gebied Brabantse Wal. Op basis van modellering is een inschatting gemaakt van de verwachte toename van eutrofiërende depositie ter plaatse. In het rapport stelt u dat er, gezien de afwezigheid van een vastgesteld kwantitatief toetsingskader voor de grensoverschrijdende depositiebijdrage van een buitenlands project op Nederlands grondgebied, uitgegaan kan worden van het beoordelingskader in Vlaanderen. Conform het beoordelingskader in Vlaanderen, wordt een stikstofdepositiebijdrage van het project van meer dan 5% van de kritische depositiewaarden als significant beschouwd. Deze 5% wordt volgens de uitgevoerde onderzoeken nergens op de Brabantse Wal overschreden. Uitgangspunt van het Nederlandse beleid is dat, voor die Natura 2000-gebieden waar in de huidige situatie de kritische depositiewaarden al worden overschreden, er geen toename van stikstofdepositie door een project is toegestaan. Het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen gaat leiden tot extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Brabantse Wal en zal hiermee, volgens de Nederlandse toetsing, wel een negatief effect hebben op het Natura 2000-gebied.</p> <p>In het rapport wordt geconcludeerd dat eutrofiërende effecten voor alternatief 9 (het door de Vlaamse Regering gekozen alternatief) volledig zijn te milderen door het nemen van maatregelen. De maatregelen die mogelijk kunnen worden genomen zijn in het rapport uitgewerkt. In uw communicatie online geeft u aan dat er in het ontwerp van het voorkeursbesluit CP ECA een actieprogramma wordt opgenomen met een uitgebreide reeks maatregelen die deze effecten milderen of compenseren en dat de acties in dit actieprogramma worden uitgediept in de uitwerkingsfase van het CP ECA. Wij zouden graag, gezamenlijk met onze Zeeuwse collega's, met u in overleg gaan over een zodanige uitwerking van het actieprogramma dat de effecten op de Natura 2000-gebieden zoveel mogelijk worden geminimaliseerd.</p> <p>Omdat nu nog niet bekend is welke milderende maatregelen zullen worden gerealiseerd, en daarmee nog niet bekend is of volgens de Nederlandse toetsing - het project een negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied Brabantse Wal, behouden wij ons het recht voor om in een later stadium van besluitvorming alsnog eventuele bezwaren in te brengen.</p>	2.7
<p>Zoals aangegeven op p1034 van het S MER wordt bij de beoordeling het Vlaamse toetsingskader gehanteerd.</p> <p>In het ontwerp voorkeursbesluit staat in de projectdefinitie onder 4.9 volgende tekst opgenomen:</p> <p><i>“Om geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke elementen van de beschermingszones te veroorzaken zal een reductie met 20% van de NOx emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) en een reductie met 80% van de NOx emissies van de terminalexploitatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) moeten gerealiseerd worden. tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan.</i></p> <p><i>De maatregelen die na verder en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk zijn om aan de projectdefinitie te voldoen, zullen in het projectbesluit of in de vergunningen die later in het traject tot stand zullen komen, opgelegd worden. Op die manier worden er garanties geboden om te voldoen aan de Vlaamse doelstellingen inzake lucht en wordt er zorg voor gedragen dat het project de ambities inzake klimaat niet hypothekeert.”</i></p> <p>Zoals gevraagd door de bezwaarindiener zal verder overleg plaatsvinden over de verdere uitwerking van het actieprogramma dat de effecten op de Natura 2000-gebieden zoveel mogelijk moet minimaliseren.</p>	
<p>Waterkwaliteit / troebelheid</p> <p>Pagina 65 van het MER beschrijft de effecten van de verschillende onderzochte projectvarianten op de waterkwaliteit van de Westerschelde. U verwacht vanuit geen enkel fysisch-chemisch kwaliteitsperspectief enig negatief effect voor dit Nederlandse deel van het estuarium. De denklijn lijkt te zijn dat de enige watergerelateerde verandering als gevolg van het project, een toename van de troebelheid is. En die beoordeelt u als</p>	2.8

verwaarloosbaar.

Het onderwerp troebelheid komt verderop uitgebreid terug onder de thema's Sedimentregime (p. 248-276 en p. 338-344) en fysico-chemische en biologische effecten (p. 462-510 en p. 1005-1032). Wat het precieze baggerbezwaar is van alternatief 9, hebben wij niet kunnen achterhalen, maar het zal ongetwijfeld lager liggen dan die van de bestudeerde Saefthinghedokvarianten. Niettemin zal het baggerbezwaar toenemen ten opzichte van de huidige situatie, waarbij de toename vooral gelokaliseerd zal zijn voor het Deurganckdok, dus behoorlijk stroomafwaarts en dichtbij de grens met Nederland. U noemt een toename van het baggerbezwaar van < 15% (p. 400) . U wijdt een uitgebreide en steekhoudende beschouwing aan het effect van de troebelheid op het watermilieu, waarbij de nadruk in getalsmatige uitwerking in geografische zin ligt op de Beneden-Zeeschelde en thematisch op het effect op de zuurstofhuishouding. U benadrukt daarbij terecht het belang van primaire productie, maar wel vooral als proces dat zuurstof genereert en daarmee zuurstofarmoede beperkt. Het belang van de primaire productie als basis voor de voedselketen blijft daarbij naar onze mening onderbelicht. Voor de Westerschelde is het effect voor de voedselketen namelijk juist van groter belang dan de zuurstofhuishouding, aangezien de zuurstofspanning van het Westerscheldewater toch al hoog is vanwege de uitwisseling met de Noordzee.

Een feit waaraan deze conclusie voorbij lijkt te gaan, is dat de primaire productie in de Westerschelde een ecologisch zorgpunt is. Uit het T2015 rapport blijkt bijvoorbeeld dat de primaire productie er in de jaren 2011-2013 duidelijk lager lag dan in voorgaande jaren. Het aantal waarnemingen is helaas klein, zodat conclusies lastig getrokken kunnen worden, maar de indicatie is dat er sprake is in de periode vanaf 2011 van een negatieve ontwikkeling is. En die timing is pikant, aangezien dat het eerste jaar is na de derde verruiming van de vaargeul door de Westerschelde. De bescheiden extra vertroebeling als gevolg van de havenontwikkeling Antwerpen, komt dus bovenop een al zorgelijke referentiesituatie in de Westerschelde. Vanuit het oogpunt van cumulatieve effecten lijkt ons dat minder geruststellend dan u in het MER concludeert.

- Het precieze baggerbezwaar voor alternatief 9 wordt ingeschat op 0,72 MTDS/jaar, zie tabel p. 380

- De toename van de onderhoudsbaggerwerken zal inderdaad voornamelijk ter hoogte van de zone Deurganckdok / 2e getijdendok gesitueerd zijn. Echter de toename in sedimentconcentraties ten gevolge van het baggeren van slibrijk materiaal is zeer beperkt. Het terugstorten van dit slibrijke sediment gebeurt ter hoogte van Oosterweel, net afwaarts Antwerpen. Deze activiteit heeft een groter effect op de sedimentconcentraties in de waterkolom: het effect hiervan wordt in het s-MER rapport (en het achterliggende interpretatierapport bij het s-MER) uitgebreid bestudeerd.

- Onze evaluatie dat het effect van een eventueel toegenomen troebelheid in het oostelijk deel van de Westerschelde geen significante gevolgen heeft voor het ecosysteem is gebaseerd op de vaststelling dat de reductie van de eufotische diepte in dat gebied volgens onze berekeningen minder dan 1% bedraagt (minder dan 1 cm). Bovendien is dit getal bijna zeker een overschatting, gezien de gebruikte conservatieve rekenmethode.

Niettemin zijn we het met u eens dat het effect op de primaire productie in het oostelijk deel van de Westerschelde de nodige aandacht vraagt. De tot nu toe gevoerde strategische onderzoeksfase had onder meer als doel om de verschillen tussen de verschillende alternatieven duidelijk te maken. Daaruit is alvast gebleken dat alle alternatieven (met uitzondering van de Saefthinghedok-alternatieven, die slechter scoren) een sterk vergelijkbare (en volgens ons niet-significante) impact hebben op de eufotische diepte (en dus de primaire productie) in het oostelijk deel van de Westerschelde. In de vervolgfase zal bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief verder worden ingezoomd op het effect van troebelheid op primaire productie en de voedselketen (zowel voor de Zeeschelde als voor de Westerschelde) door middel van state-of-the-art ecologische modellen, als basis voor een passende beoordeling op projectniveau. De resultaten van deze modellen zullen uiteraard beoordeeld en geïnterpreteerd worden door deskundigen ter zake.

- Uw tekst vermeldt een afname van de primaire productie in de Westerschelde tussen 2011 en 2013. Het klopt dat 2011 het eerste jaar is na de derde verruiming van de vaargeul, echter naar ons weten is er tot op heden geen oorzakelijk verband aangetoond tussen de derde Scheldeverruiming en een afname in primaire productie.

De verschillende scenario's werden in het s-MER steeds afgewogen ten opzichte van de referentiesituatie, dit is de huidige situatie gebaseerd op de meest recent beschikbare data. In dat opzicht zijn de evoluties waarnaar wordt verwezen (cfr. periode 2011-2013) inbegrepen in de beoordeling.

In het vervolgonderzoek zal er uiteraard bijzondere aandacht worden besteed aan mogelijke cumulatieve effecten met recent uitgevoerde ingrepen in het estuarium.

Luchtkwaliteit

2.8

In het S-MER geeft u aan, op ons eerder verzoek, de stikstofdeposities op zestig locaties langs de Westerschelde te hebben bepaald. De emissie- en bijbehorende depositiewaarden voor dit traject staan niet vermeld in de rapportages, maar u concludeert op basis van deskundigenoordeel dat de deposities op de schorren in Wester- en Oosterschelde door de extra scheepvaart verwaarloosbaar zijn t.o.v. de influx door overspoeling (p. 992). Hoewel dat voor de Oosterschelde, met zijn lage nutriëntengehaltes, minder het geval zal zijn dan voor de Westerschelde, nemen wij aan dat deze conclusie gefundeerd is, wat t.a.v. deze waardevolle natuurgebieden een positieve conclusie is.

Toch is dat niet het volledige verhaal, want met name de stikstofemissies vormen een lastig probleem. U beoordeelt de totale extra uitstoot ervan volgens het voorkeursalternatief als aanzienlijk negatief (+36%) en benoemt een groot aantal potentiële milderende maatregelen, die in het vervolg op de strategische planuitwerking in een project-m.e.r. om nadere uitwerking vragen. Voor NOx geldt een reductie-opgave van minimaal 20% op de somemissie van aangemeerde schepen en zelfs 80% van de terminalexploitatie t.o.v. de verwachte emissie in het referentiejaar 2025. Deze opgaven zijn bovendien alleen gebaseerd op de emissies op Vlaams grondgebied, want de scheepvaartemissie op de Westerschelde is hierbij niet in rekening genomen. Via directe communicatie met de MER-coördinator weten we dat de berekende NOx-emissie door de scheepvaart op de Westerschelde 4.380 ton/jaar bedraagt. Dat is ruim vier keer meer dan de totale NOx-emissie die u becijfert voor het containertransport door de zeevaart op Vlaams grondgebied. Dat is de som van alle extra emissies door manoeuvreren, aangemeerd zijn en sluispassage. In die zin blijkt het extra transport op de Westerschelde in absolute zin een zeer forse extra NOx-emissie te leveren, die in deposities dan wellicht niet negatief is voor de Zeeuwse schorren, maar wel een aanzienlijke bijkomende belasting voor de lucht vormt.

Wij wijzen er in dit verband op dat de Nederlandse Raad van State de Programmatische Aanpak Stikstof onlangs onverbindend heeft verklaard. Het Nederlandse toetsingskader is daarmee ingrijpend gewijzigd en niet langer overeenkomstig het aangehouden kader van het S-MER. Uitgangspunt van het Nederlandse beleid is dat, voor die Natura 2000-gebieden waar in de huidige situatie de kritische depositiewaarden al worden overschreden, er geen toename van stikstofdepositie door een project of plan is toegestaan.

Deze uitspraak is gebaseerd op een arrest van het Europese Hof van Justitie uit november 2018. Principeel punt in het arrest is dat verwachte emissiereducties door voorgenomen maatregelen onvoldoende zekerheid bieden om op te mogen vertrouwen voor het toestaan van stikstof emitterende activiteiten. De effectiviteit en de toepassing van de maatregelen moeten verzekerd zijn. Wij zouden graag, gezamenlijk met onze Brabantse collega's, met u in overleg gaan over een zodanige uitwerking van het actieprogramma dat de effecten op de Natura2000-gebieden maximaal worden gemilderd. Omdat nog niet bekend is welke milderende maatregelen zullen worden doorgevoerd, en daarmee nog niet bekend is of - volgens de Nederlandse toetsing - het project een negatief effect heeft, behouden wij ons het recht voor om in een later stadium van besluitvorming alsnog eventuele bezwaren in te brengen.

Zoals aangegeven op p1034 van het S MER wordt bij de beoordeling het Vlaamse toetsingskader gehanteerd.

In het ontwerp voorkeursbesluit staat in de projectdefinitie onder 4.9 volgende tekst opgenomen:

“Om geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke elementen van de beschermingszones te veroorzaken zal een reductie met 20% van de NOx emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) en een reductie met 80% van de NOx emissies van de terminalexploitatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) moeten gerealiseerd worden. tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan.

De maatregelen die na verder en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk zijn om aan de projectdefinitie te voldoen, zullen in het projectbesluit of in de vergunningen die later in het traject tot stand zullen komen, opgelegd worden. Op die manier worden er garanties geboden om te voldoen aan de Vlaamse doelstellingen inzake lucht en wordt er zorg voor gedragen dat het project de ambities inzake klimaat niet hypothekeert.”

Zoals gevraagd door de bezwaarindiener zal verder overleg plaatsvinden over de verdere uitwerking van het actieprogramma dat de effecten op de Natura 2000-gebieden zoveel mogelijk moet milderen.

Aanpassingen aan het dossier, in het bijzonder het S-MER:

- Aanpassing paragraaf 5.3 uit het S MER mbt wetgeving pijpleidingen – zoals hoger aangegeven.
- In het rapport ‘Aanvullend onderzoek getijdedokvarianten’ worden de omschrijvingen van varianten P9-1 en P9-2 gecorrigeerd.

2.5.6 Categorie 6 - Natuurcompensaties

<p>Ten tweede wil men de rietkragen aan de Grote Geule verbreden. Dit zal weeral ten koste gaan van de reeds schaarse landbouwgrond in de streek. Op de meeste plaatsen langs de oever van de Grote Geule is reeds een ruime rietkraag aanwezig, ik vind het daarom niet verantwoord dat deze rietkragen nog verder verbreden.</p>	1.4
<p>Het gebied van en rond de huidige Grote Geule is binnen ECA een onderdeel van een ruime zoekzone voor natuur. In die zone zal de overheid ruimte (tussen 29 ha – 108 ha volgens de huidige schatting) zoeken voor de compensatie van poldernatuur en van foerageergebied voor de bruine kiekendief. In de uitwerkingsfase van het complex project ECA zal duidelijk worden welke precieze oppervlakte nodig is en welke percelen binnen de zoekzone nodig zijn. Een grootschalige herinrichting van de Grote Geule met aanleg van rietvelden en een aanpassing van het waterpeil is niet opgenomen binnen het voorkeursbesluit.</p>	
<p>De inname van Prosperpolder-Zuid als compensatiegebied wordt verantwoord omdat de inrichting reeds was opgestart in het kader van het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief (MMHA).</p> <p>Dit MMHA werd vertaald in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de haven van Antwerpen, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering in april 2013.</p> <p>Echter werd dit GRUP vernietigd door de Raad van State. Meer zelfs, er werden nog werken uitgevoerd toen het GRUP al was vernietigd.</p> <p>Dergelijke onrechtmatige handelswijze kan dan ook onmogelijk enige verantwoording uitmaken.</p>	1.5 2.2
<p>Prosperpolder-Zuid wordt aangeduid als compensatiegebied, niet op grond van het MMHA, maar omdat dit gebied zich kwalitatief en kwantitatief leent tot compensatie waarbij het mogelijk is een gelijkwaardig habitatype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het complex project zal worden aangetast. Daarenboven is de aanduiding van dit gebied logisch omdat het gebied reeds grotendeels in het bezit van de overheid is.</p> <p>De motivatie voor de keuze van Prosperpolder Zuid als gebied voor de inrichting van natuurcompensaties zal aangepast worden.</p>	
<p>De administratie rekent zich rijk in de vermelde oppervlakte van het natuurcompensatiegebied Prosperpolder Zuid. De 169 ha waarvan sprake is de contour van het gebied zoals in eerdere plannen (zoals het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen) werd opgenomen, maar bevat o. a. een deel van de woonzone van Prosperdorp in de Petrusstraat, de dijk en een deel van de wegenis van Polderdijk, de nieuw aangelegde dijken langsheen de Petrusstraat en de dijk achter Prosperdorp die aansluit op de nieuwe sigmadijk van HPP, alsook de Zoetenberm. De werkelijke oppervlakte die in aanmerking komt om mee te rekenen in de natuurcompensatieopgave voor strand en plas is dan ook slechts 155 ha. Dijken, wegenissen en woonzones kunnen immers bezwaarlijk tot het beoogde habitatype worden gerekend.</p>	1.7
<p>De concrete inrichting op basis waarvan de oppervlaktes kunnen bepaald worden zal uitgewerkt worden tijdens de uitwerkingsfase. Bovenstaande informatie wordt daarin meegenomen. Er is voldoende oppervlakte om binnen Prospolder Zuid de vooropgestelde natuurcompensatiedoelstellingen te realiseren.</p>	
<p>Opmerkingen op synthesesnota:</p> <p>Bouwsteen Vlake van Zwijndrecht + bis</p> <p>Voorts wordt er voor bouwsteen bis van uitgegaan dat er slechts een bijkomende compensatieverplichting is van ca. 4 ha bos (op basis van analyse uit 2016), maar daarbij wordt geen rekening gehouden met de aanwezige verboden te wijzigen vegetaties van "moerassen en waterrijke gebieden" in de meer open delen van het bos. Het betreft hier o. a. rietland, maar evenzeer andere tot deze groep van</p>	1.7

<p>verboden te wijzigen vegetaties behorende types zoals zeebiesvegetaties e.d. Bij een update van de analyse uit 2016 dient dan ook meteen werk te worden gemaakt van een overzicht van deze andere te compenseren vegetaties (kartering volgens de BWK-methodologie).</p>	
<p>Op projectniveau dient inderdaad meer in detail nagegaan te worden welke (en hoeveel) verboden te wijzigen vegetaties en bosvegetaties zullen geïmpacteerd worden door ruimtebeslag van het project. De momenteel opgenomen cijfers zijn, zoals aangegeven indicatief en benaderend om grootte-orde te kennen.</p>	
<p>Opmerkingen op synthesenota: Bouwsteen Vlakte van Zwijndrecht + bis</p> <p>Voor beide bouwstenen wordt in de bespreking geoordeeld dat er geen risico is op significant negatieve effecten ten gevolge van verstoring door licht en straling, maar dat is zeker wel het geval. Zowel in het Groot rietveld als in Fort St-Marie is reeds veelvuldig foerageeractiviteit vastgesteld van lichtgevoelige vleermuissoorten zoals Water- en Meen/leermuis. Daarmee werd ten andere ook rekening gehouden bij de recente aanleg van de fietsverbinding langs de Kwarikweg tot aan de halte van de waterbus bij DEME. Bij ontwikkeling van deze bouwsteen dient dan ook wel degelijk rekening te worden gehouden met voldoende lichtbuffering en/of aangepaste verlichting.</p>	1.7
<p>Dit is een terechte opmerking waarmee rekening zal gehouden worden in de S-MER. Op projectniveau zullen de milderende maatregelen verder uitgewerkt moeten worden, zodat de effecten van lichtverstoring gemilderd kunnen worden zodat er geen aanzienlijke effecten voor de aanwezige vleermuissoorten kunnen optreden.</p>	
<p>De natuurontwikkeling domineert het huidige beleid van havenontwikkeling en bijgevolg ook de landbouwontwikkelingen op Linkerscheldeoevergebied. De Europese natuurwetgeving (Vogelrichtlijn, habitatrichtlijn, etc ...) bepaalde in het recente verleden de havenontwikkeling en zal dit ook nog in de toekomst doen. De landbouwsector betaalde hierdoor op deze manier onterecht een dubbele prijs voor de havenontwikkeling. Enerzijds was/is er bijkomende inname van ruimte ten nadele van de landbouw voor havenontwikkeling. Anderzijds is er een bijkomende inname van ruimte ten nadele van de landbouwsector voor natuurontwikkeling als compensatie voor havenontwikkeling. De Haven moet verder kunnen ontwikkelen binnen zijn grenzen en rekening houden met de draagkracht van de omgeving. Inbreiding en zuinig ruimtegebruik moeten hierbij primeren. Anderzijds gebeurde er reeds meer dan voldoende nieuwe natuurontwikkeling in en nabij de haven. Ook de samenstelling van het negende alternatief wordt aangewend om onterecht compensaties voor natuur te vragen. Belangrijk is om ook bij elk van deze bouwstenen een goed beeld te hebben over welke juridische beperkingen en welke maatschappelijke kosten voor natuurcompensaties nodig zijn om deze extra containerbehandelingscapaciteit te realiseren. VZW Landbouwgemeenschap Wase Polders zal zich altijd verzetten tegen inname van extra landbouwgronden voor natuurcompensatie. Er is nog steeds geen draagvlak voor natuurcompensatie, laat staan voor bijkomende natuurcompensaties. Andere, nieuwe en alternatieve pistes rond het natuurverhaal dienen hier aangewend te worden, zodat binnen het proces van het complex project een consensus kan gevonden worden waar iedereen zich kan vinden. Het kritisch bekijken van de natuurdoelen en de natuurontwikkelingen op LINKERSCHELDEOEVERGEBIED is hierin een belangrijke eerste stap.</p>	1.15
<p>Door de havenontwikkeling in deelprocessen op te splitsen wordt de betreffende disproportionaliteit niet alleen bestendigd, maar zelfs nog meer uitvergroot, niet in het minst voor de landbouwsector, maar ook voor verdere havenontwikkelingen. Uit de ter inzage gelegde documenten blijkt dat het natuurluik van het MMHA reeds werd veilig gesteld in het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 houdende de vaststelling van de instandhoudingsdoelstelling en prioriteiten voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszone 'BE2301336 Schorren</p>	1.15

<p>en polders van de Beneden-Schelde'. Thans voorziet men minder havenontwikkeling, maar blijven de voorziene natuurontwikkelingen minimaal gelijk. Dit is onaanvaardbaar. Vanuit de landbouwsector is nochtans reeds meermaals aangehaald dat de inname van de fase II-gebieden en de natuurinrichting buiten de perimeter van de Grote Geule een breekpunt zijn. De inname van Doelpolder-Midden is evenzeer onaanvaardbaar. Landbouwgemeenschap Wase Polders onderschrijft deze breekpunten en zal er alles aan doen om deze breekpunten gevrijwaard te zien en desnoods in rechte af te dwingen.</p>	
<p>De in het MMHA gekozen piste van disproportionele natuurontwikkeling is niet alleen onaanvaardbaar voor de landbouwsector, zij is ook manifest strijdig met het instandhoudingsbeleid zoals uitgewerkt door de Vlaamse Decreetgever in het actuele decreet Natuurbehoud. Een van de leidende principes in het instandhoudingsbeleid zoals opgenomen in het decreet Natuurbehoud betreft het principe "sterkste schouders, zwaarste lasten". Het principe van "sterkste schouders, zwaarste lasten", vloeit voort uit de drie algemene pijlers van het Vlaamse Instandhoudingsbeleid: effectiviteit, efficiëntie en rechtvaardigheid. Uit deze pijlers wordt onder meer het principe sterkste schouders, zwaarste lasten afgeleid (H. Schoukens, G. Van Hoorick, A. Cliquet, "Het vernieuwde Natuurdecreet: a Game Changer ?", T. O. O. 2014, p. 493): "Het Vlaams Instandhoudingsbeleid vertrekt van drie algemene pijlers: effectiviteit, efficiëntie en rechtvaardigheid. Met 'effectiviteit' wordt beoogd de doelen daadwerkelijk te realiseren binnen de vooropgestelde timing. Met 'efficiëntie' als uitgangspunt beoogt men de ingezette instrumenten maximaal te laten renderen. Tot slot wordt ook gestreefd naar een 'rechtvaardiger' spreiding van de lasten in ruimte en tijd, die rekening houdt met de context, historiek en proportionaliteit. (...)</p> <p>In de parlementaire voorbereidingen wordt de draagwijdte van dit principe nog duidelijker verwoord. Concreet rust er op deze overheden en terreinbeheerders de verplichting om op hun terreinen In eigendom en in beheer, binnen de door de Instandhoudingsdoelstellingen en door de managementplannen Natura 2000 bepaalde kaders, de doelen met betrekking tot de Europees te beschermen habitats, hun habitattypische soorten, Europees te beschermen soorten en hun leefgebieden, optimaal realiseren binnen de biotische en de abiotische randvoorwaarden van het terrein ari. St. VI. Pari., Memorie van toelichting, nr. 2424 (2013- 2014) nr. 1 p. 64.) Het voorliggende complex project gooit evenwel het principe "sterkste schouders, zwaarste lasten" overboord, en borduurt verder op de in het MMHA ingeslagen weg van disproportionele en onverantwoorde grondinname ten nadele van de landbouw. Het reeds eerder bestaande onevenwicht neemt zelfs nog verder toe ten nadele van de landbouw. Dit is voor de Landbouwgemeenschap Wase Polders onaanvaardbaar</p>	1.15
<p>De natuurontwikkeling domineert de havenontwikkeling en de landbouwontwikkelingen op LSO. De Europese natuurwetgeving bepaalde in het recente verleden de havenontwikkeling en zal dit ook nog in de toekomst doen. Als landbouwsector betaalden we op deze manier onterecht een dubbele prijs voor de havenontwikkeling. De haven moet verder kunnen ontwikkelen binnen zijn grenzen en rekening houden met de draagkracht van de omgeving. Maar nieuwe natuurontwikkeling gebeurde er reeds meer dan voldoende in en nabij de haven. Ook de samenstelling van het negende alternatief wordt aangewend om onterecht compensaties voor natuur te vragen. Belangrijk is om ook bij elk van deze bouwstenen een goed beeld te hebben over welke juridische beperkingen en welke maatschappelijke kosten voor natuurcompensaties nodig zijn om deze extra containerbehandelingscapaciteit te realiseren. Bedrijfsgilde Boerenbond Beveren Waas zal zich altijd verzetten tegen extra landbouwgronden die worden ingezet voor natuurcompensatie. Er is nog steeds geen draagvlak voor natuurcompensatie, laat staan voor bijkomende natuurcompensaties. Andere, nieuwe en alternatieve pistes rond het natuurverhaal dienen hier aangewend te worden, zodat binnen het proces van het complex project een consensus kan gevonden worden waar iedereen zich kan in vinden. Het kritisch bekijken van</p>	1.16

de natuurdoelen en de natuurontwikkelingen op LSO is hierin een belangrijke eerste stap.	
De landbouwsector betreft de manier waarop de natuurinrichting werd verdergezet tijdens het juridisch wankelen van het GRUP AZA. Door de havenontwikkeling in deelprocessen op te splitsen wordt de verdeling landbouw-haven-natuur nog verder scheefgetrokken. In het bijzonder voor de landbouwsector, maar ook voor verdere havenontwikkelingen. Evenwel stellen wij vast dat het natuurlijk van het MMHA reeds werd veilig gesteld in het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 houdende de vaststelling van de instandhoudingsdoelstelling en prioriteiten voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszone 'BE2301336 Schorren en polders van de Beneden-Schelde'. Nu voorziet men minder havenontwikkeling, maar blijven de voorziene natuurontwikkelingen minimaal gelijk. Als landbouwsector haalden we al meermaals aan dat de inname van de fase II-gebieden en de natuurinrichting buiten de perimeter van de Grote Geule een breekpunt zijn. De inname van Doelpolder-Midden los van enige havenontwikkeling is evenzeer onaanvaardbaar	1.16
<p>Er werd reeds gesteld dat de havenontwikkeling niet moedwillig wordt opgesplitst in deelprocessen. De Vlaamse regering heeft op 15 juli 2016 een startbeslissing genomen over de doelstelling van het complex project ECA. Er wordt nog steeds binnen die context en doelstelling gewerkt.</p> <p>Prosperpolder-Zuid wordt aangeduid als compensatiegebied, niet op grond van het MMHA, maar omdat dit gebied zich kwalitatief en kwantitatief leent tot compensatie waarbij het mogelijk is een gelijkwaardige habitattype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het complex project zal worden aangetast. Daarenboven is de aanduiding van dit gebied logisch omdat het gebied reeds grotendeels in het bezit van de overheid is.</p> <p>De motivatie voor de keuze van Prosperpolder Zuid als gebied voor de inrichting van natuurcompensaties zal aangepast worden</p> <p>Er is geen sprake van disproportionaliteit van natuur(compensaties). Al de op strategisch niveau gekende effecten worden in rekening gebracht. De compensatieverplichting vloeit voort uit artikel 36 ter van het decreet inzake natuurbehoud. Door deze compensatieverplichting van artikel 36 ter zal ook voldaan worden aan een heel aantal compensatieverplichtingen uit artikel 14 van datzelfde decreet.</p> <p>Natuurontwikkeling wordt beoogd om over te gaan tot de verplichte compensatie en tot realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Waar compensatie voortvloeit uit andere grondslagen wordt dit telkens aangeduid. Natuurcompensatie (en de noodzaak ervan) wordt nauwkeurig onderbouwd in het strategisch MER.</p> <p>Compensatie is niet hetzelfde als instandhouding. De compensatie gaat namelijk verder dan datgene waartoe men reeds verplicht is op grond van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn.</p> <p>De speciale beschermingszones (onder meer de habitat- en vogelrichtlijngebied) werden reeds aangeduid als gebieden van communautair belang en als dusdanig ingericht.</p> <p>Voor compensatie wordt gekeken welke habitats voor soorten opgenomen in het IHD besluit door direct ruimtebeslag van het project worden ingenomen en hoe deze gecompenseerd kunnen worden. Alle harde infrastructuur die wordt ingenomen door het project wordt geacht niet te moeten worden gecompenseerd. Alle andere onderdelen worden uitvoerig besproken in het strategisch MER en het ontwerp voorkeursbesluit.</p> <p>Aldus vloeit uit zowel de Europese Regelgeving als de omzetting daarvan in onder meer de Vlaamse Decreten voort dat een compensatieplicht bestaat. Het gegeven dat het Europees Recht de havenontwikkeling zou domineren vloeit dus niet voort uit het Complex Project, maar uit Europees Recht, omgezet door middel van de betrokken decreten (<i>cf. supra</i>).</p> <p>Het is in dat verband ook logisch, daar waar een inname van ruimte door een project wordt geriskeerd, de compensatie uit te voeren (indien mogelijk) in nabijgelegen gebieden al is het criterium dat het moet gaan om gebieden die in aanmerking komen om een gelijkwaardige</p>	

habitattype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het project zal worden aangetast.

De verwevenheid met natuur vloeit onder meer voort uit het gegeven dat de haven zich kenmerkt door een aanduiding van gebieden van communautair belang, en dat een eenheid van aanduiding voor zover mogelijk te verkiezen is. De pijlers van het Vlaamse Instandhoudingsbeleid: effectiviteit, efficiëntie en rechtvaardigheid worden dan ook nageleefd. De keuze om in dat gebied in te zetten op natuurontwikkeling en verplichte compensaties door inname in datzelfde gebied, is gerechtvaardigd en niet disproportioneel rekening houdend met de context, historiek en proportionaliteit. Het is zo dat de lasten rechtvaardig moeten zijn.

Rekening houdend met de hiervoor geschetste context zullen de aandachtspunten voor landbouwgronden mee in overweging genomen worden bij het verder onderzoek in de uitwerkingsfase en bij de voorziene actualisatie van het flankerend beleid voor de landbouw. In het strategisch MER werd onder de discipline Mens- ruimtelijke aspecten het verlies van landbouwgronden in kaart gebracht. In het actieprogramma opgenomen in het (ontwerp) voorkeursbesluit werd een actie opgenomen rond de actualisatie van de bestaande grondenbankovereenkomst die onder andere maximaal ondersteuning dient te bieden aan door havenontwikkelingen en natuurcompensaties rechtstreeks of onrechtstreeks getroffen landbouwers. Deze grondenbankovereenkomst wordt verder vorm gegeven tijdens de uitwerkingsfase.

De voorwaarden onder dewelke Doel 2020 en de gemeente Beveren bereid waren om mee te werken aan een eventuele gedragenheid voor een alternatief 9 zijn geen randvoorwaarden, maar harde bindende voorwaarden voor de landbouwsector. Voor de landbouwsector zijn dit onderstaande voorwaarden die werden opgenomen:

- Inname van nieuw poldergebied boven de lijn De Bondt wordt zoveel mogelijk beperkt.
- Er wordt maximaal ingezet op het behoud van het huidige polderlandschap, met inbegrip van Prosperpolder-Zuid
- Gronden van de overheid die voor landbouwgebruik ter beschikking worden gesteld of voor medebeheer in aanmerking komen, dienen bij voorkeur aan de boeren van de streek te worden toegewezen en met ondubbelzinnige en duidelijke criteria. Voor deze percelen wordt steeds gelet op een doelgerichte afwatering van de percelen.
- Op de landbouwpercelen van de boeren (eigendom of pacht) geldt een volledig vrije teeltkeuzen en teeltmethode zoals in zuiver agrarisch gebied elders in Vlaanderen van toepassing is.
- Het voorkooprecht in het poldergebied wordt enkel nog uitgeoefend als het gaat om concrete plannen en projecten. In geval zicht dit voordoet zal dit voorafgaand aan bod komen binnen een structureel overleg.
- De geel gekleurde gebieden uit het GRUP dienen minimaal naar de toekomst toe als landbouw bestendig te worden.
- De Vlaamse regering zal de landbouwbedrijven in Prosperpolder dorp die door natuurontwikkeling een waardevermindering hebben, billijk vergoeden of aankopen tegen marktconforme prijzen

Onderstaande randvoorwaarden werden niet opgenomen, maar zijn evenzeer belangrijk voor de landbouwsector en dienen eveneens als harde bindende voorwaarden te worden meegenomen:

- Er komen geen harde ontwikkelingen van extra natuurgebieden, ook niet voor andere projecten dan het complex project
- Het waterpeil aan de Grote Geule dient onveranderd te blijven en de hoofdfunctie van de Grote Geule dient steeds waterafvoer te blijven. Dit gezien de grote inpakt op de veiligheid van een achterliggend gebied van 13000 ha.

<ul style="list-style-type: none"> • Er komen geen beperkingen in de ontwikkeling van landbouwbedrijven zoals van toepassing is in zuiver agrarisch gebied in Vlaanderen • Gronden van de overheid die gebruikt worden voor natuurdoelstellingen mogen geen invloed hebben op de uitbating van aanpalende landbouwpercelen of bedrijven. Op een landbouwperceel moet aan volwaardige landbouw kunnen gedaan worden tot aan de perceelsgrens. • Te onteigenen gronden van boeren moeten gecompenseerd worden met ruilgronden. <p>Bij het doornemen van dit ontwerp voorkeursbesluit, stellen wij vast dat er met het merendeel van deze voorwaarden geen rekening werd gehouden bij het ontwerp voorkeursbesluit.</p>	
<p>De bezwaarindiener formuleert een aantal duidelijke standpunten in de vorm van voorwaarden en principes. Het gaat niet om concrete onvolkomenheden in het gevoerde onderzoek of het ontwerp voorkeursbesluit. Bovendien overstijgt een deel van die standpunten ECA duidelijk (bv. natuurontwikkeling ten gevolge van “andere projecten dan het complex project”).</p> <p>Dit neemt niet weg dat de overheid uiteraard bereid blijft om de discussie over de vermelde standpunten verder te zetten. Een belangrijk deel ervan kan aan bod komen naar aanleiding van de voorziene actualisatie van het flankerend beleid. In de actietabel is de actualisatie van de overeenkomst over een grondenbank Linkerscheldeoever opgenomen.</p> <p>Wat betreft het bezwaar met betrekking tot de Grote Geule kan worden gesteld dat uit het gevoerde onderzoek niet is gebleken dat er invloed zou zijn op het waterpeil van de Grote Geule of dat de waterafvoerfunctie in het gedrang zal komen. Een meer algemeen geformuleerde maatregel “aangepast peilbeheer in het poldergebied” werd opgenomen in het actieprogramma.</p>	
<p>Als landbouwsector zijn we tevreden dat er eindelijk werk wordt gemaakt van alternatieve natuurinvullingen dan de klassieke ontpoldering. De vogeleilanden in de Schelde zijn dan ook een zeer hoopvol alternatief. Evenwel stellen we vast dat het ontwerp voorkeursbesluit zeer voorzichtig is over deze piste en dat ze enkel versterkend kan werken. Als landbouwsector vragen we dat deze vogeleilanden degelijk onderzocht worden in de projectfase zodat deze ook volwaardig kunnen meetellen als natuurcompensatie en het zuinig ruimtegebruik dat iedereen ten goede komt. De eilanden in de Schelde hebben een enorme potentie gezien de 2 grote knelpunten verstoring en predatie makkelijker te controleren zijn. Deze vogeleilanden creëren dan ook extra ruimte in Prosperpolder-Zuid om het landbouwgebruik te herstellen of om verdere havenontwikkeling mogelijk te maken. Dat niet alle doelsoorten op deze eilanden terecht kunnen, hoeft geen probleem te zijn om deze eilanden te ontwikkelen. Het zal vooral belangrijk zijn om de niet-doelsoorten op deze eilanden te weren.</p>	<p>1.15 1.16</p>
<p>Geen inspraaktraject bij natuurcompensaties</p> <p>We stellen echter vast dat de natuurcompensatieplannen niet volwaardig werden opgenomen in het inspraaktraject. Het eerste concrete voorstel dat vorm geeft aan de omvang, locatie en inrichting kwam voor het eerst aan bod op een workshop (4 december 2018) naar het einde toe van het inspraaktraject. Hierbij werd reeds uitgegaan van de inname van Prosperpolder-Zuid. Daaropvolgend werden de natuurcompensaties verder toegelicht in het voorontwerp voorkeursbesluit van december 2018, waarna een adviesronde werd georganiseerd.</p> <p>De omvang, wijze en locatie van compensatie zijn beleidskeuzes die worden gemaakt. De mogelijkheden waarop de natuurcompensaties kunnen worden gerealiseerd zijn talrijk. De inspraak binnen het actorenoverleg ondersteund door objectief studiewerk zoals verricht voor de extra containerterminalcapaciteit had ook voor de natuurcompensaties moeten gebeuren.</p>	<p>1.17</p>

<p>We kunnen stellen dat de alternatieven onvolledig waren wegens het ontbreken van de natuurcompensatie-alternatieven. Dit is een gemiste kans. Het risico op een gebrek aan voldoende draagvlak wordt hierdoor sterk vergroot en ondermijnt het volledige Complex Project.</p>	
<p>Prosperpolder-Zuid wordt aangeduid als compensatiegebied, niet op grond van het MMHA, maar omdat dit gebied zich kwalitatief en kwantitatief leent tot compensatie waarbij het mogelijk is een gelijkwaardige habitatype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het complex project zal worden aangetast. En omdat de gronden grotendeels in handen zijn van de Vlaamse overheid.</p> <p>Aanvullend op Prosperpolder Zuid zal er eveneens bestudeerd worden of er vogeleilanden in de Schelde kunnen aangelegd worden. Deze maatregelen kunnen versterkend werken en de extra ruimte binnen Prosperpolder Zuid overlaten voor andere natuurcompensaties of instandhoudingsverplichtingen.</p> <p>Achter de leidammen van het groot buitenschoor en de schaar van Ouden Doel heerst een afzonderlijk waterregime. De stroming wordt er beperkt door deze dammen. Afbraak van de dammen biedt de mogelijkheid om terug te gaan naar de historische situatie waarin er platen aanwezig waren. Dit biedt de mogelijkheid voor het aanleggen van zandige eilanden met een toplaag van kiezels en schelpen, al zal er ook steenbestorting nodig zijn. Deze kunnen functioneel zijn voor bijvoorbeeld stern en meeuwen. Echter niet alle doelsoorten kunnen hier terecht. Verder onderzoek in de uitwerkingsfase is noodzakelijk rond de haalbaarheid van de bouw van deze eilanden.</p> <p>De bouw van eilanden en 21 ha surplus in de compensatie ten opzichte van de behoefte (te bevestigen tijdens de uitwerkingsfase) kan ervoor zorgen dat er binnen Prosperpolder Zuid nog ruimte overblijft om ook een deel van andere compensaties, die verplicht moeten worden uitgevoerd, te kunnen realiseren.</p> <p>Dat niet alle doelsoorten op de eilanden terecht kunnen is van belang. Een onderscheid moet gemaakt worden tussen compensatie en instandhouding. Wat betreft compensatie is vereist dat er een gelijkwaardige habitatype tot stand wordt gebracht in vergelijking met het type dat door het project zal worden aangetast. In de uitwerkingsfase zal verder worden onderzocht op welke locaties de compensaties zullen worden uitgevoerd, ook mogelijke aanvullende potenties op de vogeleilanden zullen worden onderzocht. Echter is thans reeds duidelijk dat Prosperpolder-Zuid zich leent tot compensatie nu het gebied zich er toe leent een gelijkwaardige habitatype tot stand te brengen. Voor wat betreft de eilanden is dit nog onzeker.</p>	
<p>Het verlies aan poldergraslanden die niet gelezen zijn binnen SBZ, is even hard te betreuren als het verlies aan de vruchtbare akkers. Ook akkers in de polder hebben een functie als foerageergebied voor overwinterende ganzen of akkervogels. Het omzetten van deze poldernatuur naar andere poldernatuur die gunstiger is voor weidevogels is dan ook juridisch en in der feite onzinnig. Temeer omdat er reeds in het verleden belangrijke ingrepen ten voordele van de weidevogels werden gedaan door poldergronden om te zetten naar optimale gebieden voor weidevogels, denken we maar aan Doelpolder-Noord en het weidevogelgebied in de potpolders van Kruikeke-Bazel-Rupelmonde.</p> <p>De enige correcte manier om het verlies aan poldernatuur te compenseren is door bestaande verharding of minder waardevolle natuurgebieden om te zetten naar poldernatuur.</p>	<p>1.15 1.16</p>
<p>Voor het verlies van landbouwgebied ten zuiden van de Engelsesteenweg (omcirkeld met gele lijn in Figuur 3 van het ontwerp voorkeursbesluit: circa 90 hectare) moet gekeken worden naar overwinterende ganzen, weidevogels en een beperkt aantal rietbroeders in grachten. Het verlies voor overwinterende watervogels werd in het ontwerp S-MER als niet significant bestempeld. Voor het beperkte aantal rietbroeders en weidevogels zal evenwel nog steeds een compensatie nodig zijn.</p> <p>Op basis van een GIS-oefening blijkt er binnen de 90 hectare landbouwgebied 16 hectare grasland aanwezig te zijn dat functioneel zou kunnen zijn voor weidevogels. De compensatie</p>	

<p>van 16 hectare wordt voorzien door omzetting van akkers naar grasland met dezelfde ecologische kwaliteit.</p> <p>Dit is perfect mogelijk. Compensatie kan niet enkel door verharde gebieden of minder waardevolle natuurgebieden om te zetten naar bijvoorbeeld poldernatuur. De kwalitatieve en kwantitatieve vereisten waar de compensatie moet aan voldoen bestaan er onder meer in een gelijkwaardig habitatype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het project zal worden aangetast. Niet enkel kan dit erin bestaan dat eenzelfde oppervlakte als de aangetaste oppervlakte wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverbeterende maatregelen kunnen worden getroffen.</p>	
<p>Het afwegingskader van het foerageergebied van de bruine kiekendief wordt beschreven in het ontwerp voorkeursbesluit. Evenwel wordt er niet verwezen naar wetenschappelijke referenties die dit afwegingskader kunnen ondersteunen. Het Ministerieel besluit houden de vaststelling van een soortenbeschermingsprogramma voor de bruine kiekendief (<i>Circus Aeruginosus</i>) van 3 december 2018 is sterk wetenschappelijk onderbouwd en had andere inzichten kunnen opleveren. Als landbouwer wil ik wel werken aan kiekendiefvriendelijke teelten op LSO, maar zonder dat dit hiervoor juridische gevolgen heeft op mijn gronden. Ik wil met een gerust hart kunnen meewerken aan de kiekendiefvriendelijke maatregelen die een economische en ecologische meerwaarde hebben voor mij als landbouwer. Ik hoop dat hier werk van gemaakt kan worden om dit gestructureerd aan te pakken.</p>	1.13
<p>Het afwegingskader voor het foerageergebied van de bruine kiekendief wordt beschreven in het ontwerp voorkeursbesluit. Evenwel wordt er niet verwezen naar wetenschappelijke referenties die dit afwegingskader kunnen ondersteunen. Het Ministerieel besluit houden de vaststelling van een soortenbeschermingsprogramma voor de Bruine Kiekendief (<i>Circus aeruginosus</i>) van 3 december 2018 is sterk wetenschappelijk onderbouwd en had andere inzichten kunnen opleveren. Als landbouwsector willen we dan ook graag meewerken aan een degelijk juridisch kader zodat landbouwers met een gerust hart kunnen meewerken aan de kiekendiefvriendelijke maatregelen die een economische en ecologische meerwaarde hebben. Door de verschillende monitoringsresultaten en het SBP in dit afwegingskader te integreren, kan dan ook werk gemaakt worden van een sterke wetenschappelijk onderbouwing van het verlies/de bijkomende creatie van foerageergebied voor de bruine kiekendief.</p>	1.15 1.16
<p>Niettegenstaande het gegeven dat niet wordt aangetoond in welke mate de vaststelling van een soortenbeschermingsprogramma voor de Bruine Koekendief van 3 december 2018 andere inzichten had kunnen opleveren, moet worden vastgesteld dat het afwegingskader voor het foerageergebied van de Bruine kiekendief wetenschappelijk werd onderbouwd. In dat verband kan verwezen worden naar het Strategisch MER. Zo wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met onderzoeken zoals gedaan door Adriaens, Andriaens, & Ameeuw, 2008, ISBPP's en Aanzet door de Haven van Antwerpen (2018) tot een compensatie- en instandhoudingsstrategie voor Bruine kiekendief in het Linkerscheldeoevergebied (Draft).</p> <p>Op generlei wijze wordt aangetoond of kan aannemelijk gemaakt worden dat de afweging gemaakt in het Strategisch MER onvolledig of foutief zou zijn, of dat andere en betere oplossingen naar voor kunnen worden geschoven.</p> <p>Compensatie kan gebeuren door het omzetten van foerageergebied met lage kwaliteit naar foerageergebied met hoge kwaliteit in het omliggende landbouwgebied. De compensatie kan geschieden door opleggen van kiekendiefvriendelijke teelten.</p> <p>De concrete uitwerking van de compensatie zal verder worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase.</p>	
<p>Westelijke Ontsluiting mag geen onvervangbare natuur laten verloren gaan</p> <p>In het Ontwerp Voorkeursbesluit staat op blz 30 en blz 32 te lezen dat ten gevolge van de aanleg van de Westelijke Ontsluiting natuur "kan" verloren gaan. Het betreft Drydyck, Putten West, Zoetwaterkreek en het ziltgrasland in Putten Weiden (habitatdoelstelling van de speciale beschermingszone). Het betreft hier</p>	1.17

<p>"onvervangbare natuur". Het is bijgevolg duidelijk dat er naar moet gestreefd worden om de impact te herleiden tot 0.</p>	
<p>De Westelijke Ontsluiting werd in deze fase nog niet tot op perceelsniveau ontworpen. Bij de verdere uitwerking tijdens de uitwerkingsfase zal de inname zoveel als mogelijk beperkt worden, maar een inname van natuur kan in deze fase niet uitgesloten worden.</p> <p>Tijdens de uitwerkingsfase zal daarbij ook een passende beoordeling uitgevoerd worden.</p>	
<p>Het project CP ECA schendt Europese natuurbeschermingsrichtlijnen zoals omgezet in het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.</p> <p>Ten gevolge het huidige ontwerp voorkeursbesluit, worden verschillende habitat- en vogelrichtlijngebieden getroffen, zonder dat voldoende alternatieven worden voorzien. Zo wordt onder meer in het ontwerp voorkeursbesluit meermaals vermeld, om deze schade te voorkomen, dat de mogelijkheden worden onderzocht om eilanden te ontwikkelen op de Westerschelde.</p> <p>Echter, bij gebrek aan concrete beslissingen hieromtrent, worden de voormelde natuurbehouds- en vogelrichtlijnen ernstig geschonden. Natuurcompensatie dient steeds gerealiseerd te zijn alvorens aanvang mag genomen worden met de overige werken voorzien in het ontwerp voorkeursbesluit. Aangezien dit niet voorzien is, is het ontwerp voorkeursbesluit en het project CPB ECA in strijd met Europese natuurbeschermingsrichtlijnen en is huidig bezwaar dan ook gegrond.</p>	<p>1.21</p>
<p>De in aanmerking komende alternatieven zijn wel degelijk afgewogen op het vlak van schadelijke effecten op de betrokken speciale beschermingszones. Het ontwerp van voorkeursbesluit verduidelijkt dat uit de S-MER, en meer bepaald uit de passende beoordeling, blijkt dat elk van de resterende 5 alternatieven een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones veroorzaken en/of kunnen veroorzaken. Vervolgens wordt aan de hand van het onderzoek in het S-MER <i>in concreto</i> aangetoond dat alternatieven 1, 2, 4 en 5 niet minder schadelijk zijn dan alternatief 9. Verder wordt aangetoond dat door een andere samenvoeging van bouwstenen tot een nieuw – nog niet onderzocht alternatief – evenmin een minder schadelijk alternatief kan bekomen worden. De bezwaarindiener verduidelijkt niet waarom het gevoerde alternatievenonderzoek onvoldoende of onjuist zou zijn, laat staan dat hij een bewijs in dit verband voert.</p> <p>Daarnaast wordt aangetoond dat de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen een dwingende reden van groot openbaar belang uitmaakt.</p> <p>Ten slotte worden de behoeftes en de locaties van natuurcompensaties voor alternatief 9 op een strategisch niveau beschreven. In de uitwerkingsfase zal de compensatie in meer detail bepaald worden.</p> <p>Voor wat betreft de onderzoeksfase en op strategisch niveau is voldaan aan de relevante verplichtingen van art. 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. De bezwaarindiener verduidelijkt niet waarom de betrokken regelgeving geschonden zou zijn, laat staan dat hij een dergelijke schending aantoont.</p> <p>De opmerking dat de natuurcompensaties gerealiseerd moeten zijn alvorens aanvang mag worden genomen met de voorziene werken, is niet pertinent in het kader van een beslissing over het voorkeursbesluit.</p>	
<p>De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief kan geen bijkomende beperkingen opleggen voor de landbouw.</p> <p>Het verlaten van de strikte scheiding tussen natuur en landbouw is nieuw. Voor de compensatiebehoefte van 10 a 30ha omzetting van akkers naar ecologisch kwalitatief grasland wordt in het voorontwerp een zoekzone voorgesteld vooreen zeer ruim landbouwgebied, grotendeels overeenstemmend met het SBZ 'Schorren en polders van de Beneden-Zeeschelde'. Wij vragen om het begrip zoekzone voldoende te specificeren in relatie tot de behoefte voor CP ECA, en nadrukkelijk te beperken tot gronden in overheidseigendom. Voor Beveren is het absoluut belangrijk dat deze overdruk geen beperkingen legt op de uitbatingsmogelijkheden van</p>	<p>2.4</p>

<p>landbouwbedrijven. Van een zoekzone in zuiver als agrarisch bestemd gebied kan voor ons dan ook geen sprake zijn. Agrarisch gebied met overdruk 'havenuitbreidingsgebied', eventueel uit te breiden met reservegebied voor bufferzone zouden ruimschoots moeten volstaan om de beoogde oppervlaktes te behalen. De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief in de polders kan enkel op basis van vrijwilligheid en mits correcte vergoeding en een actieve (grensoverschrijdende) gebiedscoördinatie.</p>	
<p>De overdruk 'zoekzone voor compensatie poldernatuur en foerageergebied Bruine Kiekendief is een nieuw gegeven. Opnieuw benadrukken wij hier het principe van vrijwilligheid en de kansen die een actief grondenbeleid kunnen betekenen.</p>	2.4
<p>Door geen enkele beperking op te leggen op de bedrijfsvoering van landbouwers en/of enkel op basis van vrijwilligheid te werken, kan de overheid op langere termijn niet waarborgen dat de voorziene natuurcompensaties blijvend en effectief uitgevoerd worden. Dit blijvende karakter van de natuurcompensatie is evenwel een vereiste opgenomen in de wetgeving, zodat op deze vragen over vrijwillig karakter niet kan ingegaan worden. Dit sluit evenwel niet uit dat de maatregelen zoals het verbouwen van kiekendiefvriendelijke teelten kunnen uitgevoerd worden door landbouwers mits een correcte vergoeding. Als begrenzing voor de zone 8 werd de grens van het vogelrichtlijngebied gehanteerd, met inbegrip van de zuiver agrarische zones binnen dit vogelrichtlijngebied. Bij de verdere uitwerking van de herbestemming zal bekeken worden hoe de zoekzone voldoende kan gespecificeerd worden in relatie tot de behoefte voor ECA. De beperking tot gronden in eigendom van de overheid werd reeds vermeld in het (ontwerp) voorkeursbesluit.</p>	
<p>Tot slot valt het ons inzake natuur en biodiversiteit op dat er ook een ruimtebeslag van 46ha becijferd wordt van biologisch waardevolle terrestrische vegetaties ten noorden van de Zandvlietsluis waarvoor compensatie gezocht dient te worden, voor zover niet opgenomen in de compensaties op Linkerscheldeoever (p. 47 van het Ontwerp Voorkeursbesluit). Werden voor deze en andere compensatiebehoeften ook locatiealternatieven op Rechtercheldeoever of elders in Vlaanderen onderzocht? Figuur 204 van het S-MER toont aan dat er op vlak van foerageergebied voor Bruine Kiekendief evenzeer potentieel ligt op Rechtercheldeoever.</p>	2.4
<p>Zoals opgenomen in tabel 7-283 op blz. 1051 van het Strategisch MER worden door bouwsteen 11b geen 46 ha maar wel 15,8 ha waardevolle terrestrische vegetaties ingenomen. Zoals vermeld in de tekst onder deze tabel dient te worden vermeld dat een deel van de aanwezige vegetaties in het Vegetatiebesluit zijn opgenomen als verboden te wijzigen vegetatie. Het gaat hier om moerassen en waterrijke gebieden. Aan de inname van deze vegetaties moeten maatregelen ter herstel of ontwikkeling gekoppeld worden indien het project gerealiseerd wordt. Dit zal in de uitwerkingsfase op projectniveau begroot worden. Zoals vermeld in paragraaf 4.7.3 van het voorkeursbesluit worden hiervoor oplossingen gezocht in de uitwerkingsfase, binnen het soortenbeschermingsprogramma van de Antwerpse Haven en wellicht ook binnen de aangewezen natuurcompensaties. Deze compensatie kan samenvallen met een compensatie voor soorten in kader van de vogelrichtlijn.</p>	

Aanpassingen aan het dossier

- Aanpassing motivatie keuze van Prosperpolder Zuid als gebied voor de inrichting van natuurcompensaties.
- Aanpassing S MER m.b.t. mogelijke verstoring door licht en straling in omgeving Vlake van Zwijndrecht.

2.5.7 Categorie 7 - Nautisch onderzoek

<p>Waarneembare ongelijke behandeling inzake kaailengte en aanmeerinrichting</p> <p>Niet alleen de lengte (1400 m), ook de inplantingsrichting is van belang. Bouwsteen 15 SOD werd negatief beoordeeld omdat de aangemeerde schepen aan de loefzijde van de kaaimuur zouden kunnen worden afgeduwd, of moeilijk aan de kaai zouden kunnen aanmeren door de overheersende ZW windrichting. Als dit zo is, waarom wordt dit argument niet gebruikt voor een (900 m) kaai in identiek dezelfde richting ter hoogte van het eerste deel (2GD) dwars op het DGD. Opnieuw worden twee maten en gewichten toegepast in het "Voorkeursbesluit", wat er voor pleit dat we beter een voorkeur geven aan een dok waarvan de kaairichting maximale gelijkenissen heeft met deze van het Deurganckdok.</p>	1.10
<p>Het voorstel voor tweede getijdendok (2GD) bevat inderdaad een kaailengte van 900 m dwars op de overheersende ZW windrichting, wat 500 m minder is dan de 1400 m voor bouwsteen 15 SOD. Daarnaast bevat het 2GD ook kaailengte (achter de knik) voor ongeveer 3 schepen van 400 m met een kaairichting die weer meer W of ZW is. Het is dus niet zo dat het 2GD over de volledige lengte een even nadelige kaairichting heeft als bouwsteen 15. Verder kan door het in- en uitvaren van de monding van het 2GD vanuit het DGD de helft van de 900 m kaailengte niet gebruikt worden voor grote containerschepen en enkel voor binnenvaartschepen. Dit betekent dat slechts een kaailengte van 450 m (dus ongeveer één schip met een lengte van 400 m en geen twee schepen) langs dit kaaideel dwars op de ZW richting zal liggen. Dit is een duidelijk verschil.</p>	
<p>Waarom wordt in dit eerste onderdeel van het "Voorkeursbesluit" aldaar nergens over de problematische vaart naar en in het 2GD gesproken (zie bijlage B bij deze REACTIE), en deze situatie er nergens vergeleken met de quasi ideale situatie in een "smal Saftingendok" ? (Zie nautische proeven op modellen P5).</p>	1.10
<p>In de nautische deelrapporten (Deelrapport 1 en deelrapport 6) wordt duidelijk aangegeven hoe de verschillende bouwstenen zich nautisch laten vergelijken. De vaart van en naar het 2GD is moeilijker dan de vaart naar een "smal Saftingendok" maar de nautische toegankelijkheid is voor het 2GD wel gegarandeerd. Er moeten wel voorwaarden voldaan zijn zoals een opening van 350 m aan de monding van het 2GD, geen afgemeerde zeeschepen (wel binnenschepen) over de eerste honderden meters van het 2GD en een voldoende ruime knik (minimaal 350 breedte aan de afwaartse zijde) om de nautische toegankelijkheid te garanderen.</p>	
<p>In mensentaal, twijfels over de nautische kwaliteit van de modellen P9. Het probleem van het "geknikte dok" (2GD) wordt netjes eventjes gecamoufléerd, doorgeschoven naar later (uitwerkingsfase) en men bereikt er aldus mee dat een majeur nautisch probleem 2GD, de op één na slechte nautische variante/ bouwsteen (zie Bijlage B) in het "Voorkeursbesluit" tijdelijk wordt overruled, eigenlijk nu niet aan bod komt als effectief criterium in dit "Voorkeursbesluit".</p> <p>Kortom Het is dan ook onbegrijpelijk dat het "Voorkeursbesluit" blind is voor deze realiteit, zich verschuilt achter nog uit te voeren nautische detailonderzoek (omdat het onderzoek tot op heden voor 2GD desastreus is: voorlaatste plaats) wat er alleen maar kan toe leiden dat men nu "een kat in een zak" koopt. Eerst definitief beslissen over het "geknikte dok", zodat mocht men geconfronteerd worden met (erbarmelijke) nautische 90° problemen, er geen sprake meer kan zijn om een klaarblijkelijk perfecte oplossing te kiezen. Onvoorstelbaar beslissingspatroon voor een (Vlaamse) regionale overheid! Slik of schorareaal: Het klopt inderdaad dat het 2GD direct geen slik of schorareaal inneemt, hoewel dit toch nog ten dele nog afhangt hoe en waar effectief de aansluiting met het Deurganckdok zal geschieden. Maar we kunnen moeilijk onderstellen dat in Europa, vanaf nu, nergens enige havenuitbreiding meer kan plaatsgrijpen zodra er slik of schorareaal mee te maken heeft.</p>	1.10
<p>In Deelrapport 7 worden de simulaties naar de variant van het 2GD met knik besproken. Hieruit blijkt dat de nautische toegankelijkheid van het 2GD met knik gegarandeerd is (zie voorwaarden in het vorige antwoord). Tijdens de onderzoeksfase werd de toegankelijkheid van het geknikte dok dus onderzocht en dus niet doorgeschoven. Dat dit onderzoek desastreus zou zijn, doet de vraag opwerpen op welke wijze men tot deze conclusie is gekomen. Uit dit onderzoek is</p>	

<p>inderdaad gebleken dat het alternatief met het 2GD (combinatie van drie bouwstenen waaronder het 2GD) op één na minst scoort voor het nautische. Wat de erbarmelijke nautische 90° problemen betreft, wordt vermoedelijk gedoeld op het eerste deel van het 2GD dat 90° op het DGD staat en het tweede deel van het 2GD dat schuin ten opzichte van het DGD loopt, maar dus ook 90° staat op het eerste deel van het 2GD. Niet alleen slik- of schorareaal maar eerder sediment en turbiditeit hebben een monding van het 2GD weg van de rivier (dus geen “smal Saftingendok”) bewerkstelligd. Gezien de vereiste, beperkte scheepssnelheid aan de DGD monding en in het DGD en het TGD voor passage van afgemeerde schepen moet de snelheid in deze dokken laag zijn en vormt het nemen van een voldoende ruime knik nautisch geen probleem. 90° configuraties komen wereldwijd voor in havens waarvan de havens van Hamburg, Rotterdam en Antwerpen voorbeelden zijn.</p>	
<p>Het "smal Saftingendok" realiseert een veel betere nautische bereikbaarheid doordat noch op weg naar de aanlegplaats, noch bij afvaart op de rivier er zwaaimanoeuvres dienen te geschieden. Op de Beneden-Zeeschelde blijven er dus enkel twee zwaailocaties: vóór Zandvliet/Berendrechtsluis en vóór Deurganckdok. Aldus geen extra hinder door het "smal Saftingendok" voor de andere (opwaartse) scheepvaart naar/ uit de Kieldrechtsluis, het Deurganckdok, de Kallosluis en de Boudewijnsluis, etc. Bovendien de Erfgoedkern Doel kan behouden blijven en Doel centrum blijft bereikbaar.</p>	1.10
<p>De nautische evaluatie van het “smal Saftingendok” ten opzichte van het 2GD geeft inderdaad een beter resultaat voor het eerste (zie Deelrapport 6). Het geïntegreerd onderzoek vergt echter een afstemmen van alle onderzoeksdisciplines.</p>	
<p>Zonder voorafnames te doen op het bijkomend studiewerk hierrond dat nog gepland is in de uitwerkingsfase, blijven naar aanleiding van de resultaten uit het nautische onderzoek in de onderzoeksfase grote bezorgdheden leven bij het (potentiële) cliënteel en gebruikers van de nieuwe capaciteit. Het moet duidelijk zijn dat de rederijen omwille van de mondiale schaalvergroting flexibel gebruik (willen) maken van de grootste maatgevende schepen op de trades, Dat betekent dat het nieuwe containergetijdendok in staat moet zijn om ook die grootste maatgevende schepen op een vlotte manier te ontvangen zonder fysieke beperkingen of bijkomend tijdsverlies. De mate waarin aan deze bezorgdheden van de rederijen "zal tegemoet gekomen worden, zal de aantrekkelijkheid van het nieuwe getijdendok in sterke mate bepalen,</p>	1.14
<p>Dit is inderdaad volledig correct. In de onderzoeksfase werd een ontwerpschip van 430 m op 62 m beschouwd en ook in de uitgevoerde realtime simulaties werd deze grootte van schepen onderzocht. Het nieuwe containergetijdendok zal dus in staat zijn om de grootste maatgevende schepen te ontvangen. Anderzijds is het duidelijk dat een ontwerpschip van 430 m op 62 m ten opzichte van een ULCS van 366 m op 49 m een verschil in vlotheid met zich mee zal brengen op de Westerschelde en in het nieuwe getijdendok. Een tijdsverschil in toegankelijkheid van de grote range van ULCS is dus inherent aan de grootte van deze schepen en de grootte van de vaarweg en de dokken.</p>	
<p>Vaarwegcapaciteit</p> <p>Wij herhalen dat wij veel belang hechten aan de uitkomst van uw analyse naar de vaarwegcapaciteit. U concludeert dat de huidige vaarweg (door de Westerschelde) volstaat voor de voor 2030 verwachte maritieme trafieken. Vanuit ons perspectief is deze conclusie fundamenteel en randvoorwaardelijk. Eerder gaven wij aan uw inschatting van de nautische piektrafiek als erg optimistisch te beoordelen. Het deelrapport over de vaarwegcapaciteit wijzigt onze opvatting daarover helaas niet. Integendeel. U onderkent dat er piekmomenten zullen optreden, maar concludeert dat de bestudering daarvan buiten het kader van de CP ECA-studie ligt. Dat verbaast ons, omdat de reële vaarwegcapaciteit veel meer wordt bepaald door de bevaarbaarheid op drukke momenten, dan die in de daluren. Het bewust niet meenemen van de piekmomenten in uw analyse, wekt op ons de indruk dat u eventuele knelpunten op dat vlak als een probleem voor de toekomst beschouwt, waarvoor dan eventueel mettertijd maar een adequate oplossing moet worden gevonden. En laten we wel zijn, in dat geval ligt een wens tot verdere verruiming van de vaargeul door de Westerschelde in het verschiet. Wij herhalen wat dat betreft ons eerdere signaal dat dit voor ons geen acceptabele optie is.</p>	2.8

De vaarwegcapaciteit wordt in eerste instantie in Deelrapport 2 besproken. Daaruit wordt geconcludeerd dat de wachttijd door de vaarweg (dus het varen op de Westerschelde) met 50% toeneemt in 2030 ten opzichte van 2007. Deze toename is inderdaad een duidelijk teken dat de drukte op de vaarweg toeneemt. Dit komt overeen met de stelling van Zeeland dat piekmomenten ook zullen toenemen.

In Deelrapport 6 wordt verder in Hoofdstuk 5 gezocht naar hoeveel schepen er aan het knooppunt Deurganckdokmondong dagelijks zullen komen in 2030 en wat de verdeling van deze schepen is over getij- en getijafhankelijke schepen. Het is namelijk zo dat vooral voor getijafhankelijke schepen die gebonden zijn aan tijvensters (die variëren tussen 1 uur en meer dan 23 uren afhankelijk van de diepgang van het schip) er voor de schepen met de kleinste tijvensters bijzondere aandacht moet zijn voor het opvangen van piekmomenten. In Hoofdstuk 5 komt duidelijk naar voren dat dit dan zou gaan over maximaal 4 getijafhankelijke schepen aan de Deurganckdokmondong per getij (die schepen passeren uiteraard voor ze daar komen ook de volledige zone van het Coördinatiepunt tot DGD). Pieksituaties met getijafhankelijke schepen zullen tijdens de uitwerkingsfase gesimuleerd worden, samen ook met de Nederlandse loodsen waarbij ultra large containerschepen (ULCS) van en naar het DGD en het TGD varen. Deze simulaties zullen gerapporteerd worden en verspreid onder de actoren.

Zowel in de onderzoeksfase als in de uitwerkingsfase is er dus aandacht voor vaarwegcapaciteit en piekmomenten.

Het verruimen van de vaargeul is niet als maatregel opgenomen in het geïntegreerd onderzoek. Het is evenmin als actie opgenomen in het ontwerp van voorkeursbesluit.

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.8 Categorie 8 - Externe veiligheid

<p>In het rapport ontbreekt een studie naar de mogelijk impact en gevolgen om containers via het spoor te transporteren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontbrekende bouwsteen. Er is een Seveso rangeerstation nodig dat alle gevaarlijke goederen, in containers of RTC's, behandelt. • Er is een bijkomende studie nodig m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> ○ Mix van personenvervoer en containers met gevaarlijke goederen over bestaand spoornet ○ In de veiligheidsstudie is geen rekening gehouden met veiligheidsafstanden vanaf het spoor. ○ Deze veiligheidsafstanden dient men ook aan te houden voor het hoofdspoornet en nabijgelegen scholen. Zie trein -en giframp Wetteren 4 mei 2013. ○ Treinen met containers die door steden / dorpen gaan. Denk aan geluidsrichtlijnen (Vlarem) 	1.6
<ul style="list-style-type: none"> • De nood aan een Seveso rangeerstation is niet aangetoond. De Seveso regelgeving richt zich tot industriële bedrijvigheid en niet tot transport van goederen. De behandeling van containers met gevaarlijke goederen dient niet afzonderlijk te gebeuren. • De bijkomende studie die gevraagd wordt, is geen studie die een differentiatie van de verschillende alternatieven bestudeert. <ul style="list-style-type: none"> ○ Het spoornet dat in deze studie bekeken wordt bevat geen personenvervoer. ○ In bijlage 10 (Directe risico's – Kaarten) worden de veiligheidsafstanden vanaf het spoor getoond. Deze worden gebruikt in de verdere analyse ter bepaling van de impact van de alternatieven op de populatie. ○ In bijlage 10 (Directe risico's – Kaarten) worden de veiligheidsafstanden vanaf het spoor getoond. Deze worden gebruikt in de verdere analyse ter bepaling van de impact van de alternatieven op de populatie inclusief scholen. ○ Enkel het spoornet dat mogelijks differentiërend is voor de verschillende alternatieven is bekeken. Geluid is naar externe veiligheid niet relevant. 	
<p>Nucleaire veiligheid - Neem het scenario mee van een ongeval in Doel waarbij tijdens afbraakwerken straling vrijkomt. Neem maatregelen dat er een snelle interventie mogelijk is. In het project staat een gemeenschappelijke weg voor verkeer naar Doel en voor vervoer van containers. Dit lijkt me een ontwerpfout.</p>	1.6
<p>Het scenario van een ongeval in Doel tijdens de afbraakwerken waarbij straling vrijkomt lijkt niet echt differentiërend te zijn voor de keuze tussen de mogelijke alternatieven van bijkomende containercapaciteit.</p>	
<p>In de veiligheidstudie ontbreekt de nieuwe kraakinstallatie van INEOS in Lillo. Komen de veiligheidscontouren tot aan de Liefkenshoektunnel?</p>	1.6
<p>In de studie worden de bestaande Seveso-inrichtingen geïnventariseerd tot op datum van 19 december 2016 zoals aangegeven in paragraaf 4.2.2.1.4.</p>	
<p>In de veiligheidstudie staat niet vermeld dat het transport van gevaarlijke goederen in overeenstemming moet zijn met de Europese directieven (Directive 2008/68/EC - inland transport of dangerous goods)</p>	1.6
<p>Deze info zal toegevoegd worden aan de studie.</p>	
<p>Externe veiligheid</p> <p>Deelrapport 6F geeft de onderbouwing voor de in de tussennota al gerapporteerde effecten op de externe veiligheid. Volgens de berekening zal de beoogde havenontwikkeling langs</p>	2.8

de Westerschelde leiden tot een toename van het externe risico met 19 tot 32%, maar zal de belangrijke Plaatsgebonden Risicocontour van 10⁻⁶ nergens over het land vallen.

Een belangrijke aanname in het rapport is dat de externe veiligheid alleen in het geding is door onderlinge aanvaringen tussen schepen. Het risico door strandingen schat u in als nihil, omdat moderne schepen zodanig geconstrueerd zijn dat de kans op beschadiging van de ladingstanks bij een eenzijdig ongeval praktisch nul is. De berekening van het risico wordt daarmee bepaald door de kans op aanvaringen tussen schepen, maal het effect daarvan, waarbij het vrijkomen van gevaarlijke (bulk)lading als het dominante effect geldt. Doordat de maritieme trafiek als gevolg van CP ECA zal wijzigen, wijzigt ook het risico. Het effect is tweeledig: meer scheepsbewegingen verhogen de kans op een aanvaring en grotere schepen vervoeren meer lading waardoor bij een aanvaring meer gevaarlijke lading kan vrijkomen. Volgens uw berekeningen neemt het risico daardoor toe met waarden tussen de 19 en 32%.

Wij hebben twee kanttekeningen bij deze rekenwijze:

1. Het lijkt erop dat u er vanuit gaat dat de aanvaringskans evenredig verhoogt met het aantal scheepsbewegingen, dus dat meer trafiek leidt tot een navenant hogere aanvaringskans. Dit is echter slechts het geval wanneer de scheepsbewegingen uniform over de tijd worden verdeeld. Wij betwijfelen of deze aanname stand houdt gezien de fundamentele verandering van de Antwerpse haven, waarbij een veel groter deel van de overslag vóór de sluisen zal plaatsvinden in plaats van daarachter. Dat is nautisch relevant, omdat de gedoseerde toegang van grote schepen tot het vaarwater middels sluispassage, zal afnemen met piektrafiek tot gevolg (zie ook hierboven bij de tekst over de vaarwegcapaciteit). Daarmee neemt ook de kans op aanvaringen toe. Wij menen derhalve dat de berekende aanvaringskans door deze benadering wordt onderschat en er nautische regulering nodig is om het risico niet (veel) hoger te laten zijn dan de gerapporteerde waarden.
2. De voornaamste trafiek naar Antwerpen is die van containers. De lading daarvan is veel gevarieerder dan die van bulkschepen. Wij hebben de indruk uit het rapport dat het beschouwde risico beperkt blijft tot het lekken van bulkclading. Het risico van verloren containers met gevaarlijke lading is voor zover wij kunnen nagaan niet in de berekening meegenomen. Wij realiseren ons dat dit risico veel moeilijker te berekenen is dan dat van bulktransport, maar gezien de enorme toename van containertrafiek, is dit naar onze mening een aspect dat onvoldoende is verdisconteerd. Ook dit leidt tot een onderschatting van het risico.

Al met al menen wij daarom dat de Plaatsgebonden Risico's waarschijnlijk meer toenemen dan u in het MER rapporteert.

In 2003 hebben Vlaanderen en Nederland gezamenlijk in de Basisstudie de te volgen methodiek bepaald om het externe risico (= het risico voor de omwonenden op land) ten gevolge van het transport van gevaarlijke goederen over de Westerschelde te berekenen.

Hierbij werden een aantal belangrijke uitgangspunten overeengekomen:

- De risico's ten gevolgen van het transport van gevaarlijke goederen via de binnenvaart worden bijvoorbeeld niet mee in rekening gebracht.
- Hetzelfde geldt voor de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen in containers.

Deze risico's werden immers niet significant geacht. Net zoals nu leefde toen ook de vraag of deze aanname correct was. Om onder meer hieraan tegemoet te komen werden voor de actualisatiestudie van 2011 een aantal voorstudies uitgevoerd. De resultaten van de voorstudie 2009 toonden onder andere aan dat binnenvaartschepen en containerschepen niet significant bijdragen aan de optelsom van risico's op land. Om reden hiervan werden deze categorieën van schepen buiten de opdracht gelaten, net als ook in de voorgaande studies.

De stelling dat de scheepvaarttrafiek naar de haven van Antwerpen fundamenteel wijzigt door de ingebruikname van de bijkomende containercapaciteit en dat hierdoor extra scheepvaartverkeerspieken zullen ontstaan lijkt niet geheel correct.

- De scheepvaarttrafiek naar de haven van Antwerpen omvat op dit moment circa 1/3 containervaart. De overige 2/3 van de scheepvaarttrafiek blijft de autonome ontwikkeling volgen onafhankelijk van de al dan niet ingebruikname van de extra containercapaciteit.
- De containervaart wordt sedert geruime tijd voor het overgrote deel voor de sluisen behandeld. Dit betekent dat de getijden gebonden schepen over ruimer vaarvensters beschikken - er moet immers geen rekening gehouden worden met de beperkingen opgelegd door de sluisdrempel - en dus beter gespreid kunnen worden in de tijd. Dit resulteert bijgevolg in minder pieksituaties.
- Het aantal verwachte bijkomende containeraanlopen ten gevolge van de ingebruikname van de extra containercapaciteit op Linkeroever en autonome groei in het Deurganckdok gaat van 17 in 24 uur in 2017 naar circa 24 in 24 uur in 2030 en blijft dus relatief beperkt. (Deelrapport 6 Geïntegreerd Onderzoek deel nautica blz. 22)

De bemerkingen van de bezwaarindiener zijn niet onderscheidend voor de keuze van een voorkeursalternatief. Er wordt dus geoordeeld dat in deze fase het uitgevoerde onderzoek volstaat. De bemerkingen van de bezwaarindiener zullen wel in overweging genomen worden bij het verder onderzoek in de uitwerkingsfase.

De Permanente Commissie is middels het GNB-verdrag gehouden om het veiligheidsniveau in het GNB-gebied minstens op het zelfde niveau te houden dan wel te verbeteren.

Aanpassingen aan het dossier:

De informatie met betrekking tot de directieve wordt aangevuld.

2.5.9 Categorie 9 - Strategische MKBA

<p>In de studie zijn volgende kosten niet beschouwd. Deze zijn mee te nemen in de investeringsanalyse / life cycle kost:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operatiekosten voor continue baggeren van Zeeschelde omwille van bereikbaarheid Antwerpse haven. • Aanpassingen aan hoofdnet (autosnelwegen) • Aanpassingen van spoornet. • Maatschappelijke kost van files • Maatschappelijke kost van overstromingen in Vlaanderen. (Door dichtslibben van beneden Schelde is er minder water afvoer capaciteit en verhoogt de kans op lokale overstromingen) 	1.6
<p>In een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse is het belangrijk om de kosten (en baten) te selecteren die rechtstreeks in verband kunnen gebracht worden met het project. De kosten die de vraagsteller opsomt zijn inderdaad niet opgenomen in de MKBA, en daar zijn goede redenen voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) De kosten die in een MKBA worden opgenomen moeten rechtstreeks verband houden met het project. Wordt het project gerealiseerd, dan ontstaan de kosten. Wordt het project niet gerealiseerd, dan ontstaan de kosten niet (of veel minder). De baggerkosten die de vraagsteller noemt, verdwijnen echter geenszins als het project niet wordt uitgevoerd. Er is immers nog heel wat andere containeractiviteit in de haven (Deurganckdok & Scheldeterminals bijvoorbeeld) en ook andere trafieken hebben baat bij de onderhoudsbaggerwerken. Antwerpen ligt als haven landinwaarts en dit houdt in dat er gebaggerd moet worden. Onderhoud en aanleg van autosnelwegen (hoofdnet) en spoornet zullen sowieso moeten gebeuren, ook als het project niet wordt gerealiseerd. De baggerkosten en de kosten voor autosnelwegen (hoofdnet) en spoorwegen kunnen zeker niet zomaar worden toegewezen aan één project dat extra capaciteit oplevert aan de maritieme zijde. (2) Door het project wel of niet uit te voeren hebben we geen impact op de containerstromen die vanuit de hele wereld naar Noordwest-Europa komen (en vice versa). Dat containervervoer is het gevolg van de globalisatie van de wereldeconomie, de efficiëntie van het containervervoer en tal van andere factoren. Als het project niet wordt uitgevoerd, dan zullen diezelfde containers even goed naar Noordwest-Europa komen. Ze zullen bij de concurrerende havens aankomen (of vertrekken), en even goed van ons wegennet gebruik maken. Dus ook als het project niet wordt uitgevoerd zullen er files ontstaan en investeringen nodig zijn op het wegennet en spoornet. We hebben de lasten dan even goed, maar de opbrengsten zullen in onze buurlanden terecht komen. De impact van een voor Noord-Frankrijk of midden-België bestemde container op het Vlaamse wegennet en de files is bijvoorbeeld even groot wanneer hij via de haven van Rotterdam of via de haven van Antwerpen wordt verscheept. (3) De relatie van de maatschappelijke kost van overstromingen met het al dan niet bouwen van het project is niet erg duidelijk. Het lijkt ons moeilijk verklaarbaar dat het bouwen van de extra containercapaciteit een maatschappelijke kost ten gevolge van overstromingen zou kunnen veroorzaken. (4) De kosten die de vraagsteller aanhaalt zijn niet rechtstreeks te koppelen aan het project. Maar zelfs als ze dat wel zouden zijn, dan zou de impact op het resultaat van de studie zeer klein zijn. Het gaat immers over een koppeling tussen de nieuwe containercapaciteit en de veroorzaakte maatschappelijke en investeringskosten. Maar in de SMKBA die werd uitgevoerd, werden 9 projectalternatieven tegen elkaar afgewogen. Elk van deze alternatieven heeft ongeveer 7 miljoen TEU capaciteit. De impact op het wegen- en spoornet en het fileleed zal dus 	

wellicht quasi-identiek zijn, zelfs als de containerstromen een licht andere oorsprong of bestemming hebben in de haven. Dit maakt de discussie minder relevant.

Kortom op bouwsteen nr. 15, 12 en 4b kan wel sneller trafiek ontstaan. Wat de reden is dat men dit niet inziet is de hamvraag? Zowel bouwsteen nr. 15 als bouwsteen nr. 12 en 4b kunnen in een periode van ca. 3 jaar gebouwd worden en dus geheel identiek aan al de andere alternatieven omstreeks 2022 (als men met CP ECA effectief nog in 2019 zou aanvangen) extra trafiek (al) opwekken. Onbegrijpelijk dat die "materiële fout" het CP-ECA team uit het vizier bleef! Nergens in deze S-MKBA wordt er enige verklaring gegeven waarom men bouwsteen nr. 4b, 12 en 15 pas in 2037, 2042 extra transportbaten zou opleveren.

1.10

De bouwstenen 15, 12 en 4b zijn inderdaad bouwstenen die op korte termijn capaciteit kunnen bieden. Deze bouwstenen komen voor in de Alternatieven 7 en 8.

In Alternatief 7 worden bouwstenen 12 en 4b, twee relatief kleine uitbreidingen, gecombineerd met een grote uitbreiding aan het Delwaidedok, en gecombineerd met een nieuwe zeesluis. De twee kleinere capaciteiten leveren capaciteit op korte termijn, terwijl de uitbreiding aan het Delwaidedok er zou kunnen komen voor de lange termijn. In theorie is dit een goed idee. Echter, het grote nadeel van dit alternatief is dat de grote spelers in de containerbusiness duidelijk hebben aangegeven dat ze niet geïnteresseerd zijn in capaciteit achter de sluisen. Daarom treedt in dit alternatief de trafiekprognose met "beperking" in werking: grote klanten trekken weg naar concurrerende havens omdat ze geen capaciteit krijgen die aan hun eisen voldoet; dit is capaciteit voor de sluisen. De praktijk staft deze visie: MSC, de grootste klant van de haven van Antwerpen, is enkele jaren geleden al verhuisd van het Delwaidedok achter de sluisen naar het Deurganckdok voor de sluisen.

Voor Alternatief 7 wordt de "beperking" prognose niet volledig doorgerekend, maar slechts voor 62,5%. Dit is de proportie van de capaciteit die achter de sluisen gelegen is.

Dat er pas in 2037 transportbaten optreden is het gevolg van het feit dat er, door de gedeeltelijke (62,5%) doorrekening van de beperking-prognose, relatief traag trafiek bijkomt en de capaciteit vrij traag wordt ingevuld. Voor een lange periode is het zelfs zo dat er meer trafiek verloren gaat door het gebrek aan vooruitzicht op volwaardige capaciteit (grote klanten trekken weg) dan dat er trafiek bijkomt. Pas in 2037 of zelfs later, is er voldoende nieuwe trafiek om transportbaten te kunnen hebben (nieuwe trafiek is trafiek die echt nieuw is of trafiek die zou zijn verloren gegaan bij het niet realiseren van het project). De bouwstenen 12 en 4b leveren dus wel nieuwe capaciteit op, maar de negatieve reactie van de markt op het feit dat de rest van de capaciteit achter de sluisen zal gerealiseerd worden, zorgt ervoor dat deze capaciteitsingreep niet de door de vraagsteller verhoopte resultaten oplevert.

Voor Alternatief 8 is de redenering identiek, maar wordt een ander percentage "beperking" doorgerekend.

Er is dus geenszins sprake van een materiële fout.

Niettegenstaande alternatieven nr.7 en 8 (geheel en dus foutief, zie al hoger) met de "beperkte trafiekprognose" werden bedacht omdat slechts een deel (respectievelijk bouwsteen 14 Delwaidedok, en bouwsteen 15 Verrebroekdok), gelegen zijn achter een sluis - wat volgens de terminal experts resulteert in een veel latere operationaliteit 2037/2042 - vergeet men totaal deze "expertise" voor alternatief nr. 9 toe te passen waar ook 36% van het totaal volume achter de Kieldrechtssluis wordt gegenereerd.

1.10

Voor Alternatief 7 en 8 werd de "beperkte trafiekprognose" niet geheel (en dus ook niet foutief) doorgerekend. De beperkte trafiekprognose werd voor de Alternatieven 7 en 8 respectievelijk voor 62,5 en 56,1% doorgerekend. Dat wordt in de studie op blz. 56 en 57 duidelijk uitgelegd.

Voor Alternatief 9 is er inderdaad geen prognose “met beperking” doorgerekend. Er is echter wel een deel van de capaciteit achter de Kieldrechtsluis gelegen. Het gaat om bouwstenen 5a en 5b:

(tekst van website <https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/alternatieven>)

- 5a Het gedeelte ten westen van de Kieldrechtsluis voorziet kaaimuren aan het Waaslandkanaal en het Doeldok, en kan beschouwd worden als een uitbreiding van de terminal aan de westzijde van Deurganckdok.
- 5b Het gedeelte ten oosten van de Kieldrechtsluis kan beschouwd worden als een uitbreiding van de terminal aan de oostzijde van Deurganckdok. Hiervoor moet het bestaande "noordelijke insteekdok" gedempt worden.

Een deel van de capaciteit van alternatief 9 ligt dus inderdaad achter de Kieldrechtsluis, maar grenst aan de bestaande capaciteit aan het Deurganckdok. Het is volwaardige capaciteit die gewenst wordt door de markt. De trafiekprognose met “beperking” heeft vooral te maken met het vooruitzicht van capaciteit op een locatie achter de sluisen die door de grote klanten niet als volwaardig wordt aanzien en waar zij hun grote terminals niet willen inrichten. Het gaat daar (in de ogen van de grote klanten) om minderwaardige capaciteit die in de plaats zou komen van volwaardige, voor de sluisen gelegen capaciteit en die ook niet gepaard gaat met dichtgelegen, volwaardige capaciteit zoals een Saefthinghedok of een soortgelijke grote infrastructuur. Het vooruitzicht dat dergelijke grote infrastructuur niet zou gebouwd worden, doet grote terminaluitbaters vertrekken en geeft daarom aanleiding tot een trafiekprognose “met beperking”. Dat is voor Alternatief 9 niet het geval.

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.10 Categorie 10 - Onderzoek operationaliteit

<p>Waarneembare ongelijke behandeling inzake kaailengte en aanmeerinrichting</p> <p>Noch de kaai 5a (660 m Waaslandkanaal west), noch de kaai Noordelijk Insteekdok (500 m zeevaart + 150 m binnenvaart Waaslandkanaal-oost), noch de nis Zandvlietsluis (500m), noch de lengte kaai 2GD in het deel dwars op het DGD (900m) van het Alternatief nr. 9, en twijfelachtig het deel na de knik (ca. 900 m a 1350 m), voldoen aan deze 1400 m voorwaarde, terwijl eerder (2017) tijdens de CP-ECA procedure, bouwstenen negatief werden beoordeeld omdat ze toen geen 1400 m lengte bevatten. In Vlaanderen noemt men dit "twee maten en gewichten gebruiken", wat we vanaf de lagere school al als verwerpelijk zijn gaan beschouwen.</p>	<p>1.10</p>
<p>De operationaliteit van de door bezwaarindieners aangehaalde bouwstenen werd geëvalueerd in combinatie met de bestaande bouwstenen waarmee deze nieuwe bouwstenen een operationeel geheel kunnen vormen. Het is niet meteen duidelijk op welke negatieve beoordeling bezwaarindieners doelt, maar vermoedelijk ging dit over een afzonderlijk gelegen bouwsteen.</p>	
<p>Bouwsteen nr. 16 (ca 3. 700.000 TEU), een bestaand Verrebroekdok kaaimuur met waterdiepte 18,00m werd in het "Voorkeursbesluit" en de voorafgaande procedure geëlimineerd omwille van de ligging achter de in volume grootste (Kieldrecht)sluis ter wereld (ook na IJmuiden). Bouwsteen nr. 5a (1. 700. 000 TEU) als onderdeel van alternatief nr. 9, net aan de overkant van het Waaslandkanaal en in het Doeldok zou wel volgens het "Voorkeursbesluit" uitgerust worden met kaaimuren van 18,00m diepte en geschikt worden geacht voor dezelfde reuze containerschepen? Bovendien is de gelijkwaardigheid van MPET Repair met bouwsteen 6 Ashland sprekend. Kan iemand die idioterie (technisch) uitleggen?</p>	<p>1.10</p>
<p>De bezwaarindieners doelt hier wellicht op het verschil in score dat in het operationaliteitsonderzoek gegeven werd voor de bouwstenen 16 en 5a'. Dit verschil in score is gemotiveerd in het rapport voor het operationaliteitsonderzoek (zie p35 - punt 11).</p>	

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.11 Categorie 11 - Aandachtspunten voor uitwerkingsfase

<p>Ten eerste wil men in het gebied Prosper-Polder Zuid zout water brengen. Ik heb een landbouwperceel in Prosper-Polder dat grenst aan dit gebied met sectienr's xxx. Ik heb een grote vrees dat deze gronden ongeschikt zullen worden voor landbouwactiviteiten wanneer men in het naastgelegen gebied zout water brengt. Er zal verzilting optreden van de omliggende gronden, die bovendien onomkeerbaar is. Er is een gracht voorzien rond het gebied Prosper-Polder Zuid, maar deze gaat het zoute water niet tegenhouden. Het zoute water zal zich vermengen in de gracht met het zoete water en zo in mijn grond binnendringen. Ook ondergronds nog onder het bodemprofiel van de sloot gaat het zoute water in mijn grond dringen. De grond van mijn perceel zal onvermijdelijk verzilten. Ik wil daarom dat er geen zout water in het gebied Prosper-Polder Zuid zou komen.</p>	1.4
<p>Het risico op verzilting en vernatting van gronden in de omgeving van Prosperpolder Zuid wordt in hoofdstuk 8 van het milieueffectenrapport beschreven. Door de aanleg van een teengracht kan dit opgevangen en afgevoerd worden. In het voorkeursbesluit zijn milderende maatregelen ingeschreven om deze effecten van vernatting en verzilting buiten het havengebied verder tegen te gaan. Deze bestaan uit het verder ontwerp van grachten en aangepast peilbeheer en zullen verder uitgewerkt worden in de uitwerkingsfase. De impact van dit ontwerp zal bestudeerd en gerapporteerd worden in het milieueffectrapport dat als onderdeel van deze volgende fase zal opgemaakt worden.</p>	
<p>Het gebied Prosperpolder Zuid lag er de voorbije jaren relatief geschikt bij door de dynamiek die de inrichtingswerken hebben veroorzaakt. Deze gunstige pionierssituatie kan echter enkel behouden blijven door de dynamiek in het gebied te houden. Hoe langer het gebied "braak" blijft liggen, hoe minder geschikt het wordt voor strand- en plasbroeders. Het is dan ook van uitermate groot belang dat van zodra de natuurbestemming van het gebied officieel is geregeld dat er zo snel mogelijk brak water wordt ingebracht om deze gunstige uitgangssituatie maximaal te behouden. Daarbij dringen we aan op het inzetten van een (tijdelijke) pompinstallatie in afwachting van bv. realisatie van definitieve in- en uitlaatconstructies. De hoogdringendheid van deze maatregel mag niet onderschat worden gebrek aan dynamiek nefast zal zijn voor het functioneren van dit gebied als broedgebied voor stranden plasbroeders.</p>	1.7
<p>Omwille van bovenstaande is Natuurpunt Waasland dan ook zeer sceptisch over het functioneel zijn/blijven van het gebied voor de beoogde soortengroep (strand- en plasbroeders). We stellen dan ook voor dat er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een doorgedreven monitoring wordt opgezet die het succes van het gebied voor deze soorten beoordeeld (voor de methode verwijzen we naar de bijlage onderaan dit bezwaarschrift) • een evaluatie wordt voorzien na 3, 6 en 9 jaar na het moment dat de oorspronkelijke compensatiegebieden van het Deurganckdok werd aangesneden, telkens in de maand september van het betreffende jaar <p>De uitkomsten van deze evaluaties mogen niet zonder gevolgen blijven. Indien de gebieden niet geschikt blijken, moet een doorschuifoperatie naar beter geschikte gebieden tot de mogelijkheden behoren.</p> <p>Overwegende dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het in PPZ ingerichte biotoop voor Strand en Plas vanaf het eerste jaar voor 100% zal werkzaam zijn • de administratie zich sterk maakt dat ze het gebied zodanig kunnen inrichten dat de noodzakelijke gunstige pionierssituatie over lange tijd kan blijven bestaan • het gebied elk jaar het juiste beheer moet krijgen om goed te functioneren, <p>kunnen we niet anders besluiten dan dat bij het niet halen van de criteria er geen mogelijkheden zijn om hetzelfde gebied te optimaliseren om wél aan de criteria te kunnen beantwoorden. We kunnen dan alleen maar besluiten dat er na een slechte evaluatie op</p>	

<p>jaar 3, 6, en 9 de administratie een ander gebied moet inrichten met een andere type van inrichting met betere condities. Daarbij gelden dan opnieuw dezelfde criteria, te starten vanaf de oplevering van dat nieuwe gebied (met de mogelijkheid tot het inbouwen van een vroegere inrichting, die als reservejaren kunnen dienen). De achterstallige quota dienen dan nog wel opgehaald te worden en behaald vanaf 2 jaar na de nieuwe inrichting. Bij het niet behalen van de broedvogelaantallen, maar wél van de reproductiequota is het ook mogelijk om de ingerichte oppervlakte in hetzelfde gebied of met eenzelfde inrichtingsvorm uit te breiden tot de aantallen wel bereikt worden.</p> <p>Een voorstel van methodologie voor de monitoring werd in bijlage bijgevoegd.</p>	
<p>Het staat de administratie vrij om het Strand- en Plasbiotoop in PPZ 1, 2, 3,... jaar vroeger aan te leggen (als surplus of overlap) dan het moment waarop de huidige Strand- en Plasgebieden worden ingenomen door de werkzaamheden voor het CP ECA. Dat wil zeggen dat er in die periode tezelfdertijd de bestaande én de nieuw aangelegde gebieden tegelijkertijd in goede staat aanwezig zijn (= 200 ha + 148 ha of een gedeelte daarvan). Op die manier kunnen ze een reservepot aanleggen om in de periode waarvoor de criteria (zie bijlage) moeten gehaald worden daaruit te kunnen putten om tekorten te kunnen bijpassen.</p>	1.7
<p>De oppervlakte kan (mits verwijderen van 1,3 ha aan woonzone en wegenis .> rest nog 14 ha) eventueel wel in aanmerking komen voor de compensatieopgave voor foerageergebied van Bruine kiekendief mits deze zones ook met die doelstelling in het achterhoofd worden beheerd. Belangrijke bemerking in deze is dat het weinig waarschijnlijk is dat (de reeds eerder geplande) schapenbegrazing een verhoogde foerageerwaarde heeft voor Bruine kiekendief. Van andere begrazing (bv. runderen) is immers reeds aangetoond dat er zich in dergelijke situaties geen muizenpopulatie opbouwt door de vertrappeling van de bodem. De aanwezigheid van het bomenbestand op de Zoetenberm is echter ook niet combineerbaar met foerageermogelijkheid voor Bruine kiekendief, maar evenmin met broedgelegenheid voor grondbroedende soorten zoals die van strand en plas.</p>	1.7
<p>Verderop lezen we dat de administratie er van uitgaat dat compensatienoden voor weidevogels in poldergebied (zie opmerkingen verderop) eveneens te integreren kunnen zijn binnen het reeds aangeduide compensatiegebied Prosperpolder Zuid door bv. in te zetten op grote weide-eilanden. We wensen hier echter duidelijk te maken dat Natuurpunt Waasland nooit akkoord zal gaan met het principe van "double dipping" dat hier wordt toegepast. Wij zullen er in de definitieve plannen dan ook streng over waken dat de oppervlaktes die voor strand- en plas in aanmerking worden genomen (d. i. 148 ha volgens principe van 1:1 compensatie) niet opnieuw in rekening zullen gebracht worden voor het invullen van compensatienoden voor bv. rietbroeders of weidevogels uit het poldergebied.</p>	1.7
<p>Het verlies van rietbroeders in rietkragen van de polders werd niet begroot. Er wordt echter van uitgegaan dat dit verlies kan worden opgevangen door een ecologische inrichting van grachten. Inrichting van grachten in het poldergebied bieden echter geen enkele garantie voor het behoud van broedgelegenheid voor rietbroedende vogels. In de praktijk gebeurt het immers maar al te vaak dat een rietkraag in landbouwgebied wordt "uitgemaaid" tijdens het broedseizoen en/of na verloop van tijd wordt dichtgeploegd.</p>	1.7
<p>Voor het verlies van 16 ha grasland voor weidevogels wordt er van uitgegaan dat deze kan gecompenseerd worden in het bestaand landbouwgebied door eenvoudige omzetting van akker naar grasland. Daarbij wordt met geen woord gerept over de ecologische vereisten voor weidevogels:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een hoge grondwaterstand waarbij het waterpeil tijdens het groeiseizoen niet verder wegzakt dan 25 cm onder het maaiveld • grasland is niet per se gunstig voor weidevogels, het betreft weiland 	1.7

<ul style="list-style-type: none"> • het beheer van het weiland is afgestemd op de weidevogels, m. a.w. het vee wordt pas ingeschaard na 15 juni zodat de jongen voldoende groot zijn om niet vertrappeld te worden <p>Bij de realisatie van het Saeftinghedok moet het eventuele negatieve effect van grondwaterstandsvaling op de ingeschakelde weilanden worden onderzocht.</p>	
<p>De voorgestelde compensaties voor beide verliezen dienen ook in lijn te zijn met wat er in het advies van INBO over de uitgangspunten van het compensatieplan (Gyselings, 2018 ->INBO.A. 3656) als minimum wordt aangegeven, namelijk 1,25:1 voor weidevogelgebied en 2, 5:1 voor riet en water</p>	1.7
<p>Compensaties voor specifieke soorten die werden opgenomen in het Soortenbeschermingsprogramma van de Antwerpse Haven dienen enkel te worden gerealiseerd in permanente onderdelen van het netwerk van ecologische infrastructuur in de haven. De tijdelijke onderdelen dienen niet met compensatieplichten te worden bezwaard aangezien deze binnen afzienbare tijd immers ook worden ingenomen door haveninbreidingsprojecten.</p>	1.7
<p>Gelet op het feit dat voor de meeste strand en plasbroeders (alsook voor Bruine kiekendief) de instandhoudingsdoelen niet gehaald worden (slechts 72 koppels kluut in 2018) en dat de tekorten voor deze groep zich jaar na jaar opstapelen. Gelet op het feit dat er daarenboven over al die jaren een te geringe reproductie werd vastgesteld, staat het vast dat deze populatie in de gevaarzone is gekomen (tijdens de vergadering van de BeheerCommissie Natuur LSO van 8 oktober 2018 werd door het INBO daartoe een presentatie gegeven en werd daaraan de nodige aandacht besteed).</p> <p>Er van uitgaande dat de compensatie aan Strand en Plashabitat voor het CP ECA zeer groot is, besluit Natuurpunt Waasland dat er speciale aandacht nodig is voor deze habitatgroep en verwachten we dat de administratie alles in het werk stelt om ervoor te zorgen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de natuurcompensatie in PPZ operationeel zal zijn voorafgaand aan de effectieve inname van het broedgebied in de tijdelijke strand- en plasgebieden van de Deurganckdok-compensaties • er bij de inname van de "zone 3 dokken" ook potenties voor tijdelijke invulling van deelzones voor strand- en plasbroeders in de planningsfase van de werken mee wordt opgenomen als surplus voor deze soorten • de effectieve inname van de Vlakte van Zwiendrecht pas zal plaatsvinden op het einde van de projectperiode en dat er zoveel mogelijk potenties voor de onder druk staande strand en plasbroeders worden benut • de compensatie van foerageergebied voor Bruine kiekendief minstens 3 jaar voorafgaat aan de effectieve inname gezien deze termijn in rekening dient te worden gebracht voor een effectieve opbouw van een muizenpopulatie op een voormalig akkerperceel (zie resultaten monitoring van Bruine kiekendiefvriendelijke teelten in het kader van het Interreg project Grenspark Groot Saeftinghe) 	1.7
<p>In- en uitlaatconstructies PPZ</p> <p>De mogelijk geplande uitlaatconstructie voor afvoer van het water uit Prosperpolder Zuid via de Brakke kreek naar de Schelde in Doelpolder Noord mag geen hypotheek leggen op de geplande toekomstige ontwikkeling van Doelpolder Midden als GOG in het kader van het Geactualiseerde Sigmplan. Geen van deze constructies mag een significante inname betekenen van habitat in Doelpolder Noord, Prosperpolder Noord en/of Paardenschor/Schor Ouden Doel.</p>	1.7
<p>Specifiek voor Rugstreeppad is de impact van voorliggend project enorm groot op de populatie in de Waaslandhaven. Met name in gebieden zoals gedempt Doeldok, opgespoten MIDA's, C59 en de Vlakte van Zwiendrecht zitten nog grote deelpopulaties van enkele 100-en individuen. Zowel in de planningsfase als in de aanlegfase dient hier mee rekening te worden</p>	1.7

gehouden. Daarbij dient de duurzame instandhouding van deze soort in het netwerk van El te worden gegarandeerd door optimalisatie van de bestaande kerngebieden (Haasop, Steenlandpolder en Groot rietveld), ontsnippering van het netwerk (met de klemtoon op het oplossen van de knelpunten tussen Haasop, Steenlandpolder en het Groot rietveld) EN dienen de werfzones, voorafgaand aan en tijdens de aanlegfase te worden afgevangen en afgeschermd.	
Inname Vlakte van Zwijndrecht Bij het innemen van de Vlakte van Zwijndrecht als logistiek terrein moet er een afdoende grote bufferzone voorzien worden aan de grens met Lange Eind om impact op het Groot rietveld en Fort St-Marie te vermijden. Bijkomende suggesties voor de inrichting van deze zone zijn:	1.7
<ul style="list-style-type: none"> • het realiseren van een ontsluitingsweg naar de E34 over de Vlakte om alzo de Kwarikweg tussen het Rietveld Kallo en het Groot rietveld te kunnen supprimeren • een goede zonering, met de minst verstorende bedrijven en activiteiten nabij de natuurgebieden 	
Milderende maatregel voor verhoogde turbiditeit: Niettegenstaande het gekozen alternatief niet voor de grootste toename zorgt in onderhoudsbehoefte van slib is 0,7 MTDS/j (miljoen ton droge stof per jaar) nog steeds een significante wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Het waterlichaam bevindt zich nu reeds in een ongunstige toestand waardoor milderende maatregelen noodzakelijk zijn. We vragen het projectteam om te onderzoeken of de afwerking van de noordelijke kaai van het Saefthinghedok niet kan met een natuurlijke overgang waarbij slibvang kan gecombineerd worden met een ontwikkeling van slik en schor. Dit laatste zou dan periodiek moeten worden afgegraven om het slib te verwerken en de slibvang terug operationeel te krijgen,	1.7
Buffer Natuurpunt pleit ervoor dat de buffer van Doel op dusdanige wijze wordt ingericht (voorzien van rasters en tussenrasters) dat er een stootbegrazing van schapen kan worden ingesteld in functie van de aanwezige populatie Argusvlinder. Op een deel van de buffer kan (een deel van) de boscompensatie voor inname van de Vlakte van Zwijndrecht worden voorzien (mits voldoende potenties voor Argusvlinder behouden blijft). Deze vegetatie zal ook een positief effect hebben op de concentraties fijn stof. Tot slot kunnen er ook enkele voortplantingspoelen (met EPDM folie) voor Rugstreeppad worden gerealiseerd die meteen ook dienst kunnen doen als drinkplaats voor schapen.	Doel 1.7
Continuïteit ondiep waterzone in de Schelde Desondanks het feit dat het gekozen alternatief slechts een beperkte impact lijkt te hebben op de continuïteit van de ondiepwaterzone in de Schelde en langs de Scheldeoever, willen we er toch op wijzen dat hier bij de uitwerking van de definitieve plannen de nodige aandacht aan moet besteed worden. Bij hét uittekenen van bv, een bijkomende zwaairom mag het barrière-effect niet toenemen.	1.7
Ook dient rekening te worden gehouden met het niet onderbreken van de continuïteit van aan- en afvoerstromen waardoor de bedrijfscontinuïteit in het gedrang kan komen, heeft Gyproc Saint-Gobain om deze bedrijfscontinuïteit te kunnen garanderen;	1.12
<ul style="list-style-type: none"> • In een eerste fase een beperkte drooglegging van het dok nodig, om te voorzien in ruimte voor de benodigde infrastructuur tot aan de te bouwen kade. Tijdens deze eerste fase dient de bestaande laad- en losplaats behouden te blijven - desnoods via een tijdelijke toegang op dezelfde plaats; • in een tweede fase een nieuwe laad-/losplaats aan de te bouwen kade nodig - zodat zij baar aan- en afvoerstromen kan verplaatsen en de benodigde infrastructuur in gebruik kan nemen; • in een derde fase de drooglegging van het ganse dok. 	

<p>We willen hierbij ook duidelijk stellen dat aan het voor voorbehouden stuk nieuwe kaaimuur van 184m zeeschepen moeten kunnen aanmeren en dus een diepgang van 14,5m TAW moet gegarandeerd worden. De impact (o.a. ook de bereikbaarheid en verkeersbelasting) omwille van het dempen van het Noordelijk Insteekdok op de Sint-Jansweg wordt onvoldoende verduidelijkt. Wordt er een dubbele ontsluiting voorzien of blijft dit een doodlopende weg? Alsook vraagt zij de continuïteit en bereikbaarheid te garanderen van de Sint-Jansweg gedurende de werkzaamheden.</p>	
<p>Impact op omgeving</p> <p>Het voorziene project zal ongetwijfeld de nodige impact (hinder) veroorzaken naar de omgeving - zowel tijdens de uitvoering (werfverkeer ...) als na de werkzaamheden (verhoogde capaciteit, extra verkeer / transport).</p> <p>Tijdens de studiefase dient men hiermee rekening te houden, zodat de omgeving bereikbaar blijft en de omliggende bedrijven kunnen blijven functioneren, inclusief transport over het water.</p>	1.20
<p>De gemeente wil met het gemeentelijk RUP Prosperdorp de mogelijkheden voor intensieve veeteelt in Prosperdorp beperken. Door het CP ECA verdwijnen er alweer bedrijfsgronden. Prosperpolder-Zuid wil men inrichten als natuurgebied. Onze bedrijfszetel raakt steeds meer en meer geïsoleerd tussen de haven- en natuurgebieden. Ook al neemt de gemeente initiatief mbt Prosperdorp. Ook vanuit het CP ECA zouden er mogelijkheden moeten zijn voor het flankerend beleid voor landbouwers in Prosperdorp.</p>	1.13
<p>Het voortzetten van het flankerend landbouwbeleid is inderdaad absoluut noodzakelijk. Sterker, er is vandaag onbenut potentieel. Een actiever (en grensoverschrijdend) grondenbeleid kan zowel tegemoet komen aan de vraag van bepaalde landbouwers als een kans betekenen voor de verhoging van de ecologische kwaliteit van het polderland.</p>	2.4
<p>In het voorliggende alternatief wordt de grootste natuurcompensatie gezocht in Prosperpolder Zuid (169ha). Hierbij is het van belang om tot een inrichting te komen die voldoende compensatiebehoefte kan opvangen en te voorzien in een passend beheer. De plannen voor recreatieve infrastructuur omheen dit gebied blijven voor ons belangrijk. Zo dient aan de oostzijde van de Petrusstraat de berm tussen de gracht en de dijk aangewend te kunnen worden als vrijliggende wandel- en fietsverbinding naar het gehucht Prosperpolder.</p>	2.4
<p>Sluipverkeer in het Waasland</p> <p>De actie beperkt zich tot "onderzoek naar de factoren die aan de oorzaak liggen van het sluipverkeer en naar de meest aangewezen maatregelen, in afstemming met de regio en de stakeholders."</p> <p>Wij vragen een plan van aanpak in nauw overleg met de Wase gemeenten en Interwaas, waarin zowel timing als middelen worden opgenomen.</p>	2.6
<p>Bovenstaande elementen vormen waardevolle input voor het afbakenen van de scope voor het verdere onderzoek in de uitwerkingsfase. Ze zullen dan ook mee in overweging genomen worden bij o.a. het opstellen van de projectonderzoeksnota, waarin het verder vormgegeven voorkeursalternatief wordt voorgesteld.</p>	
<p>Wij ondersteunen het voorstel van Voka om de maatregel als volgt te herformuleren:</p> <p>"Na de gedetailleerde emissieberekeningen, waarbij de reeds genomen of andere maatregelen die positieve impact hebben op de luchtkwaliteit mee in beschouwing genomen worden, zal het reductiepotentieel van de aangemeerde schepen en per afzonderlijke terminal bepaald worden, rekening houdende met de effectieve impact op de luchtkwaliteit en kosten batenanalyse en ten opzichte van een gemiddelde uitstoot (peer)."</p> <p>Hierbij willen we graag benadrukken dat het reductiepotentieel van de schepen en per afzonderlijke terminal moet worden afgewogen worden ten opzichte van het totale</p>	1.11

<p>reductiepotentieel van heel de havengemeenschap om tot een correcte verdeling te komen.</p>	
<p>Niet alleen de impact op de luchtkwaliteit maar ook de Vlaamse en Belgische reductieverplichtingen zijn een trigger voor milderende maatregelen. Gezien het strategisch MER is gebleken dat het ECA-project een significante impact heeft op de luchtemissies en dus zijn de milderende maatregelen noodzakelijk om het project te kunnen realiseren. In het ontwerp voorkeursbesluit werd reeds deze actie opgenomen: "Uitvoeren van meer gedetailleerde emissieberekeningen, evenals het doorrekenen hiervan op de luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan aan de hand van de emissietoename van de verschillende bronnen en de bijdrage van de verschillende bronnen aan de immissieniveaus bepaald worden welke verdere milderende maatregelen noodzakelijk en het meest efficiënt zijn." Deze actie in de uitwerkingsfase geeft mogelijkheden om nog een afweging te doen ivf de efficiëntie van de verschillende maatregelen.</p>	
<p>Tenslotte gaan wij niet akkoord met de maatregel dat er onderzocht zal worden welke terminalcapaciteit beschikbaar is op basis van de beschikbare klimaatruimte. Aangezien dit geen gekend begrip is, is er teveel ruimte voor interpretatie. Daarnaast is er tijdens de uitwerking van het complex project veel tijd en energie gestoken in het uitrekenen van de benodigde extra containercapaciteit en het uitwerken van verschillende alternatieven. Het lijkt ons dan ook niet meer dan logisch dat de capaciteit zoals berekend in het ECA project de minimumcapaciteit is waarover de terminals beschikken. Door in te zetten op elektrificatie en automatisatie zal de CO2 en de NOx uitstoot automatisch mee dalen. Wij zouden willen voorstellen om de tekst als volgt aan te passen: "De terminals berekenen jaarlijks de CO2 emissies voor de laad- en losactiviteiten waarvoor zij verantwoordelijk zijn."</p>	<p>1.11</p>
<p>Ontwerp voorkeursbesluit p45-46</p> <p>Voka Alfaport kan tot slot niet akkoord gaan met de maatregel dat er onderzocht zal worden op welke manier met de beschikbare terminalcapaciteit de klimaatruimte wordt gerespecteerd. Klimaatruimte is geen gekend begrip in Vlaamse wetgeving en geeft ruimte voor interpretatie en invulling waarbij het niet duidelijk is hoeveel CO2 emissies zullen toegestaan worden en met welke maatregelen dit zal ingevuld worden. Zal de klimaatruimte gedefinieerd worden per terminal of voor ECA in zijn geheel of voor de hele haven? Wie en hoe zal deze ruimte toekennen en hoe zal dit opgevolgd worden? Deze maatregel creëert wederom geen level playing field t. o.v. andere terminals in de haven en andere havens en is uiterst moeilijk toepasbaar voor de uitbreiding aan de Noordzeeterminal en Waaslandkanaal. Indien schepen hierdoor uitwijken naar andere havens, is een reëel risico voor Carbon Leakage en een stijging van de CO2 emissies. De relatie met de impact- en opportuniteitanalyse rond CO2 emissiereductie is voor Voka Alfaport niet duidelijk. Het lijkt ons niet meer dan logisch dat de capaciteit zoals berekend in het ECA project de minimumcapaciteit is waarover de terminals kunnen beschikken. Door in te zetten op elektrificatie en automatisatie zal de CO2 en de NOx uitstoot dalen.</p> <p>Voka Alfaport stelt volgende herformulering voor: "De terminals berekenen jaarlijks de CO2 emissies voor de laad- en losactiviteiten waarvoor zij verantwoordelijk zijn."</p>	<p>1.14</p>
<p>Vlaanderen heeft engagementen genomen inzake CO2, zowel intern als op internationaal niveau. Deze engagementen inzake reductie van CO2 uitstoot staan helder omschreven op p.42-43 van het ontwerp voorkeursbesluit. Het ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030, in afstemming op de internationale engagementen, geeft voor transport volgende doelstelling: een maximale uitstoot van 11,5 Mton CO2-eq in 2030. Dit is de klimaatruimte waar Vlaanderen over beschikt in 2030. Het voorkeursbesluit geeft duidelijk aan dat een krachtige bijsturing van het beleid noodzakelijk is. Het strategisch MER kwam tot de conclusie dat ECA leidt naar een toename van de emissies van broeikasgassen. Bijgevolg dienen extra maatregelen, zoals opgenomen in het voorkeursbesluit, genomen te worden om de doelstellingen inzake klimaat te bereiken. Het is belangrijk dat bijkomende uitstoot van CO2 in kaart wordt gebracht, maar het louter berekenen van emissies volstaat dus niet. Het berekenen van emissies is overigens al een actie opgenomen in het voorkeursbesluit (p.42).</p>	

<p>Er dient verder nagegaan te worden hoe de extra terminalcapaciteit die gecreëerd wordt verenigbaar is met de verschillende Vlaamse en internationale klimaatplannen en de daarin opgenomen engagementen. Mochten de in het voorkeursbesluit opgenomen maatregelen niet volstaan, dan kan een beperking van de terminalcapaciteit het gevolg zijn. De voorstellen in de inspraakreactie inzake elektrificatie en automatisatie zijn zeer zeker een stap in de goede richting, met name de reductie van broeikasgasemissies.</p>	<p>Het flankerend beleid schuift: ook de invoering van een LEZ-zone voor het havengebied naar voren. Voka Alfaport wil graag eerst nagaan of uit de kosten batenanalyse blijkt dat deze maatregel de meest efficiënte manier is om de doelstellingen te behalen. Hierbij dient het vergroeningseffect van bestaande maatregelen zoals de kilometerheffing en de invoer van Europese normen in rekening gebracht te worden. Ook het gewenste niveau van invoering (ECA, ECA overstijgend of Vlaams niveau) dient duidelijk gekaderd te worden. In plaats van restrictieve maatregelen in te voeren, die het level playing field met andere havens verstoren, pleiten we voor stimulerende maatregelen, zoals een impulsprogramma voor vergroening van het voertuigenpark inclusief spoorvoertuigen. Momenteel zijn immers geen elektrische treinen mogelijk in grote delen van het havengebied wegens sporen die nog niet zijn geëlektrificeerd.</p>	<p>1.14</p>
<p>De actie op p.45 gaat als volgt: "Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie over de invoering van een LEZ in het Antwerps havengebied." De inspraak suggereert dat dergelijke invoering in dit voorkeursbesluit goedgekeurd wordt. Dat is zeker niet het geval. De haalbaarheidsstudie heeft tot doel om de efficiëntie van de maatregel na te gaan.</p> <p>Bij in kaart brengen van emissies wegverkeer 2025 werd rekening gehouden met te verwachten evolutie zoals modelmatig geïntegreerd. Voor 2030 kan, zeker ten aanzien van NOx, nog een verdere afname verwacht worden</p>	<p>Ontwerp voorkeursbesluit p45</p> <p>"Als compensatie voor de toename van CO2 emissies wordt op korte termijn de verkenningsfase opgestart voor een (complex) project rond de ruimtelijke aspecten van klimaattransitie."</p> <p>Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt.</p>	<p>1.14</p>
<p>Vlaanderen heeft duidelijke doelstellingen om de CO2 emissies te beperken. Het ECA-project zal, zoals blijkt uit het strategisch MER, leiden tot een toename van CO2 emissies. Om ervoor te zorgen dat Vlaanderen zijn doelstellingen inzake klimaat kan behalen moet er bijgevolg op twee sporen gewerkt worden: enerzijds een zo groot mogelijke reductie van de toename door ECA, anderzijds de toename door ECA op andere manieren reduceren. Het project rond de ruimtelijke aspecten van de klimaattransitie geeft invulling aan dat tweede spoor.</p>	<p>p45 - "Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie over de invoering van een LEZ in het Antwerpse havengebied, met als doel het onderzoeken van de milieukostenefficiëntie en de maatschappelijke kosten/baten van de uitrol van een lage-emissiezone (LEZ) in het Antwerps havengebied, met inbegrip van het berekenen van de effecten op vlak van verschoning van het (vracht-) wagenpark, van luchtkwaliteit en van gezondheid. Hierbij wordt ook gekeken naar maatregelen voor spoor zoals het uit dienst nemen van oude locomotieven of de installatie van een hulpmotor."</p> <p>p45 - "Als compensatie voor de toename aan CO2 emissies kan via een havenverkeersverordening het gebruik van havenwerkvoertuigen die voldoen aan hogere milieunormen worden opgelegd"</p> <p>p46 - "De invoer van Europese efficiëntienormen voor zware vrachtwagens (in 2025 en 2030) creëert een mogelijkheid om versnelde een CO2-emissiereductie te verkrijgen. Het gebruik van nieuwe vrachtwagens in en rond het ECA-project wordt gestimuleerd."</p> <p>Het evenwicht tussen de kosten van voorgestelde maatregelen en effectieve baten dient ook duidelijk in kaart gebracht te worden, rekening houdende met verschillende acties bij andere domeinen die een positieve impact zullen hebben op de luchtkwaliteit (vb. kilometerheffing, invoer EU normen,...). Locomotieven vallen strikt genomen niet onder</p>	<p>1.14</p>

<p>de LEZ-wetgeving. Het gewenste niveau van invoering (ECA, ECA overstijgend of Vlaams niveau) dient duidelijk gekaderd te worden. In plaats van restrictieve maatregelen in te voeren, die het level playing field met andere havens verstoren, pleiten we voor stimulerende maatregelen, zoals een impulsprogramma voor vergroening van het voertuigenpak inclusief spoorvoertuigen. Bij alle maatregelen is het ook belangrijk om het level playing field tussen verschillende terminals in de haven voor ogen te houden.</p>	
<p>Het voorkeursbesluit beschrijft op p.42 dat in de uitwerkingsfase zal bepaald worden welke verdere milderende maatregelen noodzakelijk en het meest efficiënt zijn. Kosten en baten maken deel uit van die afweging, maar steeds in het licht van de noodzaak om de doelstellingen inzake klimaat te realiseren.</p> <p>Mbt LEZ : na 2025 kan verwacht worden dat enkel de invoering van een ultra lage emissiezone nog zal kunnen leiden tot verdere significantie NOx-emissiereductie van wegverkeer (die wellicht verwaarloosbaar zal zijn tov de andere NOx emissies in het havengebied), gezien mag verwacht worden dat tegen 2025 reeds veruit het grootste aantal VW minstens euro VI normen zullen hebben</p>	
<p>Het college herbevestigt haar ongunstig advies dd. 5 februari 2019 in het kader van het openbaar onderzoek voor het "ontwerp voorkeursbesluit" CP ECA:</p> <p>Uit voornoemde gegevens blijkt dat het CP ECA een relevante impact zal hebben op de uitstoot van NOx en dus ook bijdraagt aan de fijn stof concentraties in de lucht. Vermits de Antwerpse regio reeds een zware vervuilingsbelasting ondergaat omwille van de zware industriële activiteiten, dienen alle maatregelen genomen te worden om een verhoging van de luchtemissies tegen te gaan.</p> <p>Gelet op het Europese energie-en klimaatpakket voor 2030 waar de Europese Unie de doelstelling van - 40% broeikasgasuitstoot vastlegt tegen 2030 (ten opzichte van 1990) en dit concretiseert in een doelstelling van -43% in de ETS en van -30% in de niet-ETS sectoren in 2030 ten opzichte van 2005, is het onverantwoord om een dergelijke expansie van de behandelingscapaciteit toe te laten indien deze tot een relevante stijging van de luchtemissies zou leiden.</p> <p>Het voorontwerp Voorkeursbesluit stelt zelf dat de transportsector momenteel verantwoordelijk is voor het grootste aandeel, namelijk 35% van de Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies. Deze transportuitstoot kende het afgelopen decennium een stijgende trend. De groei van het volume voertuigkilometer kon niet gecompenseerd worden door de verbeterde energie-efficiëntie van de voertuigen. Vooral het vrachtvervoer kende de laatste jaren een sterke stijging.</p> <p>Het voorkeursbesluit somt reeds een aantal maatregelen ter mildering van de extra emissies op die dienen onderzocht te worden, maar stelt tegelijk dat een aantal van deze maatregelen niet binnen het complex project zelf genomen kunnen worden. Vandaar dat het ook tegen de voornoemde Vlaamse doelstellingen zou ingaan om een project te laten goedkeuren zonder de sluitende garanties dat de bijkomende emissie kunnen worden geneutraliseerd.</p>	2.3
<p>Deze bemerking werd reeds gemaakt door in het advies van de gemeente Zwijndrecht op het voorontwerp voorkeursbesluit, en er werd op gereageerd in de antwoordnota.</p> <p>Precies om ervoor te zorgen dat dit project het bereiken van de Vlaamse lucht- en klimaatdoelstellingen niet in het gedrang zou brengen, wordt er niet enkel in het actieprogramma, maar ook expliciet in de projectdefinitie bijkomend aandacht aan besteed. Het ECA-project gaat dus breder dan louter de aanleg van haveninfrastructuur, maar definieert aanvullend een aantal noodzakelijke voorwaarden.</p> <p>De tekst van de projectdefinitie werd naar aanleiding van het advies van de gemeente Zwijndrecht op het voorontwerp voorkeursbesluit als volgt aangevuld: "In de uitwerkingsfase is er nood aan gedetailleerd onderzoek om i.f.v. de mildering van de impact op luchtverontreiniging en klimaatverandering tot de noodzakelijke emissiereducties te komen om te voldoen aan de Vlaamse lucht- en klimaatdoelstellingen."</p> <p>De maatregelen die na verder en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk zijn om aan de projectdefinitie te voldoen, zullen in het projectbesluit of in de vergunningen die later in het traject</p>	

tot stand zullen komen, opgelegd worden. Op die manier worden er garanties geboden om te voldoen aan de Vlaamse doelstellingen inzake lucht en klimaat.

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.12 Categorie 12 - Toekomstperspectief voor rest van het gebied

<p>Met huidig bezwaar verzoekt Jabelmat het Vlaamse Gewest om nog verdere duidelijkheid te willen verschaffen over de toekomstige invulling en realisatiemogelijkheden van de gronden van Jabelmat, gelegen in havenuitbreidingsgebied, aansluitend met de zone zoals thans is aangeduid als zone voor het complex project ECA en bestemd voor extra containerbehandelingscapaciteit.</p> <p>Werd er voor deze zone waarin de gronden van Jabelmat gesitueerd zijn reeds een duidelijk toekomstperspectief bepaald en zo ja, op welke termijn wordt de invulling hiervan voorzien?</p> <p>Werden de mogelijke ontwikkelingen van de onmiddellijk bij het complex project ECA aansluitende gronden reeds bestudeerd in een maatschappelijke kosten baten analyse? Wat is de actuele vraag van economische partners voor grondinname op Linkerscheldeoever in de Haven van Antwerpen ? Is er een overleg hieromtrent voorzien met de grondeigenaar ?</p>	1.9
<p>Het complex project zoekt oplossingen voor bijkomende containercapaciteit. Andere projecten van haveninbreiding worden in dit project niet meegenomen. Deze projecten komen pas later aan de orde. Als landbouwsector gaan we niet akkoord dat havenontwikkeling in verschillende processen wordt onderverdeeld. Op deze manier ontstaat er geen rechtszekerheid voor de landbouwbedrijven op LSO en bestaat de dreiging dat de landbouwsector telkenmale opnieuw getroffen wordt. Dit is onaanvaardbaar, een voorkeursbesluit voor het complex project kan pas wanneer er ook afspraken zijn rond andere havenontwikkelingsprojecten, zodat de landbouwers op LSO een perspectief hebben naar de toekomst. Ook andere Vlaamse projecten, zoals het Sigmaplan, dienen meegenomen te worden in deze doorkijk op LSO.</p>	1.13
<p>Het complex project "extra containerbehandelingscapaciteit Haven van Antwerpen" beoogt klaarblijkelijk oplossingen na te streven voor bijkomende containercapaciteit. Andere projecten van haveninbreiding worden in dit project niet meegenomen. Deze projecten komen pas later aan de orde. Landbouwgemeenschap Wase Polders gaat niet akkoord met de gehanteerde werkwijze waarbij havenontwikkeling in verschillende processen wordt onderverdeeld. Deze werkwijze is onzorgvuldig en onvoldoende overzichtelijk. Deze werkwijze creëert een continue rechtsonzekerheid voor de landbouwbedrijven op Linkerscheldeoevergebied en creëert de dreiging dat de landbouwsector telkenmale opnieuw getroffen wordt. De gehanteerde werkwijze is manifest onzorgvuldig en om die reden ook onaanvaardbaar. Een voorkeursbesluit over het complex project "extra containerbehandelingscapaciteit Haven van Antwerpen" zou slechts goedgekeurd kunnen worden wanneer er ook een concreet en kader en afspraken zijn rond andere havenontwikkelingsprojecten, zodat de landbouwers op Linkerscheldeoevergebied en perspectief hebben naar de toekomst. Ook andere Vlaamse projecten, zoals het Sigmaplan, dienen meegenomen worden in dergelijke globale ruimtelijke visie voor ontwikkelingen op Linkerscheldeoevergebied.</p>	1.15
<p>Het complex project zoekt oplossingen voor bijkomende containercapaciteit. Andere projecten van haveninbreiding worden in dit project niet meegenomen. Deze projecten komen pas later aan de orde. Als landbouwsector gaan we niet akkoord dat havenontwikkeling in verschillende processen wordt onderverdeeld. Op deze manier ontstaat er geen rechtszekerheid voor de landbouwbedrijven op LSO en bestaat de dreiging dat de landbouwsector telkenmale opnieuw getroffen wordt. Dit is onaanvaardbaar, een voorkeursbesluit voor het complex project kan pas wanneer er ook afspraken zijn rond andere havenontwikkelingsprojecten, zodat de landbouwers op LSO en perspectief hebben naar de toekomst. Ook andere Vlaamse projecten, zoals het sigmaplan, dienen meegenomen worden in deze doorkijk op LSO.</p>	1.16
<p>Voorliggend complex project is tot stand gekomen in een context waarin het voortbestaan van het AfbakeningsGRUP op Linkeroever onzeker was. Zoals aangegeven in de startbeslissing heeft de Vlaamse Regering geoordeeld dat de doelstelling tot extra containerbehandelingscapaciteit cruciaal is voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen en dat niet louter een mogelijke vernietiging kon worden afgewacht. In die zin heeft de Vlaamse regering de scope van dit complex project dan ook afgebakend tot de</p>	

<p>extra containerbehandelingscapaciteit, de daaraan verbonden logistieke zones en de multimodale ontsluiting ervan tot op het hoofdnet. Het vormen van een visie rond de andere havenontwikkelingsprojecten en bijhorende natuurontwikkeling valt dus buiten de scope van dit complex project.</p> <p>Bezwaarindiener geeft niet aan met welke ontwikkelingen het project geen rekening zou houden. De impact van het Complex Project werd op strategisch niveau wel degelijk voorafgaandelijk in zijn geheel beoordeeld en ter beoordeling voorgelegd. Uiteraard kan geen rekening worden gehouden met eventuele en noch niet gekende ontwikkelingen aangezien de globale omvang van eventuele toekomstige ontwikkelingen thans nog niet gekend is. Hier kan dan onmogelijk rekening mee worden gehouden.</p> <p>Waar in het bezwaar wordt gesteld dat het Complex Project rekening moet houden met het Sigmaplan moet worden vastgesteld dat het Sigmaplan wel degelijk werd meegenomen in het kader van het geïntegreerd onderzoek. Bij wijze van voorbeeld kan verwezen worden naar tabel 14 van het Strategisch MER</p>	
<p>Naast Hedwige-Prosperpolder en Doelpolder wordt de omcirkeling van het gehucht Prosperpolder door natuur verdergezet met het planvoornemen om in Prosperpolder Zuid een natuurkerngebied aan te leggen. Dit benadrukt eens te meer de reeds herhaaldelijk door ons aangekaarte landbouwproblematiek te Prosperpolder van uitdovende landbouw en de onverkoopbaarheid van zetels door de toenemende druk van haven en natuur. Een correcte oplossing voor de landbouw is een van de uitgangspunten van het lopende gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, dat zijn oorsprong vindt in het Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen (BVR. 30.03.2013). Het is totaal onbegrijpelijk dat teruggekomen wordt op eerdere afspraken met landbouwers die voldoen aan alle voorwaarden van het flankerend beleid én ondertussen verregaande investeringen gedaan hebben in het kader van bedrijfsopvolging in de streek.</p>	2.4
<p>De situatie van de landbouw in Prosperpolder zal mee in overweging genomen worden bij de voorziene actualisatie van het flankerend beleid voor de landbouw (zie actie m.b.t. actualisatie van de overeenkomst m.b.t. de grondenbank Linkerscheldeoever).</p>	
<p>In het actieprogramma 'Mens - ruimtelijke aspecten' van het Ontwerp Voorkeursbesluit (pp. 52- 53) wordt "aan alle eigenaars die een onroerend goed in eigendom hebben binnen de grenzen van de projectcontour de mogelijkheid geboden om, voor wie dit wenst, vrijwillig zijn eigendom aan de overheid te koop aan te bieden". De begrenzing tot eigendommen binnen de projectcontour is uiteraard veel te beperkt en komt in feite neer op een schijnmaatregel omdat het overgrote deel van de landbouwgronden in projectcontour reeds verworven is door de overheid.</p> <p>Voor Beveren is het fundamenteel dat ook de onrechtstreeks getroffen landbouwers over dezelfde mogelijkheden (minnelijke verwerving, grondruil, ...) beschikken. Deze bedrijven ondervinden evengoed een impact van de ruimtetoename van haven- en natuur.</p> <p>Beveren verwacht dat er een oplossing gevonden wordt voor deze urgente landbouwkwestie. Zij het ECA-overstijgend via de geplande actualisering van de Grondenbankovereenkomst, zij het in navolging van het sociaal begeleidingsplan, zij het via opname van betreffende gronden in zoekzone compensatie poldernatuur, zij het via een oplossing op maat.</p>	2.4
<p>Dit aandachtspunt zal mee in overweging genomen worden bij de voorziene actualisatie van het flankerend beleid voor de landbouw (zie actie m.b.t. actualisatie van de overeenkomst m.b.t. de grondenbank Linkerscheldeoever). Daarbij nemen we ook maatregelen voor de onrechtstreeks getroffen landbouwers.</p>	

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.13 Categorie 13 - Doel, Ouden Doel, Prosperdorp, Saftingen, Rapenburg

<p>Specifiek voor wat de ontwikkeling van Doel betreft, benadrukte de private havengemeenschap dat plannen in die richting niet ten koste mogen gaan van de economische rendabiliteit van de bestaande en nieuwe terminals. Er is nood aan een absolute rechtszekerheid voor een 24/7 uitbating van de terminal zowel langs water- als landzijde. Dit laatste is ook cruciaal voor het halen van de modal split doelstellingen (zie verder).</p>	1.14
<p>Er kan verwezen worden naar 5.3 van het ontwerp voorkeursbesluit, waarin gesteld is dat de leefbaarheid van de omgeving geen hypotheek mag leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-bouwstenen.</p> <p>Voor Doel wordt een toekomstperspectief ontwikkeld, vanuit de Vlaamse overheid, in samenwerking met de gemeente, actiegroepen, havenbedrijven, enz. Naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit ECA communiceerden de bevoegde ministers dat Doel behouden kan blijven. Het te ontwikkelen toekomstperspectief moet de basis bieden om te beslissen wat dat behoud dan precies inhoudt. Bij de opmaak van het toekomstperspectief wordt de in het voorkeursbesluit opgenomen voorwaarde meegenomen.</p>	
<p>Op basis van de eerder overeengekomen principes komen wij tot volgende opmerkingen:</p> <p>De verwachte impact op Saftingen en en Rapenburg is onaanvaardbaar Op pag. 19 van het Ontwerp Voorkeursbesluit wordt gesteld: "In het S-MER kan geen definitieve uitspraak gedaan worden over de vraag in welke mate eventuele geluidseffecten voldoende milderbaar zullen zijn om op de locatie Saftingen te voldoen aan de daar geldende milieukwaliteitsnormen voor geluid. Daarvoor is een uitwerking tot op een verder detailniveau in de uitwerkingsfase noodzakelijk. Indien een remediëring om de geluidsnormen te halen onhaalbaar zou zijn of onredelijke inspanningen zou vergen, is het mogelijk dat de bewoning in Saftingen moet verdwijnen."</p> <p>Op pag. 23 van het Ontwerp Voorkeursbesluit wordt gesteld: "Prosperpolder Zuid kan een vernatting ter hoogte van Rapenburg veroorzaken, die de bewoning er hypothekeert. In de uitwerkingsfase van het complex project zal bekeken worden hoe groot de impact is en of deze in een juiste kosten-batenverhouding gemilderd kan worden. Indien een milderding om bewoning te kunnen vrijwaren onhaalbaar zou zijn of onredelijke inspanning zou vergen, is het behoud van bewoning mogelijk onverzoenbaar met de realisatie van natuurcompensaties in prosperpolder Zuid." Het verdwijnen van de gehuchten Saftingen en Rapenburg is onaanvaardbaar. Bij de uitwerking van alternatief 9 op projectniveau, de inrichting van het nieuwe getijdendok, de inrichting van Prosperpolder-Zuid en de milderende maatregelen dienen de leefbaarheid en woonbaarheid van Saftingen en Rapenburg maximaal te worden gerespecteerd.</p>	1.17
<p>Het ontwerp voorkeursbesluit formuleert dat er op basis van het strategische MER nog geen definitieve uitspraken gedaan kunnen worden over de impact op Saftingen en Rapenburg. In de uitwerkings fase van het CP zal nader onderzoek hier wel uitsluitstel over geven. En op basis daarvan kan de Vlaamse Regering een beslissing nemen (in projectbesluit). Ook daarover zal op dat moment een inspraakmogelijkheid volgen. De bezwaarindiener zal op dat ogenblik kunnen oordelen of zijn standpunt nog relevant is. Op dit ogenblik is dit bezwaar zonder voorwerp.</p>	
<p>De geloofwaardigheid van het ECA-project staat en valt met het valoriseren van de minimale krachtlijnen zoals verwoord in de eerder vermelde Principes bij het Complex Project 'Extra Containercapaciteit Antwerpen van juni 2018. Dat impliceert m.n. de normalisering en de vrijgave van panden voor bewoning en gebruik in het dorp Doel en het omliggende poldergebied. Het impliceert ook dat er ernstig rekening wordt gehouden met de omgeving en de leefbaarheid van de polderdorpen. In die zin is de stelling die te lezen valt in het al te korte hoofdstuk 5.3. Havenexploitatie en leefbaarheid op bladzijde 61 ronduit onaanvaardbaar. "De leefbaarheid van de omgeving mag geen hypotheek leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-bouwstenen." Daarmee zet men niet alleen alle</p>	1.17

<p>betreffende regelgeving op zijn kop. Het doet ook afbreuk aan het fundament van de eerder overeengekomen principes.</p>	
<p>Dit is een standpunt van de bezwaarindiener, over een thema dat ECA grotendeels overstijgt. Er worden geen elementen aangebracht die duiden op een onvolkomenheid van het uitgevoerde onderzoek.</p> <p>Maar ook al vallen Doel en de omliggende polders buiten de scope van ECA, de Vlaamse overheid doet wel inspanningen voor normalisatie van de situatie in die omgeving, waarbij bv enkele gebouwen in Doel vrijgegeven zijn voor gebruik.</p> <p>Voor Doel wordt bovendien een toekomstperspectief ontwikkeld, vanuit de Vlaamse overheid, in samenwerking met de gemeente, actiegroepen, havenbedrijven, enz. Naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit ECA communiceerden de bevoegde ministers dat Doel behouden kan blijven. Het te ontwikkelen toekomstperspectief moet de basis bieden om te beslissen wat dat behoud dan precies inhoudt. Maar het is niet mogelijk om daar nu al op vooruit te lopen.</p> <p>Voor de elementen mbt Doel en omliggende polder die toch verband houden met ECA (bv mogelijke impact geluid vanuit tweede getijdendok, bv buffer tussen dorp en tweede getijdendok,..) zal er nauw overleg zijn tussen ECA enerzijds en de ontwikkelaars van het toekomstperspectief voor Doel anderzijds.</p>	
<p>De eventuele keuze van de Vlaamse regering wat betreft het behoud van Doel moet onderbouwd worden met een duidelijk ruimtelijk kader, concreet actieplan en de noodzakelijke financiële middelen. De regering dient hierover gelijktijdig met het besluit over extra containerbehandelingscapaciteit een beslissing te nemen.</p> <p>Alternatief 9 realiseert een bijkomend getijdendok met behoud van het dorp Doel. Dit is een belangrijke wending in het beleid dat ten aanzien van Doel werd gevoerd door alle voorgaande regeringen.</p> <p>Beveren verwacht dat de Vlaamse regering spoedig duidelijkheid schept over het al dan niet behoud van Doel én over de context waarbinnen het eventuele behoud van Doel mogelijk is. Met name de afbakeningen de impact van de havenontwikkeling (b.v. wat met de noordzijde van het zogenaamde Tweede Getijdendok?), de afbakening en de impact van de plannen voor waterveiligheid en natuurontwikkeling (b.v. wat met Doelpolder Midden?), de ontsluiting en de compatibiliteit van eventuele bewoning met 24f7 havenactiviteit.</p> <p>Eens deze externe randvoorwaarden duidelijk zijn dient een toekomstvisie voor Doel opgemaakt te worden waarbij minimaal ruimte wordt behouden die kan uitgebouwd worden tot "een site met beperkte dienstverlenende en recreatieve functies" en eventueel met wonen als nevenfunctie. Beveren is geen voorstander om van Doel opnieuw een dorp te maken op schaal van de andere landelijke woonkernen in onze gemeente. Een ruimtelijke herbestemming dringt zich op. Het spreekt voor zich dat Beveren als Lokaal Bestuur een belangrijke actor is in de opmaak van deze visie. De huidige processtructuur van de Werkgroep Doel geeft onvoldoende zeggenschap aan de vergunningverlenende overheden.</p> <p>Een besluit van de Vlaamse regering dat bijkomende containercapaciteit realiseert met behoud van Doel zal wat ons betreft gepaard moeten gaan met een gelijktijdig besluit over de toekomst van Doel.</p> <p>Indien de Vlaamse regering in het voorkeursbesluit definitief kiest voor het behoud van Doel, in welke vorm dan ook, moet het duidelijk zijn dat de financiële inspanning hiervoor in het bijzonder een taak zal zijn voor de actoren die verantwoordelijk zijn voor de teloorgang van het dorp. Wij verwachten een duidelijk engagement om te investeren in een nieuwe toekomst voor Doel. De grootorde van deze investeringen zal het klassieke flankerend beleid vele malen moeten overstijgen. Het ontwerp voorkeursbesluit maakt melding van de opmaak van een herwaarderingsplan voor Doel en (deel van) Doelpolder. Uit het S-MER, p. 1196 is op te maken dat dit voornamelijk betrekking heeft op de in Doel aanwezige erfgoedwaarden. Uit de tekst op p. 1194 van het SMER wordt dit echter ruimer verwoord en wordt gesteld dat er bij een alternatief met behoud van het dorp Doel als milderende maatregel een duidelijke visie</p>	<p>2.4</p>

ontwikkeld moet worden over de toekomstige rol van Doel. Dit sluit aan bij ons punt in de voorgaande alinea.	
<p>Een toekomstperspectief voor Doel valt buiten de scope van ECA, zoals opgenomen in de startbeslissing van het complex project. Omwille van de keuze voor dit voorkeursalternatief in het voorkeursbesluit, is het behoud een beleidsthema geworden.</p> <p>Vandaar dat de Vlaamse overheid werk wil maken van zo'n toekomstperspectief, buiten ECA om, en in samenwerking met de gemeente, actiegroepen, havenbedrijven, enz. Naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit ECA communiceerden de bevoegde ministers dat Doel behouden kan blijven. Het te ontwikkelen toekomstperspectief moet de basis bieden om te beslissen wat dat behoud dan precies inhoudt. Het is correct dat het opzet van dit toekomstperspectief ruimer is dan enkel erfgoed.</p> <p>De bezwaarindiener formuleert standpunten over mogelijke functies en over financiële inspanningen vanuit de Vlaamse overheid. Het is voorbarig om daar nu op te reageren, maar de standpunten kunnen ingebracht worden bij de ontwikkeling van het toekomstperspectief.</p> <p>De huidige processtructuur met de WG Doel (klankbordfunctie) dient aangevuld te worden met een task force (beslissingsfunctie), waarin de gemeente op politiek niveau vertegenwoordigd is.</p>	
Wat Ouden Doel en Prosperpolder betreft, is het duidelijk dat alternatief 9 geen enkele claim legt op het voortbestaan van deze gehuchten. De gemeente zet haar ruimtelijke initiatieven voor beide gehuchten verder met oog op behoud en de gerichte versterking van deze woonkorrels.	2.4
Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden.	

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.14 Categorie 14 - Proces - betrokkenheid stakeholders

Diverse stakeholders zijn niet geraadpleegd: o. a. BASF; essencia;	1.6
In het complex project ECA is een brede waaier aan stakeholders systematisch betrokken via een ruim samengesteld 'actorenoverleg' (voor samenstelling, zie https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/organisatie/actorenoverleg). Niet elk individueel bedrijf in de haven is geraadpleegd, maar de sectororganisaties zoals Voka-Alfaport namen actief deel. Ook waren er verschillende momenten waarop er een formele publieksraadpleging georganiseerd werd, aangekondigd volgens de wettelijke vereisten, waardoor het elke partij vrij stond te participeren in het complex project.	
Ontstaan alternatief 9	1.10
Iets later werd alternatief nr. 9 ferm bijgestuurd (versie 9-7-2018 Kallosluis, met aansluiting op DGD) na welkdanig 29 overleg tussen het kabinet MOW en de grootste "megafoon" en tot dan gerenommeerd "dwarsligger" van het actoren overleg en voorheen, die op die wijze blijikbaar meer zeggenschap kreeg (krijgt) dan alle andere positief ingestelde actoren samen die Antwerpen vooruit willen helpen, Naar waardering van de andere ca 99 actoren zijn er correctere instrumenten beschikbaar.	
Dit is een persoonlijk standpunt van de bezwaarindiener waarop niet gereageerd dient te worden.	
Het participatiebeginsel houdt in dat alle relevante actoren (politici, administraties, maatschappelijk middenveld, georganiseerde en niet-georganiseerde burgers) betrokken worden bij de voorbereiding van de besluitvorming, dus ook Gyproc Saint-Gobain als rechtstreeks belanghebbende partij bij bouwsteen 5b - gelet op haar locatie en activiteit, Tot op heden schiet het Complex Project dienaangaande t.a .v. - sterk tekort.	1.12
Vanuit ECA zijn diverse initiatieven genomen om Gyproc Saint Gobain te betrekken: <ul style="list-style-type: none"> • Op 18 april 2017 ging er een overleg door met mogelijk geïmpacteerde bedrijven waarvoor ook Gyproc werd uitgenodigd. • Gyproc nam ook sporadisch deel aan het actorenoverleg ECA. • Verder werd een vertegenwoordiger van Gyproc per mail uitgenodigd voor een gesprek. Aanpalend bedrijf GRC had gevraagd om het gesprek samen te laten vallen met dat van Gyproc. Daaropvolgend werd aan de vertegenwoordiger van Gyproc een mail verstuurd met vragenlijst en locatie van het gesprek. De vertegenwoordiger van Gyproc was echter afwezig tijdens het gesprek. • Naar aanleiding van het voorontwerp en ontwerp voorkeursbesluit werden de geïmpacteerde bedrijven door de voorzitter en procesverantwoordelijke van het complex project ook aangeschreven met een uitnodiging tot gesprek, waaronder ook Gyproc. Op deze uitnodiging werd niet ingegaan. 	
Als landbouwers voelen wij op LSO als eerste de invloed van verschillende overheidsplannen. Het blijft dan ook belangrijk om de landbouwsector en de betrokken landbouwers bij het verdere procesverloop nauw te betrekken, zodat er met alle partijen naar een consensus gewerkt kan worden waarbij ook de natuursector en de havensector inspanningen doen.	1.13
Als landbouwsector hebben we steeds constructief geparticipeerd aan dit proces. Evenwel blijft het belangrijk om de landbouwsector bij het verdere procesverloop nauw te betrekken, zodat er met alle partijen naar een consensus gewerkt kan worden waarbij ook de natuursector en de havensector inspanningen doen.	1.15 1.16
Voka Alfaport vraagt dat zij en haar betrokken leden actief betrokken worden bij het uitvoeren van gedetailleerde berekeningen ter zake. De betrokken bedrijven hebben immers ervaring en technische gegevens voorhanden die een meerwaarde zullen betekenen voor deze gedetailleerde berekening,	1.14
Bij de intekening van de Westelijke ontsluiting moet inderdaad uitgegaan worden van een minimale ruimte-inname, maar dient wel steeds voldoende aandacht en ruimte te gaan naar adequate buffering ten aanzien van woonkernen. Beveren wenst betrokken te worden bij	2.4

het geplande detailonderzoek en de gerichte keuze van locatie en inrichting van buffers met oog op een maximale mildering van de impact.

Vanuit ECA gaan we graag in op de vragen voor verder overleg en samenwerking. Dat kan als volgt:

- Het actorenoverleg zal verdergezet worden tijdens de uitwerkingsfase van het complex project. Bij aanvang van de uitwerkingsfase zal de samenstelling geëvalueerd en eventueel bijgestuurd worden. De ingediende vragen om betrokken te worden zullen daarbij mee in beschouwing genomen worden.
- Daarnaast zullen, zoals al verscheidene keren gebeurd is, workshops over specifieke thema's of knelpunten georganiseerd worden, met betrokkenheid van de relevante actoren
- Er is een omgevingsmanager ECA aangesteld (contactgegevens op website ECA), waar alle belanghebbenden terecht kunnen met vragen en opmerkingen

Aanpassingen aan het dossier

Geen

2.5.15 Categorie 15 - Algemeen

<p>Algemene opmerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gelieve de exacte en actuele leidinggegevens op te nemen in het GRUP. • Zoals aangegeven zijn, conform weg- en regelgeving, activiteiten en werkzaamheden binnen de voorbehouden zone niet toegestaan. Hieronder vallen ook opslag, maaiveldwijzigingen, aanbrengen van verhardingen, etc. De voorbehouden zone is primair bedoeld ten behoeve van het beschermen van de integriteit van de pijpleidingen. Indien werkzaamheden/activiteiten onvermijdelijk zijn, dan dient er toestemming gevraagd te worden aan PPS. Activiteiten en werkzaamheden dienen eveneens afstemd te worden met PPS. Om de exacte ligging en diepte van de leidingen te bepalen dient een afspraak ingepland te worden met onze tracé controller. Hij zal de leidingen in het veld kunnen markeren, in zijn bijzijn dienen er vervolgens proefsleuven gegraven te worden. Deze gegevens dient u door uw landmeter in te laten meten en op te nemen in uw inplantingsplannen/dwarsprofielen etc. Deze gegevens dienen opgestuurd te worden naar PPS. Wij zullen met deze gegevens vervolgens toetsen of de integriteit van de leidingen gewaarborgd blijft. Indien noodzakelijk zullen er beschermende maatregelen aangebracht moeten worden. Pas dan kan er een definitieve toestemming op de plannen gegeven worden. • Voor werkzaamheden om en nabij de pijpleidingen zijn de Fetrapu voorwaarden van kracht (zie bijlage). Houd er rekening mee dat PPS vanuit veiligheidsoogpunt soms strengere regels hanteert. 	1.3
<p>Deze bemerkingen zijn in deze fase van het complex project niet relevant. Voorliggend ontwerp voorkeursbesluit omvat geen bestemmingswijzigingen, en bevat geen vergunningen of machtigingen voor het uitvoeren van werken waarbij de door de inspreker opgegeven voorwaarden kunnen/moeten opgelegd worden.</p>	
<p>Nadere informatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informatie over locaties van onze installatie(s) is zes maanden geldig. Na het verstrijken van deze termijn dient u een nieuwe aanvraag in te dienen met vermelding van het referentie U-nummer en/of PG2019-03993. • Het is voor correcte dossieropvolging noodzakelijk dat u ons in kennis stelt van elke uitbreiding en/of wijziging van de activiteiten die anders zijn dan aangegeven in uw aanvraag. • Het plaatsen van kennisgevingsborden (reclameborden) is niet toegestaan in de voorbehouden zone c.q. belemmeringsstrook. 	1.3
<p>Deze bemerkingen zijn in deze fase van het complex project niet relevant.</p>	
<p>De kerncentrales worden gestopt in 2025. Waar gaat men de elektriciteit halen voor de havenactiviteiten?</p>	1.6
<p>De oplossing van het energievraagstuk valt buiten de scope van dit complex project. De energievraag is niet van die aard dat deze binnen dit complex project bijzondere aandacht vraagt.</p>	
<p>Opmerkingen op synthesesnota:</p> <p>Bouwsteen Vlakte van Zwijndrecht + bis</p> <p>De benaming van beide bouwstenen worden verderop in de teksten niet altijd consequent gebruikt. De oppervlakte van beide bouwstenen verschilt echter danig (42 vs. 65 ha) en dus ook de compensatieopgave. Gelieve de correcte benaming consequent te gebruiken.</p>	1.7
<p>Dit zal aangepast worden in de synthesesnota.</p>	
<p>Verder zijn een goede sequentie en planning van de werken die deel uitmaken van het project van groot belang. De bouwstenen van het project die sneller realiseerbaar zijn dan</p>	1.11

andere, zoals het dempen van het Noordelijk Insteekdok, dienen zo snel mogelijk gerealiseerd te worden.	
De planning en uitwerking van de fasering van werken zal gebeuren tijdens de uitwerkingsfase.	
Elia is tevreden vast te stellen dat rekening werd gehouden met haar advies van 4 februari 2019 met referentie GS/N/881550-1, waardoor de geïmpacteerde hoogspanningsinstallaties opgenomen zijn in de "Antwoordnota naar aanleiding van de adviezen op het voorontwerp voorkeursbesluit - Complex Project ECA van 10 april 2019". Wij merken op dat de verdere uitwerking van dit scenario grote impact zal hebben op de bestaande hoogspanningsinstallaties, waardoor bijkomende studie en overleg met Elia een voorwaarde zullen zijn, teneinde tot een duurzame en gedragen oplossing te komen en we het energietransport kunnen blijven garanderen.	2.1
Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden.	
Het project CP ECA gaat in tegen het convenant afgesloten met bezwaarindienende partij en schendt daardoor ook het rechtszekerheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, het motiveringsbeginsel voorzien in artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en het materieel motiveringsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.	1.21
Het ontwerp voorkeursbesluit voorzien in project CP ECA gaat in tegen eerder gevoerd beleid en schendt daardoor het rechtszekerheidsbeginsel.	1.21
Het project CP ECA voorziet niet in de nodige stedenbouwkundige bestemming voor de grond te Prosperpolder, Hertog Prosperstraat nr. 16, en schendt hiermee het eigendomsrecht van de bezwaarindienende partij alsook het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.	1.21
<p>Prosperpolder – dorp en Doel (en bijgevolg het Hooghuis) vallen buiten de scope van ECA. Wel is het zo dat, naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit, de bevoegde ministers gecommuniceerd hebben dat Doel behouden kan blijven. De Vlaamse overheid zal een toekomstperspectief ontwikkelen, buiten het complex project ECA om, dat de basis moet bieden om te beslissen wat dat behoud van Doel dan precies inhoudt.</p> <p>Gezien de beperkte scope van het complex project ECA is er binnen dit complex project geen beslissing genomen over:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doel. Bijgevolg houdt het ontwerp voorkeursbesluit ECA geen schending in van de beginselen die de bezwaarindiener opsomt in relatie tot (de convenant over) het Hooghuis. • Prosperpolder dorp. Voor het dorp van Prosperpolder wordt een gemeentelijk RUP voorbereid. Daar neemt de gemeente Beveren het initiatief voor. Maar anders dan de bezwaarindiener beweert, staat de ruimtelijke bestemming van Prosperpolder dorp los van ECA 	

Aanpassingen aan het dossier:

- Consequente benaming van bouwstenen Vlake van Zwijndrecht en Vlake van Zwijndrecht bis in de synthesesnota.