

# **Complex Project ECA**

Antwoordennota naar aanleiding van de adviezen  
op het voorontwerp voorkeursbesluit

Versie 10 april 2019

## Inhoudstafel

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b> .....                                      | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>ADVIESVERLENING</b> .....                                | <b>4</b>  |
| 2.1      | Verloop .....   | 4         |
| 2.2      | Overzicht van de ontvangen adviezen .....                   | 5         |
| 2.3      | Manier van verwerking van inspraakreacties en adviezen..... | 6         |
| 2.4      | Antwoorden op de adviezen .....                             | 7         |
| 2.4.1    | Opmerkingen bij Strategisch MER .....                       | 7         |
| 2.4.2    | Opmerkingen bij het onderzoek naar Externe Veiligheid ..... | 29        |
| 2.4.3    | Opmerkingen op het Nautisch onderzoek .....                 | 29        |
| 2.4.4    | Opmerkingen bij de Strategische MKBA .....                  | 32        |
| 2.4.5    | Opmerkingen bij de Synthesenota .....                       | 32        |
| 2.4.6    | Opmerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit .....      | 35        |
| 2.4.7    | Aandachtspunten voor uitwerkingsfase.....                   | 58        |
| 2.4.8    | Doel, Ouden Doel, Prosperpolder .....                       | 66        |
| 2.4.9    | Andere opmerkingen.....                                     | 70        |
| <b>3</b> | <b>Afkortingenlijst</b> .....                               | <b>73</b> |

# 1 INLEIDING

Van 7 januari 2019 tot en met 6 februari 2019 liep de periode voor adviesverlening over het voorontwerp voorkeursbesluit in het complex project "Extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen". Ook de onderzoeksrapporten die als onderbouwing dienen voor dit voorontwerp voorkeursbesluit, en de synthesesnota, werden voor advies voorgelegd aan de adviserende instanties.

Deze antwoordennota geeft een overzicht van de ontvangen adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het voorontwerp voorkeursbesluit en onderzoeksrapporten die daaruit voortvloeiden.

## 2 ADVIESVERLENING

### 2.1 Verloop

De periode voor adviesverlening over het voorontwerp voorkeursbesluit en de daarbij horende onderzoeksrapporten liep van 7 januari 2019 tot en met 6 februari 2019.

De documenten werden voor advies bezorgd aan de volgende adviesinstanties:

- Beleidsdomein Omgeving
- Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie
- Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Beleidsdomein Landbouw en Visserij
- Beleidsdomein Financiën en begroting
- Stad Antwerpen
- Gemeente Stabroek
- Gemeente Beveren
- Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Gemeente Zwijndrecht
- Provincie Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Fluxys
- Elia
- Eandis
- NMBS
- Infrabel
- Aquafin
- Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC)
- Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- Polderbestuur Polder van Ettenhove
- Polderbestuur Polder van Muisbroek
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Strategische Adviesraad MiNaraad
- MORA - Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- SERV - Sociaal - economische raad van Vlaanderen
- Strategische adviesraad Landbouw en Visserij
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Zeeland
- Gemeente Hulst
- Gemeente Woensdrecht
- Gemeente Reimerswaal
- Rijkswaterstaat Zee en Delta
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit - Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

## 2.2 Overzicht van de ontvangen adviezen

Er werden 26 adviezen ontvangen van adviesinstanties. De binnengekomen adviezen met toekenning van een referentienummer zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht van alle ontvangen adviezen

| Nummer | Naam  |
|--------|---|
| 1      | NMBS  |
| 2      | Gemeente Sint-Gillis-Waas   |
| 3      | Fluxys  |
| 4      | Provincie Oost-Vlaanderen   |
| 5      | Aquafin   |
| 6      | Beleidsdomein Financiën en Begroting  |
| 7      | Elia  |
| 8      | Rijkswaterstaat Zee en Delta  |
| 9      | Havenbedrijf Antwerpen  |
| 10     | Maatschappij Linkerscheldeoever   |
| 11     | Beleidsdomein Omgeving  |
| 12     | Gemeente Zwijndrecht  |
| 13     | Gemeente Beveren  |
| 14     | Gemeente Woensdrecht  |
| 15     | MORA - Mobiliteitsraad van Vlaanderen   |
| 16     | Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC)  |
| 17     | Provincie Noord-Brabant   |
| 18     | Beleidsdomein Landbouw en Visserij  |
| 19     | Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit - Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied |
| 20     | Strategische adviesraad Landbouw en Visserij  |
| 21     | Stad Antwerpen  |
| 22     | SERV - Sociaal-economische raad van Vlaanderen  |
| 23     | Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie   |
| 24     | Provincie Antwerpen   |
| 25     | Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed   |
| 26     | Polderbestuur Polder Land van Waas  |

Daarnaast werd ook een advies van Lineas ontvangen. Lineas is een private spooroperator die spoorvervoer aanbiedt voor goederen. De vraag om advies aan NMBS werd doorgestuurd naar Lineas, die dit aangreep om zelf advies te verlenen. Aangezien Lineas niet tot de adviesinstanties behoort zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van

25 april 2014 betreffende complexe projecten, wordt met dit advies in deze fase geen rekening gehouden.

Van volgende adviesinstanties werd geen advies ontvangen:

- Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Gemeente Stabroek
- Eandis
- Infrabel
- Polderbestuur Polder van Ettenhove
- Polderbestuur Polder van Muisbroek
- Strategische Adviesraad MiNaraad
- Provincie Zeeland
- Gemeente Hulst
- Gemeente Reimerswaal

## 2.3 Manier van verwerking van inspraakreacties en adviezen

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de adviezen aangedragen elementen werden gegroepeerd volgende categorieën:
  - Opmerkingen bij het Strategisch MER:
    - Mobiliteit
    - Biodiversiteit en passende beoordeling
    - Landschap, onroerend erfgoed, archeologie
    - Geluid
    - Mens - Ruimtelijke aspecten
    - Water
    - Lucht en klimaat
    - Mens - gezondheid
  - Opmerkingen bij het onderzoek naar Externe Veiligheid
  - Opmerkingen bij het Nautisch onderzoek
  - Opmerkingen bij de Strategische MKBA
  - Opmerkingen bij de Synthesenota
  - Opmerkingen bij het Voorontwerp Voorkeursbesluit:
    - Opmerkingen bij de keuze van het voorkeursalternatief
    - Opmerkingen met betrekking tot de natuurcompensaties
    - Opmerkingen met betrekking tot het actieprogramma
    - Opmerkingen met betrekking tot de rechtsgevolgen
    - Opmerkingen met betrekking tot de financiering
    - Detailopmerkingen over het voorontwerp voorkeursbesluit
  - Aandachtspunten voor de uitwerkingfase
  - Opmerkingen met betrekking tot Doel, Ouden Doel en Prosperpolder
  - Andere opmerkingen
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin door het projectteam een standpunt geformuleerd werd over de opmerking waarin werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de opmerkingen.
- In de fiche wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar het desbetreffende advies volgens nummering van tabel 1

## 2.4 Antwoorden op de adviezen

In dit deel worden de in de adviezen aangebrachte elementen per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd.

### 2.4.1 Opmerkingen bij Strategisch MER

#### 2.4.1.1 Discipline Mobiliteit

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>CP ECA onderzoekt de mobiliteitsgevolgen van de nieuw aan te leggen containerhavens op basis van twee varianten. Enerzijds door rekening te houden met de aanleg van de in oorsprong bedachte Oosterweelverbinding. Anderzijds door rekening te houden met het in 2017 gesloten Antwerps akkoord "Het Toekomstverbond".</p> <p>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 gele R1 - inclusief de Kendedy tunnel, 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 haventracé A102, A12, R2 (Tijsmanstunnel, Liefkenshoektunnel, 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 op zijn minst te 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 formeel de mobiliteitsgevolgen voortvloeiend uit het CP ECA voor het Waasland en specifiek voor haar grondgebied grondig te onderzoeken. De correcte uitgangspunten van het in 2017 afgesloten Toekomstverbond moeten daarin worden verwerkt. Enkel dan ontstaat er een realistisch toekomstbeeld voor de E34. De gemeente verwacht dat daarbij de negatieve gevolgen rond geluid en (lucht)pollutie in beeld worden gebracht.</p> | 2                       |
| <p>Reeds in het hogervernoemd advies van 9 augustus 2018 wees de deputatie op het gebrek aan afstemming tussen de verschillende lopende effectenstudies die invloed op elkaar kunnen hebben zoals projectMER Oosterweel, het strategisch MER extra containerbehandelingscapaciteit haven van Antwerpen en de studies over het lopende ontwerp GRUPs R4West en Oost in Gent. Daarenboven kennen we het effect van het "toekomstverbond" niet. In die zin is dan ook moeilijk om op strategisch niveau het voorkeursscenario te beoordelen. De vrees die reeds door de deputatie door het hogervernoemd advies werd geuit dat de E34 door het internationaal verkeer veel zwaarder zal belast worden, wordt niet verder onderzocht en aldus niet weerlegd. De vraag blijft welke effecten te verwachten zijn op het internationaal verkeer dat richting Zuid-West Frankrijk moet rijden en, indien er effecten zijn, welke flankerende maatregelen er zullen genomen worden. Immers moet vermeden worden dat het internationaal verkeer via sluipverkeer doorheen het Waasland dan wel via R4West dan wel R4Oost in Gent zal gebeuren.</p> <p>(...)</p> <p>De deputatie vraagt samenhang te brengen in de berekening van de effecten van deze bijkomende infrastructuur op het (internationaal) verkeer op het Oost-Vlaams wegennet met andere lopende processen zoals Oosterweel, "het toekomstverbond" en het Gewestelijk RUP R4 in Gent. Pas op basis van de resultaten van deze samenhang en de onderzochte effecten die dit mogelijkwijze kan hebben op de</p>  | 4                       |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| E34 en het (sluipverkeer) in het Waasland kan een volwaardig advies uitgebracht worden.  |                         |
| Het hoofdstuk mobiliteit is niet in overeenstemming met onderdelen van de richtlijnen: Er worden twee referentiesituaties gemodelleerd die niet (meer) in overeenstemming met de realiteit zijn. Dit wordt in het MER niet geduid. In de richtlijnen is nochtans opgenomen dat de aannames in het Provinciaal verkeersmodel voldoende overeenkomen met de reële situatie op het moment dat de uitvoering van het project wordt aangevat.   | 11                      |
| <p>Aan het MER zal een “leeswijzer” toegevoegd worden die toelicht in welke stappen verschillende ontsluitingsscenario’s en alternatieven in het MER tot stand kwamen en hoe dit proces zich verhoudt tot het proces Oosterweel.</p> <p>Daarnaast zal een actualiteitstoets worden toegevoegd waarin nagegaan wordt wat de verschillen zijn tussen de in dit MER bestudeerde ontsluitingsscenario’s en het ‘voorkeursscenario’ dat werd vastgelegd in samenspraak tussen de verschillende betrokken partners.</p>  |                         |
| <p>P568.Tabel 7-57 ‘Effect op het hoofdwegennet’ en tabel 7-72 ‘Effect op het onderliggend wegennet’.</p> <p>De totale voertuigkilometers in het studiegebied en op Vlaams niveau ten gevolge van dit project zijn niet gerapporteerd in de S-MER. Voor de receptordisciplines is het van belang de totale gereden voertuigkilometers en de impact op de totaal gereden voertuigkilometers op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in de S-MER te rapporteren en te beoordelen.</p>   | 11                      |
| <p>Deze informatie zal bijkomend toegevoegd worden voor het studiegebied.</p> <p>In het kader van de disciplines Lucht en Klimaat werd een benaderende schatting gemaakt van het aantal bijkomend gereden voertuigkilometers. Er werd van uitgegaan dat elke TEU (wat ook de bestemming is) binnen Vlaanderen (maar buiten de haven) een afstand van gemiddeld ongeveer 70 km aflegt. Op die basis werd geschat wat de bijkomende emissies van NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub> zouden kunnen zijn die als gevolg van het project gegenereerd worden binnen Vlaanderen maar buiten het havengebied. Dit wordt toegelicht in bijlage 8.VI bij het MER. In de discipline Mobiliteit kan naar de betreffende bijlage verwezen worden.</p>           |                         |
| Het hoofdstuk mobiliteit is niet in overeenstemming met onderdelen van de richtlijnen: De aannames over wegvacaciteit en beoordeling van de I/C- verhouding worden beter gebaseerd op het MER-richtlijnenboek Mens-mobiliteit of op het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER van mei 2018, in plaats van op het Masterplan 2020.  | 11                      |
| De beoordeling is gebeurd conform de aanpak voorgesteld in het MER-richtlijnenboek. Voor wegvakken op snelwegen is een strengere maat gehanteerd, die inderdaad gebaseerd is op analyses van het macromodel die gebeurd zijn in het kader van het Masterplan 2020. Dit aangezien de waarden zoals opgenomen in het MER-richtlijnenboek gericht zijn op de beoordeling van kruispunten of wisselaars in detail, en dat deze waarden dus een te rooskleurig beeld zouden geven bij beschouwing op wegvakniveau. Deze aanpak werd goedgekeurd door de dienst MER, aangezien de beoordeling strenger is dan voorzien in het Richtlijnenboek. Geargumenteed afwijken van het richtlijnenboek is toegestaan, de argumentatie is opgenomen onder 7.5.3. |                         |
| In tabellen ‘Effect op het hoofdwegennet’ en ‘Effect op het onderliggend wegennet’ wordt de toename van het verkeersvolume uitgedrukt in pae ipv in voertuigkm. De totale voertuigkilometers in het studiegebied en op Vlaams niveau ten gevolge van dit project zijn niet gerapporteerd in de s-MER. Voor de receptordisciplines is het van belang de totale gereden voertuigkilometers en de impact op de totaal gereden   | 11                      |



| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| voertuigkilometers op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet in de s-MER te rapporteren en te beoordelen.  |                         |
| Deze informatie kan bijkomend toegevoegd worden voor het studiegebied. We beschikken echter niet over de gegevens om hierover een detailuitspraak te doen op Vlaams niveau. We kunnen, op basis van de cijfers uit het verkeersmodel, wel een berekening maken binnen het studiegebied. Sowieso vormt het verkeersmodel reeds een abstractie van het effectief wegennet, en kan dus enkel de relatieve toe- of afname beschouwd worden, niet het absoluut aantal gereden km. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- In het MER zal een “leeswijzer” opgenomen worden die aangeeft wat de basis en historiek is voor de in het MER gebruikte ontsluitingsscenario's (in de mobiliteitscontext)
- In het MER zal extra gewezen worden op de voorwaarden die moeten vervuld zijn opdat de resultaten van de discipline Mobiliteit geldig zijn
- Toevoeging actualiteitstoets in het MER
- Toevoegen informatie met betrekking tot bijkomend aantal gereden voertuigkilometers.

#### 2.4.1.2 Discipline Biodiversiteit en Passende beoordeling

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| Eén aspect is binnen de passende beoordeling niet beoordeeld. Wat betreft de inname van gebieden die gebruikt worden door watervogels is aandacht besteed aan de inname van terrestrische ecosystemen zoals polders. Er is geen inschatting gemaakt van het effect van de inname van grote wateroppervlaktes zoals het noordelijk insteeddok (bouwsteen 5b). Dit is momenteel één van de rustigste grote wateroppervlaktes (weinig tot geen scheepsbewegingen) wat maakt dat het een heel populaire pleister- en slaapplek is van o.a. meeuwen en ganzen. Het mogelijk effect moet bijkomend beschreven worden.  | 11                      |
| Dit aspect zal aan de passende beoordeling worden toegevoegd.  |                         |
| In de strategische ontwerp MER is in de paragraaf biodiversiteit een kwantitatieve analyse gemaakt van de grensoverschrijdende effecten ten gevolge van stikstofdepositie. Bij de toetsing van deze effecten op de Natura2000-gebieden (met name op de Brabantse Wal) zien wij ook graag het effect op de meest kritische habitattypen terug. Onduidelijk is of deze zijn meegenomen, gelet op de weergegeven KDW-waarden. Daarnaast ontbreekt naar onze mening een kwalitatieve ecologische beoordeling, conform een passende beoordeling ingevolge de Habitatrichtlijn, op deze habitattypen en de daarvan gebruik makende gevoelige soorten. Ook ontbreekt een passende beoordeling op de in het gebied aangewezen leefgebieden van Vogel- en habitatrichtlijnsoorten. Graag zien wij een ecologische verantwoording opgenomen waaruit blijkt dat de toename van de depositie op deze habitattypen en leefgebieden, waarin de KDW reeds wordt overschreden in de huidige situatie, niet leidt tot significant negatieve effecten. | 17                      |
| Op het overleg met de Nederlandse instanties werden deze punten besproken. De concrete uitwerking van deze aspecten zal verder bekeken worden na contactname met de betrokken gebiedsecoloog van Brabantse Wal. In overleg te bekijken aan welke (andere) meest kritische habitattypen getoetst moet worden en aan welke leefgebieden van soorten.   |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Het aspect inname van grote wateroppervlakte door de demping van Noordelijk Insteekdok zal toegevoegd worden aan de passende beoordeling.
- Grensoverschrijdende effecten ten gevolge van stikstofdepositie zullen aangevuld worden in overleg met contactpersoon provincie Noord-Brabant.

#### 2.4.1.3 Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| In de beschrijving van de effecten vermeldt men voor het Groot Buitenschoor en voor het Galgenschoor impact, maar niet specifiek of de aantasting ook binnen het als beschermd cultuurhistorisch landschap valt. Dit moet aangegeven worden. Als er effectief effecten zijn binnen het beschermd cultuurhistorisch landschap moeten de juridische gevolgen hiervan eveneens beschreven worden in het MER. In punt 7.8.5.4.2 wordt een overzicht gegeven van het directe ruimtebeslag Slikken en Schorren. Daarbij wordt geen overzicht gegeven van de impact op de als cultuurhistorisch landschap beschermde slikken en schorren. Bovendien wordt ook hier enkel de verwijzing gemaakt naar de IHD en het natuurdecreet; men moet nog aanvullen met een verwijzing naar het Onroerenderfgoeddecreet. | 11                      |
| Een beoordeling van de effecten op het beschermd cultuurhistorisch landschap Groot Buitenschoor en Galgenschoor zal aan het Strategisch MER toegevoegd worden.  |                         |
| Een andere opmerking betreft tabel 12 dat een overzicht geeft van de verschillende mogelijkheden tot mildering en dergelijke. Punten 1 en 3 worden daarin als aanbeveling opgenomen. Volgens Onroerend Erfgoed is het gebruik van de bestaande onderliggende landschappelijke structuur een milderende maatregel die zowel bij de ontwerpen voor terminal en logistieke zones noodzakelijk is als bij de inrichting van de compenserende natuurgebieden.  | 11                      |
| Er kan in de uitwerkingsfase worden onderzocht waar de bestaande onderliggende landschappelijke structuur gebruikt kan worden bij de inrichting van de terminals, logistieke zones en compenserende natuurgebieden. Of dit effectief het geval kan zijn is ook afhankelijk van operationele aspecten en een kostenbatenafweging. Het gebied in kwestie wordt herbestemd naar zeehavenactiviteiten en dient hiervoor zo intensief/goed mogelijk worden aangewend. Het zou niet van zuinig ruimtegebruik getuigen indien meer terrein moet ingenomen worden om de oorspronkelijke landschappelijke structuren te vrijwaren, of indien door het innemen van minder terrein de voorziene economische activiteiten niet ten volle ontplooid kunnen worden. In die zin blijft de maatregel een aanbeveling. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Een beoordeling van de effecten op het beschermd cultuurhistorisch landschap Groot Buitenschoor en Galgenschoor zal aan het Strategisch MER toegevoegd worden.

#### 2.4.1.4 Discipline Geluid

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| Het effect van het project op de ruimere omgeving komt onvoldoende in beeld, met name wat betreft de verkeersgeneratie (modal shift van wegverkeer naar spoorverkeer en spoorverkeer op zich) en de daaraan gekoppelde effecten (o.a. geluid). De nodige gegevens om de effecten voor spoorverkeer te bepalen zijn nu in deze fase wel reeds beschikbaar rekening houdend met de vooropgestelde containercapaciteit. Maar in het ontwerp strategisch MER komt dit niet aan bod voor de zone buiten het gebied van de haven van Antwerpen. Samen met de vooropgestelde modale split en de huidige verdeling van containers qua bestemmingen in het hinterland moet een ruimer beeld van de effecten op de agglomeratie Antwerpen en de directe omgeving beschreven worden. De agglomeratie Antwerpen kent nu reeds een hoge geluidsbelasting vanwege | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>infrastructuurgeluid en deze zal door ECA verder toenemen. Het is dus van strategisch belang om deze effecten nu reeds te beschrijven.</p>   |                         |
| <p>Aan de hand van voorgestelde modale split en de huidige verdeling van containers qua bestemming hinterland zal een aanvullende kwalitatieve inschatting van de geluidseffecten worden beschreven voor het gebied waar er significante veranderingen te verwachten zijn. Deze beoordeling zal niet onderscheidend zijn in de vergelijking tussen de alternatieven.</p>  |                         |
| <p>Wat betreft de discipline geluid worden de geluidsbronnen industrie, wegverkeer, spoorverkeer en scheepvaart enkel afzonderlijk behandeld. Het cumulatieve effect wordt niet bekeken. Aangezien er voor elke 'bron' een Lden bepaald wordt is een kwalitatieve inschatting van dit effect echter wel mogelijk en zou dan ook moeten gebeuren voor het havengebied.</p>   | 11                      |
| <p>De akoestische sommatie van de geluidsbijdrages van de verschillende geluidsbronnen en de verschilwaarde t.o.v. de referentiewaarde werd wel uitgevoerd op vraag de deskundige mensgezondheid. De resultaten werden daarvan overgedragen. Om dubbele vermelding te vermijden werden deze niet gepubliceerd onder de discipline geluid. Bovendien werd in de AON afgesproken om de effectscores voor de verschillende geluidsbronnen (industrie/spoorverkeer/wegverkeer/scheepvaart) gescheiden te houden omwille van diversiteit in hinderbeleving voor de verschillende geluidsbronnen. De basis van dit standpunt werd besproken op het bilateraal overleg (workshop 18/11/2016). Een eenvoudige sommatie van de scores zou niet correct zijn. Om reden van het gescheiden houden van de effectscores was mede reden om ook de getalwaarde van de verschillende geluidsbronnen niet te sommeren.</p> |                         |
| <p>P638: <i>Er zal ook rekening worden gehouden met de mogelijke effecten buiten het havengebied. Alle wegsegmenten en spoorwegsegmenten die significante veranderingen in verkeersintensiteiten ondergaan (toe- of afnames) zullen ook worden beschouwd. Het studiegebied rondom de weg- en spoorwegsegmenten wordt begrensd door de aanwezigheid van woningen of geluidsgevoelige natuurgebieden binnen de invloedssfeer. Dit is de zone waarbinnen de betrokken wegen en spoorlijnen nog een beduidende geluidsimpact hebben op de omgeving.</i></p> <p>Graag verduidelijken wat er juist wordt bedoeld met 'nog een beduidende geluidsimpact'</p>   | 11                      |
| <p>Aan de hand van voorgestelde modale split en de huidige verdeling van containers qua bestemming hinterland zal een aanvullende kwalitatieve inschatting van de geluidseffecten worden beschreven op de agglomeratie Antwerpen en de directe omgeving. Cijfermateriaal is er beschikbaar voor het wegverkeer, maar niet voor het spoorverkeer. Geluidseffecten zijn pas hoorbaar vanaf een geluidsverschil van 1 à 2 dB, maar zullen daarom nog niet beduidend waarneembaar zijn. Trouwens een geluid zal pas dubbel zou luid klinken bij een geluidstoename van 10 dB. Onder een 'beduidende geluidsimpact' zijn daarom geluidstoenames van minstens 3 dB te verantwoorden.</p>  |                         |
| <p>P640: <i>Emissies weg- en spoorverkeer</i></p> <p><i>Voor de kwetsbare zones (omwonenden) die relevant zijn voor de hoofdontsluitingswegen van de projectlocatie wordt de verwachte geluidstoename aan wegverkeersgeluid en spoorverkeersgeluid afkomstig van de globale ontsluiting onderzocht. De verkeerswijzigingen op de ontsluitingswegen worden vanuit de discipline Mobiliteit overgenomen. De meest relevante parameters in het kader van de geluidsemisatie door wegverkeer zijn de verkeersintensiteiten. Er wordt enkel gesproken over hoofdontsluitingswegen, wat met het onderliggend wegennet? Heeft het project hierop ook een effect, graag verduidelijken in het S-MER. We nemen aan dat m.b.t. verkeersintensiteiten wordt rekening gehouden met akoestische PAE, zodat er voldoende rekening wordt gehouden met het bijkomend vrachtverkeer?</i></p>                               | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Of het ECA-project ook een invloed heeft op de aanwezige geluidsemissie van het onderliggend wegennet kan enkel met zekerheid bepaald worden indien cijfermateriaal m.b.t. intensiteitstoenames of procentuele prognoses in wijzigingen van fluxen beschikbaar zouden zijn vanuit de discipline Mobiliteit wat, in overeenstemming met de AON, niet het geval is. Deze beoordeling zal niet onderscheidend zijn in de vergelijking tussen de verschillende alternatieven.</p> <p>W.b.t. de akoestische PAE: Voor de discipline mobiliteit wordt een vrachtwagen gelijkgesteld met 2 personen-auto-equivalenten. Op akoestisch vlak maakt een vrachtwagen meer geluidsemissie dan twee personenvoertuigen. Een zware vrachtwagen komt qua geluidsemissie ongeveer overeen met 10 personenvoertuigen. Voor de bepaling van de geluidseffecten van het wegverkeer werd gebruik gemaakt van een ondersteunend rekenmodel waarbij de intensiteiten per voertuigcategorie (licht, middelzwaar en zwaar verkeer) werden ingegeven. Aldus werd er rekening gehouden met de eenheidsemissie voor elk afzonderlijk voertuigtype.</p>   |                         |
| <p>P640: <i>De effecten (geluidsemissie) van wegverkeer, spoorverkeer en scheepvaart zullen voor de aanwezige hoofdontsluiting worden geschat op basis van een wijziging in intensiteiten tussen de referentiesituatie en de alternatieven van de geplande toestand.</i></p> <p>p690: <i>De effecten (geluidsemissie) van het wegverkeer zullen voor de aanwezige hoofdontsluiting worden geschat op basis van een wijziging in intensiteiten tussen de referentiesituatie en de alternatieven van de geplande toestand. De verkeerswijzigingen op de ontsluitingswegen werden vanuit de discipline Mobiliteit overgenomen.</i></p> <p>Er wordt telkens aangegeven dat voor de beoordeling van de effecten werd gekeken naar de verschillen in geluidsemissie. Op p690 werd aangegeven dat de geluidsberekening voor wegverkeerslawaaï wordt uitgevoerd conform de Nederlandse Standaard Rekenmethodiek wegverkeerslawaaï SRMII. Er werd hierbij geen rekening gehouden met structuren of buffers (reflectie en afscherming) en terreinhoogtes maar wel met bodemabsorptie.</p> <p>Op p 734 staat m.b.t. beoordeling van milderende maatregelen dat er naar de absolute waarde van het overschrijdingsgetal en de haalbare geluidsreductie van milderende maatregelen wordt gekeken om de score met een getalsfactor te verbeteren.</p> <p>Wat wordt er juist bedoeld met absolute waarde van het overschrijdingsgetal? Er werd toch enkel gewerkt met tussenscores op basis van een relatief verschil in effecten (geluidsemissies), want met afscherming en reflectie werd geen rekening gehouden in het geluidsmodel. Op welke manier kan er dan toch een correcte inschatting gemaakt worden van de absolute geluidswaarde? Kan dit nog worden verduidelijkt?</p> | 11                      |
| <p>In de uitwerkingsfase moet men voor de MM-bepaling rekening houden met de absolute getalwaarde van de geluidsberekening bekomen uit een geluidsmodel waarbij rekening wordt gehouden met alle beïnvloedende geluidsfactoren, zoals gebouwen/buffers en reliëf, e.d. Met de bewoording 'absolute waarde van het overschrijdingsgetal' wordt simpelweg 'geluidsoverschrijdingswaarde' bedoeld.</p>   |                         |
| <p>In het MER wordt op p. 644 aangegeven dat "De geluidskaat geeft aan dat de geluidsbelasting (<math>L_{den} &lt; 55 \text{ dB}</math> – <math>L_{night} &lt; 50 \text{ dB}</math>) zich in het noord-oostelijk gebied beperkt tot de woonzone Ekeren. Ten zuiden van de Waaslandhaven- beperkt de geluidsbelasting zich tot de woonzones: Zwijndrecht en Beveren." Dit is niet correct. De contouren reiken ook nog tot andere woonzones, waaronder Luchtbal, Dam, ...</p>  | 11                      |
| <p>In de tekst worden de geaffecteerde gemeentes verder aangevuld op basis van het aansnijden van de <math>L_{den} &gt; 55 \text{ dB(A)}</math> geluidscontour en <math>L_{night} &gt; 50 \text{ dB(A)}</math> geluidscontour met gebouwen volgens de topografische kaart.</p>  |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>In het MER wordt op p.650 aangegeven dat “Voor het spoorweglawaai geven de spoorlijnen in het havengebied een geringe impactzone, dewelke zich beperkt tot de directe nabijheid tot de spoorlijn (met uitzondering van de spoorbundel ten zuiden van het Vrasenedok)”. Dit is niet correct, ook voor de vormingsbundel Antwerpen-Noord, Luchtbal en Ekeren is de impactzone ruimer. Dit is ook zichtbaar op de kaart op p.647.</p>  | 11                      |
| <p>De tekst stipuleert wel enkel de impact in het havengebied. In de tekst worden de geïnfecteerde gemeentes verder aangevuld op basis van het aansnijden van de Lden &gt; 55 dB(A) geluidscontour en Lnight &gt; 50 dB(A) geluidscontour met gebouwen volgens de topografische kaart.</p>   |                         |
| <p>Geluidsemissie goederenwagons: In het rekenmodel voor het inschatten van de effecten op gebied van spoorverkeerslawaai worden de goederenwagons ingegeven als wagons van categorie 11: goederenmateriaal met alternatieve blokremmen (K- of LL-blokken). Dit impliceert dat er in het model geen rekening gehouden wordt met de luidruchtigere goederenwagons van categorie 4: goederenmateriaal met gietijzeren blokremmen. Uit de laatste beschikbare metingen (juli 2018, ter hoogte van Luchtbal) blijkt dat momenteel nog maar ca. 40% van de passerende wagons onder cat. 11 vallen. De bedoeling is uiteraard dat de luidruchtige wagons zo snel mogelijk buiten gebruik gesteld worden of, gezien de lange levensduur van de wagons, geretrofit worden (voorzien van kunststofremblokken). De vraag is echter op basis van welke tijdshorizont dit zal gebeuren, de financiering van deze aanpassingen speelt immers een belangrijke rol. Een herziening van de Europese regeling die het aanpassen van de wagons verder in de hand zal werken is momenteel in opmaak maar nog niet goedgekeurd. Meer informatie is beschikbaar in het ‘Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen’, hoofdstuk 3.1 en fiches SPOOR-2016-2 en SPOOR-2016-12 (<a href="https://www.lne.be/geluidsactieplannen">https://www.lne.be/geluidsactieplannen</a>). Afhankelijk van de timing waarbinnen alle goederenwagons aangepast zijn of vervangen zijn door nieuwe, zijn de effecten van spoorverkeerslawaai mogelijks te beperkt ingeschat. We vragen om bovenstaande tekst in te passen in de S-MER, zodat de besluitvormers op de hoogte zijn van deze thematiek.</p> | 11                      |
| <p>Volgens onze gegevens van LINEAS (particuliere spoorvrachtoperator) en B-RAIL zal in 2020 met een versnelde inhaalbeweging 88% van het goederenmateriaal ge-retrofit zijn. Reeds in 2024 zou 100% van het goederenmateriaal ge-retrofit zijn. De horizon ‘2024’ is een verplichting die Europa oplegt opdat alle interoperabele wagons, die op het ‘silent-track’ spoorwegennetwerk rijden ge-retrofit moeten zijn en dus moeten voldoen aan de TSI-geluid.</p> <p>In het strategisch MER zal aangegeven worden dat het geluidsreducerende effect van geluidsarme remblokken op goederentreinen reeds verdisconteerd werd in het rekenmodel bij de bepaling van de bronemissie van de goederentreinen.</p>  |                         |
| <p>Verdeling van treinintensiteiten doorheen de dag: Op p.697 wordt aangegeven dat voor het bekomen van de treinintensiteiten per uur voor een gelijkmatige verdeling overheen 24h (dag, avond, nacht) werd gekozen. Hoe ver staat dit van de werkelijke verdeling overheen de dag, avond en nacht? Op deze manier kan er voor bepaalde periodes een onderschatting van de effecten plaatsvinden (en voor de andere periodes een overschatting). Hoe verhoudt zich de verdeling op dit moment? ’s Nachts wordt het spoornetwerk immers veel beperkter ingenomen door reizigersverkeer waardoor de vrijgekomen capaciteit voor goederenspoorverkeer benut kan worden. Gelieve in het S-MER duiding te geven in hoeverre de aanname overeenstemt met de werkelijke situatie.</p>   | 11                      |
| <p>De intensiteitsverhoudingen per dagdeel zijn niet gekend, aldus niet meegenomen in de geluidsberekening. Er is contact opgenomen met het Havenbedrijf om een correcte verdeling</p>   |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>van de trafieken te bekomen. De meest gedetailleerde cijfers beschikbaar geven echter verdelingen per dag.</p> <p>Deze aanname geldt voor alle alternatieven, maar ook voor de referentiesituatie, zodat er voor de afweging van de alternatieven (o.b.v. verschilwaarde uit de geluidsberekening) geen impact is van deze onbekende. Trouwens het containertransport werd bepaald aan de hand van verwachte jaarbehandelingscijfers, waarvoor een verdeling in dagdelen nog een onbekende is en waarschijnlijk afhankelijk van de te behandelen zone en beschikbare spoorinfrastructuur. Bepaalde seizoenen zullen daarbij misschien aanleiding geven tot meer of minder containertransport. Deze gegevens kunnen in een latere studie worden uitgeklaard.</p>   |                         |
| <p>Milderende maatregelen p.732: De vooropgestelde milderende maatregelen zijn zeer vaag, bovendien worden er maatregelen voorgesteld die geen effect zullen hebben. Akoestisch slijpen heeft een minimaal tot geen effect op goederenspoorverkeer zoals ook vermeld in de tekst en het betreft hier alleen goederenspoorverkeer. Geluidsarme remblokken voorzien op de goederenwagons, nochtans de meest effectieve vooropgestelde maatregel, zal ook geen bijkomend milderend effect kunnen hebben op de berekende geluidseffecten aangezien in de modellering reeds gerekend werd dat alle wagons voorzien zijn van de geluidsarme remblokken (zie eerder).</p>   | 11                      |
| <p>Op strategisch vlak wordt een opsomming gegeven van gebruikelijke maatregelen voor spoorwegen. De ene maatregel is uiteraard akoestisch efficiënter dan de andere maatregel en/of meer aangewezen voor het type materieel. In de uitwerkingsfase moet dit zich verder vertalen in specifieke geluidsmaatregelen wanneer de emissiegegevens (materieel, intensiteit en dagverdeling) en geluidsoverdrachtswijze nauwkeuriger zijn gekend.</p> <p>In het hoofdstuk milderende maatregelen zal aangegeven worden dat het geluidsreducerende effect van geluidsarme remblokken voor goederentreinen reeds verdisconteerd werd in het rekenmodel bij de bepaling van de bronemissie van de goederentreinen.</p>  |                         |
| <p>Locatie rekenpunten: De rekenpunten werden gekozen ter hoogte van de meest blootgestelde woningen van de woonzones in en rond het havengebied. Ter hoogte van deze woningen geldt in de meeste gevallen de milieukwaliteitsnormen en geluidsnormen voor gebieden op minder dan 500 m van industriegebied. Iets centraler in de woongebieden is het geluid minder sterk aanwezig doch door de grotere afstand van het industriegebied zijn hier strengere milieukwaliteitsnormen en geluidsnormen van toepassing, nl. deze voor woongebieden. Deze zijn 's nachts tot 10 dB strenger dan deze aan de rand van het woongebied. Mogelijks worden hierdoor een aantal overschrijdingen van de milieukwaliteitsnormen en geluidsnormen in zowel de referentiesituatie als voor de verschillende alternatieven niet gedetecteerd. Dit kan na uitvoering van het project bij eventuele geluidsklachten leiden tot problemen.</p> | 11                      |
| <p>Inderdaad voor de meeste woonzones in en rond het havengebied geldt de MKN voor gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden. De meest kritische bebouwing is de randbebouwing (woningen) tot de directe geluidsbron omdat deze woningen niet kunnen genieten van de geluidsafschermdende werking van voorliggende gebouwen en bovendien verder van de geluidsbron zijn gelegen. Centraler in de woonzone zal er een sterke schermwerking zijn door voorliggende gebouwen. Dat 's nachts centraal in het woongebied de geluidsnorm tot 10 dB strenger kan zijn dan voor de woningen aan de rand van het woongebied, kan uiteraard voorkomen maar met de schermwerking van de voorliggende bebouwing kan eveneens 10 dB reductie worden bekomen (zie geluidskaarten). Randbebouwing is het meest gevoelig voor geluidshinder, zelfs met de hogere geluidsnorm.</p>   |                         |
| <p>Daarnaast kan men vaststellen dat de berekende geluidsbijdrage aan de rand van de woonzone regelmatig meer dan 10 dB onderschrijdend is t.a.v. de MKN. Bovendien werd in de AON afgesproken om de geluidseffecten te bepalen voor elke woonzone,</p>  |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>waarbij werd uitgegaan van de geluidsbelasting ter hoogte van de meest blootgestelde woning. De woonzones worden bepaald op basis van de woongebieden die in de directe invloedssfeer liggen van de geluidsbronnen (industrie, weg, spoor, waterweg). Per woonzone worden dus 4 scores bepaald. De geluidsdeskundige zal op basis van deze scores en expert judgement een kwalitatieve evaluatie geven van de alternatieven. Hierbij zal hij o.a. ook rekening houden met de grootte orde van het aantal woningen binnen de woonzones. De basis van dit standpunt werd besproken op het bilateraal overleg (workshop 18/11/2016).</p>   |                         |
| <p>Op p. 650 wordt m.b.t. de referentiesituatie aangegeven dat “De Vlare II milieukwaliteitsnormen geldig voor resp de dag -, avond- en nachtperiode [...] ten aanzien van de woonkernen in en rond het havengebied [worden] gerespecteerd, met uitzondering van de norm voor de avond- en nachtperiode ten aanzien van de westelijke randbebouwing van de woonkernen ten noordoosten van het havengebied (vnl. Zandvliet en Berendrecht)”. Dit is niet correct. Er zijn nog andere woonkernen waar de milieukwaliteitsnormen uit het VLAREM reeds overschreden worden, o.a. Lillo, Kallo en Doel (zie p.654) en mogelijks nog andere rekening houdend met de voorgaande bemerking. Een bijkomende nuance hierbij is dat de milieukwaliteit voor industrielawaai normaliter afgetoetst wordt op basis van de LA95,1h en niet de LAeq,dag/avond/nacht of de Lden. Metingen van de LA95,1h werden echter niet uitgevoerd. In de uitwerkingsfase is het noodzakelijk deze metingen uit te voeren.</p>   | 11                      |
| <p>Wordt bekeken en verder tekstueel aangepast volgens de inkleuring (geluidsoverschrijding) van de tabel.</p> <p>De uitvoering van geluidsmetingen ter bepaling van het huidig geluidsklimaat, specifiek het achtergrondgeluidsniveau in het omgevingsgeluid, is niet gebruikelijk voor een strategisch onderzoek. In de uitwerkingsfase dient men te onderzoeken wat de geluidsimpact zal zijn op de huidige toestand.</p> <p>Op strategisch niveau is er geen kennis van de werkelijke emissieniveaus, werkingstijden en -periodes en daaraan gekoppelde variaties in het specifieke geluid, zodat er vanuit ‘worst-case’-standpunt werd uitgegaan van een ‘vol-continue werking overdag, ’s avonds en ’s nachts’ met een constant geluidsemissieniveau.</p>  |                         |
| <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Keuze kengetallen: Er wordt voor de kengetallen voor containeroverslag in het MER-gebruik gemaakt van de gegevens van het Gemeentelijke Havenbedrijf van Rotterdam. Er zijn echter nog andere kengetallen beschikbaar en er is dus een zeker spreiding op de waarde van de kengetallen voor containeroverslag, waarbij mogelijks de precieze uitbatingswijze van de containerterminal een belangrijke rol speelt (aantal kranen, soort kranen, wijze van inrichting van de terminal, ...). Dit is een belangrijk uitgangspunt voor het verdere project. Indien de uitbatingswijze sterk afwijkt van deze vooropgesteld op basis van de kengetallen kan de geluidsproductie per m<sup>2</sup> ook wezenlijk verschillen. In het strategisch MER moet gedocumenteerd worden welke uitbatingswijze aan de basis ligt van de kengetallen die gebruikt werden.</p> | 11                      |
| <p>Omdat de extra containerbehandeling en de logistieke terreinen een extra geluidsbron vormen op de reeds bestaande geluidsbronnen in het havengebied werd voor de ECA-studie besloten om het rekenmodel van het Havenbedrijf te gebruiken en daaraan wijzigingen aan te brengen voor de bepaling van de effecten van de alternatieven.</p> <p>Dit impliceert dat zowel de rekenmethodiek, als de wijze waarop gegevens worden ingebracht in het rekenmodel, volledig conform verloopt met de wijze waarop de geluidskarten voor het havengebied werden gecreëerd.</p>  |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Met betrekking tot de bepaling van het emissiegetal werd gewerkt met het meest recente kengetal voor containeroverslag en de spectrale correctiefactoren voor dit type activiteit, afkomstig uit het rekenmodel van het Havenbedrijf. Dit om conformiteit te behouden met reeds gepubliceerde geluidskaarten voor industrielawaai in het havengebied.</p>  |                         |
| <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Doel onder alternatief 9: Zoals eerder gesteld gelden er ter hoogte van de woningen die centraler gelegen zijn in de woongebieden strengere normen doordat de afstand ten opzichte van industriegebied groter is (woongebied &gt; 500 m van industriegebied). Een voorbeeld van een dergelijke situatie is duidelijk merkbaar in geval van meetpunten 21 en 22, respectievelijk Doel Z en Doel N. Rekenpunt 22 is verder gelegen van de containerterminal in alternatief 9, doch door de andere bestemming van het gebied zijn de normen ook strenger waardoor er sneller een overschrijding van de normen zal zijn. In alternatief 9 is er reeds een overschrijding van de geluidsnorm ten gevolge van het specifieke geluid van de containerterminal aan het tweede getijdedok met 0,7 dB voor de nacht, en dit in het beste geval (dus indien de LA95 meer dan 5 dB hoger zou liggen dan de milieukwaliteitsnorm). In het slechtste geval ligt de norm echter minstens 5dB lager waardoor de overschrijding minstens 5,7dB bedraagt tijdens de nacht en minstens 0,7 dB doorheen de dag. Afhankelijk van de precieze uitbatingswijze waarmee rekening gehouden werd in de modellering, zijn er nog maatregelen mogelijk die de overschrijding kunnen beperken. Een verschil van 5 dB is echter niet eenvoudig weg te werken. Er werd hierbij uitgegaan van de specifieke bijdrage van de containerterminal aan het tweede getijdedok ter hoogte van rekenpunt 22 van 37,5 dB. Hierbij werd nog geen rekening gehouden met de situatie waarbij de nieuwe containerterminal een uitbreiding zal vormen op de bestaande containerterminal en het totale geluid van deze terminal als geheel bekeken moet worden. Er werd ook nog geen rekening gehouden met de eerdere bemerkingen inzake de inschatting van de geluidsbelasting op basis van kengetallen.</p> | 11                      |
| <p>De woonzone van Doel is geen goed voorbeeld om het risico voor normoverschrijding centraal in een woongebied te duiden, omdat het een zeer kleine omvang in bebouwingsgraad kent in vergelijking met andere woonzones in het havengebied. Doel heeft dus nauwelijks een geluidsafschermdende woonzone voor de vergelijking van de rekenpunten 21 en 22.</p> <p>De geluidskaarten 'industrielawaai' van het Havenbedrijf geven aan dat eerstelijnsbebouwing van een woonkern meteen minstens 5 dB geluidsafschermdende werking teweegbrengen voor de tweede lijnsbebouwing. Randbebouwing blijft meest kritische bebouwing voor een woonkern. Bij het ontwerpen van het inrichtingsplan, keuze van de geluidsbron, uitvoeringswijze en exploitatieperiodes zijn geluidsreducties van 5 dB haalbaar. Temeer er voor de S-MER met een 'worst-case' exploitatietoestand (volcontinu = alle geluidsbronnen gelijktijdig en 24u/24u aan maximale verwerkingshoeveelheid per ha) werd gerekend.</p>   |                         |
| <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Bestemming van de zone rond meetpunt 25 Saftingen Doel: Momenteel is de zone rond het meetpunt ingekleurd als 'agraris gebied met overdruk havenuitbreidingsgebied' (cfr. gewestplan uit 1978). Bijgevolg dient de deskundige de geluidsnormen voor agraris gebied toe te passen, en niet deze voor industriegebied, wat ter hoogte van Saftingen Doel een grote overschrijding van de geluidsnormen zal impliceren. Het is belangrijk dat het ontwerp S-MER in die zin aangepast wordt. De vraag stelt zich of mildering van een zodanige overschrijding door buffering mogelijk is. Als de leefkwaliteit in een gehinderd gebied onmogelijk</p>  | 11                      |



| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| gegarandeerd kan worden, dient bewoning te worden tegengaan. Noch de milderende maatregelen, noch het actieprogramma bij het voorontwerp voorkeursbesluit maken hier melding van.  |                         |
| De gebiedsbestemming voor Saftingen wordt aangepast naar 'agrarisch gebied' met bijhorende MKN.<br>Onder het hoofdstuk MM wordt haalbaarheid aangehaald om situaties met geluidsoverschrijding te milderen, rekening houdende met overschrijdingswaarde en de abstractie waarmee de strategische studie werd uitgevoerd.   |                         |
| Vergelijkingskaarten: De vergelijkingskaarten op p. 720, 721 en 725 geven voor industriewelawaai enkel de tussenscores weer. De eindscore wordt niet weergegeven. We vragen deze wel opnemen of duiden waarom deze niet opgenomen wordt.   | 11                      |
| In de tabel onder het hoofdstuk MM werd per immissiepunt aangegeven welk alternatief en daarbij verantwoordelijke bouwsteen aanleiding geeft voor een overschrijding van de MKN (eindscore -3).<br>Op een overzichtskaart werd dit inderdaad niet gevisualiseerd. Dit zal gebeuren.  |                         |
| Milderende maatregelen: De milderende maatregelen zijn vaag en belichten wat betreft maatregelen aan de bron enkel een oordeelkundige schikking op het terrein. Zoals reeds eerder aangegeven is dit voor een containerterminal wat betreft de kranen moeilijk, aangezien deze onlosmakelijk aan de kade verbonden zijn. Bijkomende bronmaatregelen die zeker vermeld moeten worden zijn de keuze voor geluidsarme kranen en reach stackers en systemen die het impulsgeluid veroorzaakt door het aanslaan en neerzetten van een container beperken. Aangezien tonale componenten in het spectrum van de inrichting een straffactor van 5 dB opleveren bij de afvoetsing aan de geluidsnormen moeten deze ten alle koste vermeden worden. Voor het beperken van het geluid van reach stackers en andere logistieke activiteiten is een oordeelkundige schikking van het terrein wel een valabele milderende maatregel maar zeker niet de enige.  | 11                      |
| Dit zal aanvullend in het S MER worden opgenomen.  |                         |
| Met betrekking tot de gebruikskwaliteit merken we op dat mogelijke geluidsoverlast een belangrijke rol speelt. Deze is onderzocht in de discipline geluid. We stellen hierbij vast dat voor de beoordeling van het al dan niet kunnen respecteren van de geluidsnormen ter hoogte van o.a. Saftingen de verkeerde geluidsnormen zijn gehanteerd (zie ook de uitleg bij de S-MER). Immers de planologische bestemming van het betreffende gebied is 'agrarisch gebied met overdruk havenuitbreidingsgebied' (cfr.gewestplan uit 1978). Bijgevolg dient de deskundige de normen voor agrarisch gebied te gebruiken, en niet deze voor industriegebied. Wellicht levert dit een zodanige overschrijding op dat een mildering van de geluidsoverlast door buffering onmogelijk is. Als de leefkwaliteit in een gehinderd gebied onmogelijk gegarandeerd kan worden, dient bewoning te worden tegengaan. Noch de milderende maatregelen, noch het actieprogramma bij het voorontwerp voorkeursbesluit maken hier melding van. In bijlage 2 vindt u een uitgebreide uitleg over deze problematiek. | 11                      |
| De gebiedsbestemming voor Saftingen wordt aangepast naar 'agrarisch gebied' met bijhorende MKN.<br>Onder het hoofdstuk MM wordt haalbaarheid aangehaald om situaties met geluidsoverschrijding te milderen, rekening houdende met overschrijdingswaarde en de abstractie waarmee de strategische studie werd uitgevoerd.   |                         |
| Detailopmerkingen  | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het MER bevat veel figuren die niet leesbaar zijn, ook niet als je ze digitaal vergroot.</li> <li>• p. 638: Er wordt verwezen naar geluidsbelastingkaart van 2011 “Deze kunnen gebruikt worden voor de beschrijving van de “bestaande situatie”, rekening houdend met de beperking dat ze dateren van het jaar 2011 en niet gebiedsdekkend zijn.” Het gaat hierbij echter over de geluidsbelastingkaarten van 2016 zoals blijkt uit de verdere tekst. De verwijzing moet worden aangepast.</li> <li>• p. 639: Er wordt geen uitleg gegeven bij de tekening ivm de milieuzonering.</li> <li>• p. 644: “De geluidskaart geeft aan dat de geluidsbelasting (<math>L_{den} &lt; 55</math> dB – <math>L_{night} &lt; 50</math> dB) zich in het noord-oostelijk gebied beperkt tot de woonzone Ekeren.” Dit moet niet ‘&lt; 55’ en ‘&lt; 50’ zijn maar ‘<math>\geq 55</math>’ en ‘<math>\geq 50</math>’ zijn.</li> <li>• P642: <i>Op basis van de “goedgekeurde geluidskaarten” van dept. LNE (Vlaamse Overheid).</i> Gelieve de correcte bronvermelding te hanteren zoals ook opgenomen in Geopunt: "Strategische geluidsbelastingskaart, referentiejaar 2016, belangrijke en aanvullende wegen, <math>L_{night}</math>, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)"</li> <li>• P659: <i>Uit de dosis-effectrelaties blijkt geluidshinder al op te treden vanaf een <math>L_{den} &gt; 55</math> dB(A).</i> Graag bronvermelding opnemen van deze dosis-effectrelaties. Hierbij merken we ook op dat in de recent gepubliceerde aanbevelingen van de WHO er wordt aanbevolen om geluidsniveaus van wegverkeerslawaai te beperken tot 53 dB <math>L_{den}</math>. Ook aangepaste dosis-effectrelaties voor hinder van o.a wegen en spoorwegen zijn in deze nieuwe richtlijnen van de WHO opgenomen.</li> </ul> |                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het verbeteren van de resolutie van de figuren wordt bekeken.</li> <li>• De meest recente geluidsbelastingkaarten werden in de ontwerp tekst opgenomen en zijn gebaseerd op datagegevens van het referentiejaar 2016. In de tekst wordt verkeerd melding gemaakt van de vorige versie van de geluidskaarten met referentiejaar 2011.</li> <li>• P639. Uitleg bij de tekening wordt toegevoegd.</li> <li>• P644. Typefout wordt rechtgezet naar '<math>L_{den} \geq 55</math> dB en <math>L_{night} \geq 50</math> dB'.</li> <li>• P642. Bronvermelding wordt geactualiseerd.</li> <li>• P659. Bronvermelding wordt toegevoegd. De actualisatie van de WHO aanbevelingen worden vermeld.</li> </ul>  |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Geluidseffecten op hinterland (agglomeratie Antwerpen en directe omgeving) als gevolg van de impact van ECA op het wegverkeer en spoorverkeer.
- Aangeven dat het geluidsreducerende effect van geluidsarme remblokken op goederentreinen reeds verdisconteerd werd in het rekenmodel bij de bepaling van de bronemissie van de goederentreinen.
- Aanpassing gebiedsbestemming en bijhorende MKN voor het immisiepunt Saftingen + actualisatie toetsing + uitspraak haalbaarheid MM (: rekening houdende met overschrijdingswaarde en de abstractie waarmee de strategische studie werd uitgevoerd).
- Vergelijkende kaarten op basis van de eindscore.
- (Bepaling van het gecumuleerd geluidsniveau van de individuele bijdrages van de geluidsbronnen)

## 2.4.1.5 Discipline Mens - Ruimtelijke aspecten

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wil de Vlaamse Regering een ambitieus veranderingstraject op gang trekken om het bestaand ruimtebeslag (ruimte die we in gebruik hebben, die aangelegd, verhard en/of bebouwd is) beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Het doel is het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn.</p> <p>Globaal gezien zullen de bouwstenen met een havenuitbreiding de bestaande open ruimte verder aansnijden en bijgevolg moeilijker in te passen zijn in de gewenste ruimtelijke structuur volgend uit de strategische visie die stelt: <i>“Havenuitbreidingen (n.a.v. specialisaties en volumestijgingen) gebeuren vanuit de principes van ruimtelijk rendement en in evenwicht met de leefkwaliteit (=&gt; klemtoon op inbreiding en reconversie).”</i></p> <p>Deze door de Vlaamse regering vastgelegde doelstellingen zijn te weinig meegenomen bij de beoordeling van de verschillende alternatieven en bouwstenen in de discipline “Effecten op de mens: ruimtelijke aspecten”.</p> | 11                      |
| <p>Voor de beoordeling van het milieu-effect ‘wisselwerking met de ruimtelijke context’ gaat de deskundige verschillende onderdelen na. We stellen ons vragen bij deze beoordeling. Zo beoordeelt de deskundige dit milieu-effect voor alternatief 9, nochtans een alternatief met havenuitbreiding, beperkt positief of neutraal ten opzichte van respectievelijk referentiesituatie 1 of referentiesituatie 2 en 3. De samenvatting van de vergelijking van de bouwstenen is zichtbaar in tabel 7-357. Globaal genomen dienen de bouwstenen met een uitbreiding van de havenstructuur aanzienlijk negatiever te scoren dan de bouwstenen die de haven verder inbreiden. Dit is volgens ons onvoldoende weergegeven in de tabel. Ze bevat 7 bouwstenen met een havenuitbreiding. Slechts 16 van de 49 vakjes kleuren voor deze bouwstenen rood, dat is minder dan 1/3. Oorzaak is, zoals reeds eerder opgemerkt (zie advies dd. 2018), de onevenwichtige verdeling van de onderdelen waarop de beoordeling is gebaseerd.</p>  | 11                      |
| <p>De deskundige onderzoekt een aantal ruimtelijke aspecten die bij de inplanting van havenactiviteiten doorwegen in het voordeel van de haven, zoals een ligging aansluitend op bestaande terminals dan wel geïsoleerd gelegen ten opzichte van de bestaande havenstructuur of de mogelijkheden tot ontsluiting over water, spoor en weg. 5 van de 7 kolommen behandelen dergelijke onderdelen. Het onderdeel ‘toekomstmogelijkheden’ is volgens ons irrelevant (zie voor motivatie in volgende alinea). Op onze eerdere vraag naar het verschil tussen de kolom ‘ligging tov terminals, logistieke terreinen, bereikbaarheid andere functies’ en de kolom ‘havenstructuur’ antwoordt de deskundige dat de kolom havenstructuur <i>“gaat over de totale havenstructuur op een hoger schaalniveau - uitbreiding of inbreiding.”</i> In dat geval begrijpen we niet waarom ook de bouwstenen met een havenuitbreiding groen kleuren in een tabel over de wisselwerking met de ruimtelijke context.</p>  | 11                      |
| <p>Slechts 2 kolommen behandelen de wisselwerking met de omgeving, nl. enerzijds met de nederzettingsstructuur en anderzijds met de <i>“andere structuren”</i>. De ‘andere structuren’ omvatten, zo veronderstellen we, de open ruimte structuren waaronder de polderstructuur, de natte natuur en de Scheldevallei. De deskundige stelt dat de havenuitbreiding hun onderlinge samenhang niet wijzigt, enkel hun oppervlakte verkleint en daarom onder één kolom kunnen gevat worden. We vermoeden dat een grondig morfologisch onderzoek toch verschillen naar boven zou brengen. Zo is bv. de relatie tussen enerzijds de polderstructuur en de natte natuur in de polder en anderzijds de Scheldevallei verschillend afhankelijk van de gekozen bouwsteen.</p>   | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Een aspect dat de deskundige hanteert om de effecten van de alternatieven te beoordelen is 'de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, in het bijzonder bijkomende havenontwikkeling'. Zo stelt ze positief vast dat alternatief 9 "<i>diverse mogelijkheden voor bijkomende havenontwikkeling landinwaarts</i>" heeft, zowel ter hoogte van het Tweede Getijdendok als ter hoogte van de logistieke bouwsteen 'Drie Dokken'. Gezien de enorme inname van open ruimte, de verharding van de bodem, de ecologische gevolgen en impact op het klimaat is een verdere uitbreiding van de haven, na de realisatie van alternatief 9, niet aan de orde. Ze behoort bovendien niet tot de doelstelling van het beoordeelde plan. Bijgevolg is het niet wenselijk dat de deskundige 'de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, in het bijzonder bijkomende havenontwikkeling' hanteert als een van de criteria om de effecten op de mens te beoordelen.</p>  | 11                      |
| <p>De ruimtelijke impact van de havenuitbreiding in alternatief 9 op de nabije nederzettingsstructuur en de open ruimte structuren (polderstructuur, natte natuur en Scheldevallei) is enorm. De tabel 7-357 geeft aan dat het Tweede Getijdendok een negatieve impact heeft op de nederzettingsstructuur omdat de afstand tussen de haven en Doel en Saftingen verkleint. Datzelfde argument geldt voor Drie Dokken: zeker ten opzichte van Saftingen verkleint de afstand tussen logistieke terreinen en het gehucht. De tabel dient in die zin te worden aangepast.</p>  | 11                      |
| <p>Een ander effect dat de deskundige hanteert is 'gebruiksintensiteit'. Ze stelt: "<i>De gebruiksintensiteit wordt bepaald door de benutting van de gronden, de aanwezigheid van restruimtes en de mogelijkheden voor medegebruik.</i>" Voor de benutting van de gronden wordt nagegaan "<i>hoe intens de ruimte gebruikt wordt.</i>" Volgens de deskundige is "<i>een bedrijfsactiviteit op een oppervlakte van 1 ha intensiever dan bv. akkerbouw op een oppervlakte van 1 ha omdat ze meer activiteiten en handelingen omvat: dagelijks voeren verschillende machines/voertuigen en mensen verschillende handelingen uit.</i>" (zie reactie op deskundige op eerdere opmerkingen, mail dd. 15/05/2018). Bijgevolg beoordeelt ze het gebruik van grond voor bedrijfsactiviteiten positiever dan het gebruik van grond voor bv. landbouw of natuur. Wat is de ruimtelijke relevantie van deze interpretatie van het criterium 'gebruiksintensiteit'? Hoe meer de ruimte gebruikt wordt voor bedrijfsactiviteiten hoe positiever? Nochtans hebben we in Vlaanderen een tekort aan ruimte voor natuur.</p>  | 11                      |
| <p>De samenvatting is doorspekt van begrippen als 'grote oppervlakte', 'een behoorlijke oppervlakte'.... Dit wordt bij voorkeur met cijfers onderbouwd.</p>   | 11                      |
| <p>De principes van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte, dat recent werd goedgekeurd, worden expliciet toegevoegd in het document.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij effect ruimtegebruik: vermelden principe terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag; benadrukken van het principe ruimtelijk rendement met verwijzing naar de operationaliteitsstudie. De vraag waar dit ruimtelijk rendement nu juist wordt aangetoond in deze studie zal in het MER aangegeven worden. De vraag om het principe van het terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag ook te vermelden bij de verhardingsgraad in de discipline bodem wordt eveneens overgemaakt.</li> <li>• Leefbaarheid: vermelden als principe bij de gebruikskwaliteit</li> </ul> <p>De effectgroep wisselwerking met de ruimtelijke context wordt opgesplitst in twee effecten (en in twee tabellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het effect wisselwerking met de globale ruimtelijke context (nu de aspecten macro structuur)</li> <li>• Het effect wisselwerking met de ruimtelijke context in de haven (nu de aspecten onder bereikbaarheid en organisatie)</li> </ul> |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Met betrekking tot de tabel worden de effecten die nu samengevat staan op de andere ruimtelijke structuren per structuur behandeld en weergegeven. Er wordt een kolom toegevoegd met de effecten op de agrarische structuur, de ecologische structuur en de Scheldevallei.</p>  |                         |
| <p>Met betrekking tot de beoordeling van het effect op de havenstructuur is de deskundige van mening dat het bundelen van de goederenstromen in de haven, dat ook als principe is opgenomen in de strategische visie, leidt tot een positieve beoordeling, ook indien het een havenuitbreiding is. Er is uiteraard wel een onderscheid tussen inbreiding, wat nog positiever is, en uitbreiding.</p>   |                         |
| <p>Met betrekking tot het logistiek terrein Drie Dokken wordt in de tabel aangevuld dat deze ook negatieve impact heeft op de nederzettingsstructuur omdat de afstand tussen de haven en Doel en Saftingen verkleint.</p>  |                         |
| <p>Met betrekking tot de toekomstmogelijkheden is er besloten dat het als een aspect bij de ruimtelijke context behouden blijft. Er wordt verduidelijkt dat het gaat om toekomstmogelijkheden die buiten de scope van het complex project vallen, zoals toekomstmogelijkheden voor hernieuwbare energie, natuur in de Scheldevallei, diverse toekomstmogelijkheden voor Doel... maar ook het al dan niet afsluiten van alle toekomstige mogelijkheden inzake watergebonden ontsluiting. Sowieso is dit een afweging op een hoog abstractieniveau die geen eenduidige eindbeoordeling zal hebben of allesomvattend zal zijn. Zo is het voorbarig om na te gaan hoeveel windturbines er niet mogelijk zullen zijn bij een bepaalde vorm van het Saeftingedok (afhankelijk van type, inplantingsraster, ), wel dat een grote nieuwe ruimte-inname een invloed kan hebben op die toekomstmogelijkheden. Wat voor bepaalde bouwstenen / alternatieven mogelijks haaks kan staan op eventuele toekomstmogelijkheden die betrekking hebben op andere havengebonden activiteiten. Voor dit aspect is dan ook niet de zozeer de beoordeling van belang, wel dat de nu gekende toekomstmogelijkheden aangehaald worden zodat men zich er van bewust is dat een keuze ook diverse toekomstmogelijkheden, al dan niet havengebonden, mogelijks hypothekeert. De gebruiksintensiteit bekijkt drie verschillende aspecten: de gebruiksdynamiek, restruimtes en mogelijkheden medegebruik. De gebruiksdynamiek wordt daarbij zeker niet beoordeeld in de zin van 'hoe hoger de dynamiek hoe beter', wel hoe deze dynamiek zich verhoudt tot de onmiddellijke omgeving: wordt er een nieuwe conflict – of overgangszone gecreëerd tussen verschillende dynamieken (hoogwaardige natuurwaarde – terminal), worden bestaande overgangszones verplaatst of verlengd, of is deze dynamiek gelijk aan de omgeving? In de overzichtstabel is dit inderdaad soms erg bondig omschreven, waardoor andere interpretaties mogelijk zijn. Dit wordt aangepast, en ook tekstueel zal dit verduidelijkt worden.</p> |                         |
| <p>Bij het Logistiek Park Schijns zal ook de grens met de fortengordel in rekening gebracht worden, bij Putten Weide wordt de grens tussen laag- en hoogdynamisch langer.</p>  |                         |
| <p>De in alternatief 9 voorziene oppervlakte voor containerbehandeling zal met behulp van nieuwe technieken intensief worden gebruikt. Zijn er voor de berekening van de 'ruimteproductiviteit/capaciteit' van alternatief 9 hogere cijfers gebruikt dan bij de andere alternatieven? Hoe zit het met de capaciteit van de bestaande terminals? Kan die verder worden opgedreven zodat de vraag naar uitbreiding misschien minder groot wordt?</p>   | 11                      |
| <p>Bij het berekenen van de capaciteit van een bouwsteen werd in eerste instantie nagegaan welke capaciteit geboden wordt door de beschikbare kaaimuurlengte. De productiviteit per lopende meter kaaimuurlengte die gehanteerd werd bij alternatief 9 is dezelfde als voor de andere alternatieven. Tevens werd nagegaan of voor de betreffende bouwsteen aansluitend aan de kaaimuur voldoende terminaloppervlakte beschikbaar is om de capaciteit die berekend werd op basis van de beschikbare kaaimuurlengte af te kunnen wikkelen. Hieruit blijkt dat er voor de bouwsteen Tweede Getijdendok meer ruimteproductieve behandelingssystemen zullen moeten ingezet worden dan bij sommige andere bouwstenen.</p>  |                         |
| <p>Bij het berekenen van de capaciteit van de bestaande terminals werd er steeds van uit gegaan dat de kaaimuurlengte de beperkende factor is van de betreffende terminal, en dat de ruimteproductiviteit op de terminalterreinen indien nodig hieraan aangepast wordt. De capaciteit</p>  |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>kan dus niet verder opgedreven worden door de ruimteproductiviteit op de terminalterreinen op te drijven.</p>  |                         |
| <p>In het operationaliteitsonderzoek werd het inzetten van innovatieve behandelingssystemen op bestaande terminals onderzocht. Hierbij werd geconcludeerd dat deze systemen geen bewezen hogere kaaimuurcapaciteit leveren, en daarmee niet gegarandeerd leidt tot een hogere capaciteit voor de onderzochte terminals.</p> |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- De hierboven besproken aanpassingen zullen worden doorgevoerd.

#### 2.4.1.6 Discipline Water

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>De verschillende aspecten voor water werden goed onderzocht in het MER, waardoor de effecten van de alternatieven op strategisch niveau met elkaar konden worden vergeleken. Er wordt echter gevraagd om voldoende nuance in de conclusie te leggen en duidelijker aan te geven waar de gebruikte onderzoeks-aanpak mogelijk tot onzekere conclusies kan leiden. Zo zorgt de pragmatische aanpak bij de berekening van de aanslibbing er bijvoorbeeld voor dat de foutenmarge niet overal gelijk is en dat de nauwkeurigheid voor sommige alternatieven groter is dan voor andere. Dit is af te leiden uit de achtergronddocumenten waarnaar verwezen wordt, maar dit komt onvoldoende tot uiting in de tekst van het MER zelf.</p> | 11                      |
| <p>Deze nuance zal gemaakt worden.</p>   |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Conclusies zullen voldoende genuanceerd worden rekening houdend met onzekerheden.

#### 2.4.1.7 Discipline Lucht en Klimaat

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Uit een opgemaakt overzicht, op basis van gegevens uit de S-MER, blijkt dat er tevens impact naar het hinterland is. De impact buiten het project is voor alle modi met uitzondering voor wegverkeer groter dan de geraamde impact binnen het studiegebied. De scores worden echter enkel berekend op de emissies die extra zullen uitgestoten worden in de HvA. De extra emissies naar het hinterland worden in de S-MER niet beoordeeld. De impact naar het hinterland is belangrijk en het is noodzakelijk deze te milderen in het kader van de Vlaamse lucht- en klimaatdoelstellingen. Het voorliggend S-MER formuleert hiervoor geen milderende maatregelen en dit is een hiaat in de S-MER.</p>   | 11                      |
| <p>De emissies bij hinterland transport zijn wel (ruw) geraamd (zie o.a. p797). Deze zijn louter functie van het aantal containers.</p> <p>Gezien de emissies van hinterlandtransport in de referentie situatie niet gekend zijn (geen mobiliteitsdoorrekening inzake hinderlandtransport voor referentiesituatie 2025/2030) is mate van wijziging niet te duiden. Gezien cfr AON studiegebied lucht afgestemd wordt op mobiliteit, en voor mobiliteit geen hinterlandtransport meegenomen is, behoort beoordeling hinderlandtransport in feite niet tot het onderzoeksproject.</p> <p>Mbt de geformuleerde MM : diverse van de voorstellen zijn wel degelijk toepasbaar op hinterlandtransport.</p> <p>Er kan terzake nog volgende gesteld worden:</p> |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>In de mate dat door bepaalde maatregelen er een verschuiving zou optreden van wegtransport naar dieseltractie bij spoor en naar binnenvaart kan uitgegaan worden van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename NOx emissies</li> <li>• Afname CO2 emissies</li> </ul>   |                         |
| <p>Momenteel is er in de S-MER een beoordeling ten opzichte van de beleidsmatige randvoorwaarde Vlaamse klimaat- en luchtbeleid. In de discipline Lucht wordt getoetst aan de Belgische en Vlaamse doelstellingen en in de discipline klimaat aan het BEL-scenario. Het BEL-scenario is een Vlaamse doelstelling, maar dit is niet duidelijk vermeld in de voorliggende tekst.</p>   | 11                      |
| <p>Dit staat wel degelijk duidelijk vermeld in het MER, discipline Klimaat, zie § 7.10.3</p>   |                         |
| <p>In gans Vlaanderen wordt op vele, vooral verkeersdrukte, plaatsen de luchtkwaliteitsnorm voor NO<sub>2</sub> overschreden. In de regio van Antwerpen is de situatie het meest ongunstig door enerzijds hoge achtergrondwaarden en anderzijds hoge lokale ophoging door druk verkeer. De achtergrondconcentraties worden veroorzaakt door het cumulatief effect van alle emissiebronnen in de omgeving (verkeer, industrie, havenactiviteiten, huishoudens). Om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden zullen bijkomende emissies maximaal ingeperkt moeten worden.</p>  | 11                      |
| <p>Klopt. Op beleidsvlak worden in die zin tal van maatregelen voorop gesteld om dit te realiseren, o.a. in kader van emissiereductie doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (ontwerp)luchtkwaliteitsplan</li> <li>• (ontwerp) klimaatplan</li> <li>• Actieplan fijn stof en NO<sub>2</sub> in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen</li> <li>• Strengere eisen via Vlarem-II en Vlarem-III</li> </ul>   |                         |
| <p><b>Er wordt negatieve rest-impact van 723 ton NOx per jaar en 152366 ton CO<sub>2</sub> per jaar voor het complex project ingeschat</b> na het nemen van milderende maatregelen. Indien een <b>volledige elektrificatie</b> wordt doorgetrokken <b>op de nieuw te ontwikkelen kaaien voor containerafhandeling</b> dan kan de restimpact verder gereduceerd worden. De emissiebijdrage die afkomstig is van containerbehandeling kan herleid worden tot quasi zero-emissie level zowel voor NOx en CO<sub>2</sub> terwijl door het toepassen van schonere, maar nog steeds machines op verbrandingsmotoren, er een blijvend emissie toename is van 52 ton NOx per jaar en +/- 60000 ton CO<sub>2</sub> per jaar. <b>Aangezien het totaal effect van het project op broeikasgasemissies beduidend is, dient elektrificatie als milderende maatregel voor de off-road voertuigen voor behandeling van containers opgenomen te worden.</b></p> | 11                      |
| <p>Deze maatregel zal overgenomen worden in de discipline Klimaat (rekening houdend met de door de deskundige Lucht aangebrachte nuances bij deze maatregel, in die zin dat naast elektrificatie ook andere emissiereducerende technieken van toepassing kunnen zijn).</p>   |                         |
| <p>S-MER - discipline lucht - detailopmerkingen hoofdstuk niet-technische samenvatting</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) P62. <i>Figuur 17..... (Exclusief logistieke ontwikkeling (VAL en gebouwenverwarming. Verduidelijken in de tekst of de transportemissies t.g.v. logistieke ontwikkeling meegenomen zijn in de impactberekening?</i></li> <li>• (2) P63. Tekst: <i>'Dit is onder meer .....zouden worden'</i>. De NECA-maatregel werd niet meegenomen in de berekening. Het effect in 2025 wordt echter nog als beperkt ingeschat. In de AON werd deze beleidsvoorwaarde naast het</li> </ul>   | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>gebruik van walstroom aan de nieuwe kaaien wel vooropgesteld te onderzoeken. Op uitwerkingsfase dient dit beslist beleid meegenomen te worden in de impactberekeningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (3) Tekst: <i>'Wordt rekening gehouden met de extra emissies van deze modi bij verdere transport naar het achterland dan zullen deze uiteraard toenemen'</i>. Kwantificering van NO<sub>x</sub> ontbreekt in de tekst.</li> <li>• (4) P64. Tekst <i>'Wordt rekening gehouden met de extra emissies van deze modi bij verdere transport naar het achterland dan zullen deze uiteraard toenemen'</i>. Kwantificering ontbreekt in deze tekst ook voor CO<sub>2</sub>.</li> <li>• (5) P64-64. Tekst: <i>'Voor zover de extra emissies t.o.v. de actuele situatie door de milderende maatregelen niet volledig kunnen teruggedrongen worden zullen in het kader van de aangegane verbintenissen inzake reductiedoelstellingen ook andere bronnen bij komende reducties moeten realiseren'</i>.</li> </ul> <p>Deze tekst dient geremedieerd te worden. In eerste plaats dient binnen het project en de sectoren die werden onderzocht milderende maatregelen ter compensatie van het groot negatief effect worden onderzocht en gedefinieerd. Het resteffect na mildering dient geduid te worden ten opzichte van de emissiedoelstellingen van 2025 en niet de actuele situatie want zowel voor NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub> is er voor Vlaanderen een reductiepad uitgestippeld. In de tekst wordt het principe neergeschreven om in andere sectoren buiten het project deze negatieve emissies van het ECA-project te compenseren. Dit valt buiten de scope van de MER. Het is de initiatiefnemer dient de negatieve effecten van het project te onderzoeken en remediëren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (6) P75. Tekst: <i>'Als wij abstractie maken van de industriële emissies in de haven blijkt ECA te resulteren in een toename met ongeveer 14% van de broeikasgassen binnen de haven, in vergelijking met de huidige situatie.'</i></li> </ul> <p>De vergelijking t.o.v. de actuele emissies is nuttig maar dient aangevuld te worden met de reële te verwachten impact in 2025 want in 2025 liggen de emissies ten gevolge van de non-ETS- doelstellingen lager dan de actuele. Deze werkelijke impact dient bijkomend in de tekst geduid te worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (7) P76. Tekst: <i>'Dit cijfer heeft enkel betrekking op de emissies binnen het studiegebied van het verkeersmodel van de haven van Antwerpen. De aan ECA toe te schrijven transport gerelateerde emissies binnen heel Vlaanderen (maar buiten de haven) kunnen geraamd worden op bijkomend ongeveer 90 kT per jaar. Dat brengt de totale emissies van ECA op ongeveer 290 kT/jaar of, als abstractie wordt gemaakt van de emissies van de zeeschepen, op ongeveer 235 kT per jaar. Dit laatste cijfer bedraagt ongeveer 3% van de emissies van de sector goederentransport in 2030 (BEL-scenario). We benadrukken echter dat het cijfer voor de emissies buiten de haven zeer benaderend is. Het houdt onder meer geen rekening met het gegeven dat, als de ECA-containers naar een andere Noordwest-Europese haven zouden getransporteerd worden, ze ook minstens deels op het Vlaamse transportnetwerk zouden terecht komen.'</i></li> </ul> <p>De afdeling EKG benadrukt het belang van een degelijke beoordeling van de mobiliteitseffecten naar het hinterland, op te nemen in de uitwerkingsfase. Immers, het aandeel van 3% t.o.v. goederenvervoer is een aanzienlijk aandeel op Vlaams niveau.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (8) P86. <i>Effecten op en van de klimaatverandering (% van de jaarlijkse reductiedoelstellingen 2015 voor België)</i></li> </ul> <p>De beoordeling, zoals hier geformuleerd, stemt niet overeen met het EKG-advies en de AON/ richtlijnen. Afdeling EKG stelt om de beoordeling in de tekst aan te vullen t.o.v. Vlaamse doelstellingen – anno 2025-2030.</p> |                         |



| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (9) P90. De volgende maatregel: <i>‘Bij containerbehandeling maximaal inzetten op emissiearme (bv elektrische) toestellen, machine, en interne vervoermiddelen’</i> is een maatregel die vanuit de discipline klimaat dwingender moet geformuleerd worden dan louter een aanbeveling.</li> <li>• P92. Volgende maatregel bij klimaatadaptatie toevoegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- (10) Maximaal voorzien in infiltratiemogelijkheden door aangepaste materialen voor verharding, inrichtingsmaatregelen (niet-verharde stroken; kan ook gelinkt worden aan milderende maatregelen onder landschap en aan “groenblauwe dooradering van bedrijventerreinen” als adaptatiemaatregel). Dit om piekafvoer bij hevige neerslag naar Schelde toe te vermijden en om voldoende aanvulling van grondwatertafel te voorzien.</li> <li>- (11) Aandacht voor materiaalkeuze in functie van hitte (niet alleen van gebouwen maar ook bij verharde oppervlakten), op deze manier zullen ook containers minder snel verhitten en is er minder koelingsenergie nodig.</li> </ul> </li> <li>(12) De hierboven vermelde maatregelen zijn noodzakelijke maatregelen.</li> </ul>  |                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) Als de hieraan gelinkte transporten meegenomen zijn bij discipline mobiliteit (wat kan aangenomen worden) dan zijn deze ook bij lucht meegenomen. Zal aangevuld worden</li> <li>• (2) Zeker aangewezen om dit mee te nemen. Misschien zal er op dat ogenblik reeds beter zicht zijn op eventuele reductie. Waarschijnlijk zal bijstelling van de thans beschikbare prognose noodzakelijk zijn. Dit moet uiteraard dan ook bij referentie situatie toegepast worden.</li> <li>• (3) Ok, tekst wordt aangepast met verwijzing naar de raming.</li> <li>• (4) Ok, tekst wordt aangepast met verwijzing naar de raming.</li> <li>• (5) Ok, tekst wordt aangepast.</li> <li>• (6) Dit zal kwalitatief geduid worden. Er zijn geen prognoses beschikbaar voor de broeikasgasemissies binnen de haven in 2025.</li> <li>• (7) OK, op te nemen in de uitwerkingsfase. Merk wel op dat de berekende emissies overschattingen zijn, zeker voor 2030 gezien geen rekening gehouden wordt met de evolutie van de emissiefactoren tussen 2025 en 2030 van zowat alle machines/transportmodi. Merk tevens op dat er in de referentie situatie, waarbij extra containers via andere zeehavens aangevoerd zullen worden, dat dit ook voor Vlaanderen zal leiden tot hogere emissies (het is niet omdat ECA niet gerealiseerd zou worden dat er dan geen extra aanvoer van containers zal zijn). In die zin kan impact van ECA lager ingeschat worden. Dit zal via bijkomende cijfers verder onderbouwd worden.</li> <li>• (8) Wordt aangepast (tekstuele correctie). Het gaat hier wel degelijk om de beoordeling van de bijdrage van de ECA-broeikasgasemissies aan de emissies van de sector goederentransport in 2030 (BEL-scenario Vlaanderen)</li> <li>• (9) Wordt aangepast</li> <li>• (10) Wordt toegevoegd (zit reeds deels in maatregel over dimensionering afwatering).</li> <li>• (11) Wordt toegevoegd, maar allicht is hier meer onderzoek voor nodig (bestaan er nu al materialen met de stevigheid van beton maar andere thermische eigenschappen, aan een vergelijkbare kostprijs?)</li> <li>• (12) OK</li> </ul> |                         |
| <p>S-MER - discipline lucht - detailopmerkingen hoofdstuk algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) P73-98. Zie opmerkingen hierboven bij niet-technisch samenvatting.</li> </ul>  | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (2) P77. Tekst: “Door de milderende maatregelen kunnen de extra totale emissiebijdragen aanzienlijk gemilderd worden, en dit voor elk onderzocht alternatief”. EKG vraagt om de resterende impact in de tekst te kwantificeren na het nemen van milderende maatregelen voor lucht en klimaat te duiden.</li> <li>• (3) P95. Zie opmerkingen hierboven bij niet-technisch samenvatting.</li> <li>• (4) P129. Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden<br/>EKG vraagt volgende aanvullingen bij de voorliggende tekst: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voor de NEC-richtlijn ook verwijzen naar de herziening van de richtlijn met de nieuwe bepalingen van NEC-plafonds voor de periode 2020-2030;</li> <li>○ Ook verwijzen naar de richtlijn 2018/842 Effort Sharing Regulation (2021-2030) voor niet—ETS-sectoren;</li> <li>○ En verwijzen naar de nieuwe Vlaamse klimaat- en luchtplannen tot 2030 (zie hierboven).</li> </ul> </li> <li>• (5) p177. Legende ontbreekt. Deze toevoegen.</li> </ul>  |                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) OK, wordt aangevuld</li> <li>• (2) OK, wordt aangevuld</li> <li>• (3) OK, wordt aangevuld</li> <li>• (4) OK, wordt aangevuld</li> <li>• (5) OK, wordt aangevuld</li> </ul>  |                         |
| <p>S-MER - discipline lucht - detailopmerkingen lucht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) P 744. In de bespreking ook verwijzen naar de richtlijn 2018 van 'Effort-Sharing' van de non-ETS- sectoren en ook verwijzen naar de doelstellingen opgenomen in het Vlaams klimaatplan 2021-2030.</li> <li>• (2) P745. BAU-scenario: Definitie van dit scenario, hoeveel voertuigkilometers worden gereden in Vlaanderen onder dit scenario?<br/>Toekomstscenario: Definitie van dit scenario, hoeveel voertuigkilometers worden gereden in Vlaanderen onder dit scenario?</li> <li>• (3) P745. Tekst: ‘Aanvullend wordt evenwel ook een beoordeling uitgevoerd t.o.v. emissies voor het totale vrachtverkeer binnen de haven van Antwerpen’. I.k.v. de beleidsmatige randvoorwaarde NEC en non-ETS wordt gevraagd de impact op Vlaams niveau in te schatten en te beoordelen.</li> <li>• (4) P748. Tekst: “Aanvullend wordt voor de nieuwe terminals een bijkomende berekening uitgevoerd waarbij aangenomen wordt dat deze terminals enkel nieuwe machines zullen inzetten die voldoen aan de strengste Europese emissienormen.”<br/>EKG stelde in haar preadvies als milderende maatregel voor ‘elektrificatie voor off-road voertuigen’ nader te onderzoeken’. Dit is niet gebeurd en EKG adviseert opnieuw om in deze paragraaf een aanvulling te formuleren waarbij tekstueel wordt geduïd dat er nog verder gemilderd kan worden. Elektrificatie heeft een bijkomend positief effect naar de uitstoot van broeikasgassen wat niet het geval is voor de maatregel van het toepassen van de strengste milieunormen.</li> <li>• (5) P749. Door EKG werd gevraagd om de impact van voorliggend complex project naar het hinterland en op Vlaams niveau in te schatten omdat het</li> </ul> | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>project ook een aanzienlijke impact heeft op het ganse wegennet. Zie opmerking in algemeen luik van advies.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (6) P749. Tekst: 'Ten aanzien van deze methodiek'</li> </ul> <p>De conclusie dat er nauwelijks een onderscheid vastgesteld wordt tussen de alternatieven. Dit is niet te wijten aan de beoordelingsmethodiek maar is in eerste plaats te wijten aan de definiëring en doelstellingen van de alternatieven. Alle alternatieven beogen quasi dezelfde extra capaciteit. De capaciteit van het project is de bepalende factor die zorgt dat het onderscheid beperkt is. De beoordelings- en afwegingsmethodiek die toegepast wordt in deze S-MER wordt ook toegepast bij de gewone MER-procedures en werd methodologisch vastgelegd om de grootte van de impact te beoordelen naar milieudisciplines en om een kader te scheppen voor het al dan niet toepassen van milderende maatregelen. Het beoordelingskader (cfr. methodiek RL-boek Lucht) werd niet opgesteld uit het oogpunt om alternatieven te onderscheiden. Ook in de andere disciplines zoals mobiliteit en geluid wordt geen onderscheidend vermogen gevonden tussen de alternatieven om dezelfde reden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (7) P753. Tekst: 'Titel van de referentiesituatie'. De juiste titel is 'Beschrijving van de bestaande toestand'</li> <li>• (8) P753. Paragraaf '<i>Voor wat betreft de impact op klimaat</i>' werd in het preadvies door EKG ook gevraagd om de totaal impact (zowel in het studiegebied als naar hinterland) te berekenen ten opzichte van de Vlaamse doelstellingen. Zie eerdere opmerking.</li> <li>• (9) P755. EKG vraagt in dit hoofdstuk de doelstellingen en aandelen van sectoren te duiden binnen ETS of niet-ETS en niet in zijn totaliteit. De impact van het project situeert zich slechts op de niet-ETS-sectoren.</li> <li>• (10) P767. Tabel 7-111. Controleren of de cijfers van NOx en CO<sub>2</sub>-emissies in de HvA die voor scheepvaart, binnenscheepvaart en spoorverkeer voor referentietoestand 2025 kloppen aangezien deze identiek zijn met deze van 2015. Dit is weinig waarschijnlijk omdat er een aanzienlijke groei is tussen 2015 en 2025.</li> <li>• (11) P787. Tekst '<i>Een vergaande emissiereductie inzake CO<sub>2</sub> bij de containerbehandeling wordt enkel mogelijk geacht mits verregaande reductie van de inzet van fossiele brandstoffen. Dit kan door bvb. elektrificatie, gebruik van hybride systemen en/of inzetten van alternatieve brandstoffen</i>'. In de S-MER wordt in zekere mate toch een pleidooi gehouden voor elektrificatie toe te passen aan de containerterminals. Deze maatregel werd helaas niet kwantitatief onderzocht als te nemen milderende maatregel terwijl in voorliggende S-MER deze wel diende onderzocht te worden als noodzakelijke maatregel in kader van het reduceren van de CO<sub>2</sub>-impact.</li> <li>• (12) P794. Tekst '<i>Bij de referentiesituatie kan ervan uitgegaan worden dat bij het niet realiseren van ECA andere omliggende havens de extra capaciteit zullen behandelen waarvan verwacht wordt dat ook een deel van het hinterlandtransport door België zal gaan. Op deze extra emissies wordt later nog iets meer in detail ingegaan.</i>' Waar wordt in detail hierop ingegaan? In de S-MER wordt dit effect niet onderzocht. (13) Het is voorbarig om tekstueel in deze S-MER conclusies te formuleren naar de impact op de Vlaamse emissies onder deze voorwaarden.</li> <li>• (14) P822. Beoordeling t.o.v. reductiedoelstellingen. Er ontbreekt hier een beoordeling ten opzichte van de Vlaamse reductiedoelstellingen.</li> </ul> |                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (1) OK, wordt aangevuld</li> </ul>   |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• (2) In de mate dat deze gegevens ter beschikking gesteld kunnen worden kan dit mee opgenomen worden. Vraag is wie deze ter beschikking stelt? Uiteraard is hierbij opsplitsing nodig tussen personenwag en vrachtwagens. Gegevens 2025/2030?</li> <li>• (3) Hinterlandtransport behoort, zoals hierboven reeds aangegeven, in feite niet tot het studiegebied. Kan mee opgenomen worden in de mate dat de hiervoor noodzakelijke gegevens aangeleverd kunnen worden (zie hoger)</li> <li>• (4) Potentiële reductie zal aanvullend geduid worden.</li> <li>• (5) Zie hoger</li> <li>• (6) Opmerking : toegepast beoordelingskader staat niet in RLB-lucht. Dit RLB hanteert geen beoordelingskader op basis van emissies. Weinig onderscheidend vermogen is te wijten aan zowel gelijk grootte orde qua aantal containers maar eveneens aan methodiek in functie van de toekenning van scores. Zal aanvullend zo opgenomen worden.</li> <li>• (7) Wordt aangepast</li> <li>• (8) Is ook gebeurd, zie discipline Klimaat</li> <li>• (9) Is gebeurd, zie discipline Klimaat. Binnen discipline Lucht wordt deze opsplitsing ook opgenomen. Om relevantie van ECA op emissieniveau, en de link met luchtkwaliteit te duiden (hierboven wordt in advies ook verwezen naar verhoogde achtergrondconcentraties edm) is opgave van beide wel vereist.</li> <li>• (10) In de tabel wordt dit aangegeven : aanname geen wijziging tov actuele situatie : lagere relatieve emissies volledig gecompenseerd door toename activiteiten Dis is uiteraard een zeer ruwe aanname die te wijten is aan niet beschikbaar zijn van deze data voor 2025/2030. In de mate dat deze kunnen aangeleverd worden zullen deze mee opgenomen worden. Vraag is wie kan deze aanleveren?</li> <li>• (11) Raming wordt voorzien</li> <li>• (12) Zie o.a. tabellen 7-155 en 7-156 op pagina's 797 en 798. In deze tabellen worden wel de ruw geraamde emissies mee opgenomen.</li> <li>• (13) Lijkt niet voorbarig. Het is niet omdat ECA niet gerealiseerd worden dat er dan geen extra containers zouden komen. Ze zullen dan wel van ergens anders komen.</li> <li>• (14) Is voor CO2 gebeurd binnen de discipline Klimaat; wordt verder aangevuld binnen discipline Lucht.</li> </ul> |                         |
| <p>Aanvullend merken we op dat de discipline klimaat zich vooral focust op CO2-11 emissies. Andere klimaatdoelstellingen in het kader van 'Landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw' en mbt bodem komen bij de disciplines wel aan bod maar worden onvoldoende in relatie gebracht met de klimaatdoelstellingen.</p>  | 11                      |
| <p>Hier zal rekening mee gehouden worden.</p>   |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- De in bovenstaande reacties vermelde aanpassingen zullen worden doorgevoerd.
- Toevoeging impact van landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw, bodem op klimaatdoelstellingen.

#### 2.4.1.8 Discipline Mens - Gezondheid

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>P1320. Tekst' Ook ten aanzien van de negatieve effecten en de beperkte negatieve effecten kan aangenomen worden dat deze zullen afnemen bij het</p> | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| voorzien van aangepaste maatregelen.<br>Welke aangepaste maatregelen worden hier bedoeld?   |                         |
| Maatregelen zoals beschreven bij disciplines Geluid en Lucht  |                         |
| P600. De gezondheidkundige advieswaarde voor NO <sub>2</sub> waaraan getoetst dient 11 te worden volgens het richtlijnenboek Mens-gezondheid bedraagt 20 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> als jaargemiddelde.  |                         |
| Vermelde pagina nummer klopt niet. P 600 heeft betrekking op mobiliteit. Op p 742 en 743 wordt de waarde van 20 wel duidelijk als GAW voorop gesteld (afwijkend van WGO). Document lucht en mens-gezondheid zal gescreend worden op gebruik van die 20 versus 40 door WGO.. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Screening van onderdelen lucht en mens-gezondheid op het gebruik van de gezondheidkundige advieswaarde voor NO<sub>2</sub> (20 versus 40 µg/m<sup>3</sup>)

## 2.4.2 Opmerkingen bij het onderzoek naar Externe Veiligheid

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| Gezien de zin "De mogelijke andere effecten zoals zettingen van gebouwen... op de kerncentrale door de bouw van nieuwe infrastructuur (dokken...) worden niet beschouwd in deze nota, met uitzondering van het overstromingsrisico op het vraag van het FANC." (zoals vermeld in het ontwerprapport externe veiligheid van 25 juli 2018 in de onderdelen "4.2.3 Impact van het project op de kerncentrale Doel" en "7.2.13") mogelijks verkeerd geïnterpreteerd worden, wenst het FANC deze te verduidelijken. Het FANC heeft niet gevraagd om andere effecten niet te beschouwen, maar heeft expliciet gevraagd om het overstromingsrisico ook op te nemen in het onderzoek. Dit is duidelijker beschreven in het onderdeel "6.1 Inleiding" van deze nota. | 16                      |
| Deze zin zal aangepast worden om verwarring te vermijden  |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Aanpassen bovenstaande zin om suggestie dat FANC gevraagd zou hebben bepaalde zaken niet te onderzoeken te vermijden.

## 2.4.3 Opmerkingen op het Nautisch onderzoek

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| (1)Bij de ontwerprapporten zijn meerdere nautische onderzoeken toegevoegd, waaronder een onderzoek over de vaarwegcapaciteit dat reeds begin 2018 beschikbaar was. U heeft daarbij in onder andere de actorenoverleggen aangegeven dat de te onderzoeken alternatieven op het vlak van de vaarwegcapaciteit niet onderscheidend zijn. Bovendien concludeert u in het onderzoek dat de capaciteit van de rivier tot 2030 voldoende is om hogere volumes tot aan containertrafiekken met grotere, diepere en langere schepen te verwelkomen. In het actorenoverleg van 31 januari 2018 hebben wij deze conclusies gemarkeerd in onze bijdrage in de zogenaamde "vrije tribune". Wij laten die conclusies dan ook aan u en verwijzen nogmaals naar de geuite vragen en aandachtspunten in de bijdrage van 31 januari 2018. | 8                       |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Wij constateren hiermee dat er aan onze zijde nog steeds vragen en zorgen over blijven. (2) Zo wordt er onder andere in het onderzoek gesteld dat de wachttijd op de rivier kan worden opgevangen, terwijl het tegendeel het geval is. (3) Bovendien wordt van enkele beheersmaatregelen als Dynamische Kielspeling (DKS) uitgegaan om toe te kunnen werken naar optimalisatie; wij wijzen er op dat het principe van DKS relatief nieuw is binnen het GNB-gebied en dat in ieder geval de voordelen daarvan op dit moment onvoldoende zeker zijn om te worden erkend als bijdrage aan optimalisatie.</p>   |                         |
| <p>Naast deze zorgen kiest u in de voorkeursbeslissing voor een alternatief dat in nautisch opzicht als een van de minsten scoort. Met name het manoeuvreren in een relatief kleine ruimte, in de monding van het Deurganckdok, waarbij schepen elkaar moeten passeren vanuit meerdere richtingen (Deurganckdok, Kieldrechtsluis, tweede getijdedok), kan leiden tot problemen in het scheepvaartverkeersmanagement ter plaatse. (4)Daarbij hebben wij tevens aanzienlijke zorgen dat het aansluiten van een nieuw getijdedok ook in cumulatieve zin effect heeft op de verkeersafwikkeling in de monding van het Deurganckdok en op de rivier; immers: opstopping ter plaatse van de mondingen van zowel het Deurganckdok als het nieuw te bouwen getijdedok, geeft ook effecten op de verkeersafwikkeling (en daarmee de capaciteit) op de rivier. (5)Al deze vragen zien wij niet beantwoord in de nautische onderzoeken. Wij kunnen daarmee moeilijk beoordelen wat de gevolgen van deze slechte nautische score van het VKB op waarden van vlotheid en veiligheid binnen het GNB gebied zijn. Op basis van de stukken zou namelijk ook de conclusie kunnen worden getrokken dat de fase na vaststelling van de Voorkeursbeslissing zich meer zal richten op optimalisatie, waarmee niet duidelijk is in welke mate vervolgonderzoek wordt voorzien. In het onderzoek naar de vaarwegcapaciteit wordt ook op meerdere plaatsen aangegeven dat het gehanteerde model uit het Ordina-onderzoek uit 2007 tekortkomingen kent. Naar ons oordeel is het daarmee min of meer onontkoombaar om in de verdere uitwerking van het 9e alternatief een nieuw capaciteitsonderzoek uit te voeren, waarbij op basis van een actueel model een beeld van de vaarwegcapaciteit wordt gegeven met doorkijk naar de toekomst (met inbegrepen van het CP ECA).</p> | 8                       |
| <p>(1) Dit is wel onderscheidend, maar inderdaad onderzocht op strategisch niveau. Dit betekent dat door middel van een deskstudie (zie expertenmeetings – deelrapport 1 en deelrapport 6) met een macroscopische benadering de alternatieven werden onderzocht en vergeleken met betrekking tot impact op de trafiek/capaciteit. Anderzijds werd de ORDINA studie gebruikt voor de scan van de vaarwegcapaciteit van de prognose 2030 van de Noordzee tot het punt CP. Hoewel in de oorspronkelijke studie van ORDINA één alternatief mét een Saefthinghedok en een prognose 2030 werd onderzocht, werden de resultaten vertaald naar een afhandeling van een prognose 2030 trafiek tussen de Noordzee en CP (niet onderscheidend aangezien de volledige trafiek zich in 2030 van de Noordzee tot CP moet bewegen ongeacht het gekozen alternatief).</p> <p>(2) Op pagina 9 van deelrapport 2 wordt het begrip wachttijd uit de ORDINA studie gedefinieerd. (zie ook §1 van 4.2.1) Als wachttijd doelt men op de tijd dat een schip moet wachten (bijvoorbeeld op de Noordzee, ankergebied) of vertragen (bijvoorbeeld door snelheidsaanpassingen op de Westerschelde). Uit een telefonisch gesprek naar aanleiding van dit advies bleek dat RWS stelt dat extra wachten op de rivier niet kan omdat de beschikbaarheid van de loodsen dan in het gedrang komt. Dit toont aan dat de impact van één keten (hier de loodsen) uit de ketenwerking cruciaal kan zijn in de capaciteit van de Westerschelde. Dit blijkt ook nu reeds in 2019 door de keten van de sleepassistentie waardoor evoluties in het geïntegreerd verkeersmanagement niet alleen voor de prognose 2030 een bepalende rol spelen maar ook nu reeds leiden tot piekmomenten.</p>  |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Uit de nautische onderzoeken uitgevoerd in het kader van ECA blijkt dat ook bij de realisatie van het ECA project geen capaciteitsproblemen in de vaarweg verwacht worden. Eventuele pieken in het scheepvaartverkeer kunnen opgevangen door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• schepen ten anker te laten komen op zee</li> <li>• schepen zo nodig te laten vertragen tijdens de aanloop (zee- en of riviertraject)</li> </ul> <p>Het staat buiten kijf dat vertragen op de rivier een maatregel is, die binnen de regels van het goed zeemanschap moet worden toegepast. Het is daarbij absoluut niet de bedoeling om dermate te vertragen dat een schip zijn manoeuvreergrens zou bereiken. Zowel de GNA als de antenne van de GNA op het ACC te Antwerpen (VBS/NDH) waken hier nu reeds over en zullen dit ook in de toekomst blijven doen. Daarenboven zal ook de loods aan boord er op toezien dat de manoeuvreerbaarheid van het schip gegarandeerd blijft.</p> <p>Het laten vertragen van schepen op de Westerschelde behoort tot de dagelijkse realiteit. Zo moeten grote - en vaak ook kleine - schepen vertragen om hinderlijke golfslag voor ander scheepvaartverkeer of (kleine) havens te vermijden of te beperken. Het aanpassen van de snelheid op de deeltrajecten tussen Vlissingen en Antwerpen zal dus altijd een deel uitmaken van de veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de Westerschelde.</p> <p>(3) Wat hier geschreven staat is correct, de uitkomst van DKS op een mogelijke optimalisatie is nu nog niet gekend. Verwijzend naar pagina 20 van deelrapport 2, staat echter dat door voortschrijdend inzicht zoals met betrekking tot vaarlogica en DKS er nog (andere) nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn die tot optimalisaties kunnen leiden. DKS werd hier vermeld naast de vaarlogica als voorbeeld. Bij een vergelijking tussen de vaarlogica van 2007 en 2018 is er een grote evolutie (met optimalisatie) van de mogelijkheden van varen op de Westerschelde vastgesteld. Zowel binnen de PC als de SDV en de werkgroep geïntegreerd verkeersmanagement - die onder de koepel van SDV en PC valt - wordt op verschillende niveaus systematisch en gestructureerd gewerkt aan de optimalisatie van de verkeersafwikkeling. Het onderzoek naar DKS is opgestart in de hoop een optimalisatie naar kielspeling te kunnen bewerkstelligen. Het is met betrekking tot de vaarlogica ook mogelijk dat we aan het einde van de optimalisatie zitten maar de vaststelling tussen 2007 en 2018 wijst nog niet op het bereiken van een grens in optimalisatie op de Westerschelde.</p> <p>(4) In dit verband wordt verwezen naar deelrapport 5 met realtime simulaties ter hoogte van deze DGD monding. Doel is om tijdens de uitwerkingsfase door middel van realtime simulaties scenario's te onderzoeken om het samenkomen van getijafhankelijke schepen aan het knooppunt te onderzoeken. In Deelrapport 6 wordt al op deskstudieniveau nagegaan hoeveel schepen maximaal kunnen samenkomen aan het knooppunt. Met deze informatie zullen concrete scenario's uitgewerkt en gesimuleerd worden.</p> <p>(5) In opdracht van de VNSC loopt momenteel een systeemanalyse voor het langetermijnperspectief voor de Toegankelijkheid van de Westerschelde. RWS zou graag de prognoses van 2040 en 2050 beoordelen. In het CP ECA werd echter beslist om met de prognose 2030 te werken. In de systeemanalyse wordt wel geprojecteerd naar 2050 zodat deze analyse daarvoor gebruikt kan worden.</p> <p>Volgens RWS worden specifiek de paragrafen 3.1, 4.1 en de laatste bladzijde van H4 bedoeld. In deze paragrafen wordt duidelijk aangegeven wat de sterktes en de zwaktes van de ORDINastudie zijn, waarbij de sterktes nog steeds voldoende leiden tot een voldoende onderbouwde capaciteitsbeoordeling. Uit de nautische onderzoeken uitgevoerd in het kader van ECA (horizon 2030) blijkt dat er in de toekomst geen capaciteitsproblemen verwacht worden met betrekking tot de vaargeul (de wachttijden voor de schepen blijven beperkt per schip). De resultaten van de uitgevoerde studies zijn dus positief. Niettegenstaande dit resultaat blijft Rijkswaterstaat bezorgd. Mogelijk kan Rijkswaterstaat bijkomend comfort vinden in de Vlaams Nederlandse oefening Lange termijn perspectief Toegankelijkheid. Deze systeemanalyse hanteert immers een nog ruimere horizon tot 2050. Niettegenstaande er geen vaarwegcapaciteitsproblemen verwacht worden is Vlaanderen zich er van bewust van dat de verkeerscomplexiteit ter hoogte van het Antwerpse havengebied zal toenemen onder invloed van het ECA project. Om de veilige en vlotte verkeersafwikkeling ter hoogte van het Antwerpse havengebied ook in de toekomst te garanderen zal in de meer operationeel gerichte werkgroep Geïntegreerd verkeersmanagement (die werkt onder de</p> |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| koepel van de SDV en PC) de impact van de verschillende schakels in de ketenwerking op de veilige en vlotte verkeersafwikkeling en hun onderlinge interdependentie in kaart gebracht worden zodat verdere optimalisaties inzichtelijk worden gemaakt. Een idee is om hiervoor een scheepvaartverkeersmodel voor het havengebied Antwerpen te laten ontwikkelen/aankopen. |                         |
| Ik ga ervan uit dat bij de uitwerking van het project CP ECA de huidige vaargeulcapaciteit als randvoorwaarde wordt meegenomen. Dit is relevant vanwege de effecten die capaciteitsverruiming zou hebben.  | 19                      |
| Een capaciteitsverruiming van de rivier valt buiten de scope van het project. Alle alternatieven zijn zo gekozen dat de extra containercapaciteit er kan gerealiseerd worden door middel van actuele scheepstypes die thans de rivier op en af kunnen varen.   |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Er worden geen aanpassingen in de rapporten doorgevoerd aangezien de vragen eerder te maken hadden met verduidelijking dan met onvolkomenheden of fouten.

#### 2.4.4 Opmerkingen bij de Strategische MKBA

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| In de alternatievenonderzoeksnota stond een omschrijving van de te volgen methodiek voor opmaak van het MKBA. Er dient aangegeven te worden in welke mate deze omschrijving is gevolgd of gemotiveerd waarom ervan is afgeweken.  | 11                      |
| Bij de uitvoering van de S MKBA werd de in de AON weergegeven omschrijving van de onderzoeksmethodiek gevolgd. Door het feit dat voor wat betreft de stappen 2 en 3 van de S MKBA verwezen wordt naar vroeger studiewerk, kan de indruk gewekt worden dat deze stappen overgeslagen zijn, wat niet het geval is. Voor de leesbaarheid van het rapport zal de tekst voor deze stappen 2 en 3 aangevuld worden. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Aanvulling van de tekst voor de stappen 2 en 3 in de S MKBA

#### 2.4.5 Opmerkingen bij de Synthesenota

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Synthesenota</p> <p><i>Voorstel om de tekst op p. 6 omtrent de veiligheidsstudie aan te passen:</i></p> <p>"Aangezien het project aanleiding geeft tot de bouw van nieuwe weg-, spoor-, binnenvaart- en containerinfrastructuur met bijhorend transport van gevaarlijke stoffen en het project eveneens aanleiding geeft tot verhoogde transportfrequenties van gevaarlijke stoffen op de bestaande toegangswegen, wordt in dit onderzoek nagegaan of de extra containerbehandelingscapaciteit in de haven het risico van een zwaar ongeval bij bestaande Seveso-inrichtingen kan vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kan maken. Hiervoor wordt een onderzoek gevoerd naar de indirecte risico's van de transportelementen op de Seveso-inrichtingen en naar de bijkomende populatie in de omgeving van de bestaande Seveso-inrichtingen ten gevolge van de bijkomende activiteiten.</p> | 11                      |



| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Een bijkomende doelstelling is het onderzoeken van de directe mensrisico's bij het transport van gevaarlijke stoffen over de transportmodi containerterminal, weg, spoorweg en waterweg.</p> <p>Als laatste doelstelling kan gesteld worden dat ook de risico's afkomstig van het transport van gevaarlijke goederen met tankcontainers in de haven van Antwerpen en hun impact naar de kerncentrale van Doel in kaart dienen gebracht te worden. De overstromingsrisico's van de kerncentrale worden eveneens bekeken.</p> <p>De studie identificeert de mogelijke impact voor de bestaande Seveso-bedrijven, maar doet op strategisch niveau geen risicoberekeningen voor deze inrichtingen, noch een gedetailleerde impactanalyse. <del>Aangezien het project aanleiding geeft tot de bouw van nieuwe weg-, spoor-, binnenvaart- en containerinfrastructuur met bijbehorend transport van gevaarlijke stoffen en het project eveneens aanleiding geeft tot verhoogde transportfrequenties van gevaarlijke stoffen op de bestaande toegangswegen, wordt het rapport opgemaakt om na te gaan of de bijkomende containerbehandelingscapaciteit in de haven het risico van een zwaar ongeval bij bestaande Seveso-inrichtingen kan vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kan maken.</del></p> <p>Tevens werd, bovenop het onderzoek dat aangekondigd werd in de alternatievenonderzoeksnota, een onderzoek uitgevoerd om de mogelijke effecten van het project op de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen door de zeevaart voor omwonenden in kaart te brengen."</p> |                         |
| De voorgestelde tekstwijziging kan weerhouden worden.   |                         |
| <p>Synthesenota</p> <p>Er wordt op p.6 verwezen naar een studie over transport van gevaarlijke stoffen door de zeevaart voor omwonenden. Graag de conclusie van deze studie kort vermelden in de synthesenota?</p>  | 11                      |
| De conclusie van deze studie staat reeds weergegeven onder 6.2 op p86.  |                         |
| <p>Synthesenota</p> <p>Aanpassing op p.65 e.v. (met bespreking onderzoeksresultaten per alternatief):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal personen binnen maximale effectafstand komt niet exact overeen met het aantal uit de nota Externe Veiligheid. Blijkbaar werden deze afgerond? De exacte waarden uit de nota zouden moeten overgenomen worden.</li> <li>• Het aantal Seveso-installaties gesitueerd binnen de maximale schade-afstand met significante impact of waarvoor het groepsrisico wijzigt: deze 2 aspecten kunnen beter als 2 afzonderlijke aspecten genoteerd worden om een duidelijk onderscheid te maken. Voor het aspect populatie is immers slechts bij 1 alternatief (nr 8) een significante impact te verwachten (cfr. tabel op p.148 van de nota Externe Veiligheid).</li> <li>• De term "Seveso-installaties" moet vervangen worden door "Seveso-inrichtingen".</li> </ul>   | 11                      |
| De voorgestelde aanpassingen aan de synthesenota werden doorgevoerd.  |                         |
| <p>Synthesenota - detailopmerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• p.5: verwijzing naar Vlaamse regering schrappen. Formeel hebben zij bij het voorontwerp VB daar geen rol in. Beter dit algemeen formuleren.</li> </ul>   | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• p.20: “Dit wordt beschouwd als een uitsluitingscriterium”. Gelieve deze zin te schrappen. Gezien de keuze voor een Tweede Getijdendok is de uitspraak sowieso niet correct. Wellicht moet dit ook aangepast worden in de studie zelf.</li> <li>• het is niet duidelijk waarom bij bouwsteen ‘stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreid)’ er 101 hectare natuurlijke bodem verdwijnt en bij de bouwsteen ‘Schaar van Ouden Doel’ slechts 3 hectare. Beide zijn gelijkaardige uitbreidingen in de Schelde</li> <li>• p.45: voor de bouwsteen ‘Gedempt deel Doeldok’ wordt de ontsluiting via het water terecht als een positief punt aangehaald. Waarom is een vergelijkbare conclusie niet opgenomen voor de bouwsteen ‘Gedempt deel Doeldok en Omgeving Putten Weiden’?</li> <li>• p.56: actualiseren van de passage: “Het geïntegreerd onderzoek werd inmiddels reeds opgestart...”.</li> <li>• p.65: onderaan tweemaal vermelding ‘neutraal’</li> <li>• p.66 en volgende: de eerste zin bij operationaliteitsonderzoek redactioneel aanpassen</li> <li>• p.74: inzake geluid worden twee woonclusters (Saftingen Doel) vermeld. Gelden de conclusies voor beiden of voor één van beiden? Idem voor alternatief 9 op p.82.</li> <li>• p.87: “er wordt van uitgegaan dat alle beschreven maatregelen de potentie hebben om de effecten tot op zekere hoogte te milderen, maar de reële effectiviteit en praktische implementeerbaarheid zal moeten blijken in de aanloop naar het voorkeursbesluit of bij de uitwerking op projectniveau.” Beleidsdomein Omgeving meent dat de effectiviteit en implementeerbaarheid van de milderende maatregelen voornamelijk in de uitwerkingsfase zal opgenomen worden. Zo staat een en ander toch aangegeven in het voorontwerp voorkeursbesluit (p.31).</li> <li>• p.90: in de rechterkolom niet refereren naar voorkeursalternatief. Vervangen door ‘alle alternatieven’.</li> <li>• p.92: in de voetnoot aangeven wat het verschil is tussen deze drie categorieën</li> <li>• p.92: rechterkolom nog invullen inzake recreatief medegebruik.</li> </ul> |                         |
| <p>Aan de detailopmerkingen werd tegemoet gekomen.</p>  |                         |
| <p>Voor wat betreft het verschil in inname van natuurlijke bodem tussen de bouwstenen stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreid) en Schaar Ouden Doel: dit ligt voornamelijk in het feit dat bij Schaar Ouden Doel voornamelijk wateroppervlakte ingenomen wordt en bij de uitbreiding van de Noordzeeterminal grotere oppervlakten bodem (slikken, schorren, ...).</p>  |                         |
| <p>Voor wat betreft de opmerking bij p74 dient verduidelijkt te worden dat het niet gaat over 2 woonclusters Saftingen en Doel, maar enkel over Saftingen (gelegen in Doel).</p>  |                         |
| <p>De provincie merkt op dat de synthesenota niet mee verzonden werd, zoals bepaald 24 in artikel 11 § 2 van het Decreet betreffende complexe projecten.</p>  |                         |
| <p>In het schrijven waarin de adviesvraag werd gesteld, werd verwezen naar de website waar de documenten die voor advies voorlagen (inclusief de synthesenota) gedownload kunnen worden.</p>  |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- voorgestelde tekstwijzigingen in synthesenota worden doorgevoerd

## 2.4.6 Opmerkingen bij het voorontwerp voorkeursbesluit

### 2.4.6.1 Keuze van het voorkeursalternatief

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| De voorkeur gaat voor Fluxys uit naar het alternatief 1, 2 en 3. Hier is de invloed van dit project op Fluxys installaties beperkt.   | 3                       |
| Invloed op installaties van Fluxys is niet het enige criterium dat gebruikt wordt bij de afweging van alternatieven. In het voorontwerp voorkeursbesluit staat de keuze van het voorkeursalternatief gemotiveerd.   |                         |
| Het is niet duidelijk waarom aspecten inzake externe veiligheid niet zijn meegenomen in de afweging van de alternatieven (deel 4.5). Bijvoorbeeld het aantal Seveso-inrichtingen binnen schade-afstand (tabel 5 uit rapport externe veiligheid).  | 11                      |
| De keuze voor het voorkeursalternatief wordt in dit project in hoofdzaak bepaald door artikel 36ter van het Natuurdecreet. Volgens dit artikel kan enkel een alternatief gekozen worden dat geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Speciale Beschermingszone veroorzaakt. Bestaat zo'n alternatief niet, dan moet het minst schadelijke alternatief gekozen worden. De keuze voor dit minst schadelijk alternatief werd gemotiveerd in het voorontwerp voorkeursbesluit. Het onderzoek naar externe veiligheid draagt geen argumenten aan waaruit zou blijken dat niet voor dit alternatief kan gekozen worden, noch elementen die alternatief 9 vanuit het aspect externe veiligheid als duidelijk voorkeursalternatief.  |                         |
| Het Agentschap voor Natuur en Bos kan akkoord gaan met de conclusies i.v.m. de keuze van het minst schadelijk alternatief. In het definitieve voorkeursbesluit moet evenwel rekening gehouden worden met de conclusies van de passende beoordeling rond bouwsteen 5b (zie opmerkingen onder 1.1).<br><br>Tenslotte zijn op strategisch niveau de natuurcompensaties voor voorkeursalternatief 9 begroot. In de uitwerkingsfase zal dit zeer nauwkeurig gebeuren, gezien het strategische schaalniveau is in het geïntegreerd onderzoek gewerkt met een onzekerheidsmarge. Het Agentschap voor Natuur en Bos is ermee akkoord dat de compensatie binnen deze marges zal liggen, met voorbehoud bij de conclusies bij bouwsteen 5b. De afweging, keuzes en beschreven compensaties in het voorkeursbesluit worden gunstig geadviseerd. Enig voorbehoud is het effectonderzoek voor bouwsteen 5b waarbij effecten op de pleister- en slaappleats voor watervogels niet beschreven staan. | 11                      |
| Het geïntegreerd onderzoek zal aangevuld worden met een effectonderzoek voor bouwsteen 5b waarbij effecten op de pleister- en slaappleats voor watervogels zullen behandeld worden.   |                         |
| Op p.18 van het voorontwerp voorkeursbesluit lezen we: "Uit het operationaliteitsonderzoek blijkt ook dat de zone "Drie Dokken" de enige bouwsteen is die geschikt is als zone voor containerdepot. Volgens de synthesesnota (p.44) is ook de zone Putten Weiden geschikt als containerdepot. Het voorontwerp voorkeursbesluit moet op een duidelijke manier aantonen dat de zone "Drie Dokken" de beste optie is inzake containerdepot.  | 11                      |
| De bouwsteen gedempt deel Doeldok en omgeving Putten Weiden is inderdaad eveneens geschikt als containerdepot voor nabijgelegen terminals, maar overlapt voor een groot deel met de bouwsteen voor containerbehandelingscapaciteit "Tweede Getijdendok". Deze twee bouwstenen zijn dus niet combineerbaar. Dit zal verduidelijkt worden in de motivatie in het voorkeursbesluit.  |                         |
| 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 vervuilingbelasting ondergaat  | 12                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>omwille van de zware industriële activiteiten, dienen alle maatregelen genomen te worden om een verhoging van de luchtmissies tegen te gaan. 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 luchtmissies zou leiden. 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> |                         |
| <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. De tekst van de projectdefinitie wordt 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.” 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 klimaat.</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. Het project zoals het nu voorligt, dient bijgevolg ongunstig te worden geadviseerd.</p>   | 12                      |
| <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.</p>  |                         |
| <p>De raad gaat niet in detail in op de noodzakelijke natuurcompensaties maar wenst volgende strategische bedenkingen te formuleren. Alhoewel de noodzakelijke compensaties zeer groot zijn (grootteorde enkele honderden ha), scoort dit alternatief het beste op vlak van natuur.</p>  | 25                      |
| <p>In het (voorontwerp) voorkeursbesluit staat de motivatie opgenomen waarom alternatief 9 aanzien wordt als het “minst schadelijk alternatief”.</p>   |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Het (ontwerp) voorkeursbesluit wordt afgestemd op de bijkomende effectbeoordeling voor de bouwsteen 5b waarbij effecten op de pleister- en slaapplaats voor watervogels nog in kaart worden gebracht.
- Verduidelijking keuze voor zone Drie Dokken
- Toevoeging tekst aan projectdefinitie m.b.t. Vlaamse lucht- en klimaatdoelstellingen

## 2.4.6.2 Natuurcompensaties

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Meer algemeen is de samenhang van dit plan met andere ontwikkelingen niet duidelijk. Gevraagd wordt om een beeld te krijgen op de te realiseren IHD's, de te verwachten ruimtelijk ontwikkelingen in de haven en de natuurcompensaties die daarvoor nodig zijn. Zo wordt in het hoofdstuk over natuurcompensaties een onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten van het voorkeursbesluit. Er wordt daarbij echter geen onderscheid gemaakt tussen hetgeen een vereiste is vanuit de Europese natuurregelgeving, meer bepaald artikel 6.4 van de Habitatrictlijn en de effecten op natuur die niet onder de bepalingen van die Habitatrictlijn valt. Voor elke mogelijke impact wordt een gelijkaardige vorm van compensatie voorgesteld. Nochtans is de manier waarop daarmee moet omgegaan worden verschillend. Gevraagd wordt om dit hoofdstuk beter te onderbouwen in samenspraak met betrokken actoren. Het voorzien van de juiste flankerende maatregelen en instrumenten zal immers essentieel zijn.</p>        | 4                       |
| <p>Beperk de natuurcompensaties tot hetgeen de habitatrictlijn vereist. In het hoofdstuk over natuurcompensaties wordt een onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten van het voorkeursbesluit. Er wordt daarbij echter niet verduidelijkt wat al dan niet een vereiste is vanuit de Europese natuurregelgeving, en meer bepaald artikel 6.4 van de Habitatrictlijn. Voor elke mogelijke impact wordt een gelijkaardige vorm van compensatie voorgesteld, of dit nu gelegen is binnen of buiten vogelrichtlijngebied. In het ontwerp voorkeursbesluit wordt nu voor de landbouwpolder die verloren gaat, voorgesteld om de aanwezige graslanden elders in landbouwgebied te compenseren. De SALV vraagt daarom dit hoofdstuk beter te onderbouwen en in samenspraak met betrokken actoren aan te passen.</p>  | 20                      |
| <p>Inzake de inspanningen die noodzakelijk zijn voor het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen wordt verwezen naar het besluit van de Vlaamse Regering waarbij de instandhoudingsdoelstellingen worden vastgesteld. In het hoofdstuk over de prioritaire acties wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste acties daarvoor. Verdere havenontwikkeling en daarvoor vereiste natuurcompensaties maken geen deel uit van de verwachte autonome en gestuurde ontwikkelingen in het projectgebied tot 2025 (referentietoestand) zoals beschreven in de alternatievenonderzoeksnota.</p> <p>Het onderscheid tussen compensatieverplichtingen uit art 36 ter van het decreet inzake natuurbehoud (Europese verplichtingen) en art 14 van het datzelfde decreet (Vlaamse verplichtingen) zullen verduidelijkt worden in de tekst. Het kan evenwel niet de bedoeling zijn om te verzaken aan de verplichtingen van art 14. De onderbouwing van compensaties voor verlies van landbouwpolder zal verder verduidelijkt worden.</p> |                         |
| <p>De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief in de polders binnen het Vogelrichtlijngebied 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 à 30 ha omzetting van akkers naar ecologisch kwalitatief grasland wordt in het voorontwerp een zoekzone voorgesteld voor een zeer ruim landbouwgebied, overeenstemmend met het SBZ 'Schorren en polders van de Beneden-Zeeschelde'. Voor Beveren is het absoluut belangrijk dat deze overdruk geen beperkingen legt op de bedrijfsvoering van landbouwers. De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief in de polders binnen</p>   | 13                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| het Vogelrichtlijngebied kan enkel op basis van vrijwilligheid en mits correcte vergoeding en een actieve (grensoverschrijdende) gebiedscoördinatie.  |                         |
| De zoekzone voor compensatie poldernatuur en foerageergebied Bruine Kiekendief' is een nieuw gegeven. Zal dit een ruimtelijke vertaling krijgen als overdruk? Wij vragen om het begrip zoekzone voldoende te specificeren in relatie tot de behoefte voor CP ECA. Dit betreft namelijk een zeer groot en ruim gebied. In geen geval mag dit de uitbatingsmogelijkheden van landbouwbedrijven beperken. Van zoekzone buiten Vogelrichtlijngebied kan geen sprake zijn. Opnieuw benadrukken wij hier het principe van vrijwilligheid en de kansen die een actief grondenbeleid kunnen betekenen.  | 13                      |
| Ook wordt het foerageergebied van de bruine kiekendief aangehaald en wordt er meegegeven dat het agrarisch gebruik hierop afgestemd moet worden en dat er bepaalde teelten niet meer mogelijk zullen zijn en er overgeschakeld moet worden naar andere teelten. Zijn hier lijsten beschikbaar die deze teelten onderbouwd kunnen aantonen en weergeven wat het effect is op de bruine kiekendief? Het Departement Landbouw en Visserij adviseert om toch een teeltvrijheid voorop te stellen en te werken met vrijwillige beheersovereenkomsten om over te schakelen op deze bruine kiekendief-vriendelijke teelten. Deze beheersovereenkomsten kunnen extra gestimuleerd worden.   | 18                      |
| Verduidelijk de beste beheermaatregelen voor fourageergebied bruine kiekendief. De SALV stelt vast dat er voor de bruine kiekendief heel wat aannames worden gemaakt om oppervlaktes te onderbouwen op basis van percentages en verschillende types foerageergebied. Er wordt voor de onderbouwing bovendien verwezen naar een studie die nog niet is afgerond. In het ontwerpbesluit wordt tot slot aangegeven dat verdere kennisopbouw over het foerageergebied kan leiden tot aanpassingen. De SALV wijst er op dat er op 3 december 2018 via ministerieel besluit een soortenbeschermingsprogramma voor de bruine kiekendief werd goedgekeurd. In dat programma gaat men uit van verschillende kwalitatieve beschrijvingen van foerageergebied voor de bruine kiekendief zonder te werken met minimumpercentages, net omwille van kennisleemtes en grote variatie op het terrein. De SALV stelt voor een handleiding met de beste beheermaatregelen voor hoogwaardig foerageergebied bruine kiekendief op te maken. In dat document wordt in detail beschreven wat onder de noemer hoogwaardig foerageergebied valt en welke teelttechnieken en andere parameters daarbij succesvol zijn. Zolang de bestaande kennisleemte niet weggewerkt is en er geen sluitende onderbouwing voor de gemaakte aannames rond oppervlaktebehoefte is, is het moeilijk om een duidelijk beeld te vormen van de noden en kan dit later leiden tot aanpassingen van het ruimtebeslag, wat niet wenselijk is vanuit rechtszekerheidsoogpunt. | 20                      |
| Het verlaten van de strikte scheiding tussen natuur en landbouw is nieuw. Voor de compensatiebehoefte van 10 à 30 ha omzetting van akkers naar ecologisch kwalitatief grasland wordt in het voorontwerp een zoekzone voorgesteld voor een zeer ruim landbouwgebied, overeenstemmend met het SBZ 'Schorren en polders van de Beneden-Zeeschelde'. Voor Beveren is het absoluut belangrijk dat deze overdruk geen beperkingen legt op de bedrijfsvoering van landbouwers. De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief in de polders binnen het Vogelrichtlijngebied kan enkel op basis van vrijwilligheid en mits correcte vergoeding en een actieve (grensoverschrijdende) gebiedscoördinatie.   | 26                      |
| De zoekzone voor compensatie poldernatuur en foerageergebied Bruine Kiekendief is een nieuw gegeven. Wij vragen om dit begrip zoekzone voldoende te specificeren in relatie tot de behoefte voor CP ECA. Dit betreft namelijk een zeer groot en ruim gebied. In geen geval mag dit de uitbatingsmogelijkheden van landbouwbedrijven beperken. Van zoekzone buiten Vogelrichtlijngebied kan geen sprake zijn. Opnieuw  | 26                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>benadrukken wij hier het principe van de vrijwilligheid en de kansen die een actief grondenbeleid kunnen betekenen.</p>   |                         |
| <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.</p> <p>Het begrip zoekzone zal verder verklaard worden in de tekst. Hoewel het geen vereiste is voor natuurcompensaties, situeert de zoekzone zich binnen het vogelrichtlijngebied. Zoals aangegeven in figuur 4 van het voorkeursbesluit en bijhorende tekst verwacht het projectteam hier een overdruk toe te voegen om natuurinrichtingswerken toe te laten zoals bijvoorbeeld het aanleggen van rietkragen.</p> <p>Voor de verdere onderbouwing van specifieke teelten en de effecten op bruine kiekendief zal op basis van de meest actuele kennis in de uitwerkingsfase de compensatieopgave en compensatie-uitvoering verder verfijnd worden.</p> <p>De coördinatie van verschillende maatregelen inzake natuur in het betrokken gebied (waaronder ook maatregelen voor foerageergebied Bruine Kiekendief) gebeurt door de Beheercommissie Natuur Linkerscheldeoever.</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, voorzover niet opgenomen in de compensaties op Linkerscheldeoever. Werden voor deze en andere compensatiebehoeften ook locatiealternatieven op Rechterscheldeoever of elders in Vlaanderen onderzocht?</p>  | 13, 26                  |
| <p>Zoals opgenomen in tabel 7-238 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 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. Locatiealternatieven voor deze of andere natuurcompensaties werden niet onderzocht.</p>   |                         |
| <p>In het voorliggende alternatief wordt de grootste natuurcompensatie gezocht in Prosperpolder Zuid. (...) Tevens dienen ook een aantal specifieke problematieken een oplossing te krijgen (d. o. m. woning Petrusstraat).</p>  | 13                      |
| <p>Opname van de woningen ter hoogte van de Petrusstraat 4 en 6 in het natuurcompensatiegebied van Prosperpolder Zuid levert slechts een zeer beperkte winst op voor natuur ten opzichte van een redelijke kostprijs en het verlies voor de bewoners. Deze woningen worden uit de contour van de natuurcompensatie gehaald.</p> <p>De figuren 3 en 4 en 7 zullen hieraan aangepast worden.</p>   |                         |
| <p>De leefbaarheid van Rapenburg zou onderdruk komen te staan als gevolg van hogere waterstanden na de realisatie van Prosperpolder Zuid als natuurkerngebied. Het is duidelijk dat de noodzakelijke aanpassing van de inrichting van Prosperpolder Zuid in functie van de stranden plasbroeders ook de kans geeft om de waterproblematiek ten aanzien van Rapenburg opnieuw te onderzoeken.</p>   | 13, 26                  |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| In het actieprogramma is een onderzoek naar milderende maatregelen inzake de verwachte vernatting door Prosperpolder Zuid reeds opgenomen.  |                         |
| Het Departement Landbouw en Visserij is echter van mening dat de impact van de vernoemde werken op de agrarische structuur nog niet volledig worden weergegeven. Enerzijds is er de rechtstreekse impact, namelijk het innemen van agrarisch gebied en percelen in professioneel landbouwgebruik. Anderzijds is er de onrechtstreekse impact op de agrarische structuur, namelijk de impact van de verschillende compensaties die kunnen gebeuren in het agrarisch gebied/op percelen die in professioneel landbouwgebruik zijn. De onrechtstreekse impact is momenteel nog onvoldoende uitgewerkt om een volledig beeld te krijgen op de impact.   | 18                      |
| <p>Onder 1.7.3 van het Strategisch MER is een impactbeoordeling opgenomen van de natuurcompensaties voor alternatief 9. Gezien de compensatiegebieden in de meeste gevallen slechts bij benadering gekend zijn (zowel in termen van oppervlakte als van locatie) is de effectbespreking echter per definitie ook beschrijvend en voorlopig. Tijdens de uitwerkingsfase zullen de compensaties meer in detail vastgelegd worden, en zal de effectbespreking ook meer in detail uitgevoerd worden.</p> <p>Aan de deskundige mens-ruimtelijke aspecten wordt een verdere uitwerking gevraagd om toe te voegen aan het S-MER.</p>   |                         |
| De provincie stelt vast dat de Prosperpolder-Zuid zal gebruikt worden als natuurcompensatie. Vanuit landbouwperspectief is dit positief, gezien er hier geen actief landbouwgebruik meer vastgesteld wordt (Landbouwgebruikspcelen, 2017). Daarnaast vindt het gebied ook aansluiting bij doelpolder-Noord, waar al natuurwaarden aanwezig zijn.  | 24                      |
| Hierop dient niet gereageerd te worden.   |                         |
| De provincie merkt op (figuur 3, p.24) dat net de 'goed gestructureerde' landbouwpercelen het voorwerp uitmaken van de zoekzone voor foerageergebied (natuurcompensaties voor weidevogels, ganzen, enz.) en niet de regio's met een meer kleinschalige perceelstructuur.  | 24                      |
| Voor de allocatie van natuurcompensaties wordt een zoekzone aangeduid. Deze zone bestaat uit delen van het vogelrichtlijngebied die in landbouwgebruik zijn. Binnen deze zone wordt de compensatie ergens uitgevoerd. Dit wordt nader bepaald in de uitwerkings- of uitvoeringsfase. De methode van zoekzone wordt gehanteerd gezien de compensatieopgave nog verder gedetailleerd moet worden in de uitwerkingsfase. Deze methode heeft ook het voordeel dat de allocatie kan gebeuren op basis van verdere analyse van potenties, zowel voor natuur als landbouw. Ook opportuniteiten in de nabije toekomst zoals vrijwillige aankopen van landbouwgrond, kunnen zo maximaal ingeschakeld worden. |                         |
| Tot slot stelt de provincie vast dat gebied 8 (figuur 4, p.62) een gebied is dat niet herbestemd zal worden. Een overdruk over de bestaande bestemming moet een natuurinrichting van de polder mogelijk maken met o.a. de aanleg van grasrijke landschapselementen, rietkragen, enz. Ondanks de gronden in eigendom zijn van de overheid, lijkt een goed overleg met actieve landbouwers actief uit de omgeving aangewezen om tot goede samenwerkingen te komen.  | 24                      |
| Overleg met de actieve landbouwers in de omgeving zal plaatsvinden.   |                         |
| Het voorkeursbesluit (deel 4.6) gaat uitvoerig in op het groot algemeen belang van de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen. Als het voorliggend complex project van groot algemeen belang is; impliceert dit dat artikel 16 van het Decreet Complexe Projecten van toepassing wordt. Dit artikel  | 25                      |



| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>bepaalt dat de Vlaamse overheid het voorkeursbesluit definitief kan vaststellen - ondanks de negatieve conclusies van de passende beoordeling - als er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn en het project om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd. In dat geval zullen alle nodige compenserende maatregelen moeten worden genomen om de samenhang van het coherente Europese ecologische netwerk van speciale beschermingszones (Natura 2000) te waarborgen. Die maatregelen impliceren - conform artikel 16 - de actieve ontwikkeling van een evenwaardige habitat of het natuurlijk milieu ervan met minstens een gelijkaardige oppervlakte.</p> |                         |
| <p>De nodige compenserende maatregelen werden – uitgewerkt tot op het huidige strategische niveau - effectief opgenomen in het voorontwerp voorkeursbesluit.</p>  |                         |
| <p>Als er zich een probleem stelt inzake instandhouding van bepaalde soorten moet gekeken worden naar de overeenstemming van de doelstellingen met de realiteit eerder dan opnieuw een ruimtelijke en economische claim te leggen op het landbouwgebied. Dit is onaanvaardbaar.</p> <p>Het bestuur heeft daarenboven bedenkingen betreffende de overbescherming van de Bruine Kiekendief; er wordt vastgesteld dat dit beleid nefaste gevolgen heeft op de kleinere vogelsoorten die hierdoor in de verdrukking geraken. De opmerkelijke stijging van vele andere roofvogels met name de buizerd en de valk, zowel binnen als buiten het Vogelrichtlijngebied, valt niet te ontkennen.</p>  | 26                      |
| <p>Het aanpassen van de instandhoudingsdoelstellingen valt buiten de scope van dit complex project. Daarvoor wordt verwezen naar het besluit van de Vlaamse regering waarin deze instandhoudingsdoelstellingen worden vastgelegd.</p>   |                         |
| <p>Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:</p>  |                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verduidelijking verschil compensatieverplichtingen uit art 36 ter van het decreet inzake natuurbehoud (Europese verplichtingen) en art 14 van het datzelfde decreet (Vlaamse verplichtingen)</li> <li>• Verklaring van het begrip zoekzone</li> <li>• Toevoeging actie aan het actieprogramma: "Bepaling van de noodzakelijke maatregelen tot herstel of ontwikkeling naar aanleiding van de inname van ca. 15,8 ha waardevolle terrestrische vegetaties door de bouwsteen 11b." (doorwerking: uitwerkingsfase / niveau: ECA / initiatief: projectteam ECA).</li> <li>• Verdere uitwerking van de discipline mens-ruimtelijke aspecten voor wat betreft de indirecte impact van de natuurcompensaties</li> <li>• Aanpassing van de figuren 3, 4 en 7.</li> </ul>                               |                         |
| <p>2.4.6.3 Actieprogramma</p>   |                         |
| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
| <p>Opmerking m.b.t. de actie onder discipline mobiliteit (p35) m.b.t. nachtopeningen:</p> <p>Het Havenbedrijf kan niet instemmen met het vergunnen van een maximaal aantal dieselvrachtwagens overdag per terminal, op basis van de capaciteit van de omliggende verkeerscomplexen, om volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze maatregel levert naar toekomstige concessionarissen te veel onzekerheid rond het optimaal kunnen benutten van de door hen uitgevoerde investeringen.</li> </ul>  | 9                       |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze maatregel lijkt praktisch onuitvoerbaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De concessionaris heeft het tijdstip waarop vrachtwagens zich aanbieden niet volledig onder controle.</li> <li>○ Bij bepaalde incidenten (bv. ongevallen op het hoger weggennet) hebben de vrachtwagens het tijdstip waarop ze de terminal bereiken niet onder controle.</li> <li>○ Vraag is hoe deze maatregel gehandhaafd kan worden: het is ondenkbaar dat bij het bereiken van het maximaal aantal vrachtwagens de gates van de terminal gewoonweg gesloten zouden moeten worden.</li> </ul> </li> <li>• Aangezien dit over een actie met betrekking tot mobiliteit gaat ontgaat ons de reden waarom het om een maximaal aantal dieselvrachtwagens gaat. De mobiliteitseffecten waarvoor deze actie milderend zou moeten optreden zijn immers onafhankelijk van de wijze waarop de vrachtwagens aangedreven worden.</li> </ul> <p>De maatregel zou in feit moeten omgedraaid worden: de capaciteit van de omliggende verkeerscomplexen dient aangepast te zijn op de verwachte verkeersstromen.</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: het is denkbaar het aantal vrachtwagens te monitoren en te handhaven via de on board units van de vrachtwagens. Het lijkt ook aannemelijk dat in geval van calamiteiten de handhaving tijdelijk wordt opgeschort (vgl. tol Liefkenshoektunnel). Bij het overschrijden van het maximaal aantal vrachtwagens zou bijvoorbeeld de kilometerheffing kunnen worden verhoogd. De toegang tot de terminal blijft dan gevrijwaard, zij het aan een (veel) hoger tarief. Ook de eventuele onzekerheid bij toekomstige concessionarissen kan onderwerp van verdere studie uitmaken.</p>  |                         |
| <p>voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - mobiliteit P. 35: het is niet duidelijk waarom er inzake mobiliteit overdag een maximumaantal dieselvrachtwagens per terminal vergund worden. Dit aantal wordt bepaald op basis van de capaciteit van de omliggende verkeerscomplexen. Andere vrachtwagens dan diesel worden dus niet gevat door deze actie?</p>  | 11                      |
| <p>Deze maatregel dient inderdaad niet beperkt te worden tot dieselwagens. Dit wordt aangepast.</p>  |                         |
| <p>Opmerking met betrekking tot de actie onder discipline lucht (p. 42-43): "In de 9 uitwerkingsfase wordt onderzocht welke terminalcapaciteit beschikbaar is op basis van de beschikbare klimaatruimte."</p> <p>Met betrekking tot deze actie heeft het Havenbedrijf volgende bemerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze maatregel levert naar toekomstige concessionarissen te veel onzekerheid rond het optimaal kunnen benutten van de door hen (en de overheid) uitgevoerde investeringen. Het begrip klimaatruimte is een te vaag, ongedefinieerd begrip dat onduidelijkheid en bijgevolg onzekerheid creëert naar de toekomstige concessionarissen toe rond het optimaal kunnen benutten van de door hen (en de overheid) uitgevoerde investeringen.</li> <li>• De maatregel hypothekeert het bereiken van de projectdoelstelling van het complex project: namelijk het voorzien van voldoende bijkomende capaciteit om de verwachte groei in containertrafiekken op te kunnen vangen.</li> <li>• De klimaatproblematiek is per definitie een globale problematiek, het idee dat het inperken van terminalcapaciteit de uitstoot van broeikasgassen zou verminderen lijkt ons ver gezocht: Bij inperken van terminalcapaciteit zullen de</li> </ul> |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>ladingenstromen - die niet veroorzaakt worden door het voorzien van terminalcapaciteit maar hun oorsprong kennen in economische activiteit - afgehandeld worden langs andere en mogelijk naar klimaat toe meer belastende logistieke ketens.</p>   |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - klimaatruimte</p> <p>Gezien de engagementen van Vlaanderen inzake reductie van de CO2-emissies betekent dit dat in andere sectoren gezocht zal moeten worden naar extra reducties. Dat is geen evidentie, gezien die inspanningen in de andere sectoren een financiële kost (en mogelijke andere negatieve impacten) zal betekenen. Met de klimaatactie (zie hieronder) wil departement Omgeving mee zijn schouders zetten onder een transitieproject dat richting andere sectoren een reductie van CO2-emissies kan betekenen. Een ander scenario om tot reductie te komen is het beperken van de totale containercapaciteitstoename, in afstemming met de ruimte die beschikbaar is op basis van de realisatie van de klimaatdoelstellingen. De actie op p.42 moet in die zin begrepen worden. Voor beleidsdomein Omgeving is het in elke geval cruciaal dat de engagementen inzake klimaatbeleid gehonoreerd worden.</p>  | 11                      |
| <p>Het begrip “klimaatruimte” is inderdaad geen wettelijk vastgesteld begrip. Het voorontwerp voorkeursbesluit voegt aan dit neologisme daarom ook een definitie toe, namelijk: “hoeveelheid CO2-emissies”. De redenering achter deze keuze is dat het veel logischer is om de emissies te beperken dan het aantal voer- en vaartuigen. In dit geval is de doelstelling duidelijk en bieden we zichtbaar marge voor andere technieken en aanpakken. Niet alleen de uitstoot van de vrachtwagens is belangrijk, maar ook die van de vaartuigen moet in overweging worden genomen. Dat gezegd zijnde, is het voor iedereen helder dat het niet-realiseren van extra containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen (of Vlaanderen) grote goederenstromen van/naar buitenlandse havens op gang zal trekken. De consumptievraag zal immers niet afnemen, met of zonder bijkomende containerbehandelingscapaciteit. De vraag stelt zich of de verkeersinfrastructuur anno 2030 op voorzien zal zijn. En de vraag stelt zich inderdaad ook of die goederenstromen niet via logistieke ketens zullen worden afgehandeld die nog meer klimaatruimte in beslag nemen. De maatregel hypothekeert het bereiken van de projectdoelstelling van het complex project niet. In tegendeel. De maatregel moet de projectdoelstelling juist mogelijk maken. De Vlaamse Regering keurde medio 2018 immers een ontwerp klimaatplan goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat in alle sectoren een belangrijke afbouw van de uitstoot van broeikasgassen zal moeten gerealiseerd worden. Er wordt voor de periode 2015 – 2030 een groei van het zwaar vrachtverkeer vooropgesteld van 14% in plaats van een groei van 19% die zonder bijkomend beleid verwacht wordt. Teneinde te kunnen voldoen aan deze verplichtingen zijn maatregelen als deze onontbeerlijk.</p> |                         |
| <p>De actie wordt geherformuleerd (p. 42-43): "In de uitwerkingsfase wordt onderzocht op welke manier met de beschikbare terminalcapaciteit de klimaatruimte wordt gerespecteerd."</p>  |                         |
| <p>Het beslist beleid inzake mobiliteit, de mobiliteitsmaatregelen die in CP ECA zelf beschreven staan en de hierboven beschreven milderende maatregelen vormen wellicht een afdoend antwoord voor de problematiek van het wegverkeer. MLSO vraagt uitdrukkelijk om tijdig de financiering en de aanvang van al deze projecten te voorzien, waardoor de realisatie ervan voorafgaand of uiterlijk gelijktijdig met de extra containercapaciteit plaatsvindt.</p>  | 10                      |
| <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>   | 13                      |
| <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 en ingebruikname van deze nieuwe wegenisinfrastructuur én van de realisatie van de projecten opgenomen in de</p>  |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| referentiesituatie (cf. 3e Scheldekruising, Haventracé, de verbreding van de E34, de aansluiting van de westelijke ontsluiting op de E34).   |                         |
| 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.  | 13                      |
| 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.   |                         |
| De gemeente Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van concrete flankerende maatregelen om de druk op het onderliggende wegennet op te vangen.<br><br>Het is onmiskenbaar dat de bijkomende volumes, nog los van de vooropgestelde modal split, zullen bijdragen aan de (over)verzadiging van het wegennet. Dit met bijkomend sluipverkeer als gevolg. Voor Beveren en de ruimere regio is het duidelijk dat hier voorafgaande, flankerende maatregelen tegenover moeten staan om de druk op het onderliggende wegennet op te vangen. Op vlak van aansluiting op de hoofdwegen vragen wij hernieuwde aandacht voor het Waas Mobiliteitsplan (dubbele kamstructuur in het Waasland, een plan waar reeds een decennium consensus over bestaat in het Waasland en dat reeds in 2011 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd) en dit gekoppeld aan duidelijke engagementen en budgettering door de hogere overheid. Met als zeer concrete vraag vanuit Beveren de realisatie van de verbinding tussen N70 en E34 vanaf het Doornpark in functie van de ontlasting van de N70, het stedelijk gebied Beveren en de N451. Er loopt al jaren (!! ) een discussie over welke overheid (Vlaanderen of provincie) hiertoe een planningsinitiatief moet of kan nemen, dit moet eindelijk snel en definitief worden beslist. | 13                      |
| De realisatie van de dubbele kamstructuur E17 en E34, waarover consensus bestaat in het Waasland en die in 2011 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, is hierbij dringend en noodzakelijk als oplossing tegen het sluipverkeer in de regio.   | 10                      |
| Er wordt verwezen naar volgende acties uit het actieprogramma onder de discipline mobiliteit: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek naar de factoren die aan de oorzaak liggen van sluipverkeer en naar de meest aangewezen maatregelen om dit sluipverkeer tegen te gaan (bijvoorbeeld het voorzien van slimme vrachtwagensluizen, het actief sturen van het verkeer, het beteugelen van overtredingen vastgesteld door ANPR camera's...). Dit gebeurt in afstemming met heel de regio, in overleg met de stakeholders. Hierbij zal worden nagegaan in welke mate het plan voor de dubbele kamstructuur in het Waasland hierin een rol kan spelen.</li> <li>• Verder mobiliteitsonderzoek naar de afstemming van de faseringen van enerzijds de realisatie en ingebruikname van de extra containerbehandelingscapaciteit en anderzijds de realisatie en ingebruikname van de verschillende infrastructuuronderdelen in het referentiescenario zoals bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding, het Toekomstverbond en de aansluiting van de westelijke ontsluiting op de E34 tot de Hoogshoorweg. Er wordt daarbij ook bekeken hoe deze verschillende projecten op elkaar afgestemd kunnen worden.</li> </ul>   |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - verlies aan natuurlijke bodem</p> <p>Op p.32 staat aangegeven dat door realisatie van het voorkeursalternatief er 348 hectare natuurlijke bodem verdwijnt. De toename van de verharding en het extra ruimtebeslag gaan in tegen de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Er staat als milderende maatregel opgenomen dat voorafgaand aan de werken de Scheldepolderbodems dienen gedocumenteerd en gearhiveerd te worden. Het beleidsdomein Omgeving vindt deze milderende maatregel ruim onvoldoende. Immers, deze natuurlijke bodems hebben omwille van verschillende ecosysteemdiensten een belangrijke functie zoals regulatie van waterkwaliteit en – kwantiteit, koolstofopslag, habitat voor biodiversiteit en nutriënten cyclering en – verwerking. Het verdwijnen van deze ecosysteemdiensten dient bijgevolg op een andere plaats gecompenseerd te worden, bv door verharding weg te nemen en ruimte te geven aan waterinfiltratie. Dit dient bijgevolg als extra actie opgenomen te worden in het actieprogramma. Er kan een koppeling gemaakt worden met de verkenningsfase van het project rond klimaat (p.42).</p>   | 11                      |
| <p>Het volledig compenseren van het ruimtebeslag door verharding weg te nemen en ruimte te geven aan waterinfiltratie wordt niet weerhouden als milderende maatregel. Het maximaal inzetten op infiltratie van hemelwater wordt wel toegevoegd aan de milderende maatregelen onder de discipline water (zie ook verder). Onder de klimaatactie (zie verder) kan het aspect ontharden van bodem wel mee in beschouwing genomen worden.</p>  |                         |
| <p>voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - lucht en klimaat</p> <p>Voor elk alternatief, dus ook voor het voorkeursalternatief, geldt dat in het verdere traject gedetailleerd onderzoek naar de haalbaarheid van emissiereductiemaatregelen noodzakelijk is en dat de implementatie ervan moet geconcretiseerd worden in de uitwerkingsfase. Om de noodzaak van die maatregelen duidelijk in beeld te brengen is volgende aanpassing noodzakelijk aan het voorontwerp voorkeursbesluit: Duidelijk de klimaat- en luchtproblematiek belichten in deel 4 van het besluit:</p> <p>Om duidelijker het belang van de impact van dit project op luchtverontreiniging en klimaatverandering te belichten, wordt onderstaande paragraaf 4.7 toegevoegd (de huidige paragrafen 4.7 en 4.8 worden dan 4.8 en 4.9 genummerd).</p> <p>4.7 Luchtkwaliteit en klimaatverandering</p> <p>Elk van de alternatieven gaat gepaard met een belangrijke toename van de uitstoot van broeikasgassen (vooral CO<sub>2</sub>) en luchtverontreinigingspolluenten (vooral NO<sub>2</sub>) in zowel havengebied als hinterland.</p> <p><i>De Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa bepaalt dat de luchtkwaliteit waar zij goed is in stand moet gehouden worden en in andere gevallen moet verbeteren. Verder is bepaald dat daar waar de norm voor één of meer van de polluenten wordt overschreden de periode van overschrijding zo kort mogelijk moet worden gehouden. In juli 2018 werd het ontwerp luchtbeleidsplan voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de polluenten NO<sub>2</sub> en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO<sub>2</sub> in gans Vlaanderen op vele, vooral verkeersdrukke, plaatsen overschreden wordt. In de regio van Antwerpen is de situatie het meest ongunstig door enerzijds hoge achtergrondwaarden en anderzijds hoge lokale ophoging door druk verkeer. De achtergrondconcentraties worden veroorzaakt door het cumulatief effect van alle emissiebronnen in de omgeving (verkeer, industrie, havenactiviteiten, huishoudens). Om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden zullen bijkomende emissies maximaal ingeperkt moeten worden.</i></p> <p>Voor wat betreft de broeikasgassen heeft Europa aan België een</p> | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p><i>reductiedoelstelling van -35% voor de periode 2015 - 2030 opgelegd. Om deze doelstelling te realiseren, hebben de verschillende gewesten en de federale overheid klimaat- en energieplannen opgesteld. Het Vlaamse ontwerp klimaatplan werd in juli 2018 door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat in alle sectoren een belangrijke afbouw van de uitstoot van broeikasgassen zal moeten gerealiseerd worden. Een belangrijke bron van CO<sub>2</sub>-emissie in dit specifiek project is het extra verkeer dat wordt gegenereerd in de haven én in het hinterland. In het ontwerp klimaatplan is voor de periode 2015 – 2030 een groei van het zwaar vrachtverkeer vooropgesteld van 14% in plaats van een groei van 19% die zonder bijkomend beleid verwacht wordt. Ruw geschat zal deze ontwikkeling reeds 10% van de voorziene groei innemen. Teneinde te kunnen voldoen aan de internationale en Europese verplichtingen voor wat betreft de inperking van luchtverontreiniging en klimaatverandering, én teneinde de groei van andere activiteiten/projecten met een relevante uitstoot niet te hypothekeren is er nood aan maximale implementatie van de emissiereductiemaatregelen die in deel 5 zijn opgenomen.</i></p>   |                         |
| <p>De voorgestelde tekst kan opgenomen worden in het ontwerp voorkeursbesluit, mits schrapping van de passage "Ruw geschat zal deze ontwikkeling reeds 10% van de voorziene groei innemen." Deze stelling gaat er namelijk vanuit dat bij niet-realiseren van ECA het eraan verbonden transport (en bijhorende emissies) wegvalt, terwijl het vervoer van de goederen grotendeels alsnog zal plaatsvinden. Om dit laatste kwalitatief te duiden zal een paragraaf toegevoegd worden aan de synthesenota.</p>   |                         |
| <p>voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - lucht en klimaat</p> <p>Voor elk alternatief, dus ook voor het voorkeursalternatief, geldt dat in het verdere traject gedetailleerd onderzoek naar de haalbaarheid van emissiereductiemaatregelen noodzakelijk is en dat de implementatie ervan moet geconcretiseerd worden in de uitwerkingsfase. Om de noodzaak van die maatregelen duidelijk in beeld te brengen is volgende aanpassing noodzakelijk aan het voorontwerp voorkeursbesluit: Duidelijk de klimaat- en luchtproblematiek belichten in deel 4 van het besluit: Duidelijke stellingname dat de reductiedoelstellingen NOx in de projectdefinitie enkel gelden in uitvoering van het natuurdecreet.</p> <p>Uit voorgaande blijkt dat er nood is aan een reductie van zowel de uitstoot van NOx als CO<sub>2</sub>- emissies. Uit het S-MER blijkt dat er voldoende maatregelen voorhanden zijn die een belangrijke reductie van de uitstoot kunnen realiseren (zie ook punt 3). De huidige paragraaf in de projectdefinitie kan de indruk geven dat een 20% reductie volstaat. Doch deze doelstelling is enkel opgenomen om invulling te geven aan artikel 36ter van het Natuurdecreet. De laatste zin van de paragraaf stelt dat een lagere reductie kan volstaan (om geen betekenisvolle aantasting te veroorzaken). Doch een omgekeerde redenering geldt ook.</p> <p>In het kader van de luchtverontreinigings- en klimaatproblematiek volstaat deze reductie evenwel niet. Vandaar dat de laatste zin beter geschraapt wordt.</p> <p>Voorgestelde aanpassing van laatste paragraaf van "4.8 Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase":</p> <p><i>"Alle containerbehandelingscapaciteit wordt volledig multimodaal ontsloten (binnenvaart, spoor- en wegvervoer). 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.</i></p> <p><u>Om geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke elementen van de beschermingszones te veroorzaken zal Net als een reductie met 20% van de NOx</u></p> | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p><i>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) <u>moeten gerealiseerd worden.</u></i></p> <p><i><u>In de uitwerkingsfase is er nood aan gedetailleerd onderzoek om ook i.f.v. de mildering van de impact op luchtverontreiniging en klimaatverandering tot verdergaande emissiereducties te komen.</u></i></p> <p><del><i>tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan.</i></del></p> <p>Zelfde aanpassing van de gelijkaardige paragraaf in de tabel onder punt 5.1.1.1 (p.42), onder de discipline Lucht.</p>   |                         |
| <p>De laatste paragraaf van "4.8 Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase" zal als volgt aangepast worden:</p> <p><i>“Alle containerbehandelingscapaciteit wordt volledig multimodaal ontsloten (binnenvaart, spoor- en wegvervoer). 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.</i></p> <p><i><u>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) <u>moeten gerealiseerd worden.</u></u></i> <i>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>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - lucht en klimaat</p> <p>Voor elk alternatief, dus ook voor het voorkeursalternatief, geldt dat in het verdere traject gedetailleerd onderzoek naar de haalbaarheid van emissiereductiemaatregelen noodzakelijk is en dat de implementatie ervan moet geconcretiseerd worden in de uitwerkingsfase. Om de noodzaak van die maatregelen duidelijk in beeld te brengen is volgende aanpassing noodzakelijk aan het voorontwerp voorkeursbesluit: Duidelijk de klimaat- en luchtproblematiek belichten in deel 4 van het besluit: Milderende maatregelen in de tabel van hoofdstuk 5</p> <p>Voor het voorkeursalternatief 9 bedraagt de extra emissiebijdrage ten gevolge van het complexe project ca.1400 ton NOx per jaar en ca. 200.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar. Door maximaal gebruik van walstroom bij de nieuwe terminals en het inzetten van emissiearme machines (wel nog steeds verbrandingsmotoren) wordt een extra emissiebijdrage ca.720 ton NOx per jaar en ca. 150.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar voor het complex project ingeschat. Indien een volledige elektrificatie wordt doorgetrokken op de nieuw te ontwikkelen kaaien voor containerafhandeling aan de terminals dan kan de restimpact nog verder gereduceerd worden. Aangezien het totaal effect van het project op broeikasgasemissies in voorliggende complex project beduidend is, is het aangewezen om elektrificatie als milderende maatregel voor de off-road voertuigen voor behandeling van containers op te nemen in de tabel.</p> | 11                      |
| <p>In plaats van "elektrificatie van de off-road voertuigen voor de behandeling van containers" zal een ruimer geformuleerde maatregel opgenomen worden in de lijst van mogelijke milderende maatregelen:</p>  |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Naast elektrificatie kunnen desgevallend ook andere emissiereducerende technieken (zoals bvb waterstofmotoren) voorzien worden die gelijkaardige reducties inzake NOx en CO<sub>2</sub> kunnen opleveren. Mogelijk kunnen ook toekomstige ontwikkelingen er nog voor zorgen dat bij fossiel brandstofverbruik de emissies inzake NOx en eventueel CO<sub>2</sub> nog sterker kunnen afnemen dan kan afgeleid worden uit de toegelaten emissienormen en de huidig te verwachten afname in brandstofverbruik. Dit zou kunnen door bv. ver doorgedreven hybridisatie van de machines. Ook het inzetten van andere (alternatieve) brandstoffen kan hierbij leiden tot een meer vergaande reductie. Inzake NOx kan het inzetten van denox toepassingen ook tot een substantiële reductie inzake NOx leiden. Dit laatste heeft echter geen positief effect op CO<sub>2</sub> emissies.</p>   |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - klimaatactie</p> <p>Op p.42 staat een actie mbt klimaat:</p> <p>“Als compensatie voor de toename van CO<sub>2</sub>-emissies wordt op korte termijn de verkenningsfase opgestart ifv een startbeslissing van de Vlaamse regering voor een complex project “Klimaatbossengordel.”</p> <p>ECA leidt tot een toename van de CO<sub>2</sub>-emissies. In de uitwerkingsfase van het complex project dient nagegaan op welke wijze die toename al dan niet gedeeltelijk kan gecompenseerd worden. Verschillende maatregelen zijn mogelijk en er dient nagegaan op welke wijze deze op de meest kostenefficiënte wijze kunnen geïmplementeerd worden. Een aantal van de mogelijke acties die daarin meegenomen kunnen worden zijn bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het ontharden van bebouwde ruimte om de bodem in te zetten ifv klimaatoplossingen</li> <li>• Grootschalige bebossing</li> <li>• Het herlokaliseren van geïsoleerde ruimtelijke linten en alleenstaande woningen (om het aantal voertuigkilometers te beperken)</li> <li>• Emissiereductiemaatregelen in de sectoren transport, industrie, gebouwenverwarming, landbouw en/of afval.</li> </ul> <p>Bijgevolg willen we de actie op p.42 als volgt herformuleren: “Op korte termijn wordt de verkenningsfase opgestart voor een (complex) project rond de ruimtelijke aspecten van klimaattransitie.”</p> | 11                      |
| De voorgesteld herformulering wordt weerhouden.   |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - modal split</p> <p>Het is niet duidelijk waarom de logistieke terreinen slechts 7 – 9% spoortaandeel hebben.</p>   | 11                      |
| <p>De verklaring hiervoor staat opgenomen in het Strategisch MER op p520:</p> <p>"De aandelen spoor en binnenvaart voor logistieke parken wordt lager aangenomen dan deze voor terminals. Dit heeft voornamelijk te maken met de kleinere volumes die hier verhandeld worden, waardoor transport via binnenvaart of spoor minder aantrekkelijk wordt."</p>  |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - modal split</p> <p>Waarom enkel een monitoring van de hinterlandcontainers? Wat met de containers die binnen de haven vervoerd worden?</p>   | 11                      |
| <p>De containers die binnen de haven vervoerd worden zitten mee vervat in de hinterlandcontainers. Het gaat om alle containers die niet aan transshipment onderhevig zijn. Dit zal in het actieprogramma verduidelijkt worden.</p>  |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - modal split</p>  | 11                      |



| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Een uitbreiding van het spoorwegennet lijkt zich op te dringen (bv 2<sup>e</sup> spoortoegang Haven Antwerpen rechteroever) om de beoogde modale shift te bekomen. De huidige toegang op rechteroever zit namelijk bijna aan zijn capaciteitslimiet (<a href="https://www.infrabel.be/nl/de-haven-van-antwerpen">https://www.infrabel.be/nl/de-haven-van-antwerpen</a>). In de uitwerkingsfase dient nagegaan te worden of de realisatie van ECA ook gekoppeld moet worden aan de realisatie van een tweede spoortoegang. De actie op p.56 van het voorontwerp voorkeursbesluit is gelinkt aan de realisatie van weginfrastructuur. Ook alle andere modi moeten hier naar voren komen. Gezien de lange realisatietijd voor dergelijke infrastructuren is er geen tijd te verliezen. De realisatie van de modal shift is voor het beleidsdomein Omgeving een geïntegreerd onderdeel van de projectdefinitie, noodzakelijk om de realisatie van het project operationeel efficiënt, duurzaam en leefbaar te organiseren.</p> |                         |
| <p>Zonder een voorafname te doen op de verdere onderzoeken die zullen bepalen welke maatregelen prioritair moeten genomen worden om de doelstellingen van het project en de vooropgestelde modal split te realiseren, wijst de MORA er op dat gerichte infrastructuurinvesteringen en sturende maatregelen noodzakelijk zullen zijn voor de verschillende infrastructuurnetwerken. Naast de weginfrastructuur moeten ook voor het spoor en de binnenvaart knelpunten weggewerkt worden om een optimale benutting van de bestaande capaciteit te bekomen. Voldoende spoorcapaciteit met een goede aansluiting op het bestaande net en voldoende sluiscapaciteit met toegang tot het Albertkanaal zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.</p>   | 15                      |
| <p>Er wordt verwezen naar het actieprogramma waarin onder het onderdeel modal split ook voor spoor en binnenvaart een onderzoek is opgenomen naar knelpunten die mogelijk in de toekomst in het netwerk (in en buiten het havengebied) kunnen optreden en die het realiseren van de vooropgestelde modal split in gevaar zouden kunnen brengen. Het niveau van deze actie wordt verschoven van “ECA-overstijgend” naar “ECA”.</p>   |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - geluid</p> <p>De realisatie van de modal shift is voor het beleidsdomein Omgeving een geïntegreerd onderdeel van de projectdefinitie. Deze modal shift kan echter ook negatieve effecten veroorzaken zoals een toename van spoorverkeergeluid. Dit moet in de volgende fase in voldoende mate worden onderzocht (o.a. ook het effect buiten het havengebied), zodat indien nodig milderende maatregelen kunnen worden voorzien. Vandaar de toevoeging van een nieuwe actie in punt 5.2: ‘Onderzoek naar de toename van spoorweggeluid (binnen en buiten het havengebied) op de voornaamste spoortrajecten voor goederenverkeer’.</p>   | 11                      |
| <p>Deze actie zal opgenomen worden in het actieprogramma als actie binnen het project ECA. Als initiatiefnemer wordt het projectteam ECA aangeduid.</p>   |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - Saftingen</p> <p>In het actieprogramma is het aangewezen onder een nieuw deel 5.3 een apart deel over ‘havenexploitatie en leefbaarheid’ op te nemen. Naast bovenstaande uitleg dient ook een nieuwe actie toegevoegd te worden: ‘Onderzoek naar de mogelijkheden om de geluidsproblematiek in Saftingen te remediëren.’ Bovendien moet vermeld worden dat de remediëring wellicht onvoldoende zal zijn om de geluidsnormen te halen. Omwille van het belang om de operationele efficiëntie van de havenontwikkeling niet te hypothekeren dienen de woningen van Saftingen wellicht verwijderd te worden.</p>   | 11                      |
| <p>Saftingen krijgt volgens het onderzoek te maken met een toenemende geluidsdruk, als gevolg van de verkeerstoename en de containerbehandeling. De verfijning van het onderzoek en de becijfering van de impact van milderende maatregelen zal toelaten deze problematiek beter te kunnen beoordelen.</p>  | 13                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Rekening houdend met het feit dat het complex project zich nog op het strategisch niveau bevindt, werd het mogelijke onderzoek gedaan naar de geluidseffecten in Saftingen. Op dit strategisch niveau kan met name geen definitieve uitspraak gedaan worden over de vraag in welke mate de eventuele geluidseffecten voldoende milderbaar zijn om te voldoen aan de geldende geluidsnormen. Daarvoor is een verdere uitwerking tot op een verder detailniveau (juiste inplanting infrastructuur, geluidsbronnen, ;..) noodzakelijk. Dit zal in de uitwerkingsfase gebeuren.</p> <p>Hier zal een actie rond opgenomen worden in het ontwerp voorkeursbesluit. De mogelijke gevolgen naar Saftingen toe zullen mee in overweging genomen worden in de motivatie van het voorkeursalternatief.</p>  |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - grondverwerving</p> <p>Naast het complex project ECA als belangrijk havenontwikkelingsproject, zullen naar de toekomst ongetwijfeld nog andere havengerelateerde projecten worden ontwikkeld binnen een nog onduidelijke uitbreidingsperimeter en samenhang. Vanuit het oogpunt van toekomstige grondinnames en rechtszekerheid in dit verband voor betrokken landbouw- en havengerelateerde bedrijven lijkt een vernieuwd strategisch plan voor haven- en ontwikkeling op LSO onontbeerlijk. De opmaak van dit strategisch plan of een soortgelijk document dat inzicht geeft in de toekomstige uitbouw van de haven overstijgt weliswaar het CP ECA, maar dient niettemin als actie te worden opgenomen in het actieprogramma bij de uitvoering van het CP ECA. We stellen voor om onder 5.2 volgende ECA-overstijgende actie op te nemen: Opstarten van een breed actorenoverleg om gezamenlijk na te denken over de toekomstige uitbouw van de haven, met het oog op het bieden van rechtszekerheid inzake de grondenbank, grondverwervingen,....</p>  | 11                      |
| <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 extra containerbehandelingscapaciteit, de daaraan verbonden logistieke zones en de multimodale ontsluiting ervan tot op het hoofdnet.</p> <p>Het vormen van een visie rond de andere havenontwikkelingsprojecten en bijhorende natuurontwikkeling valt dus buiten de scope van dit complex project.</p> <p>In het kader van het havenbeleid werd onlangs een koepelovereenkomst tussen de havens en MOW bezegeld. In de loop van 2019 zal deze koepelovereenkomst worden doorvertaald naar een overeenkomst per haven, waaronder ook één voor de haven van Antwerpen. De inhoud van die overeenkomst wordt bepaald (binnen de marges van de koepelovereenkomst) in onderling overleg tussen het havenbestuur en MOW. Het is daarbij ook de bedoeling om de investeringen voor de komende jaren te prioriteren en vast te leggen.</p> |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - grondverwerving</p> <p>In het actieprogramma in het voorontwerp voorkeursbesluit (uit S-MER, acties discipline mens – ruimtelijke aspecten) wordt de actualisatie voorgesteld van de “Overeenkomst houdende de oprichting van een grondenbank Linkerscheldeoever ten behoeve van de realisatie van het GRUP ‘Afbakening Zeehavengebied Antwerpen”, inclusief de bijhorende “Annex over de maatregelen voor de landbouwsector van het sociaal begeleidingsplan en over de financiering van de verwerving van niet-landbouwgoederen”.</p> <p>Zoals hierboven in dit advies uiteengezet, zal de aanpassing van de overeenkomst Grondenbank LSO niet enkel nodig zijn met het oog op de doelgroep “landbouw”, maar ook omwille van doelstellingen inzake o.m. “biodiversiteit” en de afweging bij</p>  | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>grondverwerving, -beheer en -vervreemding tussen de verschillende vooropgestelde doelen.</p> <p>Naast grondverwerving door de Grondenbank LSO, bestaan trouwens nog andere instrumenten zoals dienstenvergoedingen en beheerovereenkomsten die kunnen worden ingezet om gericht ruimtelijke doelen te realiseren.</p> <p>De bovenvermelde actie op p.52 graag aanvullen: Bij de actualisatie dient ook de doelstelling inzake biodiversiteit in beeld gebracht worden. Tevens dient op p.52 een nieuwe actie opgenomen te worden: Organisatie van een workshop om met experts inzake instrumenten een afweging te maken welke instrumenten het meest efficiënt zijn in functie van de grondverwerving.</p>  |                         |
| <p>Het voortzetten van het flankerend landbouwbeleid is absoluut noodzakelijk. Sterker, er is vandaag onbenut potentieel. Een actiever 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>  | 26                      |
| <p>De actie die de actualisatie van de overeenkomst van de grondenbank omvat zal aangevuld worden als volgt:</p> <p>Er zal een ontwerp van grondenbankovereenkomst worden opgemaakt die enerzijds in het kader van de continuïteit en de rechtszekerheid maximale ondersteuning biedt aan door havenontwikkelingen en natuurcompensaties rechtstreeks of onrechtstreeks getroffen landbouwers maar anderzijds, in het kader van de transitie naar een duurzame economie zal onderzocht worden of deze overeenkomst een reeks van maatregelen kan bevatten die betrokken landbouwers ondersteunt en begeleidt in de transitie naar een exploitatiemodel waarin biodiversiteitsdoelstellingen, verbonden met het LSO gebied worden geïntegreerd.</p> <p>Ook andere instrumenten zullen mee in overweging genomen worden. Er is geen bezwaar tegen een workshop over instrumenten voor grondverwerving, maar een toevoeging als nieuwe actie wordt overbodig geacht, omdat dit een logisch onderdeel is van het voorbereidend traject van de huidige actie over actualisatie grondenbank.</p> |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - water</p> <p>Op pagina 33 wordt als milderende maatregel aangegeven dat de impact op de afwatering van de niet watergebonden logistieke terreinen gemilderd moet worden door het voorzien van de nodige afwatering en buffering in de uitwerkingsfase. De CIW is van oordeel dat ook zo maximaal mogelijk moet ingezet worden op de infiltratie van hemelwater, gelet op de positieve effecten van infiltratie op de grondwatervoorraden en de verzilting.</p>  | 11                      |
| <p>De milderende maatregel zal aangevuld worden met "Zo maximaal mogelijk inzetten op de infiltratie van hemelwater, gelet op de positieve effecten van infiltratie op de grondwatervoorraden en de verzilting.</p>  |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - monitoring</p> <p>Onder 5.2 staan reeds een aantal acties mbt monitoring. Wij pleiten ervoor ook een meer algemene actie in te passen: 'Inzetten op monitoring om continu te meten of de voorspelde effecten zich voordoen'.</p>  | 11                      |
| <p>De actie zal als volgt worden opgenomen in het actieprogramma:</p> <p>Opzetten van een monitoringprogramma met als doel na te gaan in welke mate voorspelde effecten zich voordoen en de voorziene milderende maatregelen hier op bij te sturen.</p>  |                         |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - omgevingsmanager</p>   | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Het actieprogramma omvat een actie mbt de aanstelling van een omgevingsmanager. Het beleidsdomein Omgeving acht de aanstelling van deze persoon cruciaal om op die manier verder te blijven inzetten op het versterken van het draagvlak voor het project. De omgevingsmanager moet op een neutrale manier de verdere uitwerking van het ECA-project opvolgen en in continue dialoog gaan met de omgeving van de haven: lokale inwoners, bedrijven, maatschappelijk middenveld,... Op die manier kunnen de signalen uit de omgeving op een pro-actieve manier boven tafel komen en kan de omgevingsmanager, in nauwe samenwerking met de procesarchitectuur van het complex project, naar een oplossing zoeken. Dergelijke rol noodzaakt een specifieke aanpak van de functie van omgevingsmanager. In bijlage een verduidelijkende nota die ingaat op die rol en die de noodzakelijke competenties van een omgevingsmanager omschrijft.</p>  |                         |
| <p>Dit wordt beschouwd als een verduidelijking van de rol van de omgevingsmanager die aangesteld wordt. De bezorgde informatie zal mee gebruikt worden voor het omschrijven van de rol van de omgevingsmanager.</p>  |                         |
| <p>Omwille van het strategisch niveau van het geïntegreerd onderzoek kon de kosten- en batenberekening louter uitgevoerd worden op een selectie van kosten en baten. Hierdoor is de S-MKBA geschikt om de alternatieven te vergelijken, maar kan er nog geen uitspraak gedaan worden over het totale kostenplaatje. We vinden het echter essentieel om zicht te hebben op de totale kostprijs van het project, alvorens via het projectbesluit vergunning wordt verleend voor uitvoering van de werken. Die totale kostprijs voor de maatschappij gaat immers ruimer dan louter de aanlegkosten van de infrastructuur, maar omhelst ook een reeks andere kosten zoals de implementatie van de milderende maatregelen, de kosten inzake gezondheidsverlies, de mobiliteitsimpacten, verplaatsing hoogspanningsmasten, oplossing voor de slibonderwatercellen in de buurt van het gedempte Doeldok,... Zo is het opvallend dat de broeikasgasemissies niet worden meegenomen in de MKBA. Het is correct dat de rechtstreekse impact van de broeikasgassen zich op een mondiaal niveau afspeelt. Maar dat geldt niet voor het kostenplaatje. België en Vlaanderen moeten zich houden aan internationale afspraken (reducties van CO2-emissies). Het S-MER toont aan dat realisatie van ECA zal leiden tot een toename van emissies. Bijgevolg zullen er extra acties moeten genomen worden om de afgesproken emissiereducties te realiseren. Acties die uiteraard hun kostprijs hebben. In de uitwerkingsfase zullen de verschillende milderende maatregelen in detail worden uitgewerkt, zodat dan de informatie beschikbaar is om via een MKBA de maatschappelijke kosten en baten te berekenen. Het beleidsdomein Omgeving vraagt om in punt 5.2 de actie 'Verdere uitwerking van de financiering van het project' aan te vullen met volgende zin: "In de uitwerkingsfase zal via een MKBA een gedetailleerd overzicht gegeven worden van de maatschappelijke kosten en baten van het gehele project."</p> | 11                      |
| <p>De strategische MKBA werd opgemaakt in overeenstemming met de standaardmethodiek die daarvoor beschikbaar is. Bij het opstellen van de projectonderzoeksnota zal bekeken worden welke verdere onderzoeken nog dienen uitgevoerd te worden en zal de onderzoeksmethodiek voor dat verder onderzoek bepaald worden. Deze projectonderzoeksnota wordt voor advies voorgelegd aan de adviserende instanties.</p>  |                         |
| <p>Wat de modal split betreft kijkt Beveren uit naar een actiever beleid wat betreft het inzetten van andere vervoersvormen voor het woon-werk verkeer (cf. 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>  | 13                      |
| <p>De nodige acties om hieraan tegemoet te komen werden reeds opgenomen in het actieprogramma.</p>   |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>De gemeente Beveren stelt de ingebruikname van nieuwe containercapaciteit afhankelijk van een correcte oplossing voor landbouwproblematiek in Prosperpolder.</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. Beveren verwacht dat er een oplossing gevonden wordt voor deze urgente landbouwkwestie. Zij het via de geplande actualisering van de Grondenbankovereenkomst, zij het via een oplossing op maat.</p> | 13                      |
| <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. Een correcte oplossing voor de landbouw is noodzakelijk.</p> <p>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. De polder verwacht dat er een oplossing gevonden wordt voor deze urgente landbouwkwestie.</p>  | 26                      |
| <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).</p>  |                         |
| <p>In het voorontwerp van voorkeursbesluit worden per discipline (klimaat, bodem, water, geluid, mobiliteit, ...) de milderende en de flankerende maatregelen of acties opgesomd. Daarbij wordt per actie aangegeven of deze opgenomen is binnen het ECA-project en van daaruit aangestuurd wordt of ECA-overschrijdend is. Tevens wordt aangegeven wie de initiatiefnemer is of zal zijn voor de betreffende actie, waaronder het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf Antwerpen, de Vervoersregio Antwerpen en het projectteam ECA.</p> <p>Op basis van de informatie in het voorkeursbesluit is het nog niet duidelijk wat het statuut is van de genoemde flankerende maatregelen (denkpistes, voorstellen, beslist beleid) en of aan de maatregelen reeds concrete engagementen werden gekoppeld.</p> <p>Gelet op het belang en de noodzaak van een sterk flankerend beleid voor de succesvolle realisatie van het project, vindt de Raad het aangewezen om de vooropgestelde flankerende maatregelen zo snel mogelijk vast om te zetten in concrete engagementen en acties.</p>   | 15                      |
| <p>De vooropgestelde flankerende maatregelen zullen in de uitwerkingsfase omgezet worden in concrete engagementen en acties.</p>  |                         |
| <p>Binnen de strategische MER is de impact van het project op de fietsnetwerken onderzocht. De impact op de kwaliteit, veiligheid en doorstroming voor fietsers (en</p>   | 15                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>ook voetgangers en openbaar vervoer) was één van de onderzoeksvragen. Uit het onderzoek blijkt een beperkt negatieve impact en worden geen grote verschillen vastgesteld tussen de verschillende alternatieven.</p> <p>De Raad stelt vast dat de impact op de fietsnetwerken in de niet-technische samenvatting, de synthesesnota en het voorontwerp van voorkeursbesluit niet meer aan bod komt. Er worden ook geen milderende of flankerende maatregelen voorgesteld om de impact op het fietsgebruik te accommoderen of het fietsgebruik te bevorderen.</p> <p>De MORA stelt daarom voor om in het flankerende beleid ook maatregelen mee te nemen die de kwaliteit, de veiligheid en de doorstroming voor fietsers garanderen en verbeteren. Zeker met het oog op een modal shift in het woon-werkverkeer spelen maatregelen t.a.v. de fiets een belangrijke rol.</p>       |                         |
| <p>De provincie merkt op dat de impact op fietsnetwerken, zoals onderzocht in de strategische MER, niet wordt opgenomen in de synthesesnota. Daarnaast werden in deze s-MER ook geen milderende maatregelen voorgesteld m.b.t. fietsen.</p>  | 24                      |
| <p>De actie "verhoging van de bereikbaarheid van de haven voor personenvervoer" wordt aangevuld met "maatregelen die de kwaliteit, veiligheid en de doorstroming voor fietsers garanderen en verbeteren."</p>  |                         |
| <p>De voorgestelde flankerende maatregelen hebben zowel betrekking op infrastructurale ingrepen, verkeerskundige acties, logistiek-operationele ingrepen, het woon-werkverkeer als fiscale en arbeidsorganisatorische aspecten.</p> <p>Om het draagvlak voor de realisatie van dit uitgebreid pakket aan flankerende maatregelen te versterken en de effectieve uitwerking en realisatie ervan beter te kunnen garanderen, stelt de Raad voor om de stakeholders zo nauw mogelijk te betrekken bij de verdere uitwerking van het flankerend beleid en de voorgestelde onderzoeken.</p> <p>Het voorontwerp van voorkeursbesluit kondigt binnen dit kader capaciteitsstudies aan voor de verschillende hinterlandconnecties. De MORA vraagt om bij de op te maken capaciteitsstudie en de uitwerking van de benodigde spoorinfrastructuur ook alle spooroperatoren te betrekken.</p> | 15                      |
| <p>Stakeholders zullen zo nauw mogelijk betrokken worden bij de verdere uitwerking van het flankerend beleid en de voorgestelde onderzoeken.</p>   |                         |
| <p>De Raad vraagt om de flankerende maatregelen zoals opgenomen in het voorontwerp van voorkeursbesluit inhoudelijk en operationeel maximaal af te stemmen op lopende en geplande initiatieven op het vlak van infrastructuur, woon-werkverkeer, verkeersmanagement, enz. De Raad denkt hierbij aan o.m. aan afstemming van het project met geplande ingrepen m.b.t de Oosterweelverbinding, het Toekomstverbond, de westelijke ontsluiting, enzovoort".</p>   | 15                      |
| <p>Onder de actie geformuleerd onder 5.1.1.2.2 is reeds voorzien om te bekijken hoe de verschillende genoemde projecten op elkaar afgestemd kunnen worden.</p>   |                         |
| <p>In het voorontwerp voorkeursbesluit worden in hoofdstuk 5 verschillende milderende maatregelen en acties geformuleerd. Het FANC vindt het positief dat hierbij onder 5.1.5 de actie "Het bepalen van eventueel noodzakelijke maatregelen voor de kerncentrale van Doel, in samenspraak met de exploitant en met het FANC" in opgenomen is. Echter, het is van belang dat dit niet enkel gebeurt tijdens de uitwerkingsfase, maar ook tijdens de uitvoeringsfase.</p> <p>Daarnaast dient het, zoals eerder aangehaald, duidelijk te zijn dat het noodzakelijke overleg en de nodige maatregelen niet enkel slaan op de onderwerpen die aan bod zijn gekomen tijdens het geïntegreerd onderzoek voor externe veiligheid, maar op alle aspecten die een effect kunnen hebben op de nucleaire veiligheid.</p>   | 16                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>De alternatievenonderzoeksnota beperkt zich wat betreft externe veiligheid ook enkel tot de operationele fase van de extra containercapaciteit. Hierbij is het belangrijk om te wijzen op het feit dat ook de aanleg van de alternatieven op linkeroever een impact kan hebben op de veilige uitbating van de kerncentrale. Bij de aanleg moet bijvoorbeeld voldoende aandacht besteed worden aan de bronbemaling ofwel drooglegging zodat dit geen grondverzakkingen of excessieve zettingen tot gevolg heeft. Ook, zoals al vermeld, dient de goede bereikbaarheid van de kerncentrale via twee toegangswegen gewaarborgd te worden. Een ander aandachtspunt is de heraanleg van de hoogspanningsleidingen van ELIA, een gevoelig werk dat steeds door middel van een goede communicatie en planning geregeld dient te worden. De kerncentrale moet namelijk steeds, zoals vastgelegd in de uitbatingslimieten, twee onafhankelijke elektrische voedingen in dienst hebben.</p> |                         |
| <p>De actie zal op basis van dit advies als volgt geherformuleerd worden:</p> <p>"Bepalen van de noodzakelijke maatregelen voor de kerncentrale van Doel, in samenspraak met de exploitant en met het FANC, om de nucleaire veiligheid ten allen tijde te kunnen garanderen. Niet limitatief worden hier als aandachtspunten bronbemaling, bereikbaarheid, de noodzaak aan twee onafhankelijke elektrische voedingen reeds vermeld."</p> <p>De doorwerking zal zich zowel in de uitwerkingsfase als in de uitvoeringsfase situeren.</p>  |                         |
| <p>De SALV vraagt om de impact op de getroffen landbouwbedrijven te milderen met correcte flankerende maatregelen. In het ontwerp voorkeursbesluit wordt verwezen naar te actualiseren flankerende maatregelen, zoals voorzien bij de werking van de Grondenbank Linkerscheldeoever inclusief het sociaal begeleidingsplan. De SALV vraagt om bij de beslissingen over het voorkeursbesluit en het S-IHD-besluit tegelijk dit flankerend beleid te (her)bevestigen en zo nodig uit te breiden. Om de landbouwers net buiten het gebied rechtszekerheid te geven werden in het vorige planningsproces gebieden die duidelijk bedoeld waren voor landbouw bevestigd als agrarisch gebied. In dit complex project wordt hier nergens melding van gemaakt. Dit is de eerste en belangrijkste flankerende maatregel die moeten genomen worden om de landbouwsector een toekomstperspectief te kunnen bieden in deze regio.</p>  | 20                      |
| <p>En ten slotte wijst de raad op de belangrijke impact van het voorkeursbesluit op de landbouw. Dit in eerste instantie door het direct verlies aan landbouwgronden maar ook door de inname van landbouwgronden voor de noodzakelijke natuurcompensatie.</p>  | 25                      |
| <p>De actualisatie van het flankerend beleid voor de landbouw is voorzien in het actieprogramma. Herbevestiging van gebieden buiten het projectgebied als agrarisch gebied valt buiten de scope van dit complex project.</p>   |                         |
| <p>De provincie vraagt om in de tabel milderende maatregelen 'Biodiversiteit' m.b.t. verstoring door licht (p. 90) aan te vullen dat in de buurt van vleermuizen, en vleermuisvliegrouetes verlichting moet gemeden worden of aangepast worden aan vleermuisvriendelijke (én zuinig omspringen met) verlichting.</p>   | 24                      |
| <p>De genoemde maatregel zit vervat onder de maatregel "Maatregelen voor het optimaliseren van de kwaliteit van de vliegrouetes voor vleermuizen."</p>   |                         |
| <p>Een hele reeks milderende maatregelen zal noodzakelijk zijn. Deze milderende maatregelen moeten in samenhang worden ontwikkeld met de milderende maatregelen die noodzakelijk zijn voor de andere ruimtelijke projecten in het plangebied en dit zeer specifiek wat betreft mobiliteit, luchtkwaliteit, klimaat, natuurcompensatie, boscompensatie en flankerende maatregelen landbouw (zie ook volgende paragraaf).</p>  | 25                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| In het (voorontwerp) voorkeursbesluit zijn reeds acties en milderende maatregelen opgenomen – uitgewerkt tot op het huidige strategische niveau. Deze maatregel zullen in de uitwerkingsfase van het complex project meer gedetailleerd en geconcretiseerd worden. Waar noodzakelijk zal dit in afstemming met andere ruimtelijke projecten in het plangebied gebeuren. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen in het actieprogramma doorgevoerd worden:

- In de actie met betrekking tot nachtopeningen en het vergunnen van een maximaal aantal vrachtwagens tijdens de dag wordt "dieselvevrachtwagens" vervangen door "vrachtwagens".
- Herformulering (p. 42-43): "In de uitwerkingsfase wordt onderzocht op welke manier met de beschikbare terminalcapaciteit de klimaatruimte wordt gerespecteerd."
- Opnemen van tekst met betrekking tot lucht en klimaat onder 4.7 (en aanpassing van de nummering van de paragrafen die daardoor verschuiven).
- Aanpassing van de tekst met betrekking tot emissiereducties in de projectdefinitie.
- Toevoegen van "elektrificatie van off-road havenvoertuigen" (of een andere formulering die ook andere technologieën toelaat) aan de lijst van mogelijke milderende maatregelen.
- Herformulering van de actie rond de klimaatbossengordel
- Verduidelijken dat de actie rond monitoring van modal split van hinterlandcontainers ook de containers omvat die binnen het havengebied vervoerd worden.
- Toevoeging van de actie "Onderzoek naar de toename van spoorweggeluid (binnen en buiten het havengebied) op de voornaamste spoortrajecten voor goederenverkeer" onder 5.2
- Toevoeging actie rond remediëring geluidsproblematiek in Saftingen onder het nieuwe onderdeel 5.3 ("havenexploitatie en leefbaarheid")
- De mogelijke gevolgen naar Saftingen toe mee opnemen in de motivatie van het voorkeursalternatief.
- Toevoeging maatregel met betrekking tot infiltratie van hemelwater
- Toevoeging van de actie rond monitoring
- De actie "verhoging van de bereikbaarheid van de haven voor personenvervoer" wordt aangevuld met "maatregelen die de kwaliteit, veiligheid en de doorstroming voor fietsers garanderen en verbeteren."
- Ruimer formuleren van de actie onder 5.1.5 met betrekking tot maatregelen voor de kerncentrale van Doel.
- Eventueel nog aan te vullen.

#### 2.4.6.4 Rechtsgevolgen

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| Bovendien kan - conform artikel 29 van het Decreet Complexe Projecten - reeds vanaf de goedkeuring van voorliggend voorkeursbesluit worden afgeweken van de huidige ruimtelijke bestemmingen in de afgebakende zone voor de noodzakelijke natuurcompensaties (Voorkeursbesluit pag. 62, Figuur 4. 'Kaart met maximale zones waar principieel kan worden afgeweken van bestaande ruimtelijke bestemmingen'). | 25                      |



| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| In antwoord op deze reactie kan gesteld worden dat de kaart 4 zones aangeeft waar in de latere besluitvorming binnen het kader van het complex project in een projectbesluit kan afgeweken worden van de huidige ruimtelijke bestemmingen. Het voorkeursbesluit op zich verruimt de mogelijkheden om af te wijken van de huidige bestemmingen – buiten de weg via een projectbesluit – niet. |                         |

#### 2.4.6.5 Financiering

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| De studiekosten voor de onderzoeksfase, conform de procesnota, goedgekeurd 6 door de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC.0899-1BIS), worden bekostigd door entiteiten die niet tot de Vlaamse overheid behoren (Het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover). De ruimere mobiliteitsstudie en de financieringsstudie worden door de Vlaamse overheid betaald en dienen opgevangen te worden binnen de beschikbare kredieten van het departement MOW. |                         |
| Naar aanleiding van de aanstelling van de voorzitter van de task force van het project werd een ander financieringsprincipe werd ingevoerd. Zoals vermeld in de sinds de oorspronkelijke beslissing van de Vlaamse Regering regelmatig aangepaste procesnota worden de onderzoekskosten gefinancierd door de Vlaamse overheid op de bestaande budgetten.   |                         |
| Tenslotte dient het voorkeursbesluit voorgelegd te worden voor begrotingsakkoord 6 aan de Minister van Begroting.  |                         |
| Het (ontwerp) voorkeursbesluit zal volgens de geëigende procedures ingeleid worden bij de Vlaamse regering.  |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zijn geen aanpassingen noodzakelijk.

#### 2.4.6.6 Detailopmerkingen

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| Voorontwerp voorkeursbesluit - detailopmerkingen   | 11                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• P.6: in de derde paragraaf een verwijzing naar figuur 1 opnemen</li> <li>• P.8: “zoals te zien op het bijgevoegde plan”. Ook hier verwijzen naar figuur 1.</li> <li>• P.16: In de conclusie mbt de vergelijking ontbreekt het woord ‘niet’</li> <li>• P.44: projectfase vervangen door uitwerkingsfase. “Op projectniveau” vervangen door ‘tijdens de uitwerkingsfase’. Na te kijken of deze termen ook elders in het VOVB gebruikt worden.</li> <li>• P.49-51: voor de leesbaarheid is het beter de discipline klimaat naar voren te schuiven, vlak na discipline lucht.</li> <li>• P.60: Een verwijzing naar de plaats in het S-MER waar het beleidsmatig kader kan teruggevonden worden, is nodig</li> <li>• P.69: het is niet realistisch om reeds in 2020 te kunnen starten met de werken</li> </ul> |                         |
| Aan bovenstaande detail opmerkingen werd tegemoet gekomen.   |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| Bij het opmaak van de raming werd ervan uitgegaan dat bepaalde werken al zouden kunnen starten in 2020. Eens een meer gedetailleerde planning gekend kan ook de raming geactualiseerd worden. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- voorgestelde detailaanpassingen aan het voorontwerp voorkeursbesluit

## 2.4.7 Aandachtspunten voor uitwerkingsfase

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Fluxys geeft de betrokkenheid van haar installaties weer voor de verschillende alternatieven. Specifiek voor alternatief 9 (het voorgestelde voorkeursalternatief) worden volgende betrokkenheden vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de wegeniswerken voor de ontsluiting tot de E34: leiding: 3.42900 - Zelzate - Beveren (Kallo) - DN 600mm - 80 bar</li> <li>• de werkzaamheden met betrekking tot opslagcapaciteit nabij de Noordzeeterminal <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Leiding: 3.21198 - Antwerpen (Ekeren - Zandvliet) - DN 400mm - 66,2 bar</li> <li>○ Station: 4.21184 - Antwerpen (Zandvlietsluis) station</li> </ul> </li> </ul> <p>Fluxys kan akkoord gaan met het voorontwerp voorkeursbesluit indien bij studiefase de Fluxysinstallaties in rekening worden gebracht zodat de integriteit, stabiliteit en ligging van de Fluxysinstallaties kunnen bewaard blijven.</p>                            | 3                       |
| Op bijgaande kaart kan u een overzicht terugvinden van de Aquafin infrastructuur ter hoogte van het projectgebied. Indien er interferenties optreden, gelieve ons daarvan op de hoogte te stellen.  | 5                       |
| Wat de raming van de middelen m.b.t. de uitvoering betreft, hangt het budget nauw samen met het gekozen alternatief in het voorkeursbesluit. De nota voorkeursbesluit geeft aan dat de totale investeringskost van het alternatief 9 begroot werd op 1.494.000.000 euro. Deze kostenraming omvat de investeringskost (2020-2025), de kost van de grondbalans (2020-2025), de onderhoudskost (1 jaar bij max capaciteit), de kost van de onderhoudsbaggerwerken (1 jaar bij max capaciteit) en de BTW. In de uitwerkingsfase wordt deze investeringskost verder verfijnd naarmate het ontwerp verder vorm aanneemt. Ook worden in de uitwerkingsfase de verschillende financieringsmogelijkheden onderzocht. Daarnaast zou na de uitwerkingsfase een taakstellend budget voor het project goedgekeurd kunnen worden door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project gerealiseerd moet worden. Op die manier is er een duidelijk budgetair engagement. | 6                       |
| Het departement Financiën en Begroting wenst in de latere fase van het project verder betrokken te worden, meer bepaald bij de uitwerking van de financiering (uitwerkingsfase), en het beoordelen van de financiële haalbaarheid.  | 6                       |
| Elia geeft in haar advies een opsomming van de aanwezige hoogspanningslijnen, hoogspanningskabels en hoogspanningsstation in de betrokken zones. Voor wat betreft de bouwsteen aan Noordzeeterminal wordt de aandacht gevestigd op het belang van het behoud van pylloon 6 van de hoogspanningslijn op Scheldeoever. Voor de bouwsteen getijdendok wordt erop gewezen dat deze bouwsteen een  | 7                       |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>aanpassing / verplaatsing zal vragen van de bestaande hoogspanningslijnen in deze zone.</p> <p>Er wordt gevraagd de hoogspanningsinstallaties op te nemen in de verdere ontwikkelingsplannen.</p> <p>Veiligheidsinstructies met betrekking tot werken in de omgeving van de installaties van Elia worden meegegeven.</p>   |                         |
| <p>Ten aanzien van de watergerelateerde effecten constateren wij dat er in 2018 op een constructieve wijze in VNESC-verband is gesproken over onder meer morfologie en biodiversiteit. Voor beiden wordt in het onderzoek geconcludeerd dat de effecten niet als significant worden beoordeeld. Wij zien graag dat in de verdere uitwerking van het gekozen alternatief op een zelfde wijze onderzoeken in VNESC-verband worden besproken en zien dit daarom graag door u bevestigd.</p>  | 8                       |
| <p>Een belangrijk aandachtspunt op dit onderdeel is de toename van sedimentconcentratie of turbiditeit (troebelheid) in de Westerschelde en de gevolgen daarvan voor de primaire productie, de basis van de voedselketen.</p> <p>Omdat in de Westerschelde de verhouding tussen eufotische diepte en mengdiepte ongunstig is, wordt in de huidige situatie de primaire productie sterk door licht gelimiteerd. Dat betekent dat zelfs een beperkte toename van turbiditeit grote, negatieve gevolgen kan hebben voor de primaire productie. In de SMER wordt de toename in sedimentconcentratie als minder dan 5% ingeschat in de Westerschelde ('beperkt negatief') ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van onderhoudsbaggerwerkzaamheden.</p> <p>Aangezien de Westerschelde in het kader van Natura2000 in een slechte staat van instandhouding verkeert, roept dit vragen op. Deze slechte staat betekent dat slechts kleine effecten die van invloed zijn op het systeem, negatief en niet acceptabel zijn. Daarom vragen wij u om bij het vervolgonderzoek in de uitwerkingsfase van het 9de alternatief in ieder geval aandacht te besteden aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De effecten op lange termijn (nu nog onderbelicht) en meer inzicht te geven in de mitigerende maatregelen</li> <li>• Een volledig beeld te geven van de cumulatieve effecten van alle lopende onderhoudsbaggeractiviteiten die van impact kunnen zijn op de getijslag, sedimentatie/erosieprocessen en biodiversiteit in de Westerschelde.</li> </ul> <p>Zoals hiervoor aangegeven zien wij graag dat deze onderzoeken op een zelfde wijze als in 2018 in VNESC-verband besproken worden.</p> | 8                       |
| <p>Mobiliteit over de weg</p> <p>Op 30 november jl. heeft er met een brede vertegenwoordiging vanuit het CP ECA en Nederlandse overheden op ambtelijk niveau een expertenoverleg plaats gevonden over grensoverschrijdende mobiliteit over de weg. Naar aanleiding van dit overleg is een deel van onze zorgen weg genomen, met name ten aanzien van de door ons veronderstelde extra belasting via de Westerscheldetunnel en de ambities ten aanzien van modal shift. Ook is in de bijeenkomst een nadere duiding gegeven over de inzet om de beoogde modal shift te bewerkstelligen en is tevens uitleg gegeven over de gehanteerde verkeersmodellen in combinatie met de ambities van het Toekomstverbond. Desalniettemin benadrukken wij op deze plaats dat de ambities voor modal shift hoog zijn en ook mede afhangen van de realisatie van enkele infrastructurele werken. Wij vragen u om bij de verdere uitwerking hier nader op in te gaan, waarbij onze interesse vanzelfsprekend uitgaat naar de grensoverschrijdende effecten.</p>   | 8                       |
| <p>Vanuit de gezamenlijke verantwoordelijkheid als collega vaarwegbeheerder en verdragspartner in het Scheldegebied, willen wij verder graag in het vervolgtraject</p>  | 8                       |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>bij de verdere uitwerking op een proactieve wijze worden geïnformeerd en betrokken, zodat ook wij onze expertise daarbij kunnen inbrengen. Tevens vragen wij u de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart (PC) -verantwoordelijk voor de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het GNB gebied- via de GNA en Schelde Directeuren Vergadering (SDV) bij de uitwerkingsfase van het 9de alternatief als een gelijke partner te betrekken. De PC zal in staat moeten worden gesteld om zich een mening te kunnen vormen over de nautische implicaties van de uitwerking van het ge alternatief om zo uiteindelijk een oordeel te kunnen vellen of het huidige niveau van vlotheid en veiligheid in het GNB gebied kan worden gehandhaafd of dat eventuele aanvullende nautische beheersmaatregelen nodig zijn.</p>  |                         |
| <p>Zoals reeds gesteld zit de spoortoegang vanuit de haven naar het Europees binnenland reeds bijna op zijn capaciteitslimiet. Dit komt te weinig aan bod in het MER en wordt enkel terloops vermeld op p.543. Indien de nodige spoorcapaciteit niet voorzien wordt en de vooropgestelde modale split niet behaald kan worden zal echter uitgeweken moeten worden naar andere vervoersmodi, mogelijks naar wegtransport. Het spreekt voor zich dat een extra effectbepaling (verkeer, lucht, geluid, ...) gedaan moet worden in de uitwerkingsfase indien blijkt dat de achterlandverbindingen via spoor en waterweg onvoldoende capaciteit hebben en dat de vooropgestelde modale split daardoor niet bereikt kan worden.</p>  | 11                      |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - bodem en grondverzet</p> <p>In de uitwerkingsfase dient, ifv de vergunningverlening via het projectbesluit, nagegaan te worden of ter hoogte van de betreffende percelen, waterlopen een bodemonderzoek of waterbodemonderzoek dient te worden uitgevoerd. In het geval verontreiniging wordt vastgesteld dienen de nodige saneringswerken te worden uitgevoerd.</p> <p>In het kader van het grondverzet dienen de nodige documenten en technische verslagen te worden opgesteld.</p> <p>Voorafgaand aan de uit te voeren werken dienen de nodige onderzoeken te worden uitgevoerd zoals vermeld in het Bodemdecreet.</p> <p>De huidige milderende maatregelen zijn erop gericht om via aangepast peilbeheer de lokale grondwaterstijging of daling op te vangen via peilbeheer en op deze manier verzilting tegen te gaan. Bij de uit te voeren activiteiten dienen ook maatregelen genomen te worden zodanig dat het ontstaan van (water)bodemverontreiniging kan voorkomen worden.</p>   | 11                      |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - geluid</p> <p>Het studiegebied in de uitwerkingsfase zal voldoende ruim moeten gekozen worden. De effecten bv. van de bijkomende belasting van de goederenspoorlijnen die de ontsluiting vormen tot de haven van Antwerpen, zijnde lijn 10 en 10/1 (linkeroever), lijn 59 (ontsluiting naar Gent en Brussel) en lijn 27A (rechteroever, Europese binnenland) moeten onderzocht worden. Zoals ook duidelijk zichtbaar is op de geluidskaarten op p.643-644 en 646-647, zeker deze die de geluidsbelasting 's nachts weergeven is de geluidsbelasting in de agglomeratie van Antwerpen ten gevolge van spoorverkeer reeds zeer hoog, met name in de directe nabijheid van goederenspoorlijn 27A. Uit de knelpuntanalyse in het 'Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen' (<a href="https://www.lne.be/geluidsactieplannen">https://www.lne.be/geluidsactieplannen</a>) blijkt ook dat Antwerpen Dam een van de zes belangrijkste knelpunten voor spoorverkeerslawaai is in Vlaanderen. Het uitbreiden van de containercapaciteit van de haven van Antwerpen zal hierop onvermijdbaar een bijkomend effect hebben. Dit effect moet begroot worden door het voorzien van bijkomende rekenpunten (o.a. Luchtbal, Sint-Mariaburg, Dam, Melsele aan de Gent-boog, ...).</p> | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Op p. 650 wordt m.b.t. de referentiesituatie aangegeven dat “De Vlarem II milieukwaliteitsnormen geldig voor resp de dag -, avond- en nachtperiode [...] ten aanzien van de woonkernen in en rond het havengebied [worden] gerespecteerd, met uitzondering van de norm voor de avond- en nachtperiode ten aanzien van de westelijke randbebouwing van de woonkernen ten noordoosten van het havengebied (vnl. Zandvliet en Berendrecht).”. Dit is niet correct. Er zijn nog andere woonkernen waar de milieukwaliteitsnormen uit het VLAREM reeds overschreden worden, o.a. Lillo, Kallo en Doel (zie p.654) en mogelijks nog andere rekening houdend met de voorgaande bemerking. Een bijkomende nuance hierbij is dat de milieukwaliteit voor industrielawaai normaliter afgetoetst wordt op basis van de LA95,1h en niet de LAeq,dag/avond/nacht of de Lden. Metingen van de LA95,1h werden echter niet uitgevoerd. In de uitwerkingsfase is het noodzakelijk deze metingen uit te voeren.</p>   | 11                      |
| <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Verdeling over terrein: Bij het gebruik van kengetallen maakt men gebruik van een waarde in dB/m<sup>2</sup> waarbij men uitgaat van een gelijke geluidsemmissie voor elke m<sup>2</sup>. Dit stemt niet overeen met de realiteit van een containerterminal waarbij de belangrijkste geluidsbronnen (kranen) onlosmakelijk verbonden zijn met de kade en niet verdeeld worden overheen het ganse terrein. De reach stackers die instaan voor het transport van containers van en naar de kade en de verdeling op de rest van het terrein zijn weliswaar ook belangrijke geluidsbronnen maar in tegenstelling tot de kranen veel beter af te schermen van de omgeving d.m.v. plaatsing van geluidsschermen en containerstacks. De luidruchtigste activiteiten doen zich bijgevolg aan de kade voor. Hiermee geen rekening houden bij de modelleringen en berekeningen kan leiden tot een grote foutenmarge, zowel in de positieve als in de negatieve zin, afhankelijk van de locatie van het immissiepunt en het effect van de wal aan de overzijde van de kade (noorden) in geval van het tweede getijdedok. Dit moet in de uitwerkingsfase in detail worden onderzocht.</p> | 11                      |
| <p>Gezien de noodzaak om in de uitwerkingsfase gedetailleerd geluidsonderzoek op te starten, lijkt het nuttig op korte termijn een meetcampagne op te starten op de huidige twee containerterminals aan het Deurganckdok.</p>  | 11                      |
| <p>S-MER - discipline geluid - industrielawaai</p> <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Impulsachtig geluid: Bij het gebruik van kengetallen wordt gewerkt met een energetisch gemiddelde van de geluidsbelasting. De geluidsnormen in het VLAREM leggen echter ook grenzen aan o.a. impulsachtig geluiden (“bonken”) die niet meer als dusdanig vervat zitten in de kengetallen aangezien deze uitgemiddeld worden. Containerterminals worden echter gekenmerkt door een veelheid aan deze impulsachtige geluiden (“bonken” door het aanslaan van containers, neerzetten van containers) en klachten vanuit de omgeving hebben bij containerterminals veelal betrekking op deze impulsachtige geluiden. Indien de geluidsnormen niet gerespecteerd worden kan dit vergaande gevolgen hebben. Het moet in de uitwerkingsfase in detail onderzocht worden of het impulsachtige geluid afkomstig van de terminal voldoende beperkt kan worden.</p>   | 11                      |
| <p>Gebruik kengetallen containerterminal: Hoewel het gebruik van kengetallen zijn merites heeft voor het inschatten van het geluidsklimaat van een geplande situatie</p>   | 11                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>moeten hierbij een aantal belangrijke nuances gemaakt worden, zeker voor containerterminals:</p> <p>Toepasselijke geluidsnormen: Een belangrijke thema in het complex project is de vergunbaarheid van de exploitatie van de containerterminals en de logistieke bedrijven. Er wordt in dit strategisch MER voor de verschillende alternatieven enkel getoetst aan het respecteren van de milieukwaliteitsnormen in de eindscore van industrielaawaai. Deze milieukwaliteitsnormen zijn echter niet gelijk aan de effectieve geluidsnormen bij het beoordelen van een vergunningsaanvraag voor de verschillende inrichtingen. Indien het oorspronkelijke omgevingsgeluid (geluid in de referentiesituatie) uitgedrukt in LA95,1h, lager ligt dan de milieukwaliteitsnorm zijn de geluidsnormen 5 dB strenger dan de milieukwaliteitsnormen en ook indien de overschrijding van de milieukwaliteitsnorm in de referentiesituatie beperkt is, liggen de normen lager. Momenteel werd de LA95,1h echter niet opgenomen in het strategische MER. Deze is in de praktijk wel lager dan de LAeq die wel opgenomen is in het MER. Het getalmatige verschil tussen beide is daarnaast ook zeer variabel en afhankelijk van de geluidsdynamiek, de LA95 kan dus veel lager liggen dan de LAeq, zeker indien er veel variatie zit op het geluid op zich. Om meer duidelijkheid te krijgen over de toepasselijke geluidsnormen en bijgevolg de effectieve vergunbaarheid van de vooropgestelde containerterminals en logistieke terreinen is informatie over de LA95 in het havengebied in de referentiesituatie dus onontbeerlijk. In de uitwerkingsfase zal voor het volledige terrein deze informatie bekend moeten zijn.</p> |                         |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - externe veiligheid</p> <p>Het Team Externe Veiligheid wil de aandacht vestigen op het feit dat in de nota Externe Veiligheid geen rekening is gehouden met Seveso-inrichtingen die juist voldoen aan de risicocriteria, enkel met inrichtingen waarbij effectief reeds een overschrijding van één van de risicocriteria is vastgesteld. Degenen waarvan het risico aanleunt tegen het criterium werden in deze nota op dezelfde wijze behandeld als degenen met een laag of geen risico. In de uitwerkingsfase moet dit nader bestudeerd worden.</p>   | 11                      |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - externe veiligheid</p> <p>Op p.58 van het voorontwerp voorkeursbesluit staat een passage ivm verplaatsen en/of verhogen hoogspanningsleidingen. Het team Externe Veiligheid geeft aan dat in de uitwerkingsfase de impact daarvan op de Seveso-inrichtingen dient nagegaan te worden.</p>  | 11                      |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - water</p> <p>Hoewel in het strategisch MER reeds uitgebreid in werd gegaan op de mogelijke effecten op water en ingeschat wordt dat het gekozen alternatief geen achteruitgang van de toestand van de betrokken waterlichamen zal veroorzaken, wordt wel gevraagd om ook in de uitwerkingsfase voldoende aandacht te besteden aan de effecten op water (zowel kleinere lokale effecten als de toestand van de waterlichamen). Bij de verdere uitwerking wordt best gestreefd naar een zo goed mogelijk inperking van alle negatieve effecten op water, dus ook van effecten die in het strategisch MER als beperkt negatief worden ingeschat en waarvoor geen acties worden voorgesteld in het voorkeursbesluit.</p> <p>De aanpak in het strategisch MER was geschikt om het voorkeursbesluit te onderbouwen en voor een bepaald alternatief te kiezen, maar heeft ook beperkingen. Gevraagd wordt om bij de verdere uitwerking volgende zaken zeker niet over het hoofd te zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sedimentatie in de Zeeschelde</li> <li>• Seizoenale en meteorologische effecten (bvb. bij waterbewegingen)</li> </ul>   | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>Estuaria zijn van nature erg dynamische systemen, maar dit gebied is bovendien ook sterk onderhevig aan menselijke invloeden. Het is waarschijnlijk erg moeilijk om in de uitwerkingsfase de uitkomst van de interactie van al deze factoren exact te voorspellen en te ontrafelen hoe een bijkomende ingreep het hele systeem zal beïnvloeden. Verdere opvolging zal nodig zijn om meer kennis te verwerven (voor de verdere voorspelling van effecten, maar ook bij en na uitvoering van het complex project), maar ook om te kunnen ingrijpen als het de foute kant op gaat. Het is niet ondenkbaar dat omwille van onzekerheid en kosten bij sommige elementen gekozen wordt voor monitoring als milderende maatregel. Het is in dat geval belangrijk dat in samenwerking met de andere waterbeheerders in de uitwerkingsfase wél wordt nagedacht over acties die kunnen genomen worden als de negatieve effecten aanvankelijk zijn onderschat. Daarmee kan sneller en gepast ingegrepen worden en de schade beperkt. De referentietoestand voor toekomstige onderzoeken dient de situatie (waarschijnlijk 2025) weer te geven door beslist beleid (Hedwige-Prosperpolder, verdieping Europaterminal, baggeren sleuf Oosterweel, etc.) en (gekende/meetbare) autonome ontwikkelingen mee op te nemen in de modelleringen. De onnauwkeurigheden in output vooral voor de Boven-Zeeschelde dienen dan ook zo ambitieus mogelijk weggewerkt te worden aangezien in deze zone veranderingen (troebelheid, zout, etc.) bepalend zijn voor het welzijn van een kwetsbaar ecosysteem.</p> |                         |
| <p>De S-MER beoordeelt op een semi-kwantitatieve wijze de impact van het project op de luchtkwaliteit in de nabijgelegen woongebieden zoals methodologisch werd vastgelegd in de AON. In het voorkeursalternatief 9 wordt ten gevolge van het project een negatieve impact (score -1) beoordeeld voor de woongebieden Zandvliet, Lillo, Saftingen en een aanzienlijke negatieve impact (score -3) op het woongebied Doel.</p> <p>Voor besluitvorming naar keuze van voorkeursalternatief 9 is de beoordeling voldoende toereikend maar in de uitwerkingsfase benadrukken wij dat een luchtkwaliteitsmodellering dient te gebeuren waarbij ook rekening gehouden wordt met de lijnbronnen afkomstig van de mobiele bronnen zoals scheepvaart, off-road en wegverkeer. Het valt niet uit te sluiten dat er een negatieve impact en milderende maatregelen zullen voortvloeien uit deze beoordeling. De woonzones, die een nadelig effect hebben naar luchtkwaliteit, dienen diepgaand onderzocht worden en noodzakelijke maatregelen genomen te worden om de luchtkwaliteit in deze woonzones niet te verslechteren.</p>  | 11                      |
| <p>Aandachtspunten voor uitwerkingsfase - lucht en klimaat</p> <p>In het voorontwerp voorkeursbesluit staan verschillende milderende maatregelen opgenomen. Op basis van de conclusies van het strategisch MER is het duidelijk dat een reeks maatregelen noodzakelijk zijn om de gewenste emissiereducties te bereiken. Op niveau van het projectbesluit dient er zekerheid te zijn over de implementatie, het tijds kader, de verantwoordelijke instantie en de financiering zodat in het projectbesluit de resultaatgerichte maatregelen parallel met de vergunning van ECA kunnen opgenomen worden, inclusief de continue monitoring ervan.</p>   | 11                      |
| <p>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 het geplande detailonderzoek en de gerichte keuze van locatie en inrichting van buffers met oog op een maximale milderende van de impact</p>  | 13                      |
| <p>In het voorliggende alternatief wordt de grootste natuurcompensatie gezocht in Prosperpolder Zuid. Hierbij is het van belang om tot een inrichting te komen die</p>  | 13                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| voldoende compensatiebehoefte kan opvangen en te voorzien in een passend beheer. De plannen voor recreatieve infrastructuur omheen dit gebied blijven voor ons belangrijk. Tevens dienen ook een aantal specifieke problematieken een oplossing te krijgen (d. o. m. woning Petrusstraat).   |                         |
| We verzoeken u bij de uitwerking van het voorkeursalternatief specifiek aandacht te besteden op de effecten van dat alternatief op zowel de landsgrensoverschrijdende mobiliteit (met name vrachtverkeer) als op de gevolgen voor de luchtkwaliteit op de dichtstbijzijnde woningen in Nederland en (met name voor stikstofdepositie) op het Natura 2000 gebied de Brabantse Wal. Hierbij behoort ook een passende beoordeling zoals bedoeld in de Europese Habitatrichtlijn.  | 14                      |
| <p>Het voorontwerp van voorkeursbesluit bevat een eerste summere raming van de totale kostprijs van het negende alternatief. De totale kost van het project wordt geraamd op 1,49 miljard euro.</p> <p>Deze raming omvat de investeringskost (2020-2025), de kost van de grondbalans, de onderhoudskost, de kost van de onderhoudsbaggerwerken en de belasting op de toegevoegde waarde. Meer informatie over kostprijs en financiering wordt niet meegegeven.</p> <p>De Raad dringt er op aan dat zo snel mogelijk in de uitwerkingsfase de kostprijsraming wordt verfijnd en dat de financieringsmogelijkheden worden onderzocht.</p>  | 15                      |
| In het geïntegreerd onderzoek wordt de impact van het project op de kerncentrale Doel bekeken in het kader van het onderzoek naar externe veiligheid. Het FANC wijst erop dat dit onderzoek een beperkte scope heeft. In de huidige stand van het project acht het FANC de scope van het geïntegreerd onderzoek aanvaardbaar. Dit onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat tijdens de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase er voor de nucleaire veiligheid ook rekening gehouden worden met de aspecten die geen deel uitmaken van de beperkte scope van het geïntegreerd onderzoek.  | 16                      |
| <p>Naast de a posteriori analyse van de externe risico's op de kerncentrale Doel tijdens een "tienjaarlijkse herziening" is het belangrijk dat er een duidelijk proces wordt ingebouwd om voorafgaand alle specifieke risico's van nieuwe installaties of handelingen in de onmiddellijke omgeving van de kerncentrale te kunnen analyseren en waar nodig de nodige maatregelen te nemen.</p> <p>Terwijl het FANC overeenkomstig de bestaande regelgeving om advies gevraagd wordt indien een omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een bestaande of nieuwe Seveso installatie in de omgeving van 2 km rond de kerncentrale, is er geen specifiek reglementair advies voorzien bij nieuwe of gewijzigde havenactiviteiten op een bestaande terminal. Bijgevolg zal het FANC niet steeds volledig op de hoogte zijn van de risico's aanwezig op de containerterminal. Bij sommige alternatieven zullen risicohoudende containers via een weg dicht bij de kerncentrale worden getransporteerd. Daarnaast is een extra nadeel het toegenomen verkeer op de toegangswegen tot de kerncentrale, terwijl de nucleaire veiligheid een filearme toegang en filevrije noodtoegang vragen.</p> | 16                      |
| Een algemeen flankerend beleid en bijhorende landbouweffectenrapport zal belangrijk zijn om op te stellen ter ondersteuning van de getroffen landbouwers. Verschillende landbouwers zijn echter al een aantal keer getroffen in deze regio. Met het cumulatief effect dient hier ook rekening gehouden te worden bij het bepalen van de negatieve impact dat deze werken met zich meebrengen op deze landbouwbedrijven.  | 18                      |



| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| Verder wordt er aangehaald dat er vernatting kan ontstaan op percelen in agrarisch gebied als gevolg van bovenstaande ingrepen. Het is voor het Departement Landbouw en Visserij belangrijk dat de impact tot een absoluut minimum beperkt wordt en dat deze percelen dan ook als volwaardige landbouwpercelen uitgebaat kunnen blijven worden. Als dit niet het geval zal zijn, dient er een flankerend beleid opgesteld te worden om deze vernatting te compenseren.   | 18                      |
| Bij de verdere uitwerking van het project hecht ook ik groot belang aan het voorkomen van significante negatieve gevolgen op de betreffende Nederlandse Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Er is immers een negatieve trend in staat van instandhouding van diverse soorten en habitats. Hoewel op basis van de huidige inzichten geen significant negatieve gevolgen zullen optreden, is dit momenteel niet uit te sluiten. Mijn advies is daarom om bij de verdere besluitvorming en uitwerking van het project nadrukkelijk te voorkomen dat significante gevolgen of aantasting van natuurlijke kenmerken plaatsvindt. | 19                      |
| Wellicht overbodig te melden dat het ministerie van LNV voor stikstofdepositie aansluiting zoekt op het Nederlandse toetsingskader wat n de Programma Aanpak Stikstof (PAS) wordt gehanteerd. Ik wil u verwijzen naar het verkennende gesprek dat op 13 december 2018 heeft plaatsgevonden tussen Vlaanderen en Nederland over hoe we in de toekomst om kunnen gaan met de grensoverschrijdende problematiek.  | 19                      |
| Het CP ECA kent een grote ruimtelijke en maatschappelijke impact. In dit kader adviseer ik u om rekening te (blijven) houden met de bestaande Nederlandse plannen, en bij uw creatie aan draagvlak ook de Nederlandse maatschappelijke organisaties te betrekken.  | 19                      |
| Bij de verdere uitwerking van het CP ECA project adviseer ik u om een nauwe samenwerking en afstemming met de VNVC te blijven benutten.  | 19                      |
| Tot slot merk ik op dat gezamenlijk overleg tussen bevoegde overheidsinstanties in Nederland en Vlaanderen belangrijk en nuttig is. Dit gezamenlijk overleg zet het ministerie van LNV graag voort, om waar nodig met specifieke Nederlandse kennis en expertise hulp te bieden bij het vervolg van dit project.   | 19                      |
| Het college adviseert gunstig op het voorontwerp voorkeursbesluit van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' en stelt dat de investeringen om de modal split mogelijk te maken vooraf, of minstens simultaan, gepland en gerealiseerd worden met de uitbreiding van de containercapaciteit. Op het moment dat de extra capaciteit beschikbaar is, moeten ook de overslagmogelijkheden op spoor en binnenvaart operationeel zijn.  | 21                      |
| Het Agentschap Innoveren en Ondernemen geeft een positief advies met betrekking tot het voorkeursbesluit maar vraagt expliciet meer aandacht voor de mobiliteitsimpact op een hoger schaalniveau als ook de ontsluiting van de individuele bouwstenen, met de nadruk op de twee voorgestelde locaties voor industriële en logistieke activiteiten.   | 23                      |
| De provincie merkt op dat er naast compensaties voor natuur ook compensatiemaatregelen voor landbouw zouden kunnen opgenomen worden. Zo zou het inzetten van een ruilverkaveling als instrument in dit gebied kunnen bijdragen aan het versterken van zowel de landbouw als gevraagde natuurfuncties binnen het gebied. De provincie stelt zich ook de vraag of deze compensaties in de uitwerkingsfase zullen vertaald worden naar een compensatieplan.   | 24                      |
| Tot slot wil de provincie nog meegeven dat er m.b.t. de vlakte van Zwijndrecht een studie bestaat over de landschappelijke integratie van het logistiek park en de   | 24                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| defensieve dijk. De uitvoering van de concepten uit deze studie kunnen veel van de negatieve impact van het logistieke park milderen.  |                         |
| In het voorliggende alternatief wordt de grootste natuurcompensatie gezocht in Prosperpolder Zuid. Hierbij is het van belang om tot een inrichting te komen die voldoende compensatiebehoefte kan opvangen en te voorzien in een passend beheer. | 26                      |

Bovenstaande elementen vormen waardevolle input voor het afbakenen van de scope voor het verdere onderzoek in de uitwerkingsfase (oa een geïntegreerd plan-/project-MER). Ze zullen dan ook mee in overweging genomen worden bij o.a. het opstellen van de projectonderzoeksnota, waarin het verder vormgegeven voorkeursalternatief wordt uitgelegd. De projectonderzoeksnota zal opnieuw voor advies voorgelegd worden aan de adviserende instanties.

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Volgende actie wordt mee opgenomen in het actieprogramma: “We ontvingen in de adviezen waardevolle input voor het afbakenen van de scope voor het verdere onderzoek in de uitwerkingsfase. We evolueren van een strategisch onderzoek in de onderzoeksfase naar een gedetailleerd onderzoek op projectniveau in de uitwerkingsfase. Er zal met betrokken adviesinstanties nauw samengewerkt worden bij de opmaak van de projectonderzoeksnota.” (niveau: ECA / doorwerking: uitwerkingsfase / initiatiefnemer: projectteam ECA).

## 2.4.8 Doel, Ouden Doel, Prosperpolder

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| Tot slot wenst het Havenbedrijf haar bezorgdheid rond het toelaten van bewoning in de onmiddellijke nabijheid van het Tweede Getijdendok, zoals geformuleerd in ons advies op de Tussennota, te herhalen: we zijn bezorgd over het toelaten van permanente bewoning in Doel en omgeving en vragen ons af in hoeverre deze compatibel is met een 24/7 terminalexploitatie. We pleiten er dan ook voor geen bewoning toe te laten in de directe omgeving, in de eerste plaats omdat we een kwalitatieve woonomgeving in de nabijheid van de exploitatie van voorliggende uitbreiding van de behandelingscapaciteit niet als realistisch achten, maar ook om eventuele latere ontwikkelingen in het gebied niet te hypothekeren. Dit sluit andere functies voor Doel niet uit.   | 9                       |
| De operationaliteit van het tweede getijdendok op de Linkerscheldeoever moet volledig gevrijwaard worden.   | 10                      |
| Tegelijk met de beslissing over CP ECA dient de Vlaamse Regering een aparte beslissing over Doel en omgeving te nemen. Deze beslissing kan de start van een studie tot noodzakelijke ruimtelijke herbestemming van Doel en het poldergebied rond de Waaslandhaven inhouden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met enerzijds de voorwaarde dat bewoning geen beperking mag vormen voor de operationaliteit van het tweede getijdendok op de Linkerscheldeoever, en anderzijds met de toenemende lokale woondruk, onder meer ten gevolge van de groei van de werkgelegenheid in de haven. Momenteel bevinden de polderdorpen zich “in buitengebied”, hetgeen slechts heel beperkte mogelijkheden tot woonuitbreiding biedt. De Vlaamse overheid kan zich best inzake wonen een visie voor het hele betrokken gebied vormen. | 10                      |
| Voorontwerp voorkeursbesluit - Doel   | 11                      |
| Er heerst binnen het beleidsdomein Omgeving een grote bezorgdheid omtrent de huidige ruimtelijke bestemming van Doel, met name ‘woongebied’ conform het van kracht zijnde gewestplan. In principe laat deze bestemming toe het permanent  |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>wonen in Doel te bestendigen en uit te breiden. Uit het milieuonderzoek op strategisch niveau blijkt echter dat de geluidsproblematiek een niet te onderschatten probleem zal vormen.</p> <p>Er is blijkens de S-MER in een deel van Doel nu reeds een overschrijding van de geluidsnormen cfr. Vlarem. De havenactiviteiten nemen met de realisatie van ECA nog toe en komen dichterbij Doel te liggen, wat zijn gevolgen zal hebben voor de geluidsproblematiek. Bovendien werd in het strategisch MER nog geen rekening gehouden met piekgeluiden, die een belangrijke invloed hebben op de leefkwaliteit en gezondheid van bewoners. Er kunnen dus vragen gesteld worden over de vergunbaarheid van het project aangezien de nieuwe containerterminal ter hoogte van het tweede getijdedok voor overschrijdingen van de geluidsnormen zorgt ter hoogte van Doel. In welke mate kan het behoud van Doel als woonbestemming en het aanleggen van het tweede getijdedok met containerterminal verenigbaar zijn, is een cruciale vraag voor de uitwerkingsfase.</p> <p>Eenmaal de configuratie van het dok en de terminals in de uitwerkingsfase op punt staat, kan er in detail onderzocht worden wat de geluidsimpact is van de activiteiten op de containerterminal en het aanpalende logistiek terrein. En kan nagegaan worden wat de impact is naar geluidsreductie van de op strategisch niveau voorgestelde maatregelen (leefbaarheidsbuffer). Dit zal cumulatief bekeken worden met de geluidsemissies van andere bronnen (transportstromen en de kerncentrale). Gedetailleerd onderzoek is dus noodzakelijk om na te gaan of het halen van de geluidsnormen in Doel realistisch is. Indien dat niet lukt, dan is het voor Omgeving, vanuit het oogpunt van zorgvuldig bestuur en het voorzorgsprincipe, een evidentie om via een herbestemming het woongebied een ander duurzaam toekomstperspectief te bieden.</p> <p>In juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Om die visie te realiseren heeft de regering doelstellingen en principes geformuleerd. Eén principe gaat over de leefkwaliteit in de omgeving van logistieke activiteiten en of beide verenigbaar zijn. Met ruimtelijke maatregelen zoals filtering, buffering, isolatie... zal het ruimtelijk beleid proberen de hinder voor omwonenden ten gevolge van de logistieke activiteiten te beperken. Maar als de leefkwaliteit in een gehinderd gebied onmogelijk kan worden gegarandeerd, wordt, in dit geval, (nieuwe) bewoning tegengehouden.</p> <p>Het beleidsdomein Omgeving steunt de uitspraak dat het toekomstperspectief voor Doel geen hypotheek mag leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-ontwikkelingen. Deze uitspraak dient opgenomen te worden in het voorkeursbesluit (in het nieuwe deel 5.3). Er dient in de uitwerkingsfase een helder beeld gevormd te worden van de noodzakelijke milderende maatregelen om de geluidsemissies van het laden en lossen van de schepen en andere activiteiten op de terminals en logistieke terreinen te beperken zodat de geldende geluidsnormen kunnen gehaald worden. Milderende maatregelen die de efficiëntie van de havenzone beperken (bv. een sluiting 's nachts) zijn geen optie.</p> <p>Ook andere doelstellingen en principes uit de ruimtelijke beleidsplannen genereren randvoorwaarden voor het te ontwikkelen toekomstperspectief voor Doel. Zo bepalen de knooppuntwaarde (= de mate waarin een plek is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen) en het voorzieningenniveau van een kern de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern. De ontwikkeling van (bijkomende) woonegelegenheden gebeurt op een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen. Met andere woorden: nieuwe woningen, nieuwe werkplekken, nieuwe voorzieningen (winkels en diensten) willen we zoveel mogelijk inplanten nabij collectieve vervoersstromen en bij bestaande concentraties van voorzieningen. Zo kunnen de mensen zich vlot en op een ecologische manier verplaatsen tussen hun woning, hun werkplek of de voorzieningen. In Doel zijn geen winkels en diensten meer. Momenteel is Doel</p> |                         |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>slecht ontsloten met het openbaar vervoer. Of er ooit een waterbus kan aanmeren moet verder worden onderzocht.</p> <p>Een herbestemming van het woongebied in Doel is niet opgenomen in voorliggend complex project. We betreuren dat het voorontwerp voorkeursbesluit geen melding maakt van de noodzaak om een toekomstperspectief voor Doel uit te werken.</p> <p>We steunen de werkzaamheden binnen de werkgroep Doel waar, in nauwe samenwerking met alle relevante betrokkenen gezocht wordt naar dat duurzaam toekomstperspectief. We wijzen hierbij op het feit dat in Doel momenteel slechts een 20-tal mensen wonen en dat het grotendeels in eigendom is van de MLSO.</p> <p>We vragen in te zetten op ontwerpend onderzoek om samen met de lokale bewoners, actiegroepen en andere lokale en bovenlokale betrokkenen de potenties te onderzoeken, in afstemming met de havenontwikkelingen enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Parallel hiermee kan in de uitwerkingsfase gedetailleerd milieutechnisch onderzoek gebeuren als de configuratie van dok, containerterminal, logistieke zone en leefbaarheidsbuffer op punt staan (onder meer geluidsonderzoek). Op basis van beide onderzoekssporen kan geoordeeld worden of er mogelijks een herbestemming nodig is. Gezien de link met het ECA-project vraagt het beleidsdomein Omgeving om in het actieprogramma van het voorkeursbesluit bovenstaand beschreven werkwijze te verankeren.</p> <p>Overigens lezen we op p.47 dat binnen de uitwerkingsfase van ECA een studie opgestart wordt mbt een herwaarderingsplan voor het erfgoed in Doel. Op p.52 heeft men het over maatregelen uit te werken in de uitwerkingsfase om effecten van verstoring (geluid, lucht, licht) te milderen rekening houdende met de landschappelijke impact. Het lijkt ons niet logisch de ene studie over Doel te kaderen binnen ECA en een andere studie niet.</p>  |                         |
| <p>De eventuele keuze van de Vlaamse regering wat betreft het al dan niet 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. Beveren kijkt in eerste instantie naar de Vlaamse regering om duidelijkheid te scheppen over het al dan niet behoud van Doel én over de context waarbinnen het eventuele behoud van Doel mogelijk is. Met name de afbakening en 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 ontsluitingen de compatibiliteit van eventuele bewoning met 24/7 havenactiviteit. 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 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. 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. 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</p> | 13                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>investeren in een nieuwe toekomst voor Doel. De grootorde van deze investeringen zal het klassieke flankerend beleid vele malen moeten overstijgen. Het voorontwerp voorkeursbesluit maakt melding van de opmaak van een herwaarderingsplan voor Doel en (deel van) Doelpolder. Uit het S-MER, p. 838, is op te maken dat dit voornamelijk betrekking heeft op de in Doel aanwezige erfgoedwaarden. In de voorafgaande pagina van het S-MER 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 ontwikkeld moet worden over de toekomstige rol van Doel. Dit sluit aan bij ons punt in de voorgaande alinea.</p>  |                         |
| <p>De provincie respecteert het voorkeursalternatief, gedragen door de verschillende betrokken actoren, maar maakt zich wel zorgen over de impact op Doel en merkt op dat de visie hieromtrent eveneens geoptimaliseerd kan worden. Naast de bestaanszekerheid van Doel is ook de leefbaarheid en de opwaardering een belangrijk aspect. Veel vragen blijven voor de provincie onbeantwoord:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zullen er acties genomen worden om het dorp, dat momenteel is leeggelopen, terug aantrekkelijk te maken en te laten heropleven? (aantrekken bewoners, herstellen sociale weefsel, aantrekken voorzieningen, enz.).</li> <li>• Hoe zal geluidshinder worden aangepakt en wordt er voldoende buffering voorzien tussen het dorp en de havenactiviteiten?</li> <li>• Zal de leefbaarheid van het dorp strengere eisen opleggen aan de havenactiviteiten? Gaan deze maatregelen nog in verhouding staan met de doelstelling van het plan, en zullen de beoogde verhoogde capaciteiten dan nog steeds gehaald worden?</li> <li>• ...</li> </ul>                                   | 24                      |
| <p>Met dit voorkeursbesluit blijft het dorp Doel bestaan. De raad wijst er op dat een toekomstperspectief moet worden opgemaakt voor Doel.</p>   | 25                      |
| <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. De polder kijkt in eerste instantie naar de Vlaamse regering om duidelijkheid te scheppen over het al dan niet behoud van Doel én over de context waarbinnen het eventuele behoud van Doel mogelijk is.</p>  | 26                      |
| <p>De scope van dit complex project kan niet worden uitgebreid zonder legitimatie vanuit het onderzoek. Daarom zal een apart traject opgestart worden rond het voorzien van een toekomstperspectief voor Doel. Een werkgroep hiervoor is reeds opgestart waardoor het proces om te komen tot een beslissing van de Vlaamse regering met betrekking tot een toekomstperspectief voor Doel reeds in gang werd gezet.</p> <p>De uitspraak dat het toekomstperspectief voor Doel geen hypotheek mag leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-ontwikkelingen wordt ondersteund. Deze uitspraak zal opgenomen te worden in het voorkeursbesluit (in het nieuwe deel 5.3). Er dient in de uitwerkingsfase een helder beeld gevormd te worden van de noodzakelijke milderende maatregelen om de geluidsemisies van het laden en lossen van de schepen en andere activiteiten op de terminals en logistieke terreinen te beperken zodat de geldende geluidsnormen kunnen gehaald worden. Milderende maatregelen die de efficiëntie van de havenzone beperken (bv. een sluiting 's nachts) zijn geen optie.</p> |                         |
| <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.</p>   | 13                      |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden. |                         |

Op basis van bovenstaande reacties zullen volgende aanpassingen doorgevoerd worden:

- Onder het nieuwe deel 5.3 van het actieprogramma (havenexploitatie en leefbaarheid) wordt volgende uitspraak opgenomen: het toekomstperspectief voor Doel geen hypotheek mag leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-ontwikkelingen. Er dient in de uitwerkingsfase een helder beeld gevormd te worden van de noodzakelijke milderende maatregelen om de geluidsemisies van het laden en lossen van de schepen en andere activiteiten op de terminals en logistieke terreinen te beperken zodat de geldende geluidsnormen kunnen gehaald worden. Milderende maatregelen die de efficiëntie van de havenzone beperken (bv. een sluiting 's nachts) zijn geen optie.

## 2.4.9 Andere opmerkingen

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Het goederenvervoer per spoor behoort actueel niet meer tot de activiteiten van de NMBS. De NMBS is wel nog eigenares van diverse gronden rond het havengebied, maar na een interne analyse zien we niet onmiddellijk NMBS-gronden die rechtstreeks betrokken zouden kunnen zijn bij het project volgens het voorontwerp van voorkeursbesluit. Om voorgaande redenen lijkt de NMBS op dit ogenblik dan ook geen belang te hebben om inhoudelijk advies te verstrekken over dit project. We wensen er u echter graag de aandacht op te vestigen dat Infrabel als spoorinfrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren die goederen vervoeren daarentegen wel betrokken kunnen zijn. We veronderstellen dat u Infrabel eveneens om advies zal gevraagd hebben op basis van art. 9§4,1° van het uitvoeringsbesluit complexe projecten.</p> <p>De NMBS heeft alvast de goederenoperator Lineas NV op informele wijze ingelicht over deze adviesvraag zodat zij desgevallend kunnen reageren.</p> | 1                       |
| <p>Een advies van Lineas werd ontvangen. Lineas is een private spooroperator die spoorvervoer aanbiedt voor goederen. Aangezien Lineas niet tot de adviesinstanties behoort zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, wordt met dit advies in deze fase geen rekening gehouden.</p>  |                         |
| <p>In algemene zin dient meer duidelijkheid gebracht te worden in de samenhang van dit plan met andere ontwikkelingen.</p>   | 4                       |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - grondverwerving</p> <p>Hoewel een totaalbeeld van instandhoudings- en compensatiemaatregelen op LSO ECA-overstijgend is, lijkt dit overzicht nodig ifv toekomstige grondinnames op LSO en rechtszekerheid voor betrokken bedrijven. We vragen dan ook de opname (p.45) van volgende ECA-overstijgende actie in kader van het actieprogramma: Omwille van de ongunstige staat van instandhouding is het noodzakelijk aan te geven op welke manier, naast het ECA-compensatieverhaal, er maatregelen worden genomen om te evolueren naar een gunstige staat van instandhouding.</p>   | 11                      |
| <p>Voorontwerp voorkeursbesluit - invulling actieprogramma - grondverwerving</p> <p>De natuurcompensatie nodig om het verlies aan kwalitatief foerageergebied voor de Bruine kiekendief ten gevolge het CP ECA te compenseren, wordt in het voorontwerp voorkeursbesluit vrij algemeen omschreven. Deze compensatie wordt voor een gedeelte gesitueerd in het landbouwgebied op LSO, zowel binnen als buiten de speciale beschermingszone (binnen een straal van 3-5 km rond broedplaatsen).</p> <p>Naast de compensatie voor CP ECA moet de grondbehoefte ook voor de</p>   | 11                      |

| Opmerking   | Verwijzing naar tabel 1 |
|---|-------------------------|
| <p>instandhoudingsdoelen en overige havengerelateerde natuurcompensaties voldoende geïntegreerd in beeld worden gebracht. Er zal een afweging dienen te gebeuren welke gronden van de Grondenbank LSO in landbouwgebied worden ingezet voor doelstelling Bruine kiekendief en welke nog kunnen dienen als ruilgrond ter compensatie van landbouwers getroffen door grondinname.</p>   |                         |
| <p>Er is nog steeds onduidelijkheid over de afstemming van het CP met andere en toekomstige ontwikkelingen in het havengebied. Bij aanvang van het planningsproces situeerde het complex project zich nog in het grotere geheel van toen voorliggende GRUP's ('Afbakening zeehavengebied Antwerpen' en 'Havenontwikkeling Linkerscheldeoever'). Intussen werd een groot deel van de GRUP's vernietigd door de Raad van State en is het veel moeilijker om de samenhang met de andere ontwikkelingen in en rondom het havengebied op basis van de voorliggende tussennota te kunnen beoordelen. Nochtans kan de keuze die in dit complex project gemaakt wordt niet losgezien worden van die andere ontwikkelingen. De SALV vindt het niet raadzaam om een definitief voorkeursbesluit goed te keuren zonder duidelijk perspectief op de gehele toekomstige havenontwikkeling. Dit creëert een versnipperde ruimtelijke ontwikkeling waardoor de landbouwers geen rechtszekerheid hebben in dit gebied. Dit is nefast voor het uitbouwen van een duurzame bedrijfsvoering.</p> <p>Momenteel wordt een aangepast S-IHD-besluit voor het betrokken SBZ voorbereid. Dit nieuwe besluit moet inzicht geven welke instandhoudingsmaatregelen zullen genomen worden ter borging van de instandhoudingsdoelen van het gebied. Het moet zodoende ook een inkijk geven in welke mate ook eventuele compensatienoden kunnen geborgen worden. De SALV dringt er op aan om te zoeken naar de meest optimale invulling met minimaal ruimtebeslag, zowel in functie van instandhouding als van compensatie, en dat de besluitvorming van dit aangepaste S-IHD-besluit samenspoort met de goedkeuring van het voorontwerp van het voorkeursalternatief van dit complex project. Het IHD-besluit zal al voor een aanzienlijk deel zicht geven op doelstellingen in het ruime gebied. Maar omwille van de eenduidigheid en de eerder aangehaalde nood aan rechtszekerheid pleit de SALV voor een totaalbeeld op alle te verwachte ontwikkelingen.</p> | 20                      |
| <p>De raad verwijst in eerste instantie naar zijn advies van 25 januari 2017 over de alternatievenonderzoeksnota en zijn advies van 29 augustus 2018 over de tussennota van voorliggend complex project.<sup>1</sup> De raad vroeg onder meer om de samenhang tussen dit complex project en de gewestelijke RUP's 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen' en 'Havenontwikkeling Linkerscheldeoever' te verduidelijken. De raad benadrukt dat dit nog steeds een belangrijk aandachtspunt is.</p>  | 25                      |
| <p>Bovendien dringt de raad aan op een samenhangend verhaal inzake natuurcompensatie. Een groot deel van de gewestelijke RUP's in het Antwerpse Havengebied werd vernietigd door de Raad van State. Daardoor is het zeer moeilijk om de samenhang met de andere ontwikkelingen in en rondom het havengebied te kunnen beoordelen. Dit geldt zeer specifiek voor de noodzakelijke natuurcompensaties die een grote ruimtelijke impact en een maatschappelijke kostprijs hebben.</p>  | 25                      |
| <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 extra containerbehandelingscapaciteit, de daaraan verbonden logistieke zones en de multimodale ontsluiting ervan tot op het hoofdnet.</p>  |                         |

| Opmerking  | Verwijzing naar tabel 1 |
|--|-------------------------|
| <p>Het vormen van een visie rond de andere havenontwikkelingsprojecten en bijhorende natuurontwikkeling valt dus buiten de scope van dit complex project.</p> <p>De maatregelen om te evolueren naar een gunstige staat van instandhouding vallen buiten de scope van dit complex project. Een procedure tot aanpassing van het IHD-besluit voor het gebied Schorren en polders van de Beneden-Zeeschelde, waarin tegemoet gekomen wordt aan enkel van de geformuleerde bezorgdheden, is lopende.</p>  |                         |
| <p>Op basis van de vooropgestelde timing in de procesnota stelt de Raad vast dat de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit niet meer binnen de huidige legislatuur zal gebeuren. De definitieve vaststelling is voorzien tegen september 2019. Pas daarna kan een aanvang genomen worden met de verdere uitwerking en de effectieve uitvoering van het project.</p> <p>Uit het onderzoek en de prognoses die de noodzaak van het project onderbouwen blijkt de sense of urgency voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit om de verwachte groei tot 2030 te kunnen accommoderen alsook voor de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële en logistieke activiteiten en de multimodale ontsluiting.</p> <p>Het is daarom belangrijk dat het proces voor de realisatie van het project volgens de voorziene timing kan verlopen. De MORA gaat ervan uit dat de nieuwe Vlaamse Regering deze timing als leidraad meeneemt in het verdere beleidsproces. Gelet op het maatschappelijk en economisch belang van het project zal de Raad de voortgang van het proces blijven bewaken en de nieuwe Vlaamse Regering aansporen om het project zoals voorzien verder vorm te geven volgens de methodiek van de complexe projecten.</p> | 15                      |
| Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden.   |                         |
| De SERV besliste om hierover niet te adviseren en verwijst naar de werkzaamheden van de sociale partners hierover binnen de MORA.  | 22                      |
| Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden.   |                         |
| <p>SARO benadrukt de cruciale rol van het instrument van 'voorkeursbesluit'. In het proces tot opmaak van een complex project wordt het voorkeursbesluit immers beschouwd als een 'point of no return'.</p> <p>Aan voorliggend voorkeursbesluit zijn bovendien zeer belangrijke rechtsgevolgen gekoppeld. Binnen een specifieke zone voert het voorkeursbesluit een bouwverbod in, legt het bouwbeperkingen op en geldt een recht van voorkoop. Ook voorziet het dat een vergunning, machtiging of toestemming kan worden geweigerd als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit. Tevens kunnen na de inwerkingtreding van voorliggend voorkeursbesluit geen besluiten tot bescherming (o.a. inzake onroerend erfgoed) meer worden genomen.</p>   | 25                      |
| Op deze opmerking dient niet gereageerd te worden.   |                         |
| Op basis van bovenstaande reacties dienen geen aanpassingen doorgevoerd te worden.   |                         |



### 3 Afkortingenlijst

In deze lijst worden de minder courant gebruikte afkortingen verklaard.

|        |  |
|--------|--|
| ANPR   | Automatic Number Plate Recognition   |
| AON    | Alternatievenonderzoeksnota  |
| AWV    | Agentschap Wegen en Verkeer  |
| BJO    | Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning  |
| BVR    | Besluit Vlaamse Regering   |
| CIW    | Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid   |
| CP ECA | Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen         |
| MOW    | Mobiliteit en Openbare Werken  |
| DKS    | Dynamische Kielspeling   |
| EKG    | Energie, Klimaat en Groene Energie   |
| ETS    | Emissions Trading System   |
| FANC   | Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle  |
| GAW    | Gezondheidskundige advieswaarde  |
| GNA    | Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit  |
| GNB    | Gemeenschappelijk Nautisch Beheer  |
| GRUP   | Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan   |
| ha     | hectare  |
| HvA    | Haven van Antwerpen  |
| I/C    | Verhouding tussen Intensiteit en Capaciteit  |
| IHD    | Instandhoudingsdoelstellingen  |
| KDW    | Kritische Depositiewaarden   |
| LNE    | Leefmilieu, Natuur en Energie  |
| LNV    | Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit   |
| LSO    | Linkerscheldeoever   |
| MLSO   | Maatschappij voor Haven, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied |
| MER    | Milieueffectenrapport  |
| MKBA   | Maatschappelijke Kosten Baten Analyse  |
| MKN    | Milieukwaliteitsnorm   |
| MM     | Milderende Maatregel   |
| MORA   | Mobiliteitsraad van Vlaanderen   |

|        |   |
|--------|---|
| N      | Noord   |
| NEC    | National Emissions Ceiling  |
| NECA   | NOx Emissions Control Area  |
| NMBS   | Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen                       |
| PAE    | Personenautoequivalent  |
| PAS    | Programma Aanpak Stikstof   |
| PC     | Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart              |
| SALV   | Strategische adviesraad Landbouw en Visserij                      |
| SARO   | Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed |
| SBP    | Soortenbeschermingsprogramma                                      |
| SBZ    | Speciale Beschermingszone   |
| SDV    | Schelde Directeuren Vergadering                                   |
| SERV   | Sociaal - economische raad van Vlaanderen                         |
| S-IHD  | Specifieke Instandhoudingsdoelstellingen                          |
| S-MER  | strategisch milieueffectenrapport                                 |
| S-MKBA | strategische maatschappelijke kosten baten analyse                |
| TEU    | Twenty Foot Equivalent Unit (standaardmaat voor containers)       |
| VAL    | Value Added Logistics   |
| VKB    | voorkeursbesluit  |
| VLAREM | Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning                  |
| VNSC   | Vlaams Nederlandse Scheldec commissie                             |
| WHO    | World Health Organization   |
| Z      | Zuid  |