

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2019 houdende de principiële vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”

# **VOORKEURSBESLUIT REALISATIE VAN EXTRA CONTAINERBEHANDELINGSCAPACITEIT IN HET HAVENGEBIED ANTWERPEN**

---

## Inhoudsopgave

1.	Situering .....	4
1.1.	Algemene aanpak complexe projecten .....	4
1.2.	Complex project ECA: onderzoek hand in hand met overleg.....	4
1.3.	Projectdefinitie met het oog op de uitwerkingsfase.....	5
1.4.	Statuut voorliggend document .....	5
2.	Omschrijving van de complexiteit van het project.....	7
3.	Bevoegde overheid.....	8
4.	Alternatief en project .....	9
4.1.	Omschrijving gekozen alternatief.....	9
4.2.	Motivering keuze containerbehandelingscapaciteit .....	12
4.2.1.	Niet verder in aanmerking komende bouwstenen .....	13
4.2.2.	Afweging van alternatieven.....	15
4.2.3.	Geen minder schadelijke alternatieven .....	18
4.2.4.	Kaderrichtlijn Water .....	19
4.3.	Motivering keuze industriële/logistieke terreinen.....	19
4.4.	Motivering keuze multimodale ontsluiting .....	21
4.5.	Aanvullende motivatie van het voorkeursalternatief .....	21
4.6.	Dwingende redenen van groot openbaar belang .....	22
4.7.	Luchtkwaliteit en klimaatverandering.....	24
4.8.	Natuurcompensaties .....	25
4.8.1.	Natuurcompensaties voor directe ruimte inname van alternatief 9 .....	25
4.8.2.	Natuurcompensaties voor indirecte effecten van alternatief 9 (weidevogels) .....	31
4.8.3.	Andere soorten.....	31
4.9.	Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase .....	32

5. Onderzoek milieu effecten / geïntegreerd onderzoek in functie van de opmaak van het actieprogramma .....	34
5.1. Milderende maatregelen uit de rapporten .....	35
5.1.1. Acties volgend uit de strategische milieueffectrapportage (S-MER) .....	35
5.1.2. Acties volgend uit het operationaliteitsonderzoek .....	61
5.1.3. Acties volgend uit het nautisch onderzoek .....	63
5.1.4. Acties volgend uit de strategische maatschappelijke kostenbatenanalyse (S-MKBA)..	63
5.1.5. Acties volgend uit het onderzoek naar externe veiligheid .....	63
5.2. Andere acties voortkomende uit adviezen en inspraakreacties .....	63
5.3. Havenexploitatie en leefbaarheid .....	65
5.4. Leemten in de kennis .....	65
6. Beleidsmatig kader .....	66
7. Beslissingen en vervolgstappen .....	67
7.1. Rechtsgevolgen .....	67
7.2. Beslissingen en vervolgstappen .....	75
7.3. Financiering .....	75

## 1. SITUERING

### 1.1. Algemene aanpak complexe projecten

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo groot mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van het eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

### 1.2. Complex project ECA: onderzoek hand in hand met overleg

Op 15 juli 2016 werd de startbeslissing voor het complex project “Realisatie Extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen” (“CP ECA”) goedgekeurd door de Vlaamse regering. De startbeslissing betekende de start van de onderzoeksfase met als doelstelling om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van mogelijke probleemoplossingen. De doelstelling van het project is driedig: extra containerbehandelingscapaciteit creëren, bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet. Tussen maart 2017 en oktober 2018 vonden breed onderzoek en overleg met actoren plaats om zicht te krijgen op de impact en de mate waarin de alternatieven gevoelig liggen bij de stakeholders. Dit heeft ook toegelaten om de projectuitwerking verder vorm te geven. Op die manier wordt, net zoals tijdens de verkenningsfase, invulling gegeven aan de principes van complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en een door actoren gedragen procesregie.

De onderzoeksfase van dit complex project omvatte het geïntegreerd onderzoek van de projectalternatieven. Het onderzoek was multidisciplinair van aard en bestond uit volgende deelstudies.

- Strategisch milieueffectrapportage (S-MER);
- Externe veiligheid;
- Nautica;
- Strategisch maatschappelijke kostenbatenanalyse (S-MKBA);
- Operationaliteit.

De synthese van deze onderzoeken is opgenomen in de synthesesnota. De ontwerp onderzoeksrapporten en de synthesesnota zijn raadpleegbaar via de projectwebsite. Voor een aantal

van de onderzoeken werd een peer review uitgevoerd. De resultaten van deze peer review zijn ook raadpleegbaar via de projectwebsite.

<http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>

Deze onderzoeksresultaten kwamen echter niet tot stand in een theoretische, geïsoleerde expertenomgeving. Er vond een wisselwerking plaats tussen onderzoek en actoren door middel van regelmatige overlegondes (opgesomd in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Dit overleg varieerde van zeer specifieke expertenworkshops (over sediment, mobiliteit...) tot ruim overleg met alle stakeholders (vaak met workshops). De presentaties die getoond werden op deze overlegmomenten alsook de verslagen zijn raadpleegbaar via de projectwebsite:

<http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>

Over een aantal grensoverschrijdende thematieken werd bilateraal overleg gepleegd met Nederlandse stakeholders. Dit overleg zal in het verdere verloop van het complex project nog verder uitgediept worden.

### **1.3. Projectdefinitie met het oog op de uitwerkingsfase**

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en intens overleg wordt thans een voorkeursalternatief voorgesteld en een geïntegreerde projectdefinitie opgesteld, die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepalen. Voorliggend voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Dit document geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, dat één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project/realiseerbare projecten en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat bestaat uit één of meerdere projectbesluiten/een plan van aanpak over het geheel van vergunningen en machtigingen voor de deelprojecten, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het investeringsproject. In de procesnota wordt het verder traject voorgesteld.

### **1.4. Statuut voorliggend document**

Na inpassing van de inspraak uit het openbaar onderzoek naar aanleiding van het ontwerp voorkeursbesluit kan de Vlaamse Regering conform het decreet complexe projecten het voorkeursbesluit vaststellen.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Mede daarom mogen de figuren in het voorkeursbesluit niet beschouwd worden als kaarten op perceelsniveau, maar wel als indicatieve kaarten. In de uitwerkingsfase wordt via verder onderzoek op detailniveau nagegaan hoe de verdere invulling van het project kan gebeuren. Dit kan leiden tot een verschuiving van de wateroppervlakten, van de terminaloppervlakte, van de vorm van de logistieke terreinen etc. Deze figuren kunnen enkel samen met de teksten gelezen worden. De op deze kaarten

weergegeven contouren, met inbegrip van de bedoelde grenslijn zoals aangeduid op de kaarten, neemt niet weg dat deze dus indicatief en voorlopig zijn, in die zin dat zij nog verder kunnen worden aangepast op grond van verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase, bijvoorbeeld met het oog op het nemen van gepaste en/of noodzakelijke maatregelen, het verplaatsen van leidingen, aanpassen van drainagegrachten, de bouw van een vrachtwagensluis, e.d. Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen dan ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. De overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, kan het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervaltermijn van zes jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

## 2. OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT

Het decreet complexe projecten van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Dit decreet vermeldt een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang kan blijken. Het project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen” voldoet aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

1. De probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen: de aanleg van nieuwe containerbehandelingscapaciteit en de daarmee samenhangende ontwikkeling van gronden en multimodale ontsluitingen interfereren met verschillende bestaande functies zoals wonen, landbouw en natuur.
2. Het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de economische ontwikkeling: de ontwikkeling van bijkomende containerbehandelingscapaciteit is een noodzakelijke voorwaarde om de verwachte groei in intercontinentale containertrafik op te kunnen vangen.
3. Bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent: de creatie van toegenomen economische ontwikkeling zal meer toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid realiseren binnen een maatschappelijke context die een goede leefbare omgeving, leefbare dorpen, alsook natuurontwikkeling vooropstelt.
4. Het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie of wordt voorzien in een complexe omgeving, gezien de verschillende functies die potentieel geaffecteerd worden (wonen, landbouw, natuur, waterhuishouding, hoogspanningsleidingen en kerncentrale, ontsluitingswegen, enzovoort).
5. Het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact.
6. Het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer.

### 3. BEVOEGDE OVERHEID

Volgens artikel 6 van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad optreden als bevoegde overheid.

Overeenkomstig de bevoegdheidsverdeling die bij het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse regering van 13 februari 2015 tot aanwijziging van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning werd bepaald, is de Vlaamse Regering bevoegd voor:

- aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter binnen de grenzen van de zeehaven [...] van Antwerpen, zoals afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- aanvragen ingediend door de wegbeheerder van [...] gewestwegen, met betrekking tot of in functie van het beheer van die wegen;
- aanvragen met betrekking tot [...] openbare spoorwegen voor [...] het goederenvervoer, met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;
- aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van [...] waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie.

De Vlaamse Regering is met andere woorden de bevoegde overheid die de beslissingen neemt in functie van een mogelijke realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit in het Antwerpse havengebied.



## 4. ALTERNATIEF EN PROJECT

De eerste paragraaf van dit hoofdstuk omschrijft de doelstellingen en het gekozen alternatief kort. Voor een uitgebreide beschrijving van de doelstellingen en de verschillende alternatieven die onderzocht zijn, wordt verwezen naar de (geactualiseerde) alternatievenonderzoeksnota.<sup>1</sup>

De drie volgende paragrafen lichten de motivering van de keuze voor het alternatief toe. Immers, in het kader van de onderzoeksfase zijn verschillende onderzoeken gevoerd en is uitgebreid overlegd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesenota. Een uitgebreid overzicht van de resultaten van de verschillende onderzoeken kan geraadpleegd worden in de onderzoeksrapporten.<sup>2</sup>

Voor het gekozen alternatief is een projectdefinitie uitgewerkt (zie Figuur 1).

### 4.1. Omschrijving gekozen alternatief

De doelstelling van het project is drieledig: extra containerbehandelingscapaciteit creëren, bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en de aanleg van een multimodale ontsluiting tot op het hoofdverkeersnet.

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg wordt voor het negende alternatief, zoals beschreven in de Tussennota die gepubliceerd werd op 21/06/2018, geopteerd als basis voor het voorkeursalternatief.

In dit alternatief wordt de **extra containerbehandelingscapaciteit** gerealiseerd door:

- De uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis;
- Het realiseren van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok;
- Het voorzien van dedicated binnenvaartligplaatsen aan de oostelijke zijde van het Doeldok;
- Het realiseren van een containerterminal aan het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtshuis;
- De realisatie van het Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok.

Vanuit het geïntegreerd onderzoek en vanuit het overleg worden een aantal elementen meegegeven waarop dit alternatief tijdens de uitwerkingsfase nog verder geoptimaliseerd kan worden:

- Onderzoeken of door een gewijzigde vormgeving van de ingang van het Deurganckdok het afbreken van bestaande aanmeerlengte (met bijhorend tijdelijk behandelingscapaciteitsverlies) vermeden kan worden, zonder dat dit leidt tot significant grotere effecten op de rivier. Indien dit niet mogelijk blijkt: nagaan of - alvorens bestaande behandelingscapaciteit wordt opgegeven - reeds nieuwe behandelingscapaciteit kan worden gecreëerd die in een tussentijdse fase op een kostenefficiënte manier ontsloten kan worden.
- Verder onderzoek naar en optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Tweede Getijdendok, waarbij gezocht wordt naar de optimale vormgeving van de vaargeul en onderzocht wordt of er al dan niet een zwaaizone in het Tweede Getijdendok moet voorzien worden en zo ja, waar deze dan best ingeplant wordt.
- Onderzoek naar de optimale inplanting van de kaaimuren van het getijdendok met het oog op

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via de projectwebsite <http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via de projectwebsite <http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>

een zo efficiënt mogelijke uitbating van de containerbehandelingscapaciteit, uiteraard ook rekening houdend met nautische toegankelijkheid, de verschillende milieu-effecten en zuinig ruimtegebruik.

Nagaan of de voorziene diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis kan vervangen worden door een bijkomende ligplaats in het Tweede Getijdendok en of de hierdoor vrijgekomen ruimte op een efficiënte manier kan ingeschakeld worden voor dedicated binnenvaartfaciliteiten.

Deze optimalisaties dienen gezocht te worden ten zuiden van de grens weergegeven op bijgevoegd plan (zie Figuur 1 en Figuur 2). Dit neemt niet weg dat de op de kaarten weergegeven contouren met inbegrip van de bedoelde grenslijn indicatief en voorlopig zijn, en dat zij nog aangepast kunnen worden op grond van het verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase, bijvoorbeeld met het oog op het nemen van gepaste en/of noodzakelijke matregelen, het verplaatsen van leidingen, bouw van een vrachtwagensluis, aanpassen van drainagegrachten e.d.



Figuur 1. Alternatief 9 met de bouwstenen voor extra containerbehandelingscapaciteit, industriële/logistiek terreinen en de westelijke ontsluiting

Bron: *Tussennota* (21/06/2018) blz 30



Figuur 2. Kaart met de indicatieve contouren van Tweede Getijdendok en logistieke zone Drie Dokken

Bron: eigen verwerking op basis van *Tussennota* (21/06/2018) blz 30

#### Industriële/logistieke terreinen worden voorzien:

- De in alternatief 9 opgenomen logistieke zone (zone “Drie dokken”). Zoals te zien op het bijgevoegde plan gaat het om het niet voor containeroverslag ingenomen deel binnen de grens die alternatief 9 afbakt (geel ingekleurd). De zone omvat een deel van het gedempte Doeldok, samen met het gebied tussen de grens en het gedempte deel van Doeldok. De juiste inplanting van deze logistieke zone kan nog aangepast worden naar aanleiding van de optimalisaties die tijdens de uitwerkingsfase mogelijks nog zullen worden doorgevoerd aan het Tweede Getijdendok. Deze gewijzigde inplanting dient zich binnen de grens afgebakend in het alternatief 9 uit de *Tussennota* te situeren.
- Vlake van Zwijndrecht zoals opgenomen in alternatief 9.

De **multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet** wordt gerealiseerd door het voorzien van laad- en loscapaciteit voor de binnenvaart en het spoorvervoer, aantakking van de nieuwe containerterminals op het spoornet, en de realisatie van de Westelijke Ontsluiting tot aan de rotonde Watermolen.

## 4.2. Motivering keuze containerbehandelingscapaciteit

Tabel 1 bevat de bouwstenen voor containerbehandelingscapaciteit die werden onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. De voor het onderzoek weerhouden,<sup>3</sup> individuele bouwstenen werden ten behoeve van het onderzoek gegroepeerd tot negen alternatieven, maar werden voor verschillende disciplines van het geïntegreerd onderzoek ook afzonderlijk in kaart gebracht.<sup>4</sup> In het geïntegreerd onderzoek werden al deze bouwstenen en alternatieven vanuit verschillende invalshoeken bekeken en onderzocht.

Nummer	Bouwsteen	Containerbehandelingscapaciteit (bijgesteld; in miljoen TEU)
1a zuid	Saeftinghedok Zuid	3,7
1a noord	Saeftinghedok Noord	2,9
1b zuid	Saeftinghedok met behoud van Doel Zuid	3,4
1b noord	Saeftinghedok met behoud van Doel Noord	3,6
2	Saeftinghedok enkel zuidkant	
2b	Tweede Getijdendok	3,7
4a	Containerkaai Noordwest	3,4
4b	Containerkaai Noordwest - halve uitvoering	1,7
5a	Uitbouw langs Waaslandkanaal, ten westen van Kieldrechtsluis	
5a'	Uitbouw langs Waaslandkanaal, ten westen van Kieldrechtsluis	1,7
5b	Uitbouw langs Waaslandkanaal, ten oosten van Kieldrechtsluis	0,9
6	Verhuis Ashland	0,8
10	Uitbreiding Europaterminal	2,4
11	Insteekdok ten Noorden van Zandvlietluis	
11b	Insteekdok ten Noorden van Zandvlietluis	0,9
12	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (beperkt)	0,7
13	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreed)	3,8
14	Delwaidedok in combinatie met nieuwe zeesluis	4,0
15	Schaar van Ouden Doel	3,0
16	Verhuizen RORO-activiteiten Verrebroekdok	3,7

Tabel 1. Redelijke bouwstenen voor containerbehandelingscapaciteit onderzocht in het geïntegreerd onderzoek (met grijs gearceerd de bestanddelen van het voorkeursalternatief)

Bron: *Geactualiseerde Alternatievenonderzoeksnota* (19/09/2018) blz. 50-51, 69-74, 82 en 173.

Naarmate de resultaten van het geïntegreerd onderzoek gekend waren, werden deze besproken op actorenoverleggen (en vaak ook onderworpen aan een second opinion of peer review). Met vele actoren werd daarnaast ook bilateraal overleg gepleegd. De gesprekspartners varieerden van belangenorganisaties over betroffen bedrijven tot individuele burgers.

<sup>3</sup> Noteer dat voor twaalf andere bouwstenen werd geoordeeld dat deze als niet-redelijk beschouwd konden worden, of als onvoldoende bijdragend tot het vergroten van de containercapaciteit (voor de motivatie hiervan wordt verwezen naar de (geactualiseerde) Alternatievenonderzoeksnota).

<sup>4</sup> Zie ook Richtlijnen Dienst MER voor dit complex project (17/03/2017).

#### 4.2.1. Niet verder in aanmerking komende bouwstenen

Het geïntegreerd onderzoek leidt tot de conclusie dat volgende bouwstenen niet verder in aanmerking komen om een onderdeel te vormen van een voorkeursalternatief:

6	Verhuis Ashland
---	-----------------

##### **Operationaliteitsonderzoek**

In het operationaliteitsonderzoek werd de capaciteit geraamd die de verhuis van Ashland en uitbreiden van de terminal Deurganckdok Oost (inclusief het voorzien van een binnenvaartkaai langs de Schelde) zou creëren. Deze capaciteit wordt geraamd op 800.000 TEU<sup>5</sup>.

Operationeel wordt deze bouwsteen als optimaal aanzien.

Op 5 juli 2017 ging er – in het kader van een gespreksronde met mogelijk geïmpacteerde bedrijven - een gesprek door met Ashland. In dit gesprek kwam onder andere het volgende aan bod:

- Algemene beschrijving van de activiteiten van Ashland van Antwerpen;
- Relatie met de haven;
- Relatie met het ECA-project:
  - Theoretisch bestaat de mogelijkheid dat (mits de juiste schadeloosstelling, zie verder) Ashland een volledig nieuwe fabriek zou bouwen, eventueel ook in de Antwerpse haven. Aangezien deze site de enige is binnen de groep die methylcellulose produceert (en gezien het belang van dit product binnen het volledige aanbod van de groep) zou dit echter inhouden dat de nieuwe fabriek “up and running” moet zijn vooraleer de oude kan ontmanteld worden. Hiervoor moet, gerekend vanaf het tijdstip van een definitief besluit, minstens vijf jaar gerekend worden (ontwerp, bekomen van vergunningen, leveren van de apparatuur -bijvoorbeeld reactoren uit speciaal materiaal, met gemakkelijk twee jaar leveringstijd-, bouw van de fabriek).
  - Hoewel de haven van Antwerpen een aantrekkelijke locatie is, kan verhuis binnen de haven door Ashland in elk geval niet overwogen worden als deze bedrijfscontinuïteit en volledige schadeloosstelling niet worden gegarandeerd. Overigens bestaat de kans dat ingeval van een (voldoende grote waarschijnlijkheid van) gedwongen sluiting van de huidige site de (Amerikaanse) groepsdirectie beslist de fabriek elders (i.e. buiten België) herop te bouwen.
- Schatting van de orde-grootte van een eventuele schadeloosstelling: Ashland heeft geen uitgebreide studie gedaan naar de kosten van verhuizing maar kan wel met zekerheid zeggen dat het aangegeven standaardbedrag van 350 euro/m<sup>2</sup> verre van toereikend zou zijn; eerder moet worden gedacht aan een bedrag ongeveer 10 maal zo hoog om de echte kosten te vergoeden. Voor de volledige fabriek moet uitgegaan worden van een ruw geschat bedrag in de orde van grootte van ongeveer 750 miljoen à 1 miljard euro. Deze kost is van dezelfde grootte-orde als de totale niet-geactualiseerde investeringskost van 775.924.887 euro die in de S-MKBA werd bepaald voor het alternatief 4 (waarvan de bouwsteen een onderdeel is). Dit zou de projectkost met andere woorden minstens verdubbelen.

Samengevat kan gesteld worden dat de bijkomende capaciteit die gecreëerd wordt door deze bouwsteen (circa 0,8 miljoen TEU) volledig buiten verhouding ligt met de orde-grootte van een

---

<sup>5</sup> TEU staat voor een standaard twintigvoetcontainer.

schadeloosstelling van Ashland. Daarboven komt nog het benodigde tijdspad voor een herlocalisatie (minstens 5 jaar) en de reële kans dat de activiteiten met bijhorende werkgelegenheid naar het buitenland zouden verhuizen.

Om deze redenen komt de bouwsteen 6 niet verder in aanmerking.

14	Delwaidedok in combinatie met nieuwe zeesluis
----	---

#### **Nautisch onderzoek**

Van alle bouwstenen scoort deze bouwsteen bij de microscopische benadering veruit het slechtste. Deze slechte score is onder meer het gevolg van het feit dat de toegankelijkheid van het Delwaidedok voor containerschepen met een lengte van 430 meter problematisch is.

#### **Operationaliteitsonderzoek**

Bouwsteen 14 werd in het operationaliteitsonderzoek voor twee criteria als “onmogelijk / totaal niet wenselijk / onrendabel” beoordeeld. Een behandeling van grotere containerschepen achter de sluizen is omwille van de daarmee gepaard gaande kosten, tijdsverlies en het risico dat verbonden is aan een dubbele sluispassage niet langer haalbaar. Het heeft een te grote impact op de internationale reisschema's van de schepen. De ligging achter de sluizen impliceert eveneens dat deze bouwsteen niet kan functioneren als hub waar de containervolumes van een rederij of alliantie gecentraliseerd kunnen worden.

Om deze redenen komt de bouwsteen 14 niet verder in aanmerking.

15	Schaar van Ouden Doel
----	-----------------------

#### **Nautisch onderzoek**

De aanleg van een terminal op Schaar van Ouden Doel belast een zeer grote zone van de rivier ter hoogte van de Noordzeeterminal en de Europaterminal met voornamelijk een verhoogde stroming en meer impact van en op afgemeerde schepen.

Dergelijk verhoogd veiligheidsrisico is niet acceptabel en daarom komt bouwsteen 15 volgens de nautische experts niet verder in aanmerking.

16	Verhuizen RORO-activiteiten Verrebroekdok
----	---

#### **Operationaliteitsonderzoek**

Bouwsteen 16 werd in het operationaliteitsonderzoek voor twee criteria als “onmogelijk / totaal niet wenselijk / onrendabel” beoordeeld:

Een behandeling van grotere containerschepen achter de sluizen is omwille van de daarmee gepaard gaande kosten, tijdsverlies en het risico van een dubbele sluispassage niet langer haalbaar. Het heeft een te grote impact op de internationale reisschema's van de schepen. Deze ligging achter de sluizen impliceert eveneens dat deze bouwsteen niet kan functioneren als hub waar de containervolumes van een rederij of alliantie gecentraliseerd kunnen worden.

Deze bouwsteen impliceert ook de verhuis van de bestaande activiteiten van AET op de westzijde van het Verrebroekdok naar een nieuwe rivierterminal op Linkerscheldeoever opwaarts van de Liefkenshoektunnel (ter hoogte van het Ketenisseschor). Het operationaliteitsonderzoek bracht een aantal belangrijke knelpunten naar voor die deze verhuis van activiteiten onmogelijk maakt (behandelen van zeeschepen en binnenvaartschepen met side ramp, benodigde ruimte voor aanmeervoorzieningen voor andere roll on roll off-schepen, diepgangrestricties door aanwezigheid van Liefkenshoektunnel).

Om deze redenen komt de bouwsteen 16 niet verder in aanmerking.

#### **4.2.2. Afweging van alternatieven**

Het wegvallen van de bouwstenen 6, 14, 15 en 16 leidt tot de conclusie dat volgende alternatieven niet verder in aanmerking komen als voorkeursalternatief:

- Alternatief 4 (omwille van de bouwsteen 6);
- Alternatief 7 (omwille van de bouwsteen 14);
- Alternatief 8 (omwille van de bouwstenen 15 en 16).

Zoals uiteengezet in de Tussennota werden de bouwstenen voor containercapaciteit die onderdeel uitmaken van alternatief 6 (bouwstenen 5a, 5b en 11) naar aanleiding van het geïntegreerd onderzoek bijgesteld. De bouwstenen 5a en 11 werden op basis van de onderzoeksresultaten fysiek aangepast tot bouwstenen 5a' en 11b en de capaciteit werd opnieuw bepaald. Voor de bouwsteen 5b werd op basis van de onderzoeksresultaten de capaciteit opnieuw geraamd. Aangezien de herberekende capaciteit van dit bijgestelde alternatief 6 (bestaande uit de bouwstenen 5a', 5b en 11b) niet meer aan de projectdoelstelling voldoet (de herberekende capaciteit bedraagt slechts 3,5 miljoen TEU in plaats van de oorspronkelijk geraamde 6,9 miljoen TEU), komt ook alternatief 6 niet verder in aanmerking als voorkeursalternatief.

Uit het S-MER, en meer bepaald uit de passende beoordeling, blijkt dat elk van de resterende vijf alternatieven een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones veroorzaken en/of kunnen veroorzaken<sup>6</sup>.

Volgens artikel 36ter van het Natuurdecreet 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 schadelijke alternatief" (en a fortiori, de realisatie ervan), waarmee dus significant negatieve effecten gepaard gaan, houdt in elk geval de toepassing van een strikte afwijkingsprocedure in, de zogenaamde 'ADC-test'. De betrokken activiteit of het plan zal immers enkel kunnen doorgaan als voldaan is aan drie voorwaarden:

- er zijn geen alternatieven (A) voorhanden die voldoen aan de doelstelling voor het project en minder schadelijke effecten hebben;
- er is een dwingende (D) reden van groot openbaar belang aanwezig;
- er worden compenserende (C) maatregelen genomen.

---

<sup>6</sup> Zie § 7.87 Besluit strategische passende beoordeling alternatieven 1 tot 9

Voor zover kan aangetoond worden dat aan de eerste twee voorwaarden voldaan is, dient in het voorkeursbesluit een voorstel voor compenserende maatregelen op hoofdlijnen (strategisch niveau) te worden uitgewerkt.

In het kader van een passende beoordeling dienen bijgevolg de resterende vijf alternatieven tegen elkaar afgewogen te worden om hun schadelijke effecten op de betrokken speciale beschermingszones te vergelijken en te evalueren.

Hieronder wordt, conform het S-MER, aangetoond dat tussen de alternatieven 1, 2, 3 en 5 voor wat de containerbehandelingscapaciteit betreft geen alternatief te vinden is dat minder schadelijk is dan alternatief 9.

Alternatieven 1, 2 en 3 zijn niet minder schadelijk dan alternatief 9:

Uit het S-MER blijkt namelijk:

- Alternatieven 1, 2 en 3 zorgen, in tegenstelling tot alternatief 9, voor een directe ruimte-inname van beschermde aquatische habitattypes in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent”. Dit effect wordt als significant negatief beoordeeld<sup>7</sup>.
- Alternatieven 1, 2 en 3 houden, in tegenstelling tot alternatief 9, een risico in op significant negatieve effecten op Europees beschermde doortrekkende en overwinterende watervogels<sup>8</sup>.
- Voor de alternatieven 1, 2 en 3 zijn – in tegenstelling tot voor alternatief 9 - significant negatieve effecten ten gevolge van toegenomen turbiditeit (en het effect daarvan op de eufotische diepte en mogelijk het zuurstofgehalte) op de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent” en de Europees beschermde soorten niet uit te sluiten voor wat betreft de effectgroep wijziging in hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam<sup>9</sup>.
- Voor de alternatieven 1, 2 en 3 zijn – in tegenstelling tot voor alternatief 9 - significant negatieve effecten ten gevolge van toegenomen turbiditeit (en het effect daarvan op de eufotische diepte en mogelijk het zuurstofgehalte) op de Speciale Beschermingszones SBZ-H en SBV-V “Westerschelde en Saefinghe” en de Europees beschermde soorten niet uit te sluiten voor wat betreft de effectgroep wijziging in hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam<sup>10</sup>.
- Alternatieven 1, 3 en 9 hebben, in tegenstelling tot alternatief 2, mogelijk significant negatieve effecten door het verdwijnen van verblijfplaatsen voor vleermuizen bij het verdwijnen van gebouwen<sup>11</sup>.
- De inname van habitattypes die vastgelegd zijn in het Nooddecreet zijn voor de alternatieven 1, 2, 3 en 9 van dezelfde grootte-orde indien louter gekeken wordt naar de bouwstenen voor

---

<sup>7</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (direct ruimtebeslag voor alternatief 9) en § 7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling)

<sup>8</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (impact van direct ruimtebeslag op het leefgebied van Europees beschermde soorten voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 idem, voor alternatief 9) en § 7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>9</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.5 (Wijziging hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam (het Vlaamse deel van het Scheldeëstuarium) voor alternatief 1-8), § 7.8.9.3 (idem, voor alternatief 9) en § 7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>10</sup> Zie S-MER § 7.8.10.1 (Wijziging hydrologie van een oppervlaktewaterlichaam (het Nederlandse deel van het Scheldeëstuarium) voor alternatief 1-8), § 7.8.11.1 (idem, voor alternatief 9) en § 7.8.12 (Besluit grensoverschrijdende effecten voor alternatieven 1 tot 9).

<sup>11</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en § 7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).



containerbehandelingscapaciteit binnen deze alternatieven. Het gaat hier over het habitatype “strand en plas” ter hoogte van de bouwstenen voor containerbehandelingscapaciteit en het habitatype “weidevogelgebied” ter hoogte van de daarmee samenhangende westelijke ontsluiting. Het gaat hier – in tegenstelling tot de hierboven vermelde aquatische habitatypes in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent” – niet over op zichzelf beschermde habitats, maar over relatief eenvoudig elders te creëren leefgebieden voor beschermde soorten<sup>12</sup>.

- De alternatieven 1, 2, 3 en 9 hebben allen een impact op het broed- en foerageergebied van broedvogels<sup>13</sup>.
- De alternatieven 1, 2, 3 en 9 hebben allen een risico op significant negatieve effecten ten gevolge van verstoring door geluid<sup>14</sup>.

Gezien de bovenstaande elementen uit het S-MER wordt geoordeeld dat alternatieven 1, 2 of 3 niet minder schadelijk zijn dan alternatief 9.

Daarenboven kan gesteld worden dat de niet uit te sluiten significant negatieve effecten ten gevolge van toegenomen turbiditeit (en het effect daarvan op de eufotische diepte en mogelijk het zuurstofgehalte) van de alternatieven 1, 2 en 3 niet compenseerbaar zijn. De mogelijk significant negatieve effecten van alternatief 9 zijn dat wel.

Alternatief 5 is niet minder schadelijk dan alternatief 9:

Uit het strategisch MER blijkt namelijk:

- Alternatief 5 zorgt, in tegenstelling tot alternatief 9, voor een directe ruimte-inname van beschermde aquatische habitatypes (6 hectare schor en 73 hectare slik) in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent”. Het gaat hier om onder andere een groot aaneengesloten slik- en schorhabitat ter hoogte van het Groot Buitenschoor. Dit effect wordt als significant negatief beoordeeld<sup>15</sup>.
- Ten gevolge van de inname van circa 19% van het bestaande areaal slik in Zeeschelde IV en 18% van het areaal ondiep subtidaal zorgt alternatief 5 voor een risico op significant negatieve effecten voor de Europees beschermde vissoorten. Dit is niet het geval voor alternatief 9<sup>16</sup>.
- Alternatief 5 en 9 hebben beide een risico op significant negatieve effecten door het verdwijnen van verblijfplaatsen voor vleermuizen bij het verdwijnen van gebouwen<sup>17</sup>.
- Alternatief 5 houdt, in tegenstelling tot alternatief 9, een risico in op significant negatieve effecten op Europees beschermde doortrekkende en overwinterende watervogels in het studiegebied<sup>18</sup>.
- De alternatieven 5 en 9 hebben beiden een risico op significant negatieve effecten ten gevolge

---

<sup>12</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag terrestrische Europese habitatypes voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>13</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (impact van direct ruimtebeslag op het leefgebied van Europees beschermde soorten voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>14</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.7 (Verstoring door geluid voor alternatief 1-8), § 7.8.6.6 (idem, alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling)

<sup>15</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling)

<sup>16</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (impact van direct ruimtebeslag op het leefgebied van Europees beschermde soorten voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>17</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>18</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (impact van direct ruimtebeslag op het leefgebied van Europees beschermde soorten voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

van verstoring door geluid<sup>19</sup>.

- In de beide alternatieven 5 en 9 gaat er leefgebied van tot doel gestelde Europees beschermde broedvogels verloren. Het gaat hier echter – in tegenstelling tot de hierboven vermelde aquatische habitattypes in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent” – niet over op zichzelf beschermde habitats, maar over relatief eenvoudig elders te creëren leefgebieden voor beschermde soorten<sup>20</sup>.
- Beide alternatieven 5 en 9 nemen een gelijkaardige oppervlakte habitatype “weidevogelgebied” – zoals vastgelegd in het Nooddecreet – in<sup>21</sup>.
- Alternatief 9 neemt – meer dan alternatief 5 – in het Nooddecreet vastgelegd habitatype “strand en plas” in. Het gaat hier – in tegenstelling tot de hierboven vermelde aquatische habitattypes in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent” – niet over op zichzelf beschermde habitats, maar over relatief eenvoudig elders te creëren leefgebieden voor beschermde soorten<sup>22</sup>.

Gezien de bovenstaande elementen uit het S-MER wordt geoordeeld dat alternatief 5 niet minder schadelijk is dan alternatief 9.

#### 4.2.3. Geen minder schadelijke alternatieven

Door de gevolgde werkwijze van het alternatievenonderzoek<sup>23</sup>, waarbij verschillende bouwstenen ten behoeve van het onderzoek gecombineerd werden tot verschillende alternatieven, werden niet alle mogelijke combinaties van bouwstenen onderzocht. In deze paragraaf wordt aangetoond dat door een andere samenvoeging van bouwstenen tot een nieuw – nog niet onderzocht alternatief - geen minder schadelijk alternatief bekomen kan worden.

Nummer	Bouwsteen	Containerbehandelingscapaciteit (bijgesteld; in miljoen TEU)
4a	Containerkaai Noordwest	3,4
4b	Containerkaai Noordwest - halve uitvoering	1,7
6 <sup>24</sup>	Verhuis Ashland	0,8
10	Uitbreiding Europaterminal	2,4
12	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (beperkt)	0,7
13	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreed)	3,8

Tabel 2. Bouwstenen – andere dan bouwsteen 2b - die nog mogelijk in aanmerking komen

Alle bouwstenen zonder significant negatieve effecten op één van de betrokken speciale beschermingszones (bouwstenen 5a', 5b en 11b) samen bieden onvoldoende capaciteit om te kunnen

<sup>19</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.7 (Verstoring door geluid voor alternatief 1-8), § 7.8.6.6 (idem, alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling)

<sup>20</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag terrestrische Europese habitattypen voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>21</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag terrestrische Europese habitattypen voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>22</sup> Idem

<sup>23</sup> Zoals beschreven in de Alternatievenonderzoeksnota dd 19 september 2018 en bekrachtigd door de richtlijnen van de Dienst MER voor dit complex project.

<sup>24</sup> Aangezien het niet weerhouden van de bouwsteen 6 onder 4.2.1. voornamelijk gemotiveerd wordt op basis van economische redenen en de wanverhouding tussen de capaciteit die door de bouwsteen gecreëerd wordt en de grootteorde van de mogelijke schadeloosstelling naar Ashland toe, wordt hier bijkomend gemotiveerd dat het toevoegen van de bouwsteen 6 aan de lijst van nog in aanmerking komende bouwstenen niet leidt tot de conclusie dat er een alternatief kan samengesteld worden dat minder schadelijk is dan alternatief 9.

voldoen aan de projectdoelstelling. Hieronder wordt nagegaan of door het toevoegen van één of meerdere bouwstenen bij deze drie bouwstenen een alternatief kan samengesteld worden dat minder schadelijk is dan alternatief 9.

Al deze bouwstenen zorgen – in tegenstelling tot bouwsteen 2b uit alternatief 9 – voor een directe inname van Europees beschermde aquatische habitattypes.

Bouwsteen 2b neemt – in tegenstelling tot de bouwstenen 4a, 4b, 6, 10, 12 en 13 – in het Nooddecreet vastgelegde habitattypes in. Het gaat hier – in tegenstelling tot de hierboven vermelde aquatische habitattypes in de Speciale Beschermingszone SBZ-H “Schelde en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent” – niet over op zichzelf beschermde habitats, maar over relatief eenvoudig elders te creëren leefgebieden voor beschermde soorten.

Er wordt geoordeeld dat geen van de bouwstenen 4a, 4b, 6, 10, 12 en 13 minder schadelijk is dan bouwsteen 2b. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat uit deze bouwstenen geen alternatief kan samengesteld worden dat minder schadelijk is dan alternatief 9.

#### 4.2.4. Kaderrichtlijn Water

Het voorkeursalternatief veroorzaakt geen mogelijke achteruitgang voor één of meerdere kwaliteitselementen of stoffen voor één van de betrokken waterlichamen. Ook heeft de realisatie van het voorkeursalternatief niet tot gevolg dat het bereiken van de doelstelling van het goed ecologisch potentieel of de goede chemische toestand van de betrokken waterlichamen in gevaar kan gebracht worden<sup>25</sup>.

### 4.3. Motivering keuze industriële/logistieke terreinen

Tabel 3 bevat de bouwstenen voor de industriële/logistieke terreinen die werden onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. De voor het onderzoek weerhouden individuele bouwstenen werden ten behoeve van het onderzoek in verschillende samenstelling mee opgenomen in de negen verschillende alternatieven voor containerbehandelingscapaciteit, maar werden voor verschillende disciplines van het geïntegreerd onderzoek ook afzonderlijk in kaart gebracht.<sup>26</sup> In het geïntegreerd onderzoek werden al deze bouwstenen en alternatieven vanuit verschillende invalshoeken bekeken en onderzocht.

Nummer	Bouwsteen	Oppervlakte (in hectare)
A	Gedempt deel Doeldok	72
A'	Aangepaste versie van A, zone “Drie Dokken”	72
B	Kop Verrebroekdok	56
C	Vlakte Van Zwijndrecht	65
D	Logistiek Park Schijns	82
E	Churchillzone	92
F	Omgeving Putten Weiden	174

Tabel 3. Redelijke bouwstenen voor industriële/logistieke terreinen onderzocht in het geïntegreerd onderzoek

Bron: *Geactualiseerde Alternatievenonderzoeksnota* (19/09/2018) blz. 51-53, 69 en 82.

<sup>25</sup> Zie §7.4.5 (Synthese van de toets aan de bepalingen van de Kaderrichtlijn Water en van het Weserarrest)

<sup>26</sup> Zie ook Richtlijnen Dienst MER voor dit complex project (17/03/2017).

Onder 4.1 werd de samenstelling van het voorkeursalternatief beschreven voor wat betreft het luik containerbehandelingscapaciteit. In dit voorkeursalternatief wordt het overgrote deel van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit gerealiseerd op de Linkerscheldeoever.

Uit dit gegeven volgt dat volgens het operationaliteitsonderzoek volgende bouwstenen voor logistiek gezien hun ligging op de Rechterscheldeoever niet geschikt zijn als aanvulling van het voorkeursalternatief:

- Logistiek Park Schijns;
- Churchillzone.

Uit het operationaliteitsonderzoek blijkt ook dat de zone “Drie Dokken” de enige bouwsteen is die geschikt is als zone voor containerdepot ter ondersteuning van de direct in de nabijheid gelegen containerterminals. De bouwsteen gedempt deel Doeldok en omgeving Putten Weiden is 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. Voor deze zone bestaat er, conform het S-MER, dan ook geen minder schadelijk alternatief.

Als aanvulling op deze zone in het voorkeursalternatief komen enkel volgende bouwstenen nog in aanmerking:

- Vlake van Zwijndrecht;
- Kop Verrebroekdok;
- Omgeving Putten Weiden.

Bij de afweging van de mogelijk significant negatieve effecten van de Vlake van Zwijndrecht en de Kop van het Verrebroekdok op de betrokken speciale beschermingszones dient geconcludeerd te worden dat de kop van Verrebroekdok geen minder schadelijk alternatief is:

- Beide bouwstenen nemen een in het Nooddecreet vastgelegd habitatype in: de Vlake van Zwijndrecht neemt habitatype “strand en plas” in, terwijl de Kop van het Verrebroekdok habitatype “plas en oever” inneemt<sup>27</sup>. De inname ten gevolge van Vlake van Zwijndrecht wordt als minder schadelijk beschouwd:
  - De oppervlakteinname door Vlake van Zwijndrecht is kleiner;
  - Het habitatype dat ingenomen wordt door de Vlake van Zwijndrecht (strand en plas) is gemakkelijker elders te realiseren en vergt kortere rijpingstijden dan het habitatype “plas en oever”.
- Beide bouwstenen hebben een mogelijk significant negatief effect op Europees beschermde broedvogels<sup>28</sup>:
  - Vlake van Zwijndrecht: broedgebied van zwartkopmeeuw, kluut, visdief, steltkluut, blauwborst en foerageergebied voor bruine kiekendief;
  - Kop Verrebroekdok: zwartkopmeeuw, visdief, lepelaar, kleine zilverreiger, blauwborst, roerdomp, porseleinhoen, woudaap en foerageergebied voor bruine kiekendief.

---

<sup>27</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (direct ruimtebeslag terrestrische Europese habitatypes voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 (idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

<sup>28</sup> Zie S-MER § 7.8.5.4.2 (impact van direct ruimtebeslag op het leefgebied van Europees beschermde soorten voor alternatief 1-8), § 7.8.6.1 idem, voor alternatief 9) en §7.8.7 (besluit strategische passende beoordeling).

Bij de afweging van de mogelijk significant negatieve effecten van de Vlake van Zwijndrecht en de Omgeving van Putten Weiden op de betrokken speciale beschermingszones dient geconcludeerd te worden dat de Omgeving van Putten Weiden geen minder schadelijk alternatief is:

- Beide bouwstenen nemen een in het Nooddecreet vastgelegd habitatype “strand en plas” in.
- Daarenboven neemt de bouwsteen Omgeving Putten Weiden eveneens Europees beschermde habitat in Putten Weiden in.
- Beide bouwstenen hebben een mogelijk significant negatief effect op Europees beschermde broedvogels:
  - Vlake van Zwijndrecht: broedgebied van zwartkopmeeuw, kluut, visdief, steltkluut, blauwborst en foerageergebied voor bruine kiekendief;
  - Omgeving Putten Weiden: zwartkopmeeuw, kluut, strandplevier, blauwborst en foerageergebied voor bruine kiekendief.

#### **4.4. Motivering keuze multimodale ontsluiting**

De dedicated binnenvaartfaciliteiten en spoorfaciliteiten (inclusief de aantakking van de spoorfaciliteiten op het spoorwegennet) maken voor de verschillende bouwstenen inherent deel uit van de containerbehandelingscapaciteit. Hiervoor werden geen alternatieven ingesproken of onderzocht.

Alle alternatieven waarin een significante uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit voorzien wordt op de Linkerscheldeoever (alternatieven 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 en 9) worden ontsloten tot op het hoofdnet door de aanleg van een Westelijke ontsluiting tot op de rotonde Watermolen.

Deze ontsluiting werd onderzocht in twee varianten:

- Variante waarbij het gebied Putten Weide ingenomen wordt (alternatief 3);
- Variante waarbij de inname van het gebied Putten Weide tot een minimum beperkt wordt (alternatieven 1, 2, 5, 6, 7, 8 en 9). Deze variante is een minder schadelijk alternatief voor de ontsluiting van de containercapaciteit tot op het hoofdverkeersnet en wordt dus opgenomen in het voorkeursalternatief.

#### **4.5. Aanvullende motivatie van het voorkeursalternatief**

Aanvullend op bovenstaande motivatie wordt de keuze voor het negende alternatief als basis voor het voorkeursalternatief verder gemotiveerd, enerzijds op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek, en anderzijds op basis van de conclusies van de vele overleg- en consultatierondes. Dit negende alternatief is tot stand gekomen uit de combinatie van voortschrijdende inzichten uit het geïntegreerd onderzoek en het streven naar een maximaal draagvlak. De centrale elementen uit deze combinatie leiden tot volgende motivatie ten gunste van de verschillende onderdelen van het negende alternatief:

- een aanzienlijk deel van de extra containerbehandelingscapaciteit bevindt zich voor de zeesluizen;
- consolidatie van containerstromen op één locatie biedt extra kansen aan intermodaal vervoer en versterkt een multimodale ontsluiting van de extra containerbehandelingscapaciteit;

- de industriële/logistieke terreinen kunnen nabij het zwaartepunt van de extra containerbehandelingscapaciteit, op de Linkerscheldeoever worden gelokaliseerd;
- de aanslibbing wordt gereduceerd ten opzichte van sommige andere alternatieven met een getijdendok, doordat het Tweede Getijdendok de toegang tot de Schelde deelt met het Deurganckdok;
- de extra containerbehandelingscapaciteit neemt geen slik- en schorareaal in beslag;
- de scheepsafwikkeling op de Schelde wordt geconcentreerd rond twee polen waardoor het scheepsverkeer op een efficiënte wijze kan worden georganiseerd.

In het S-MER kan geen definitieve uitspraak gedaan worden over de vraag in welke mate eventuele geluidseffecten voldoende milderbaar zullen zijn om op de locatie Saftingen te voldoen aan de daar geldende milieukwaliteitsnormen voor geluid. Daarvoor is een uitwerking tot op een verder detailniveau in de uitwerkingsfase noodzakelijk. Indien een remediëring om de geluidsnormen te halen onhaalbaar zou zijn of onredelijke inspanningen zou vergen, is het mogelijk dat de bewoning in Saftingen moet verdwijnen. De effecten van een eventueel verdwijnen van deze bewoning werden beschreven in het S-MER bij de relevante disciplines en mee in overweging genomen in de afweging van de alternatieven.

Overwegende de positieve verhouding van de kostprijs ten opzichte van de baten, kan algemeen gesteld worden dat bij vele actoren draagvlak tot stand kwam voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit via de uitbreiding van de Noordzeeterminal, via het voorzien van containerterminals langs het Waaslandkanaal en het Doeldok en via de realisatie van een “enkelzijdig” getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok. Duidelijk uitgesproken bezorgdheden zijn de ruimtelijke impact, de nautische afwikkeling, de operationele aspecten, de impact op lucht en klimaat en de mobiliteitsdimensie. Een keuze voor het negende alternatief komt tegemoet aan de doelstellingen van het project. Uit het geïntegreerd onderzoek en de overleggrondes kwamen ook een aantal knelpunten naar boven. Deze keuze biedt ook meer mogelijkheden om via optimalisaties deze knelpunten en bezorgdheden te milderen. Om hieraan tegemoet te komen, worden de nodige acties en maatregelen opgenomen in een actieprogramma (zie hoofdstuk 5).

#### **4.6. Dwingende redenen van groot openbaar belang**

De uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen is van groot algemeen belang voor de Vlaamse en de Noordwest-Europa economie omdat:

- De uitbreiding onmisbaar is voor een zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de internationale handelsstromen in de ruimere regio en bijgevolg een belangrijke rol speelt om de competitiviteit van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden.
- De uitbreiding een cruciale voorwaarde is voor het behoud van de regionale welvaart en werkgelegenheid.
- De uitbreiding van de capaciteit in Antwerpen een mobiliteitsbesparing met zich meebrengt.

De Antwerpse haven speelt een sleutelrol in de afhandeling van de goederenstromen van en naar Vlaanderen. De haven van Antwerpen beschikt voor het achterlandvervoer over waardevolle comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens. Zo is zij ten opzichte van andere havens diep landinwaarts gelegen. Dit reduceert het aantal vervoers-kilometers over land en creëert aldus belangrijke ecologische baten. Bovendien beschikt de haven over een belangrijke basislading. Nergens anders in Europa wordt de aangeboden scheeps capaciteit op een dergelijk hoog niveau benut.

Door die unieke landinwaartse ligging bevindt Antwerpen zich zeer dicht bij de productie- en consumptiecentra in het geïndustrialiseerde hart van Europa. Zo bedraagt de gemiddelde afstand voor containers tussen de haven en het achterland in België voor wat betreft het wegverkeer slechts 70 km. Voor het internationale wegverkeer is dit 314 km. Het grote cargo-aanbod zorgt tevens voor een evenwichtige verhouding tussen ladingen en lossingen en bewerkstelligt belangrijke schaalvoordelen in de diverse havenactiviteiten. Door de omvangrijke trafieken kan tevens het achterlandverkeer efficiënter via het spoor en de binnenvaart en dus milieuvriendelijker worden georganiseerd.

Door dit alles kunnen de bedrijven in Vlaanderen en de aangrenzende regio's hun logistieke kosten beter controleren. Voor een land/regio waar de economie zeer sterk op de overzeese markten is gericht, is een kostenefficiënte vervoersorganisatie een absolute noodzaak om haar competitiviteit op de wereldmarkt te kunnen behouden. Het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer is overigens ook de hoofddoelstelling van het Europese vervoers- en havenbeleid.

In de haven van Antwerpen zijn rechtstreeks meer dan 60.000 mensen tewerkgesteld. Via toeleveringsbedrijven, onderhoud, verhuuractiviteiten horecavoorzieningen, allerlei diensten, enzovoort is nog een hoger aantal mensen aan het werk, zodat gesteld kan worden dat de haven van Antwerpen 143.000 voltijdse arbeidsplaatsen impliceert. Dit is van significant sociaal-economisch belang in de regio.

De uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit is cruciaal. Zonder deze uitbreiding kan de haven zijn huidige rol als efficiënte draaischijf van de internationale handel niet behouden. Antwerpen was de enige haven in de range Noordzeehavens die elk van de voorbije vijf jaren een groei kende in de containertrafiek. Tussen 2013 en 2018 groeide de containeroverslag in Antwerpen met 27% terwijl de andere havens groeiden met 5,6%. In dezelfde periode steeg het marktaandeel van 23,8% naar 27,3%.

Belangrijk is ook dat de opgemaakte prognoses uitwijzen dat er een verdere groei van het containervervoer zal plaatsvinden.

Tenslotte mag niet uit het oog worden verloren dat de niet-uitvoering van het project ook aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de lokale economie. Door de congestieproblematiek zal het grootste deel van de containerlading naar het buitenland verschuiven waardoor in Vlaanderen arbeidsplaatsen zouden verloren gaan.

De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, is niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze. Zeevervoer is de goedkoopste vorm van vervoer. Zeevervoer vervuult veruit het minste per ton en per km. Het niet uitbreiden van de containerbehandelingscapaciteit betekent dus niet alleen een economische maar ook een ecologische kost.

De haven van Antwerpen is naast een maritieme hub ook een belangrijke industriële en/of logistieke cluster. De elkaar versterkende mix tussen goederenbehandeling-logistiek-industrie maakt Antwerpen uniek en voegt zeer veel waarde toe aan het havencomplex. De onderlinge verwevenheid tussen de pijlers van deze drie-eenheid is zeer groot. Zo voeden de maritieme goederenstromen de havenindustrie, wat deze een belangrijk locatievoordeel oplevert. Anderzijds genereert de industriële

cluster veel lading hetgeen de hubfunctie van de Antwerpse haven aanzienlijk versterkt. Het uitzonderlijke evenwicht tussen import- en exportstromen is hiervan mede een gevolg –iets wat concurrerende havens Antwerpen benijden. Overdekte magazijnruimtes, die in de haven van Antwerpen in talrijke mate aanwezig zijn, worden in het kader van Industrie 4.0 fabrieken van de toekomst genoemd. Het industriële/logistieke weefsel op het havenplatform is bovendien ook onderling zeer sterk verweven en geïntegreerd. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit kan om deze redenen niet los gezien worden van en biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de industriële en/of logistieke activiteiten op het Antwerpse havenplatform.

#### **4.7. Luchtkwaliteit en klimaatverandering**

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.

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.<sup>29</sup> 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.

Voor wat betreft de broeikasgassen heeft Europa aan België een 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.<sup>30</sup> Uit dit plan blijkt dat in alle sectoren een belangrijke vermindering 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.

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

---

<sup>29</sup> Het ontwerp luchtbeleidsplan werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 25 oktober 2019.

<sup>30</sup> Het ontwerp klimaatplan werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 december 2019.



activiteiten/projecten met een relevante uitstoot niet te hypothekeren is er nood aan maximale implementatie van de emissiereductiemaatregelen die in deel 5 zijn opgenomen.

#### **4.8. Natuurcompensaties**

Deze paragraaf duidt op een strategisch niveau de behoeftes en locatie van natuurcompensaties voor alternatief 9 aan.

Figuur 3 omvat de belangrijkste gebieden. Deze berekening op strategisch niveau geeft geen volledigheid. Ze heeft als doel de belangrijkste compensatiebehoefte aan te duiden, maar mag niet beschouwd worden als een definitieve contourenkaart. In de uitwerkingsfase zal de compensatie in meer detail bepaald moeten worden. Voorliggende tekst is gericht op de compensatieverplichting van artikel 36 ter van het decreet inzake natuurbehoud. Door deze compensatieverplichting van artikel 36 ter zal ook voldaan worden aan een heel aantal compensatieverplichtingen uit artikel 14 van datzelfde decreet. Dit gezien het verlies en de compensatie van deze soorten en habitats gelijk kan lopen met het verlies en compensatie van soorten en habitats voor artikel 14. Waar de compensatieverplichting niet zou voortvloeien uit dit artikel 36 ter, wordt dit expliciet weergegeven.

##### **4.8.1. Natuurcompensaties voor directe ruimte inname van alternatief 9**

Vooreerst wordt gekeken welke habitats voor soorten opgenomen in het IHD besluit door direct ruimtebeslag van het project worden ingenomen en hoe deze gecompenseerd kunnen worden. Alle harde infrastructuur die wordt ingenomen door het project wordt geacht niet te moeten worden gecompenseerd. Alle andere onderdelen worden hieronder besproken.

###### **4.8.1.1. Tijdelijke spuitvlaktes Deurganckdok**

De spuitvlaktes met tijdelijke natuurfunctie uit het nooddecreet (MIDA, Vlake van Zwijndrecht, C59 en gedempt gedeelte Doeldok) verdwijnen (zie geel omcirkeld Figuur 3). Deze gebieden functioneren in de strand- en plasbalans mee voor 148 hectare<sup>31</sup> van de Nooddecreetverplichting van 200 hectare. Deze moeten 1-1 oppervlaktematig gecompenseerd worden.<sup>32</sup> Dit zal gecompenseerd worden in Prosperpolder Zuid (169 hectare). Prosperpolder Zuid wordt als compensatiegebied aangeduid omdat het gebied reeds grotendeels in bezit van de overheid is. Prosperpolder-Zuid wordt aangeduid als compensatiegebied omdat dit gebied zich kwalitatief en kwantitatief leent tot compensatie waarbij het mogelijk is een gelijkwaardige habitattype tot stand te brengen in vergelijking met het type dat door het complex project zal worden aangetast.

De impact op Rapenburg werd in het verleden reeds onderzocht en maakt onderdeel uit van de afweging van de alternatieven. Het gebied zal voorzien worden van een inlaatconstructie om zout water van Prosperpolder Noord binnen te laten. Een ringdijk van 1 à 2 meter boven het maaiveld werd reeds grotendeels aangelegd. Dit biedt de mogelijkheid de waterstand te regelen en een verschillend zomer- en winterpeil in te stellen. Er zijn grote eilanden voorzien met weide die begraaasd moet worden en een reeks kleinere eilanden met riet of zanderige afwerking.

---

<sup>31</sup> Uit verslagen Werkgroep Strand en Plasbroeder van de Beheercommissie Linkerscheldeoever: MIDA = 40 ha, Vlake van Zwijndrecht = 53 ha, Gedempt gedeelte Doeldok = 40 ha, C59 = 15 ha (eigen bepaling werkelijke oppervlakte).

<sup>32</sup> INBO (2018) *Advies over de uitgangspunten van het compensatieplan voor het Vogel- en Habitatrichtlijngebied in het kader van toekomstige ontwikkelingen van het Antwerpse havengebied op de Linkerscheldeoever*. INBO A3656 (aangepaste versie).

Het gebied kan mits een aangepaste inrichting functioneren voor strand- en plasbroeders. Er zal moeten worden voorzien in een zandige afwerking van eilanden en er zullen maatregelen moeten worden genomen om deze ook in de winter onder water te houden om pionierssituaties te behouden. Aandachtspunt is de doorstroming van voldoende zout water. Dit kan gebeuren door naast een inlaatconstructie ook een uitlaatconstructie te voorzien. Deze kan terug naar Prosperpolder Noord of zou eveneens kunnen aansluiten op de brakke kreek in Doelpolder Noord die nog moet verbonden worden met de Schelde. De verbinding van de brakke kreek met de Schelde is nog een uitstaande verplichting uit Nooddecreet die eveneens gerealiseerd moet worden. Het natuurkerngebied moet voorzien in een afdoende (grond)predatiewering.

Prosperpolder Zuid kan een vernatting ter hoogte van Rapenburg veroorzaken, die de bewoning er hypothekeert.<sup>33</sup> In de uitwerkingsfase van het complex project zal bekeken worden hoe groot de impact is en of deze in een juiste kosten-batenverhouding gemilderd kan worden. Indien een mildering om bewoning te kunnen vrijwaren onhaalbaar zou zijn of onredelijke inspanningen zou vergen, is het behoud van bewoning mogelijk onverzoenbaar met de realisatie van natuurcompensaties in Prosperpolder Zuid. De effecten van het eventueel verdwijnen van deze bewoning werden beschreven in het S-MER en mee in overweging genomen bij het vastleggen van Prosperpolder Zuid als gebied voor natuurcompensaties. Aanvullend op Prosperpolder Zuid kan er eveneens bestudeerd worden of er vogeleilanden in de Schelde kunnen aangelegd worden. Deze maatregelen kunnen versterkend werken en kunnen extra ruimte binnen Prosperpolder Zuid overlaten voor andere natuurcompensaties of instandhoudingsverplichtingen.

Achter de leidammen van het Groot Buitenschoor en de Schaar van Ouden Doel heerst een afzonderlijk waterregime. De stroming wordt er beperkt door deze dammen. Afbraak van de dammen biedt de mogelijkheid om terug te gaan naar de historische situatie waarin er platen aanwezig waren. Dit biedt de mogelijkheid voor het aanleggen van zandige eilanden met een toplaag van kiezels en schelpen -al zal er ook steenbestorting nodig zijn. Deze kunnen functioneel zijn voor bijvoorbeeld stern en meeuwen. Echter niet alle doelsoorten kunnen hier terecht. Verdere haalbaarheidsstudies naar de bouw van deze eilanden dringen zich op in de uitwerkingsfase.

De bouw van eilanden en 21 hectare surplus in de compensatie ten opzichte van de behoefte kan ervoor zorgen dat er binnen Prosperpolder Zuid nog ruimte overblijft om ook een deel van onderstaande compensatie onder te brengen.

#### 4.8.1.2. Verlies poldernatuur (art 14 decreet natuurbehoud)

Voor het verlies van landbouwgebied ten zuiden van de Engelsesteenweg (omcirkeld met gele lijn in Figuur 3: circa 90 hectare) moet gekeken worden naar overwinterende ganzen, weidevogels en een beperkt aantal rietbroeders in grachten.<sup>34</sup> Het verlies voor overwinterende watervogels werd in het ontwerp S-MER als niet significant bestempeld. Voor het beperkte aantal rietbroeders en weidevogels zal evenwel nog steeds een compensatie nodig zijn.

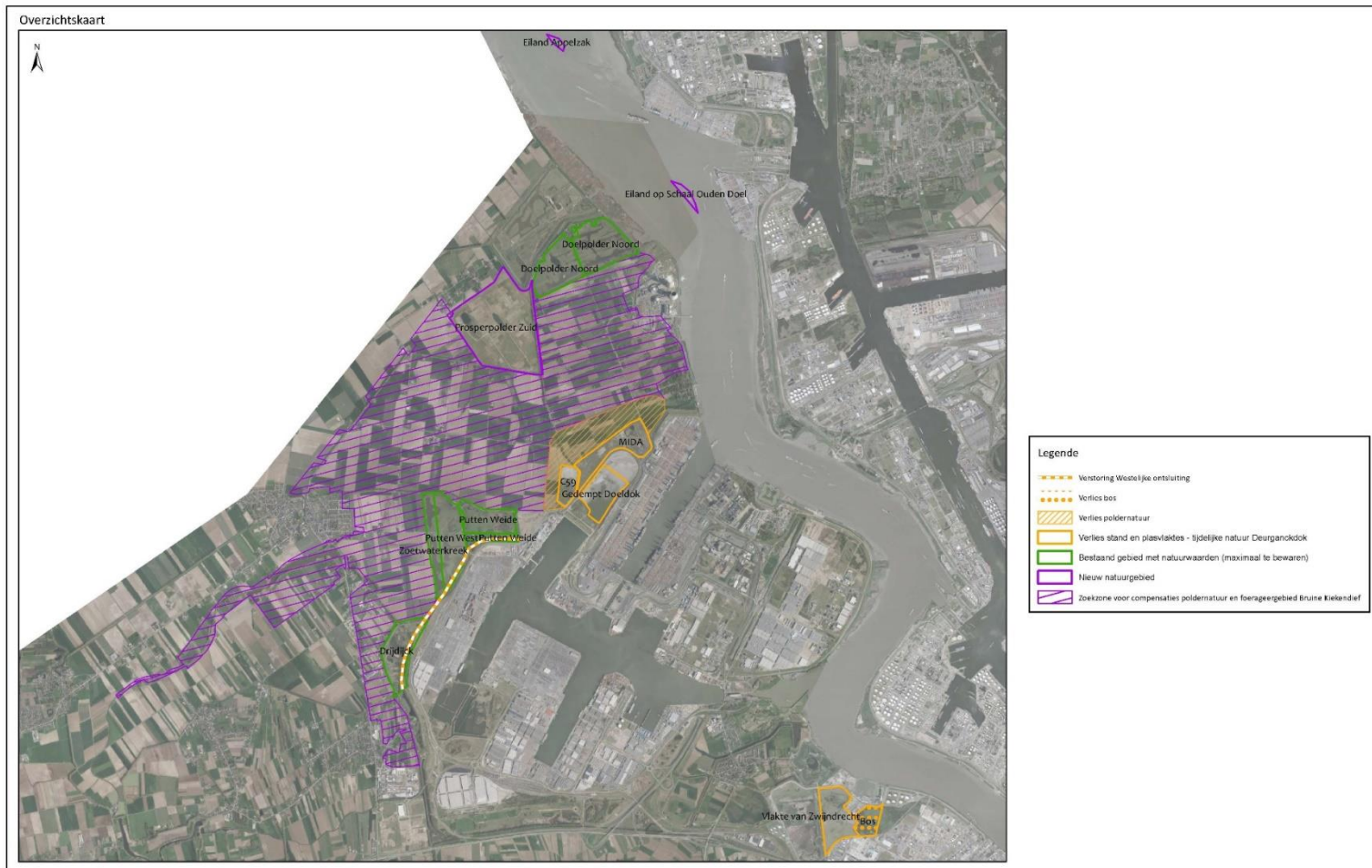
---

<sup>33</sup> Arcadis Belgium (2018) *Haalbaarheidsstudie Doelpolder. Waterhuishouding: waterafvoer en onderlooptheid dijken. Onderzoek met betrekking tot grondwaterstand en verzilting.*

<sup>34</sup> INBO op. cit. 2018.

Op basis van een GIS-oefening blijkt er binnen de 90 hectare landbouwgebied 16 hectare grasland aanwezig te zijn dat functioneel zou kunnen zijn voor weidevogels. De compensatie van 16 hectare wordt voorzien door omzetting van akkers naar grasland met dezelfde ecologische kwaliteit. Voor rietkragen waarin rietbroeders zitten, wordt er vanuit gegaan dat deze een plaats kunnen vinden door ecologische inrichting van grachten. De compensatie kan gebeuren in het bestaand landbouwgebied door het omzetten van akkers naar grasland. Dit kan mogelijks gebeuren op reeds door de overheid verworven gronden in de omgeving. Indien deze compensatie gecombineerd wordt met bovenstaande creatie van weidevogelgebied voor andere verliezen is de locatie niet vrijblijvend. Desgevallend moet dit grasland rond een hoogwaardige weidevogelcluster gelegd worden. Dit kan door een grondruiloperatie door te voeren. Voor deze allocatie wordt een zoekzone aangeduid (Figuur 3). Deze zone beslaat de 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.

Gezien de compensatiebehoefte in de uitwerkingsfase opnieuw berekend zal worden met meer gedetailleerde gegevens (exacte uittekening van het project, nakijken meerdere referentie jaren, nakijken broedgegevens...) wordt er een onzekerheidsmarge op dit getal toegepast. De compensatiebehoefte komt zo op 10 -30 hectare.



Figuur 3. Weergave natuur(compensatie)gebieden op kaart. Bron: eigen verwerking

Een alternatieve vorm van compensatie zou erin kunnen bestaan om de natuurwaarden op een hoogwaardige manier te compenseren in een uitbreiding van een natuurkerngebied. Deze rietbroeders en weidevogels zouden bijvoorbeeld ook in Prosperpolder Zuid geïntegreerd kunnen worden. Doordat in de natuurkerngebieden de verstoring minimaal is en de ecologische kwaliteit veel hoger is, zou de oppervlaktebehoefte kleiner kunnen zijn dan bij een versnipperde compensatie in poldergebied.

#### 4.8.1.3. Weidevogels

Ten gevolge van de aanleg van de westelijke ontsluiting (geelwitte lijn figuur 3) kan ook natuur verloren gaan. De grootte van de benodigde compensaties kan maar bepaald worden in de uitwerkingsfase wanneer de volledige uittekening van de weg wordt vastgelegd (exacte tracé, wegbreedte, hoogte, buffers, bomen...). De westelijke ontsluiting komt immers net naast de natuurcompensatiegebieden van het Deurganckdok: Drydyck, Putten West, Zoetwaterkreek en het ziltgrasland in Putten Weiden (habitatdoelstelling van de speciale beschermingszone). In de uitwerkingsfase zal getracht worden de effecten te minimaliseren en milderer. De ruimte inname wordt geschat op 0 tot 10 hectare.

Deze verliezen zullen sowieso te beperkt zijn om alleen te compenseren. Compensaties voor dergelijke oppervlakte weidevogelgebied kunnen niet alleenstaand functioneren door de verstoring die aan de randen plaatsvindt. Ze zullen dus aangekleefd moeten worden aan bestaande gebieden om optimaal ecologisch te kunnen functioneren.

Hiervoor zijn een aantal opties mogelijk:

- Te midden van een natuurvriendelijke landbouwcluster. Door het nieuw weidevogelgebied te omringen met gronden die in kader van compensaties voor poldernatuur omgezet worden van akker naar grasland, kan dit eventueel wel functioneren (cfr. supra).
- In Prosperpolder Zuid op grote weide-eilanden.
- Versterking bestaande natuurgebieden Doelpolder Noord, de cluster Putten West / Zoetwaterkreek / Putten Weiden of elders.

#### 4.8.1.4. Verlies braakliggende haventerreinen – foerageergebied bruine kiekendief

Ook verliezen van braakliggende stukken in de haven die functioneel zijn als foerageergebied voor de bruine kiekendief moeten gecompenseerd worden. Om dit te kunnen begroten, werd de projectcontour op een luchtfoto gelegd. Op basis van studiewerk<sup>35</sup> onderscheiden we:

- Hoog kwalitatieve foerageergebieden (minimaal 100 hectare per broedpaar vereist):
  - Natuurgebieden (Riet en Water, Plas en Oever, Natuurweilanden, Spuitvelden, Slikken schorren...).
  - Landbouwgebied binnen speciale beschermingszone of binnen de 3 km rondom de broedplaatsen en waar minimum 10% grasrijke landschapselementen (braakstroken, brede akkerranden, dijken, bermen, ruigtestroken...) of kiekendiefvriendelijke teelten (wintergranen, luzerne, koolzaad, meerjarig grasland) in voorkomen.
- Gemiddelde foerageergebieden (minimaal 200 hectare per broedpaar vereist):
  - Landbouwgebied binnen speciale beschermingszone of binnen de 3 km rondom de

---

<sup>35</sup> Haven van Antwerpen (2018) *Aanzet tot een compensatie- en instandhoudingsstrategie voor Bruine kiekendief in het Linkerscheldeoevergebied* (DRAFT)

- broedplaatsen en waar minimum 5% van hoger genoemde infrastructuur of teelten in voorkomen.
  - Landbouwgebied binnen de 5 km rondom de broedplaatsen en waar minimum 10% van hoger genoemde infrastructuur of teelten in voorkomen.
- Laag-kwalitatieve foerageergebieden (500 hectare per broedpaar vereist):
  - Intensief landbouwgebied waar minder dan 5% ecologische infrastructuur of teelten in voorkomen.

Bijgevolg werd het verlies van braakliggende grond, groenbuffer, grasland en natuur in rekening gebracht als hoog-kwaliteitsvol foerageergebied. Voor landbouwgebied (exclusief grasland) wordt laag-kwalitatief foerageergebied in rekening gebracht als 20% van hoog-kwalitatief foerageergebied. Daarbij moet gerekend worden dat een aantal compensaties voor broedgebied ook functioneel zullen zijn als foerageergebied voor de bruine kiekendief. In deze compensaties wordt het oorspronkelijk landbouwgebied omgezet van laag-kwalitatief foerageergebied naar hoog-kwalitatief foerageergebied. Deze oppervlaktes kunnen dus afgetrokken worden met een factor 0,8 (zie Tabel 4). Daarna blijft er nog een verlies van ongeveer 197 tot 245 hectare over dat gecompenseerd moet worden. Gezien de compensatiebehoefte in de uitwerkingsfase opnieuw berekend zal worden met meer gedetailleerde gegevens (exacte uittekening van het project, meerdere referentie jaren, exacte oppervlaktes van voornoemde compensaties voor broedvogels) is het noodzakelijk om een onzekerheidsmarge op dit getal toe te passen. Het verlies wordt aldus ingeschat op 150 tot 300 hectare hoog-kwalitatief foerageergebied dat gecompenseerd moet worden.

Dit kan gecompenseerd worden door het omzetten van laag-kwalitatief foerageergebied naar hoog-kwalitatief foerageergebied in het omliggende landbouwgebied. Bij de compensaties zal dus eveneens de factor 0,8 mee in rekening moeten worden gebracht waardoor de opgave vergroot naar 188 tot 375 hectare. De compensatie kan geschieden door het opleggen van kiekendiefvriendelijke teelten op reeds door de overheid verworven gronden in de omgeving van broedgebieden in het vogelrichtlijngebied. Hier moeten dan minstens 10 hectare kiekendiefvriendelijke teelt per 100 hectare aanwezig zijn om als hoog-kwalitatief mee te tellen. Aldus dienen op 19 tot 38 hectare kiekendiefvriendelijke teelten verbouwd te worden. Bijkomende kennisbouw over (compensatie van) foerageergebied van de bruine kiekendief kan leiden tot de uitwerking van aangepaste compensatieoppervlaktes in de uitwerkingsfase. De verdere onderbouwing van specifieke teelten en de effecten op bruine kiekendief zal op basis van de meest actuele kennis in de uitwerkingsfase verder verfijnd worden.

	Gebied	Aantal hectare hoog-kwalitatief broedgebied
verlies	ganse project	267
winst	landbouwpolder compensaties	8 - 24
	leefbaarheidsbuffer	14
	compensatie weidevogels	0 - 32
saldo		- 197 tot -245

Tabel 4. Samenvatting rekenoefening foerageergebied bruine kiekendief

Bron: eigen verwerking

#### 4.8.1.5. Boscompensatie (bosdecreet)

Op de Vlakte van Zwijndrecht komt een stuk met bos voor dat ouder is dan 22 jaar. In 2016 werd dit verlies ingeschat op 4,3 hectare, maar ondertussen is dit mogelijks meer. Gezien de oppervlakte (> 3 hectare) zal dit in natura gecompenseerd moeten worden. Hiervoor moet elders in Vlaanderen een plaats gezocht worden.

#### 4.8.2. Natuurcompensaties voor indirecte effecten van alternatief 9 (weidevogels)

Ten gevolge van de aanleg van de Westelijke ontsluiting (geelwitte lijn figuur3) kunnen ook natuurwaarden verloren gaan door verstoring. De Westelijke ontsluiting ligt immers net naast de natuurcompensatiegebieden van het Deurganckdok Drydyck, Putten West, Zoetwaterkreek en Putten Weiden. De verliezen door eventuele verstoring binnen een contour van 150 meter op de cluster Putten West / Putten Weiden / Zoetwaterkreek werden berekend op circa 25 hectare.

De werkelijke grootte van de benodigde compensaties kan maar bepaald worden in de uitwerkingsfase wanneer de volledige uittekening van de weg wordt vastgelegd (exacte tracé, wegbreedte, hoogte, buffers, bomen...). In de uitwerkingsfase zal getracht worden de effecten te minimaliseren en milderden. Voorlopig wordt de compensatie ingeschat op 0 tot 30 hectare.

Deze eventuele verliezen zullen sowieso te beperkt zijn om alleen te compenseren. Compensaties voor dergelijke oppervlakte weidevogelgebied kunnen niet alleenstaand functioneren door de verstoring die aan de randen plaatsvindt. Ze zullen dus aangekleefd moeten worden aan bestaande gebieden om ecologische competitief te kunnen functioneren. Hiervoor zijn dezelfde opties mogelijk als voor direct habitatverlies van weidevogels (cfr supra).

#### 4.8.3. Andere soorten

Naast deze strategisch belangrijke verliezen met grote ruimteclaims voor compensatie zijn er ook verliezen voor specifieke soorten (rugstreeppadden, vleermuizen en andere soorten opgenomen in het Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse Haven), een aantal niet-vogelrichtlijn soorten en verboden te wijzigen vegetaties die compensaties of andere maatregelen vragen. Hiervoor wordt een oplossing gezocht in de uitwerkingsfase, binnen het soortenbeschermingsprogramma en wellicht ook binnen de hierboven reeds aangewezen natuurcompensaties. De ruimtebehoefte is niet zo groot en de oplossingen zijn zo specifiek dat ze op dit strategische niveau geen invulling kunnen krijgen. Een verlenging van het soortenbeschermingsprogramma voor de Antwerpse Haven kan een belangrijk element zijn om verliezen optimaal op te vangen binnen de beschikbare ruimte.

Voor rugstreeppadden worden compensaties voorzien in samenhang met het soortenbeschermingsprogramma. Voor die populatie zal ingezet worden op het netwerk van tijdelijke en permanente ecologische infrastructuur in de haven (leidingenstroken, bermen, waterplassen, struweel...). Connectiviteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt: afstanden tussen voortplantingspoelen mogen niet te ver uit elkaar liggen en mitigerende maatregelen om (verkeers)slachtoffers te vermijden moeten worden uitgewerkt. Deze maatregelen zullen in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt worden met het oog op het handhaven van een duurzame populatie.

Voor vleermuizen worden eveneens compensaties voorzien in samenhang met het soortenbeschermingsprogramma. Er zullen nieuwe zomerverblijfplaatsen voorzien worden wanneer er verblijfplaatsen verloren gaan. Ook hier is connectiviteit een aandachtspunt. Er zullen maatregelen genomen worden om de connectiviteit te bewaren. Deze zijn afhankelijk van de specifieke soorten en kunnen aldus bestaan uit waterpartijen en/of hout- en struiklagen die aangelegd worden. Deze maatregelen zullen in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt worden met het oog op het handhaven van een duurzame populatie.

#### **4.9. Projectdefinitie voor de uitwerkingsfase**

Rekening houdend met de resultaten van geïntegreerd onderzoek en het overlegtraject wordt het gekozen alternatief verder uitgewerkt met milderende en flankerende maatregelen. Dit leidt tot een projectdefinitie die als input kan gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota bij de start van de uitwerkingsfase.

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar en vergunbaar project (of deelprojecten) waarbij ook de uitvoeringswijze bepaald wordt. Het resultaat van die fase is één of meerdere projectbesluit(en) over het geheel van vergunningen en machtigingen, de bestemmingsplannen en het actieprogramma. Ook bestaat de mogelijkheid dat sommige van de deelprojecten verder uitgewerkt en vergund zullen worden via de omgevingsvergunningsprocedure.

Overeenkomstig de driedelige doelstelling van het complex project (extra containerbehandelingscapaciteit, bijhorende industriële/logistieke terreinen en multimodale ontsluiting tot op het hoofdverkeersnet) omvat de projectdefinitie volgende kernelementen:

##### Uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit

- Uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis (circa 0,9 miljoen TEU/jaar)<sup>36</sup>;
- Realisatie van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok (circa 0,9 miljoen TEU/jaar);
- Realisatie van een containerterminal langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en een getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok, waarbij enkel de zuidwestelijke kant ontwikkeld wordt (een gezamenlijke capaciteit van circa 5,3 miljoen TEU/jaar);

##### Industriële/logistieke terreinen

- Realisatie van het terrein in de onmiddellijke omgeving van het Tweede Getijdendok (Zone “Drie Dokken”);
- Vlake van Zwijndrecht (65 hectare).

##### Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet

- Westelijke ontsluiting, waarbij de ontwerper zoekt naar een minimale ruimte-inname;
- Voldoende dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals;
- Voldoende laad- en loscapaciteit voor spoor in de directe nabijheid van de terminals en een rechtstreekse spoorontsluiting.

---

<sup>36</sup> De containerbehandelingscapaciteitscijfers in deze opsomming omvatten zowel capaciteit voor zeevervoer als binnenvaart.



Voor de Noordzeeterminal en de terminal Deurganckdok oost wordt een import/export trafiek aangenomen met een beperktere graad van transshipment. Voor de terminal grenzend aan de huidige MPET-terminal (Deurganckdok West) en voor de zuidwestkant van het Tweede Getijdendok wordt een trafiek aangenomen met een hoog aandeel transshipment.

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.

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

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

## 5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEÏNTEGREERD ONDERZOEK IN FUNCTIE VAN DE OPMAAK VAN HET ACTIEPROGRAMMA

Dit hoofdstuk gaat in op de manier waarop de milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit worden geïntegreerd. Bovendien wordt aangegeven hoe rekening gehouden is met de gevoerde onderzoeken, waaronder het ontwerp van S-MER, en met de opmerkingen, adviezen en overwegingen die in het kader van die onderzoeken zijn uitgebracht.

Dit actieprogramma omvat:

- Acties volgend uit het S-MER:
  - o Acties volgend uit de in het S-MER opgesomde milderende maatregelen
  - o Acties noodzakelijk in het kader van de autonome en gestuurde ontwikkeling
- Acties volgend uit het Nautisch onderzoek
- Acties volgend uit het Operationaliteitsonderzoek
- Acties volgend uit het onderzoek naar Externe Veiligheid
- Acties volgend uit de Strategische MKBA
- Andere acties

Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op een strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te kunnen wegen. Het is pas op dat ogenblik dat er meer definitieve uitspraken kunnen gedaan worden over de inzet en effectiviteit van milderende maatregelen en/of andere acties. Artikel 10 van het decreet complexe projecten formuleert het als volgt: “Het ontwerp van MER houdt rekening met het detailleringsniveau van het te nemen voorkeursbesluit.” Het voorkeursbesluit legt de focus op de afweging tussen de verschillende alternatieven en motiveert de keuze voor het voorkeursalternatief.

Conform artikel 14 van het decreet bevat het voorkeursbesluit tevens een verklaring die samenvat op welke wijze milieuoverwegingen worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken. De focus in dit hoofdstuk ligt dan ook op de aanzienlijke effecten en er wordt inzicht gegeven in welke milderende maatregelen beschikbaar zijn om die effecten te milderen. Omdat het onderzoek gebeurd is op strategisch niveau en omdat het project pas in de uitwerkingsfase in detail wordt uitgetekend (in functie van de opmaak van het projectbesluit, welke geldt als omgevingsvergunning) is het nog niet mogelijk de milderende maatregelen tot in detail te omschrijven. Het is ook niet steeds mogelijk deze ruimtelijk al definitief te alloceren waardoor deze nog niet op de plannen van dit besluit vermeld staan. Dit hoofdstuk heeft als doel in beeld te brengen voor welke milieu-effecten er bijzondere aandacht zal moeten zijn in de uitwerkingsfase en welke maatregelen mogelijk zijn om die effecten te milderen.

De acties in dit actieprogramma worden nu uitgewerkt tot op het detailleringsniveau van het (ontwerp) voorkeursbesluit en zullen in het verder verloop van het project of de verschillende deelprojecten verder uitgewerkt worden. In de uitwerkingsfase wordt sowieso een geïntegreerd plan-/project-MER opgemaakt waarbij het voorkeursalternatief in detail wordt onderzocht.

Voor de verschillende acties wordt aangegeven op welk niveau deze acties zich situeren:

- Niveau ECA: dit zijn acties die opgenomen worden binnen het ECA-project en van daaruit aangestuurd worden. De scope van deze acties beperkt zich ook tot de rechtstreeks aan het project verbonden projectonderdelen.
- Niveau ECA-overstijgend of flankerende maatregelen zijn acties die opgenomen worden buiten het ECA-project. Vanuit het ECA-project zal de voortgang van deze acties wel bewaakt worden, en zullen de nodige bijkomende corrigerende of milderende acties gedefinieerd worden indien deze acties onvoldoende voortgang ondervinden.
- Wanneer:
  - In de uitwerkingsfase (tot projectbesluit);
  - In de uitvoeringsfase (bouwphase of exploitatie).
- Wie:
  - Projectteam = alle maatregelen die onlosmakelijk aan het project verbonden zijn en daarom door het project in het projectteam opgevangen worden. Het projectteam is het team dat instaat voor de dagdagelijkse projectwerking en in het decreet complexe projecten wordt vermeld als “multidisciplinair projectteam”. Het projectteam wordt gemandateerd vanuit de task force. Het ontwikkelt een plan van aanpak en zorgt voor de realisatie van de (deel)producten.
  - Anderen = maatregelen die niet onlosmakelijk aan het project verbonden zijn en dus flankerend aan het project uitgevoerd worden.

## **5.1. Milderende maatregelen uit de rapporten**

### **5.1.1. Acties volgend uit de strategische milieueffectrapportage (S-MER)**

Hieronder worden per discipline de milderende maatregelen (en desgevallend flankerende maatregelen en aanbevelingen) zoals voorgesteld in het S-MER opnieuw aangehaald en verder uitgewerkt.

#### **5.1.1.1. Milderende maatregelen, aanbevelingen en flankerende maatregelen**

In onderstaand overzicht worden de effecten opgesomd die in het S-MER als negatief (-2) of aanzienlijk negatief (-3) werden beoordeeld. Tevens worden de in het S-MER opgenomen mogelijke milderende maatregelen opgesomd. Bij de acties wordt opgesomd welke maatregelen effectief reeds opgenomen worden in het actieprogramma. In het verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase zal beoordeeld worden of er – bovenop de in dit actieprogramma reeds opgenomen acties – nog bijkomende maatregelen zullen moeten opgenomen worden.

Onderstaande tabel bevat ook de conclusies van de passende beoordeling. Inzake de toets aan de Kaderrichtlijn Water geeft de strategische MER aan dat ECA niet zal leiden tot een achteruitgang van de kwaliteitselementen<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Zie S-MER §7.4.5 (Synthese van de toets aan de bepalingen van de Kaderrichtlijn Water en van het Weserarrest)

## Discipline Bodem

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)		
Negatief effect door verlies aan natuurlijke bodem	Tweede Getijdendok Vlakte van Zwijndrecht Terrein Drie Dokken	-2	348ha	Voorafgaand aan uitgraving/ophoging een volledige documentatie en archivering van de (waardevolle en schaarse) Scheldepolderbodems uitvoeren, niet alleen naar geo-morfologische en archeologische waarden maar ook naar de specifieke bodemkundige kenmerken (profielen) (zie S-MER § 7.2.8)		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
Bij voorafgaande onderzoeken opnemen van documentatie en archivering van de Scheldepolderbodems.				ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)		
Aanzienlijk negatief effect door grondoverschot >10 mio m <sup>3</sup>	Grondoverschot voor alle bouwstenen behalve 5b (grondbehoefte voor opvullen Noordelijk Insteekdok)	-3	15,7 mio m <sup>3</sup>	Optimalisatie van het grondverzet en grondstromen afstemmen met nabijgelegen projecten, via actief bodembeheer met permanente opvolging van de grondbalans op niveau van de Antwerpse havenregio (zie S-MER § 7.2.8)		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
Afstemming zoeken tussen uitgraving en opvulling binnen de alternatieven en de fasering hierop afstemmen				ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Periodiek overleg tussen verschillende opdrachtgevers in de regio waarbij de grondstromen van verschillende projecten op elkaar afgestemd worden. Betrokken opdrachtgevers zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• BAM</li> <li>• MOW - Afdeling Maritieme Toegang</li> <li>• Vlaamse Waterweg</li> <li>• Havenbedrijf Antwerpen</li> <li>• MLSO</li> </ul>				ECA - overstijgend		Vlaams Gewest
Opstart van studie naar het bergen van specie in de Schelde met het oog op een reductie van de getijslag				ECA	Uitwerkingsfase en eventueel uitvoeringsfase (bouwfase)	Vlaams Gewest en Projectteam ECA

**Discipline Water**

<b>Impact</b>	<b>Bouwsteen</b>	<b>Score</b>	<b>Omvang</b>	<b>Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)</b>		
Voor wat de beschreven effecten op het grondwater betreft, zijn milderende maatregelen nodig voor het beperken van korte termijneffecten op grondwaterpeilwijzigingen en verzilting in zones buiten het havengebied. Op lange termijn betekent het bijkomend ophogen van havengebied dat het grondwater zal verzoeten.	Tweede Getijdendok Terrein Drie Dokken	-2		Lokale (zoute) kwel opvangen via de teengrachten aan de basis van het opgehoogde terrein en/of specifieke projectgebonden extra kwelgrachten aanleggen die het brakke water kunnen afvoeren naar de Schelde. Lokale grondwaterstijging of -daling opvangen via aangepast peilbeheer in het poldergebied (in functie van landbouw of natuur).		
Impact op de afwatering van de niet-watergebonden logistieke terreinen	Vlakte van Zwijndrecht			Voorzien van de nodige afwatering en buffering (uitwerkingsfase)		
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
De aangehaalde milderende maatregelen worden meegenomen tijdens het ontwerp in de uitwerkingsfase. Zo maximaal mogelijk inzetten op de infiltratie van hemelwater, gelet op de positieve effecten van infiltratie op de grondwatervoorraden en de verzilting				ECA	Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

**Discipline Mobiliteit**

<b>Impact</b>	<b>Bouwsteen</b>	<b>Score</b>	<b>Omvang</b>	<b>Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)</b>		
Verzadigingsgraad wegennet (havengebied) – ontsluitingsscenario 1 Toename verzadigingsgraad ter hoogte van Sint-Antoniusweg “Deurganckdok-West”, waar zowel de nieuwe containerterminal als de logistieke zone ‘Drie Dokken’ aansluit		-2 Ochtendspits  -3 Avondspits	+ 35% ten opzichte van referentie verzadiging van 48%  + 23% ten opzichte van referentie verzadiging van 67%	Mildering van de punctuele problemen: te bestuderen in de uitwerkingsfase (zie S-MER § 7.5.15.1)		
Verzadigingsgraad wegennet (havengebied) – ontsluitingsscenario 2 Toename verzadigingsgraad ter hoogte van Sint-Antoniusweg “Deurganckdok-West”, waar zowel de nieuwe containerterminal als de logistieke zone ‘Drie Dokken’ aansluit		-3 Avondspits	+ 22% ten opzichte van referentie verzadiging van 69%	Mildering van de punctuele problemen: te bestuderen in de uitwerkingsfase (zie S-MER § 7.5.15.1)		
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
Voor wat betreft het punt ter hoogte van Sint-Antoniusweg “Deurganckdok-West”, waar zowel de nieuwe containerterminal als de logistieke zone “Drie Dokken” aansluit: Het milderen van de hierboven vermelde punctuele problemen wordt opgenomen in het ontwerp tijdens de uitwerkingsfase.				ECA	Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase (bouwphase)	Projectteam ECA

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Aanbevelingen en flankerende maatregelen (zoals opgenomen in het S-MER)		
Effecten op onderliggend wegennet (zowel in ontsluitingsscenario 1 als 2) Waasland: Tijdens zowel ochtend- als avondspits zien we dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toeneemt op de relatie tussen E17 en E34, via Sint-Niklaas en Vrasene enerzijds en via Melsele anderzijds		-2	2,6% toename aantal voertuigen op onderliggend wegennet (2,3% in ochtendspits en 2,9% in avondspits)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verder stimuleren van transport per binnenschip en trein</li> <li>– Spreiding van de vrachtstromen over de weg, maximaal buiten de spitsuren</li> <li>– Maximaal inzetten op gezamenlijk transport voor werknemers</li> <li>– Bevordering personenvervoer via het water – Waterbus en veerdiensten → haalt autoverkeer weg en kan ervoor zorgen dat omrij-afstanden voor fietsers verkleinen (zie S-MER § 7.5.15.3)</li> </ul>		
Aanbevelende en flankerende acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
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.				ECA-overstijgend		Vervoersregio Antwerpen
Weg: zoveel mogelijk wegwerken van pieken door het spreiden van containerstromen van de dag naar de nacht. De verschillende depots en terminals langs het Deurganckdok zijn reeds 24u tijdens de week geopend. Ook op andere terminals zullen de nachtmogelijkheden nog verhogen. Er wordt slechts een maximaal aantal vrachtwagens overdag vergund per terminal. Dit aantal wordt bepaald tijdens de uitwerkingsfase, op basis van de capaciteit van de omliggende verkeerscomplexen.				ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Weg: begeleidende maatregelen voor het faciliteren van de nachtopeningen zoals bijvoorbeeld: aanpassen van de kilometerheffing en verdere reductie/afschaffing van de tol in de Liefkenshoektunnel tijdens de nacht.				ECA-overstijgend		Vlaams Gewest
Het voorzien van voldoende parkeermogelijkheden op beide oevers van de Schelde, gecombineerd met het voorzien van een parkeerverbod op gevaarlijke punten.				ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Verhoging van de bereikbaarheid van de haven voor personenvervoer door het voorzien van filevrije, flexibele, betaalbare en betrouwbare alternatieven voor het individueel vervoer per wagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhogen bereikbaarheid van de haven over het water voor werknemers (Waterbus) (*)</li> </ul>				ECA-overstijgend		(*) Havenbedrijf Antwerpen in opstartfase

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren mogelijkheid van Scheldekrusend verkeer (Fietsbus, Waterbus) (*)</li> <li>• Het voorzien van een netwerk van collectief vervoer waarbij bestaande initiatieven worden gebundeld en uitgebreid (*)</li> <li>• Het voorzien van een netwerk en systeem van elektrische fietsen dat openbaar vervoer in de omgeving van de haven verbindt tot aan de werkplek in de haven. (*)</li> <li>• Maatregelen die de kwaliteit, veiligheid en de doorstroming voor fietsers garanderen en verbeteren</li> </ul> <p>Onderzoek naar andere maatregelen, bijvoorbeeld een betere doorstroming voor collectief vervoer (**)</p>			(**) Vervoersregio Antwerpen
<p>Ook begeleidingsmaatregelen op een hoger niveau kunnen hier worden ingezet zoals het informeren en sturen van verkeer (dynamisch verkeersmanagement in havengebied), een reductie van het doorgaand verkeer door het omleiden van verkeer wat geen bestemming heeft in de haven op lange afstand (in afstemming met Nederland).</p>	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest



## Discipline Geluid

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)		
Geluidstoename ten opzichte van de referentiesituatie		-3		Geluidsafscherming (schermen/geluidswal/berm) / bronmaatregelen (geluidsarm wegdek, aangepaste railpads) voor spoor-en wegverkeer (locaties en maatregelen nader te bepalen op in de uitwerkingsfase). Geluidsafscherming (schermen/geluidswal/berm) / maatregelen aan de bron (oordeelkundige indeling/schikking van de geluidsbronnen) voor industrielawaai. (zie S-MER § 7.6.12)		
Geluidsoverschrijding van de milieukwaliteitsnormen (industrielawaai)		-3		Geluidsafscherming (schermen/geluidswal/berm) / maatregelen aan de bron (oordeelkundige indeling/schikking van de geluidsbronnen) voor industrielawaai. (zie S-MER § 7.6.12)		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
Mildering van punctuele problemen wordt rekening houdende met gedetailleerde geluidsbelastingberekeningen en kostenefficiëntie uitgewerkt in de uitwerkingsfase.				ECA	Uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase (bouwphase)	Projectteam ECA
Onderzoek naar de toename van spoorweggeluid (binnen en buiten het havengebied) op de voornaamste spoortrajecten voor goederenverkeer						Projectteam ECA

## Discipline Klimaat

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregelen (zoals opgenomen in het S-MER)
Emissies broeikasgassen	Alle bouwstenen samen	-2	2,42% van emissies goederentransport in 2030 volgens BEL-scenario (zeescheepvaart en transportemissies buiten de haven niet meegenomen)	Zie S-MER § 7.10.9 en discipline Lucht (§ 7.9.11)  Ikv Klimaatmitigatie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zie milderende maatregelen discipline lucht</li> <li>- Bij containerbehandeling maximaal inzetten op emissiearme (bv elektrische) toestellen, machines, en interne vervoermiddelen'</li> </ul> Ikv Klimaat adaptatie

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het correct dimensioneren van de afwateringssystemen van vooral niet-watergebonden logistieke terreinen en transportinfrastructuur, rekening houdend met een toename in de neerslagintensiteit</li> <li>- Zoveel mogelijk inzetten op infiltratie en buffering met hergebruik. "Hergebruik" kan ook betrekking hebben op de aanwending van het hemelwater het behoud of de versterking van de kwaliteit van "natte" natuurgebieden.</li> <li>- Zoveel mogelijk beperken van verharding om infiltratie te bevorderen en opwarming tegen te gaan.;</li> <li>- Aandacht voor materiaalkeuze in functie van de hitte (gebouwen en verharde oppervlakte),</li> </ul>		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
Zie maatregelen onder discipline lucht.						
De aangehaalde milderende maatregelen worden meegenomen tijdens het ontwerp in de uitwerkingsfase.				ECA	Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Aanbevelingen (zoals opgenomen in het S-MER)		
Emissies broeikasgassen	Alle bouwstenen samen	-2	2,42% van emissies goederentransport in 2030 volgens BEL-scenario (zeescheepvaart en transportemissies buiten de haven niet meegenomen)	Ikv Klimaatmitigatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- LED voor terreinverlichting</li> <li>- Fotovoltaïsche elektriciteit voor koeling reebers, energievoorziening kantoren, ...</li> <li>- Recuperatie van kinetische energie kranen</li> </ul> Ikv Klimaat adaptatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorzien van voldoende koeling (met inzet van hernieuwbare energie) voor werknemers en opslagfaciliteiten</li> <li>- Het aanpassen van de installaties aan (of het voorzien zijn op) hogere windsnelheden bij stormen.</li> </ul>		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief

De aanbevelingen worden in de uitwerkingsfase verder onderzocht en uitgewerkt	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam
---	-----	-----------------	-------------

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Flankerende maatregelen (zoals opgenomen in het S-MER)		
Emissies broeikasgassen	Alle bouwstenen samen	-2	2,42% van emissies goederentransport in 2030 volgens BEL-scenario (zeescheepvaart en transportemissies buiten de haven niet meegenomen)	Ikv Klimaatmitigatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorgedreven modal shift weg van wegtransport</li> </ul> Ikv Klimaat adaptatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bescherming tegen zeespiegelstijging door uitbouwen en tijdig actualiseren van het Sigmaplan</li> <li>- Het voorzien van een “klimaatrobuust” transportnetwerk dat helpt garanderen dat de logistieke stromen in het hinterland niet onderbroken worden door extreme fenomenen van droogte of wateroverlast.</li> </ul>		
Acties in kader van dit actieprogramma				Niveau	Doorwerking	Initiatief
De flankerende maatregelen kunnen verwerkt worden in toekomstig beleid.				ECA – overstijgend		Vlaams Gewest

### Discipline Lucht

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel, aanbevelingen en flankerende maatregelen (zoals opgenomen in het S-MER, zie § 7.7.10)
--------	-----------	-------	--------	---

<p>Emissie NOx als gevolg van extra containerbehandelingscapaciteit: zeevaart / containerbehandeling / containerwegverkeer / container binnenvaart / container spoor.</p> <p>Meest relevante impact wordt verwacht door zeevaart (voornamelijk de zogenaamde ligemissies) en de off-road emissies van de containerterminals.</p> <p>Totale extra emissie van NOx (zonder milderende maatregelen) bedraagt 0,83% van Belgische emissiereductiedoelstelling (NEC).</p> <p>Het gehucht Saftingen ligt volledig binnen de 1 km-contour rond het Tweede Getijdendok. Woongebied Doel ligt deels binnen de 1 km-contour van het Tweede Getijdendok en volledig binnen de 2 km-contour ervan. Woongebied Kallo ligt deels binnen 2 km-contour rond de bouwstenen aan het Waaslandkanaal. Zandvliet en Berendrecht liggen deels binnen de 2 km-contour rond het insteekdok aan de Noordzeeterminal.</p> <p>Emissie CO<sub>2</sub> als gevolg van extra containerbehandelingscapaciteit</p>	<p>Alle bouwstenen + verkeer</p>	<p>-3</p> <p>Wegens toename emissies met &gt; 10%.</p>	<p>1407 ton NOx / jaar</p> <p>Zeevaart: + 39%</p> <p>Containerbehandeling: + 40%</p> <p>Container wegverkeer: + 16%</p> <p>Container binnenvaart: + 22%</p> <p>Container spoor: + 30%</p> <p>Totaal: + 36%</p> <p>195.427 ton CO<sub>2</sub> / jaar</p> <p>Zeevaart: + 39%</p> <p>Containerbehandeling: + 40%</p> <p>Container wegverkeer: + 13%</p> <p>Container binnenvaart: + 22%</p> <p>Container spoor: + 30%</p> <p>Totaal: + 25%</p>	<p>Onderstaande maatregelen zijn een mix van milderende maatregelen, aanbevelingen en flankerend maatregelen. In de uitwerkingsfase zal uit deze lijst een combinatie van maatregelen moeten gekozen worden die tot de gewenste emissiereductie leidt. Het is dus niet gezegd dat ze ook allemaal daadwerkelijk moeten geïmplementeerd worden.</p> <p>Realiseren van emissiereductie NOx en CO<sub>2</sub> door toepassen van (een mix van) maatregelen toepasbaar op het plan en/of op bestaande emissiebronnen, waarbij best rekening gehouden wordt met de kosten-effectiviteit van de maatregelen.</p> <p>Voorzien/faciliteren van walstroom voor zeevaart en binnenvaart, en/of gebruik van DENOX of alternatieve emissie-reducerende technieken (stimulatie kan door differentiatie haventaksen, gunstig elektriciteitsstarief,...)</p> <p>Differentiatie van haventaksen als instrument om emissies van zeeschepen te beperken (gebruik walstroom, voldoen aan NECA-bepalingen, gebruik DENOX, alternatieve brandstoffen,...)</p> <p>Bij containerbehandeling maximaal inzetten op emissiearme toestellen, machines en interne vervoersmiddelen (bv. Toepassen elektrische, en/of alternatieve brandstoffen en/of andere reductie technieken)</p> <p>Binnenvaart: Sterk inzetten op snelle omschakeling naar schepen met (veel) lagere emissies, bv. door gebruik van alternatieve brandstoffen, aangepaste aandrijfsystemen, walstroom, optimalisatie wachttijden/sluiswerking (cf. renovatie Royerssluis) – verdere uitbouw van inland terminals voor gecombineerde af- en aanvoer weg/scheepvaart</p> <p>Doorgedreven elektrificatie van spoortransport- gebruik van nieuwe locomotieven – inschakelen van hulpmotoren bij stilstand – combinatie spoor/wegverkeer stimuleren</p> <p>Modal shift van weg naar spoor en waterweg (voornamelijk impact op CO<sub>2</sub>)</p>
--	----------------------------------	--	---	---

Acties in kader van dit actieprogramma	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Uitvoeren van meer gedetailleerde emissieberekeningen, evenals een doorrekening van het effect hiervan op de luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan aan de hand van de emissietoename van de verschillende bronnen en de bijdrage van de verschillende bronnen aan de immissieniveaus bepaald worden welke verdere milderende maatregelen noodzakelijk en het meest efficiënt zijn. Deze berekeningen worden cumulatief voor alle deelprojecten uitgevoerd.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op een strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te kunnen wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten, onder andere aan de hand van de hierboven vermelde meer gedetailleerde emissieberekeningen, in beeld gebracht worden. Het is pas op dat ogenblik dat er meer definitieve uitspraken kunnen gedaan worden over de inzet en effectiviteit van milderende maatregelen en/of andere acties. Onderstaande acties kaderen in het milderen van de effecten zoals die bepaald werden in het S- MER. In de uitwerkingsfase zal verder bepaald worden in welke mate en volgens welk tijdsplan op de verschillende opgesomde acties moet en zal ingezet worden.

Gelet op de Europese NEC richtlijn 2016/2284 die emissieplafonds oplegt voor de pollutanten NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, NMVOS, NH<sub>3</sub> en PM<sub>2,5</sub>; deze emissieplafonds moeten gerespecteerd worden vanaf 2010 en verstrengen vanaf 2020, 2025 en 2030.

Gelet op de luchtkwaliteitsrichtlijnen (2008/50 en 2004/107) die streef- en grenswaarden opleggen voor de concentratie van 13 pollutanten in de lucht, waaronder stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>)

Gelet op het ontwerp "luchtbeleidsplan 2030" dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd; de focus van dit plan ligt op het terugdringen van de NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> en fijn stof emissies.

Gelet op de erin opgenomen maatregelen zoals het verlagen van het aantal voertuigkilometers en een modal shift naar vervoersmodi met minder uitstoot

Gelet op het S-MER dat rapporteert dat het voorliggende project (omwille van een toename aan voertuigkilometers) vooral een relevante impact zal hebben op de uitstoot van NO<sub>x</sub> (en dus NO<sub>2</sub> concentraties in de omgeving) en dus ook bijdraagt aan de fijn stof concentraties in de lucht;

Gelet op de impact van deze emissies op de gezondheid van mens en milieu

Gelet op de vertaling van deze richtlijnen naar de Vlaamse en de toetsing daaraan van het projectbesluit (dewelke geldt als omgevingsvergunning) is het van cruciaal belang in de uitwerkingsfase een reeks uitvoerbare maatregelen uit te werken om de 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.

Gelet op de Europese Effort Sharing Regulation die regelt dat de Europese lidstaten hun broeikasgasemissies in de niet-ETS-sectoren in de periode 2021-2030 reduceren volgens een lineair afnemend pad. De bindende reductiedoelstelling die hierin voor België werd vastgelegd bedraagt -35% ten opzichte van 2005.

Gelet op de goedkeuring door de Vlaamse regering (20 juli 2018) van een ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan waarin ook voor Vlaanderen een totale niet-ETS broeikasgasreductie van 35% geambieerd wordt.

Gelet dat de sector transport momenteel verantwoordelijk is voor het grootste aandeel, namelijk 35% van de Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies. Deze transport-uitstoot 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.

Gelet op het ontwerp Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 dat voor transport een doelstelling oplegt van -27% tegen 2030 ten opzichte van 2005, dit komt overeen met een maximale uitstoot van 11,5 Mton CO<sub>2</sub>-eq in 2030. De subdoelstelling voor personenverkeer hierin bedraagt 4,8 Mton CO<sub>2</sub>-eq (-51%) en voor goederenverkeer 5,9 Mton CO<sub>2</sub>-eq (+3%). Dit vereist een krachtige bijsturing van het beleid. Bij business as usual zou de uitstoot van goederenverkeer immers met 19% stijgen.

Gelet dat dit ontwerp Klimaatbeleidsplan daarnaast ook volgende doelstellingen bevat:

- (in § 4.1.2.2): De logistieke stromen worden op een duurzame manier georganiseerd (d.w.z. met aandacht voor een goed evenwicht tussen economie, vlotte bereikbaarheid, leefbaarheid en de verkeersveiligheid).
- (in § 4.1.2.3): In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd.
- (in § 4.1.2.3): In de verschillende zeehavens wordt sterk ingezet op het gebruik van duurzame modi. Het aandeel van deze modi (spoor, binnenvaart en estuaire vaart) neemt ten opzichte van het totaal toe met 5 tot 10% (ten opzicht van 2013).
- (in § 10.2.1): Zoals gevraagd in de klimaatresolutie van het Vlaams parlement zullen de klimaatdoelstellingen als integraal onderdeel van alle beleidsdomeinen beschouwd worden en zal er naar gestreefd worden dat relevante beleidsmaatregelen en investeringen rekening houden met de Visie 2050 naar een koolstofarm Vlaanderen.

Gelet dat de belangrijkste bronnen voor CO<sub>2</sub> in voorliggend project enerzijds de activiteiten aan en op de terminals en het vervoer van de containers over de weg betreffen. Gelet op de toetsing van de nieuwe containerterminals en logistieke terreinen aan bovenstaande doelstellingen op niveau van het projectbesluit, is het van cruciaal belang in de uitwerkingsfase een reeks uitvoerbare maatregelen uit te werken om de verhoging van de CO<sub>2</sub> emissies tegen te gaan.

<p><u>Kader:</u> Door het Havenbedrijf Antwerpen wordt een roadmap opgesteld voor de uitrol van walstroom in het havengebied. Het opstellen van deze roadmap omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het identificeren van locaties met potentieel voor vaste walstroom;</li> <li>• Het vastleggen van een beslissingsboom die rollen, verantwoordelijkheden en financiering weergeeft bij zowel bestaande als bij nieuwe infrastructuur;</li> <li>• Het inschrijven van walstroom in het concessiebeleid;</li> <li>• Het onderzoek naar de haalbaarheid van mobiele walstroominstallaties.</li> </ul> <p>Ambitie is om deze roadmap af te werken tegen voorjaar 2020. <u>Specifiek voor ECA:</u> Uitrol van walstroom bij de nieuwe bouwstenen uit het voorkeursalternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het identificeren van locaties met potentieel voor vaste walstroom. Nieuwe kaaimuren worden in elk geval walstroom klaar gemaakt;</li> <li>• Rollen, verantwoordelijkheden en financiering zoals vastgelegd binnen de roadmap;</li> <li>• Het opnemen van bepalingen met betrekking tot walstroom in de nieuwe concessieovereenkomsten;</li> </ul>	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwphase en exploitatie)	Havenbedrijf Antwerpen
	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiele walstrooinstallaties: afhankelijk van de resultaten van het onderzoek naar de haalbaarheid ervan.</li> </ul> <p>Naast deze uitrol voor de nieuwe bouwstenen worden voor enkele terminals met hoog potentieel ook stappen gezet voor uitrusting met walstroom (MPET, Antwerp Gateway, Noordzeeterminal, Europaterminal). Hier wordt onderzocht of de concessieovereenkomsten kunnen worden gewijzigd of worden bilaterale overeenkomsten afgesloten.</p>			
<p>Onderzoek naar en implementatie van bijkomende stimulansen voor de installatie en het gebruik van walstroom, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeringsaftrek voor investeringen in walstrooinstallaties;</li> <li>• Verlaagde belasting/heffingen voor elektriciteit;</li> <li>• Subsidieregelingen.</li> </ul> <p>Er wordt gestreefd naar een evenwaardige inspanningsverbintenis inzake investeringen tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Antwerpen.</p>	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest en Havenbedrijf Antwerpen
<p>Aanpassing regelgeving (elektriciteitsdecreet) voor investeringen in versterking van het netwerk</p>	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest
<p><u>Kader:</u> Door het Havenbedrijf Antwerpen wordt een impact- en opportuniteitenanalyse rond CO<sub>2</sub> emissiereductie uitgevoerd voor het havengebied Antwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennisvergaring en behoefteanalyse bij stakeholders;</li> <li>• Inventarisatie mogelijke CO<sub>2</sub>-reducerende initiatieven en mogelijke opportuniteiten;</li> <li>• Kosten/baten-analyse van deze maatregelen;</li> <li>• Definiëren rollen Havenbedrijf Antwerpen.</li> </ul> <p><u>Specifiek voor ECA:</u> Bij de bovenstaande impact- en opportuniteitenanalyse komt ook de containerbehandelingssector aan bod. De maatregelen die uit de analyse als opportuun beschouwd worden zullen opgenomen worden in dit actieprogramma, samen met de vastgelegde rollen.</p>	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (exploitatie)	Havenbedrijf Antwerpen
<p>Monitoring: Opvolging van de impact van het ECA-project aan de hand van de bestaande rapportage door VMM. Hierbij dient geëvalueerd te worden of er nog bijkomende meetpunten moeten worden voorzien. De indicatoren worden in overleg met departement Omgeving vastgesteld.</p>	ECA-overstijgend		Vlaamse Milieumaatschappij
<p>Verder inzetten op actieplan containerbinnenvaart dat de haven heeft opgestart. Daarbij wordt maximaal ingezet op de extra capaciteit dit door dit project wordt geleverd. Voorbeeld acties zijn daarbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzetten op binnenvaartschepen met lagere emissies;</li> </ul>	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wachttijden voor binnenvaart schepen minimaliseren;</li> <li>- Verblijftijd van de binnenvaart aan terminals beperken door consolidatiegraad te vergroten.</li> </ul>			
Als compensatie voor de toename aan CO <sub>2</sub> emissies kan via een havenverkeersverordening het gebruik van havenwerktuigen die voldoen aan hogere milieunormen worden opgelegd	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest
Als compensatie voor de toename van CO <sub>2</sub> emissies wordt op korte termijn de verkenningsfase opgestart voor een (complex) project rond de ruimtelijke aspecten van klimaattransitie	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest Havenbedrijf Antwerpen
Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie over de invoering van een LEZ in het Antwerpse havengebied, met als doel het onderzoeken van de milieukostenefficiëntie en de maatschappelijke kosten/baten van de uitrol van een lage-emissiezone (LEZ) in het Antwerps havengebied, met inbegrip van het berekenen van de effecten op vlak van verschoning van het (vracht-) wagenpark, van luchtkwaliteit en van gezondheid. Hierbij wordt ook gekeken naar maatregelen voor spoor zoals het uit dienst nemen van oude locomotieven of de installatie van een hulpmotor.	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Opstarten van overleg met de federale overheid met betrekking het indienen van een dossier bij de Europese commissie voor het aanpassen/schrappen van taxatie bij gebruik van walstroom. Dit moet de concurrentiepositie van walstroom ten opzichte van het gebruik van scheepsbrandstof op een gelijkwaardige hoogte brengen.	ECA-overstijgend		Vlaams Gewest en Projectteam
Alle extra containerbehandelingscapaciteit voorziet een reductie met 20% van de NO <sub>x</sub> emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) en een reductie met 80% van de NO <sub>x</sub> emissies van de terminalexploitatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan. Deze maatregel wordt gelet op haar belang tevens ingeschreven in de projectdefinitie en hier volledigheidshalve herhaald.	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (exploitatie)	Projectteam
Binnenvaart: Snelheidsbeperking en -handhaving: Haalbaarheid en effectiviteit maatregel verder uit te werken in uitwerkingsfase	ECA-overstijgend		Havenbedrijf en Vlaams Gewest
Spoor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorgedreven elektrificatie van infrastructuur en rollend materiaal;</li> <li>- Elektrificatie van de lijn tussen de spoorbundel Zuid en de containerterminals aan het Deurganckdok en het Tweede Getijdendok.</li> </ul>	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Vlaams Gewest, Infrabel en Projectteam
Wegverkeer: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De voorziening van (snel)laadinfrastructuur of waterstoftankstations</li> </ul>	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
In de uitwerkingsfase wordt onderzocht op welke manier met de beschikbare	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam



terminalcapaciteit de klimaatruimte (hoeveelheid CO <sub>2</sub> -emissies) wordt gerespecteerd.			
De invoer van Europese efficiëntienormen voor zware vrachtwagens (in 2025 en 2030) creëert een mogelijkheid om versnelde een CO <sub>2</sub> -emissiereductie te verkrijgen. Het gebruik van nieuwe vrachtwagens in en rond het ECA-project wordt gestimuleerd.	ECA overstijgend		Vlaams Gewest en Havenbedrijf Antwerpen
Elektrificatie van off-road havenvoertuigen Naast elektrificatie kunnen desgevallend ook andere emissiereducerende technieken (zoals bvb waterstofmotoren) voorzien worden die gelijkaardige reducties inzake NOx en CO2 kunnen opleveren. Mogelijk kunnen ook toekomstige ontwikkelingen er nog voor zorgen dat bij fossiel brandstofverbruik de emissies inzake NOx en eventueel CO2 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.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam

## Discipline Biodiversiteit

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER, zie § 7.8.8 en § 7.8.16)
Maatregelen uit de passende beoordeling				
Significant negatief ruimtebeslag op habitattypes van belang voor behalen IHD Vogelrichtlijngebied: Vlake van Zwijndrecht, gedempt deel Doeldok, opgespoten MIDA's en Putten West (klein deel)	Tweede Getijdendok, logistiek terrein "Drie Dokken" en Vlake van Zwijndrecht	S	148 ha	Niet te milderen, wel te compenseren zie compensatie plan
Significant negatief ruimtebeslag door inname van leef- en fourageergebied van Europees beschermde (vogel)soorten die zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden	Tweede Getijdendok, logistiek terrein "Drie Dokken" en Vlake van Zwijndrecht.	S	10 à 30 ha Broedvogels 0 à 10 ha weidevogels 19 à 38 ha Bruine Kiekendief vriendelijke teelten of equivalenten	Niet te milderen, wel te compenseren zie compensatie plan
Significant negatieve geluidsimpact in Putten West (SBZ)	Tweede Getijdendok en logistiek terrein "Drie Dokken"	S	LAeq24h neemt toe met 3,9 dB(A)	Geluidschemen, buffers, ... haalbaarheid en effectiviteit nader te bekijken als onderdeel van projectfase. Saldo te compenseren (0 à 30 ha). zie compensatie plan
Significant negatieve impact op Europees beschermde soorten (vleermuizen) als gevolg van lichtverstoring	Logistiek terrein Vlake van Zwijndrecht (C')	(-)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo weinig mogelijk verstrooiing van licht naar de omgeving toe te veroorzaken, onder meer door op de logistieke terreinen zo weinig mogelijk lichtpunten te plaatsen. Lichtpunten moeten een beperkte hoogte hebben en beperkt uitstralend licht.</li> <li>• Aanleggen van bufferzones rondom de logistieke terreinen om verstrooiing van licht naar de omgeving toe te beperken.</li> <li>• Maatregelen voor het optimaliseren van de kwaliteit van de vliegroutes voor vleermuizen</li> </ul>
Maatregelen uit de discipline biodiversiteit (exclusief passende beoordeling)				

Direct ruimtebeslag van biologisch waardevolle terrestrische vegetaties ten noorden van Zandvlietsluis	Insteekdok ten noorden van Zandvlietsluis	-2	46 ha	Niet te milderen Compensatie in de uitwerkingsfase te bepalen, voor zover niet opgenomen in hoger aangegeven compensaties		
Direct ruimtebeslag van biologisch zeer waardevolle terrestrische vegetaties: Vlake van Zwijndrecht, gedempt Doeldok, MIDA	Tweede Getijdendok, logistiek terrein "Drie Dokken" en Vlake van Zwijndrecht	-3	169 ha	Niet te milderen Compensatie in de uitwerkingsfase te bepalen, voor zover niet opgenomen in hoger aangegeven compensaties		
Direct ruimtebeslag op leefgebieden van soorten	Tweede Getijdendok, logistiek terrein "Drie Dokken"	-2	(-)	Niet te milderen Compensatie in de uitwerkingsfase te bepalen, via soortenbeschermingsprogramma en hoger aangegeven natuurcompensaties		
Verstoring door licht	Alle bouwstenen		(-)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo weinig mogelijk verstrooiing van licht naar de omgeving toe te veroorzaken, onder meer door op de logistieke terreinen zo weinig mogelijk lichtpunten te plaatsen. Lichtpunten moeten een beperkte hoogte hebben en beperkt uitstralend licht.</li> <li>• Aanleggen van bufferzones rondom de logistieke terreinen om verstrooiing van licht naar de omgeving toe te beperken.</li> <li>• Maatregelen voor het optimaliseren van de kwaliteit van de vliegroutes voor vleermuizen</li> </ul>		
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
Natuurcompensaties				ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Boscompensatie				ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Hernieuwing soortenbeschermingsprogramma Antwerpse Haven				ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
De aangehaalde milderende maatregelen inzake verstoring door licht worden meegenomen tijdens het ontwerp in de uitwerkingsfase				ECA	Ontwerp in uitwerkingsfase Realisatie in uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

Onderzoek van milderende maatregelen inzake de verwachte vernatting door Prosperpolder Zuid ter hoogte van Rapenburg	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Haalbaarheidsstudie naar de bouw van eilanden in de Schelde in het kader van de natuurcompensaties	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Bepaling van de noodzakelijke maatregelen tot herstel of ontwikkeling naar aanleiding van de inname van waardevolle terrestrische vegetaties door de bouwsteen 11b	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

### Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER, zie § 7.9.11))
Structuur- en relatiewijzigingen De voornaamste impact situeert zich in het verder vernietigen van de polderstructuur en de bijhorende waarden (percelen, dijken...).	Logistiek terrein 'Drie Dokken'	-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.
Verlies erfgoedwaarde – landschap Alle landschappelijke erfgoedwaarden worden vergraven of afgedekt.	Tweede Getijdendok	-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.
Verlies erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed Van erfgoed in de directe omgeving van het geplande dok wordt de context verstoord door de ophoging van terreinen en bouw van infrastructuur. De samenhang met andere erfgoedwaarden in het gebied wordt negatief beïnvloed.	Tweede Getijdendok	-2		Herwaardering erfgoedwaarden Opmaak van een herwaarderingsplan voor Doel en (deel van) Doelpolder

Verlies erfgoedwaarde – archeologie De diepe vergraving van het gebied leidt tot de vernietiging van een deel van het unieke bodemarchief van Doelpolder.		-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.		
Visuele impact Door het ophogen van de gronden, de bouw van kranen en het stapelen van containers wordt de waarneming van het landschap sterk verstoord. De typerende zichtassen langs de polderwegen (bijvoorbeeld Oost- en Westlangeweg) worden sterk ingekort.	Tweede getijdendok	-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.		
Visuele impact Het nu open en groen gebied wordt ingevuld met logistieke activiteiten. Hierdoor is er een negatieve impact op de waarneming uit de omgeving	Logistiek terrein 'Vlakte van Zwijndrecht'	-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.		
Visuele impact De voorziene ophogingen en de randinfrastructuur hebben een negatieve impact op de perceptieve kenmerken.	Logistiek terrein 'Drie Dokken'	-3		Deze impact kan niet gemilderd worden.		
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
Herwaardering erfgoedwaarden: Studie naar een herwaarderingsplan voor het erfgoed in Doel en (deel van) Doelpolder.				ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Aanbevelingen (zoals opgenomen in het S-MER, zie § 7.9.11))
Structuur- en relatiewijzigingen		-3		- Detailontwerp en ontwerpend onderzoek voor het ontwerp van de

<p>De bouw van het Tweede Getijdendok leidt tot de vernietiging van de bestaande landschapsstructuur en geomorfologie in het betrokken gebied. De grens tussen Doelpolder en Nieuw-Arenbergpolder wordt doorbroken. In Doelpolder beperkt de impact zich wellicht tot het deel ten zuiden van de Engelsesteenweg. De goed leesbare landschappelijke structuur met zijn eeuwenoude wegennet, parcellering en afwateringsstructuur verdwijnt.</p>	<p>Tweede Getijdendok</p>			<p>randen van de terminals en infrastructuren. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan de landschapsstructuur, de visuele impact en de aanwezigheid van erfgoedwaarden zoals dijken, straten, percelen en hoevegebouwen. Erfgoed dient als ontwerprandvoorwaarde meegenomen te worden in het verdere ontwerp.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestaande landschappelijke structuur als onderlegger voor ontwerp</li> <li>- Vermijden restruimten en versnippering</li> <li>- Doorvoeren van planologische correcties</li> <li>- Verwijderen van overbodig geworden infrastructuur</li> </ul>		
<p><b>Aanbevelende acties in kader van dit actieprogramma / flankerend beleid</b></p>				<p><b>Niveau</b></p>	<p><b>Doorwerking</b></p>	<p><b>Initiatief</b></p>
<p>Detailontwerp en ontwerpend onderzoek voor het ontwerp van de randen van de terminals, infrastructuren en natuurinrichting. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan de landschapsstructuur, de visuele impact en de aanwezigheid van erfgoedwaarden zoals dijken, straten, percelen en hoevegebouwen. Erfgoed dient als ontwerprandvoorwaarde meegenomen te worden in het verdere ontwerp. De bestaande landschappelijke structuur wordt daarbij zoveel als mogelijk als onderlegger voor het ontwerp gebruikt. Er wordt daarbij ook getracht restruimten en versnippering zoveel mogelijk te vermijden. Bestaande infrastructuur wordt zoveel mogelijk benut. Historische landschapselementen (zoals bijvoorbeeld dijken met opgaande bomenrijen) kunnen helpen om de visuele verstoring in te perken. Bij het definitieve ontwerp in de uitwerkingsfase wordt onderzocht of de historische structuren kunnen behouden blijven zoals bijvoorbeeld de grens tussen Nieuw Arenberg- en Doelpolder.</p> <p>Bij het definitieve ontwerp voor de Vlake van Zwijndrecht gaat aandacht naar het herstel van de zichtbaarheid van de Defensieve Dijk.</p>				<p>ECA</p>	<p>Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwphase)</p>	<p>Projectteam ECA</p>

**Discipline Mens – ruimtelijke aspecten**

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregelen (zoals opgenomen in het S-MER)		
Functioneel ruimtegebruik: Grote oppervlakte natuur (al dan niet tijdelijk), landbouw en bedrijvigheid verdwijnt	Tweede Getijdendok; logistiek terrein Drie Dokken, Vlake van Zwijndrecht	-2	Totale ruimte-inname extra containercapaciteit: 326,6 ha  Totale ruimte-inname logistieke terreinen: 138,5 ha	Verderzetten van maatregelen die in het verleden ook reeds werden toegepast, namelijk woonbegeleidingsplan, begeleiding van landbouwers met instrumenten zoals een grondenbank...  Compensaties nodig voor oppervlakte natuur die verdwijnt. Zie biodiversiteit.  Zie S-MER § 7.11.9.2		
Eigendomssituatie: Inname van concessie terreinen en te verwerven private gronden  Impact op ruimtegebruik	Tweede Getijdendok, logistiek terrein Drie Dokken, bouwstenen aan Waaslandkanaal	-2	75 ha in concessie → moet opgegeven worden  20 ha gronden moet verworven worden	Verderzetten van maatregelen die in het verleden ook reeds werden toegepast, namelijk woonbegeleidingsplan, begeleiding van landbouwers met instrumenten zoals een grondenbank...  Samen met bedrijven zoeken naar alternatieve locatie  Zie S-MER § 7.11.9.2		
Impact op de wisselwerking ruimtelijke context	Tweede Getijdendok, logistiek terrein Drie Dokken, bouwstenen aan Waaslandkanaal			Concrete ontwikkelopties voorzien voor Doel (cf. discipline Landschap)  Duidelijke begrenzing en landschappelijke inpassing van grens tussen haven en polder (uitwerkingsfase)  Maatregelen om effecten van verstoring (geluid, lucht, licht) te milderen rekening houden met de landschappelijke impact (uitwerkingsfase)		
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
Actualisatie 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" Er zal een ontwerp van grondenbankovereenkomst worden opgemaakt die enerzijds in het kader van de continuïteit en de rechtszekerheid maximale ondersteuning biedt aan				ECA-overstijgend		Partners grondenbank

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 Linkerscheldeoevergebied worden geïntegreerd.			
In navolging van de “Overeenkomst over de maatregelen voor particulieren en ondernemingen van het sociaal begeleidingsplan ten behoeve van de realisatie van het GRUP ‘Afbakening Zeehavengebied Antwerpen’, voor wat betreft het gebied op Linkerscheldeoever”. wordt aan alle eigenaars die een onroerend goed in eigendom hebben binnen de grenzen van de projectcontour, de mogelijkheid geboden om, voor wie dit wenst, vrijwillig zijn eigendom aan de overheid te koop aan te bieden. De vergoeding zal bepaald worden door de Afdeling Vastgoedtransacties, en zal gebeuren volgens de principes van de onteigeningsvergoeding, dus inclusief wederbeleggingsvergoeding en verhuispremie. Deze mogelijkheid tot vrijwillige minnelijke verkoop staat los van een enige onteigeningsnoodzaak, en is een gunstmaatregel die deel uitmaakt van het flankerend beleid.	ECA		Vlaams Gewest Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeoever
Uitwerking van een flankerend beleid voor geïmpacteerde bedrijven	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
In de uitwerkingsfase wordt een duidelijke begrenzing en landschappelijke inpassing van grens tussen haven en polder uitwerkt. Daarbij worden ook maatregelen om effecten van verstoring (geluid, lucht, licht) te milderen rekening houden met de landschappelijke impact.	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Aanbeveling (zoals opgenomen in het S-MER)
Functioneel ruimtegebruik: Grote oppervlakte natuur (al dan niet tijdelijk), landbouw en bedrijvigheid verdwijnt	Tweede Getijdendok; logistiek terrein Drie Dokken, Vlake van Zwijndrecht	-2	Totale ruimte-inname extra containercapaciteit: 326,6 ha  Totale ruimte-inname logistieke terreinen: 138,5 ha	Met betrekking tot de afname van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik (bijvoorbeeld de drie dokken, vlakte van Zwijndrecht) is mildering mogelijk door dit te bekijken in een globale visie inzake het recreatief gebruik en medegebruik in de haven



Aanbevelende acties in kader van dit actieprogramma / flankerend beleid	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Met betrekking tot de afname van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik (bijvoorbeeld de Drie Dokken, Vlake van Zwijndrecht) is mildering mogelijk door dit te bekijken in een globale visie inzake het recreatief gebruik en medegebruik in de haven	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen, Vlaams Gewest

### Discipline Mens – gezondheidsaspecten

Impact	Bouwsteen	Score	Omvang	Milderende maatregel (zoals opgenomen in het S-MER)
Aanzienlijk negatieve impact als gevolg van emissies naar lucht ter hoogte van Doel	Tweede Getijdendok	-3	-	Zie discipline lucht
Aanzienlijk negatieve impact als gevolg van geluid ter hoogte van Saftingen. (mogelijk overschat in verkeersmodel, plus meetpunt niet volledig representatief)	(impact verschuiving verkeer naar kerncentrale door aanleg Tweede Getijdendok en logistiek terrein Drie Dokken)	-3	toename Lden waarde meer dan 6 dB(A)	Zie discipline geluid
Negatieve geluidsimpact ter hoogte van Verrebroek (mogelijk overschat door niet in rekening brengen van geluidsbuffer bij modellering transportgeluid)	Bouwstenen aan Waaslandkanaal	-2	toename Lden waarde met 3 à 6 dB(A)	Zie discipline geluid
Gecumuleerde impact lucht geluid <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanzienlijk negatieve impact ter hoogte van Doel en Saftingen</li> <li>- Negatieve impact ter hoogte van Verrebroek</li> </ul>	Bouwstenen op Linkeroever	-3  -2	-	Zie disciplines geluid en lucht

(zie bovenstaande bemerkingen mbt de punten Saftingen en Verrebroek)						
<b>Acties in kader van dit actieprogramma</b>				<b>Niveau</b>	<b>Doorwerking</b>	<b>Initiatief</b>
Zie acties onder de disciplines Lucht en Geluid						

### 5.1.1.2. Acties in het kader van de verwachte autonome en gestuurde ontwikkelingen

In het S-MER werden er voor de bepaling van de referentiesituatie een aantal aannamen gedaan waaraan vandaag niet voldaan is. Dit actieprogramma omvat ook maatregelen om ervoor te zorgen dat die aannames, die essentieel zijn, ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd.

#### 5.1.1.2.1. Modal split

In het referentiescenario wordt voor de containerbehandeling uitgegaan van volgende modal split voor het containervervoer van en naar het hinterland:

- Aandeel binnenvaart: 42%
- Aandeel spoor: 15%
- Aandeel weg: 43%

Daarbij wordt voor de containerterminal langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en het Tweede Getijdendok uitgegaan van 54% transshipment en voor de overige containerbehandelingscapaciteit van 11% transshipment.

Voor wat betreft de logistieke bouwstenen is de aanname van de modal split als volgt:

- Zone “Drie Dokken”
  - Aandeel binnenvaart: 21%
  - Aandeel spoor: 7%
  - Aandeel weg: 72%
- Vlake van Zwijndrecht
  - Aandeel spoor: 9%
  - Aandeel weg: 91%

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Binnenvaart: voorzien van dedicated binnenvaartfaciliteiten op de verschillende bouwstenen voor de extra containerbehandelingscapaciteit en logistiek (indien van toepassing)	ECA	Uitwerkingsfase Uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Spoor: onderzoek naar optimalisatie en uitbreiding van de bestaande laad- en losbundels / wachtbundels binnen het project, voorzien van nieuwe laad- en losbundels / wachtbundels en afstemming van de capaciteit van deze bundels op de nieuwe containerbehandelingscapaciteit en modal split	ECA	Uitwerkingsfase Uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA
Systematische monitoring van de modal split van de hinterlandcontainers (import/export en de containers binnen het havengebied)	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Binnenvaart: inzetten op het bundelen van volumes, het verhogen van de call size en het gezamenlijk plannen van de binnenvaartstromen door terminals en operatoren	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Spoor: onderzoek naar optimalisatie en uitbreiding van de bestaande laad- en losbundels / wachtbundels, voorzien van nieuwe laad- en losbundels / wachtbundels en	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen

afstemming van de capaciteit van deze bundels op de totale containerbehandelingscapaciteit en gewenste modal split			
Spoor: inzetten op bundelen van volumes om de mogelijkheden van het gebruik van het spoor te vergroten	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Spoor: inzetten op een beter beheer en gebruik van de spoorinfrastructuur en spoordienstfaciliteiten, waarbij Railport reeds werd opgezet als een instrument om deze aspecten te begeleiden	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Haalbaarheidsstudie naar het voorzien van hubs of transferia in de haven en in de vier windrichtingen in het achterland voor bundeling en de reductie van leegrijden	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Onderzoek naar de mogelijkheden voor opstart van nieuwe intermodale verbindingen en diensten	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Spoor en binnenvaart: onderzoek 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	ECA		Projectteam, Infrabel, Havenbedrijf Antwerpen en Vlaams Gewest
Onderzoeken en implementeren op welke wijze het instrument van concessies en andere instrumenten zo optimaal mogelijk ingezet kunnen worden om de vooropgestelde modal split te behalen waarbij voldoende dedicated binnenvaartbehandelingscapaciteit ter beschikking wordt gesteld om de vooropgestelde modal split te halen	ECA-overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Elektrificatie van spoor: zie acties lucht			
In de uitwerkingsfase zal de sensitiviteit onderzocht worden van afwijkingen van de vooropgestelde modal split en op basis hiervan zullen bijkomende milderende of corrigerende maatregelen geïmplementeerd worden bij het niet behalen van de vooropgestelde modal split. Zo kan de ingebruikname van nieuwe capaciteit afhankelijk gemaakt worden van het behalen van welbepaalde modal split – doelstellingen. Het behalen van de modal split is een verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Antwerpen. Gelet op het belang hiervan voor CO <sub>2</sub> emissies worden in een overeenkomst tussen deze partijen de modaliteiten voor de inzet van bijkomende instrumenten en uitvoering van bijkomende maatregelen vastgelegd.	ECA		Havenbedrijf Antwerpen en Vlaams Gewest

### 5.1.1.2.2. Gerealiseerde infrastructuur

Bij het mobiliteitsonderzoek werden enkele aannamen gedaan voor wat betreft de bijkomende infrastructuren die gerealiseerd zijn in het referentiescenario en ook in de verschillende onderzochte alternatieven. Er werden twee scenario's bekeken: ontsluitingscenario 1 en ontsluitingscenario 2. Het is duidelijk dat sommige van deze bijkomende infrastructuren, die moeten zorgen voor de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven en de Linkerscheldeoever, evenals de derde Scheldekruising, onlosmakelijk verbonden zijn met de extra containercapaciteit. De noodzakelijke (onderdelen van de) extra infrastructuur is (zijn) op vlak van timing afgestemd op de realisatie en ingebruikname van de extra containercapaciteit.

In de uitwerkingsfase van het complex project zal verder in detail naar de afstemming gekeken worden 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.

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
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 Hoogschoorweg. Er wordt daarbij ook bekeken hoe deze verschillende projecten op elkaar afgestemd kunnen worden.	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase (bouwphase)	Projectteam ECA

### 5.1.2. Acties volgend uit het operationaliteitsonderzoek

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Onderzoeken of door een gewijzigde vormgeving van de ingang van het Tweede Getijdendok het afbreken van bestaande aanmeerlengte (met bijhorend tijdelijk behandelingscapaciteitsverlies) vermeden kan worden, zonder dat dit leidt tot significant grotere effecten op de rivier. Indien dit niet mogelijk blijkt: nagaan of - alvorens bestaande behandelingscapaciteit wordt opgegeven - reeds nieuwe behandelingscapaciteit kan worden gecreëerd die in een tussentijdse fase op een kostenefficiënte manier ontsloten kan worden.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Mocht het afbreken van bestaande containerbehandelingscapaciteit onvermijdelijk zijn, wordt onderzocht in welke mate ligplaatsen aan de ingang van het Tweede Getijdendok aan de getroffen concessionaris kunnen worden toegewezen	ECA	Uitwerkingsfase en uitvoeringsfase	Havenbedrijf Antwerpen
Onderzoek naar de optimale inplanting van de	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

kaaimuren van het Getijdendok met het oog op een zo efficiënt mogelijke uitbating van de containerbehandelingscapaciteit, uiteraard ook rekening houdend met nautische toegankelijkheid, de verschillende milieu-effecten en zuinig ruimtegebruik			
Gezien het grote belang van zuinig ruimtegebruik wordt onderzocht hoe de gekozen bouwstenen kunnen worden geïntegreerd in bestaande terminals. Het reeds gevoerde operationele onderzoek toont immers aan dat grote homogene terminals een beduidend hogere capaciteit hebben dan kleine heterogene terminals.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Onderzoeken of de volgorde van realisatie van bouwstenen kan leiden tot efficiëntiewinsten. De sequentie van de bouwwerken moet tijdens de uitwerkingsfase duidelijk en transparant worden.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Synergiën aan de oostzijde van het Deurganckdok beantwoorden aan de fundamentele verwachting om zuinig met het bestaande ruimtegebruik om te gaan en de benodigde capaciteit te voorzien om een tijdelijke reductie aan capaciteit in de haven van Antwerpen tijdens de werkzaamheden in het kader van ECA op te vangen. Principes zoals fairness, openheid, sense of community, flexibiliteit en dergelijke moeten hierbij leidend zijn om de gevolgen van deze capaciteitsreductie te mitigeren. De betrokken operatoren aan het Deurganckdok zullen, samen met het havenbestuur, hiervoor de nodige acties ondernemen en maken hiertoe afspraken.	ECA overstijgend		Havenbedrijf Antwerpen
Nagaan of de voorziene diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis kan vervangen worden door een bijkomende ligplaats in het Tweede Getijdendok en of de hierdoor vrijgekomen ruimte op een efficiënte manier kan ingeschakeld worden voor dedicated binnenvaartfaciliteiten.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Nagaan in hoeverre faciliterende maatregelen die in de loop van de onderzoeksfase door actoren werden ingesproken versterkend kunnen werken (bijvoorbeeld verruimen openingsuren containerterminals, maatregelen voor faciliteren van intern transport, inkorten verblijftijden van containers op de terminal, andere overslagmethodes). Een aantal faciliterende maatregelen werden ook opgenomen in de tabel van bijlage 3 van het MER.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

### 5.1.3. Acties volgend uit het nautisch onderzoek

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Verder onderzoek naar en optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Tweede Getijdendok, waarbij gezocht wordt naar de optimale vormgeving van de vaargeul in dit dok en onmiddellijke omgeving en onderzocht wordt of er al dan niet een zwaazone in het Tweede Getijdendok moet voorzien worden en zo ja, waar deze dan best ingeplant wordt. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt betrokken bij dit verder onderzoek.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

### 5.1.4. Acties volgend uit de strategische maatschappelijke kostenbatenanalyse (S-MKBA)

/

### 5.1.5. Acties volgend uit het onderzoek naar externe veiligheid

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
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.	ECA	Uitwerkingsfase Uitvoeringsfase	Projectteam ECA
De studie identificeert de mogelijke impact voor de bestaande SEVESO-bedrijven, maar doet geen risicoberekeningen naar deze inrichtingen noch een gedetailleerde impactanalyse. Op basis van een meer gedetailleerde analyse dienen eventueel noodzakelijke maatregelen rondom de veiligheid van SEVESO-inrichtingen in het gebied bepaald te worden.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA

## 5.2. Andere acties voortkomende uit adviezen en inspraakreacties

Actie	Niveau	Doorwerking	Initiatief
Verplaatsen en/of verhogen van volgende hoogspanningslijnen op zodanige manier dat de bevoorradingszekerheid van het hoogspanningsnetwerk ten allen tijde gewaarborgd blijft: <ul style="list-style-type: none"><li>Lijn 380kV Mercator-Doel (380-51&amp;52): EA219 van mast 1 tot mast 9N</li><li>Lijn 380kV Mercator-Doel (380-53&amp;54): EA235 van mast 1M tot mast 10NN</li><li>Lijn 150kV Kallo-Doel (150-131): EA228 van mast 18N tot mast 30</li></ul>	ECA	Uitwerkingsfase Uitvoeringsfase (bouwfase)	Projectteam ECA in samenwerking mer ELIA

Onderzoek naar uitbreiding van de Noordzeeterminal door het voorzien van dedicated binnenvaartfaciliteiten langs de toegangseul naar de Zandvlietsluis in plaats van een diepzeekaaimuur	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Afweging van de meerwaarde van de inzet van een dynamisch verkeersmodel voor het mobiliteitsonderzoek tijdens de uitwerkingsfase	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Uitvoeren van een landbouwimpactstudie	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Verdere uitwerking van de financiering van het project	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Maatregelen om het gebied Putten Weiden en Putten West optimaal te vrijwaren	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Monitoring van de uit te voeren natuurcompensaties	ECA-overstijgend		BCLSO
Opzetten van een monitoringprogramma met als doel na te gaan in welke mate voorspelde effecten van ECA zich voordoen en de voorziene milderende maatregelen hier op bij te sturen.	ECA	Uitwerkings- en uitvoeringsfase	Projectteam ECA
Monitoring van waterstanden op de Schelde	ECA-overstijgend		Waterbouwkundig Labo
Opvolging sedimentconcentraties in de Schelde. Bij stijgende sedimentconcentraties wordt deze problematiek verder opgenomen binnen de VNSC.	ECA-overstijgend		VNSC (monitoring door Waterbouwkundig Labo en Rijkswaterstaat)
Aanstelling omgevingsmanager	ECA	Uitwerkings- en uitvoeringsfase	Projectteam ECA
We ontvingen in de adviesronde bij het voorontwerp voorkeursbesluit 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.	ECA	Uitwerkingsfase	Projectteam ECA
Bij realisatie van de bouwsteen 5b komt bij de demping van het Noordelijk Insteekdok de bestaande aanlegplaats van Gyproc te vervallen. Bij de verdere uitwerking van deze bouwsteen zal hiervoor een plaatsvervangende maritieme ontsluiting voorzien worden in de directe nabijheid van het bedrijf. Dit wil zeggen: een vervangende maritieme laad- en losplaats aan de nieuw te bouwen kade langs het Waaslandkanaal, inclusief alle andere daaraan verbonden infrastructuur die nieuw aangelegd zullen moeten worden. Dit zal in overleg met de betrokken concessionaris gebeuren. Bij de fasering van de werken zal erover gewaakt worden dat de concessie langs waterzijde ten allen tijde bereikbaar blijft	ECA	Uitwerkings- en uitvoeringsfase	Havenbedrijf Antwerpen



### **5.3. Havenexploitatie en leefbaarheid**

De leefbaarheid van de omgeving mag geen hypotheek leggen op een efficiënte economische uitbating van de ECA-bouwstenen.

In de S-MER kan geen definitieve uitspraak worden gedaan over de vraag in welke mate eventuele geluidseffecten voldoende milderbaar zijn om te voldoen aan de geldende geluidsnormen. Hierover kan slechts uitspraak gedaan worden na onderzoek op detailniveau in de uitwerkingsfase aangezien dit afhangt van de concrete uitwerking van het project. Er dient in de uitwerkingsfase dus 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 (bijvoorbeeld een sluiting 's nachts) zijn geen optie.

### **5.4. Leemten in de kennis**

In het geïntegreerd onderzoek worden een aantal leemten in de kennis vastgesteld. Deze leemten hebben twee oorzaken. Het gevoerde onderzoek gebeurde op een strategisch niveau waarbij de exacte projectuitwerking nog niet gekend is. Bijgevolg kunnen een aantal mogelijke impacten nog niet in detail doorgerekend worden, wat leidt tot een leemte in de kennis. Een tweede oorzaak is gelinkt aan de doelstelling van de onderzoeksfase en het voorkeursbesluit: een afweging maken tussen verschillende alternatieve oplossingen. Indien een bepaalde impact gelijkaardig is voor alle alternatieven heeft het geen meerwaarde om in de onderzoeksfase reeds detailonderzoek voor die impact op te starten.

Omdat in de uitwerkingsfase, op het moment dat het te vergunnen project in detail uitgetekend en gekend is, het bij complexe projecten juridisch verplicht is om een geïntegreerd plan-/project-MER op te maken, zullen deze leemten in de kennis daar mee deel uitmaken van het geïntegreerd onderzoek. Op die manier wordt de correcte informatie verkregen die ingepast kan worden in het projectbesluit, wat het vergunningskader aanreikt voor de effectieve uitvoering van de werken. De deskundigen die het geïntegreerd onderzoek hebben uitgevoerd, hebben wel de afweging gemaakt of de leemte in de kennis kan leiden tot het niet vergunnen van het project. Dat is niet het geval, waardoor dat onderzoek kan gebeuren in de uitwerkingsfase en de conclusies kunnen ingepast worden in het projectbesluit.

## 6. BELEIDSMATIG KADER

Hoofdstuk 5 van het S-MER gaat in op de relatie met de relevante beleidsplannen, zoals de verschillende ruimtelijke structuurplannen, de milieu-, de klimaat- en de mobiliteitsplannen. Het ontwerp S-MER is beschikbaar op de projectwebsite: <http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>

## 7. BESLISSINGEN EN VERVOLGSTAPPEN

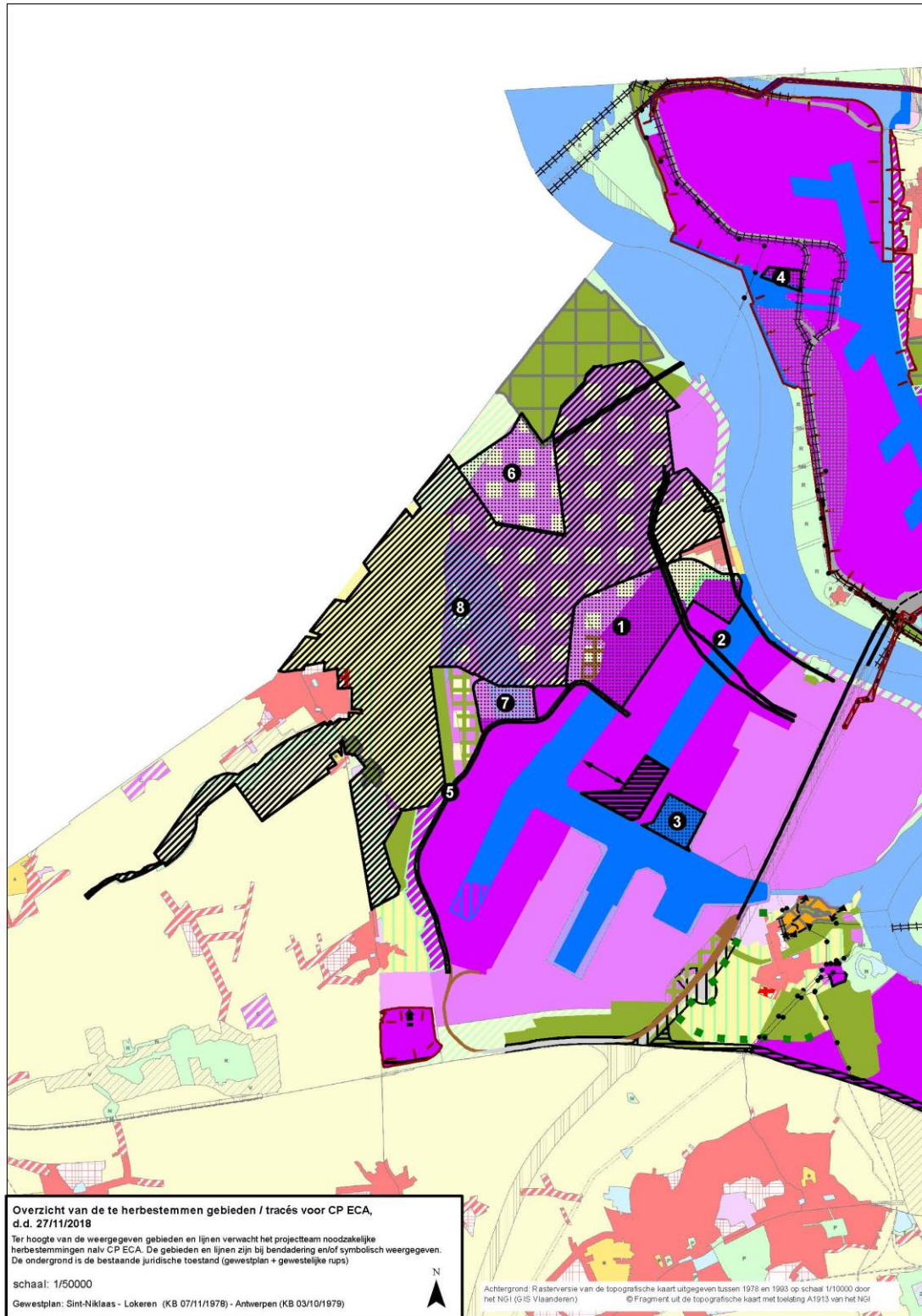
Dit hoofdstuk beschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. Daarnaast bespreekt het ook de beslissingen en vervolgstappen die het gevolg zijn van het voorkeursbesluit.

### 7.1. Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Onderstaand wordt getoetst welke van deze mogelijkheden wel of niet worden gebruikt in het kader van voorliggend voorkeursbesluit.

Mogelijk rechtsgevolg	Aanduiding of mogelijk rechtsgevolg toegepast of niet toegepast wordt
De mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen, dit verbod of deze beperkingen worden aangeduid op het grafisch plan (artikel 28)	Van toepassing. Het grafisch plan is toegevoegd (Figuur 5).
De mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (artikel 29)	Van toepassing volgens het artikel 29 van het decreet. Het grafisch plan is toegevoegd (Figuur 4).
De mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (artikel 30)	Van toepassing voor personeelsleden van het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Haven, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied (of door hen aangestelde private opdrachtnemers). Het grafisch plan is toegevoegd (Figuur 4).
Een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn (artikel 34)	Van toepassing. De grafische plannen zijn toegevoegd (Figuur 6 en Figuur 7). Het recht wordt toegewezen aan het Vlaams Gewest.
De onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt (artikel 35)	Van toepassing volgens het artikel 35 van het decreet. Het grafisch plan is toegevoegd (Figuur 4).

Bovenstaande tabel sluit niet uit dat de mogelijkheid bestaat op basis van een definitief voorkeursbesluit de noodzakelijke gebieden te onteigenen (cfr artikel 31 van het decreet).



Figuur 4. Kaart met zones waar principieel kan worden afgeweken van bestaande ruimtelijke bestemmingen Bron: eigen verwerking

Legende: Ter hoogte van de weergegeven gebieden en lijnen verwacht het projectteam noodzakelijke herbestemmingen naar aanleiding van het complex project. De gebieden en lijnen zijn bij benaderingen en/of symbolisch weergegeven.

Nummer gebied op Figuur 4	herbestemming van: (opsomming van bestaande bestemmingen)	website waar bijhorende stedenbouwkundige voorschriften terug te vinden zijn	herbestemming in functie van:
1	uit Grup 'Waaslandhaven fase 1': - Art. 1 Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven - Art. 14 Leefbaarheidbuffer - Art. 15 Reservatiestrook voor leefbaarheidbuffer type 2 - Art. 17 Reservegebied voor specieberging uit het gewestplan: - agrarisch gebied - agrarisch gebied met overdruk 'havenuitbreidingsgebied'	voorschriften Grup 'Waaslandhaven fase 1': <a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf</a>  voorschriften gewestplan Sint Niklaas - Lokeren: <a href="https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf">https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf</a> <a href="https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf">https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf</a>	<b>Tweede Getijdendok</b> , bijhorende terminal, logistieke terreinen en ontsluitingsinfrastructuur en buffering ten aanzien van omliggende omgeving
2	uit Grup 'Waaslandhaven fase 1': - Art. 21 Bestaande hoogspanningsleiding uit het gewestplan: - bestaande hoogspanningsleiding	voorschriften Grup 'Waaslandhaven fase 1': <a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf</a>  voorschriften gewestplan Sint Niklaas - Lokeren: <a href="https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf">https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf</a>	aanpassen van de tracés van de bestaande <b>hoogspanningsleidingen</b> (150 kV en meer). (De aanduiding op het kaartje volgt de tracés van de bestaande tracés, die dus vermoedelijk zullen wijzigen.)
3	uit Grup 'Waaslandhaven fase 1': - Art.6 Zone voor waterwegeninfrastructuur	voorschriften Grup 'Waaslandhaven fase 1': <a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf</a>	extra containerbehandelingscapaciteit ter hoogte van ' <b>Deurganckdok Oost</b> ' (demping van Noordelijk Insteekdok)

4	<p>uit Grup 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art. R1 gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</li> </ul>	<p>voorschriften Grup 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen':</p> <p><a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00200/00202_00001/data/212_00202_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00200/00202_00001/data/212_00202_00001_d_2sv.pdf</a></p>	<p>extra containerbehandelingscapaciteit ter hoogte van <b>'Noordzeeterminal'</b> (uitbreiding van de bestaande Noordzeeterminal via een nieuw insteekdok ten noorden van de Zandvlietsluis)</p>
5	<p>uit Grup 'Waaslandhaven fase 1':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art. 1 Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven</li> <li>- Art. 13 Buffer</li> <li>- Art. 4 Natuurgebied</li> <li>- Art. 16 Tijdelijke natuurcompensatie</li> <li>- Art. 17 Reservegebied voor speciebergiging</li> </ul> <p>uit het gewestplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- agrarisch gebied met overdruk</li> </ul> <p>'havenuitbreidingsgebied'</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- industriegebied met overdruk 'aan te leggen waterwegen'</li> <li>- industriegebied</li> </ul> <p>uit Grup 'Liefkenshoek spoortunnel':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art. 2: gebied voor spoorinfrastructuur</li> </ul>	<p>voorschriften Grup 'Waaslandhaven fase 1':</p> <p><a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00072_00001/data/212_00072_00001_d_2sv.pdf</a></p> <p>voorschriften gewestplan Sint Niklaas - Lokeren:</p> <p><a href="https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf">https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf</a></p> <p><a href="https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf">https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf</a></p> <p>voorschriften Grup 'Liefkenshoek spoortunnel':</p> <p><a href="http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00067_00001/data/212_00067_00001_d_2sv.pdf">http://doc.ruimtevlaanderen.be/GRUP/00050/00067_00001/data/212_00067_00001_d_2sv.pdf</a></p>	<p><b>Westelijke ontsluiting</b> en buffering ten aanzien van omliggende omgeving</p>
6	<p>uit het gewestplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reservegebied voor bufferzone</li> <li>- agrarisch gebied met</li> </ul>	<p>voorschriften gewestplan Sint Niklaas - Lokeren:</p> <p><a href="https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf">https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf</a></p> <p><a href="https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf">https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/bijlage_3_aanvullende_voorschriften.pdf</a></p>	<p><b>natuurcompensatie in Prosperpolder Zuid</b> + doorsteek naar Schelde via Doelpolder Noord</p>

	overdruk 'havenuitbreidingsgebied'		
7	uit het gewestplan: - industriegebied - industriegebied met overdruk 'aan te leggen waterwegen'	voorschriften gewestplan Sint Niklaas - Lokeren: <a href="https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf">https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/Gewestplan_KB_1972.pdf</a>	<b>instandhoudingsmaatregelen</b> in het kader van Natura 2000-programma in <b>Putten Weiden</b>
8	<b>geen</b> herbestemmingen: CP ECA voorziet een overdruk over de bestaande bestemmingen.	/	<b>natuurinrichting van polder</b> onder andere voor foerageergebied van de bruine kiekendief. Het betreft de aanleg van grasrijke landschapselementen , rietkragen... op gronden in eigendom van de overheid. (De overdruk over de bestaande bestemmingen moet natuurinrichtingswerken toelaten in dit gebied.)



Figuur 5. Kaart met bouwverbod

Bron: eigen verwerking





Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen – rechtsgevolgen voorkeursbesluit.

schaal: 1/10000

**Legende:**

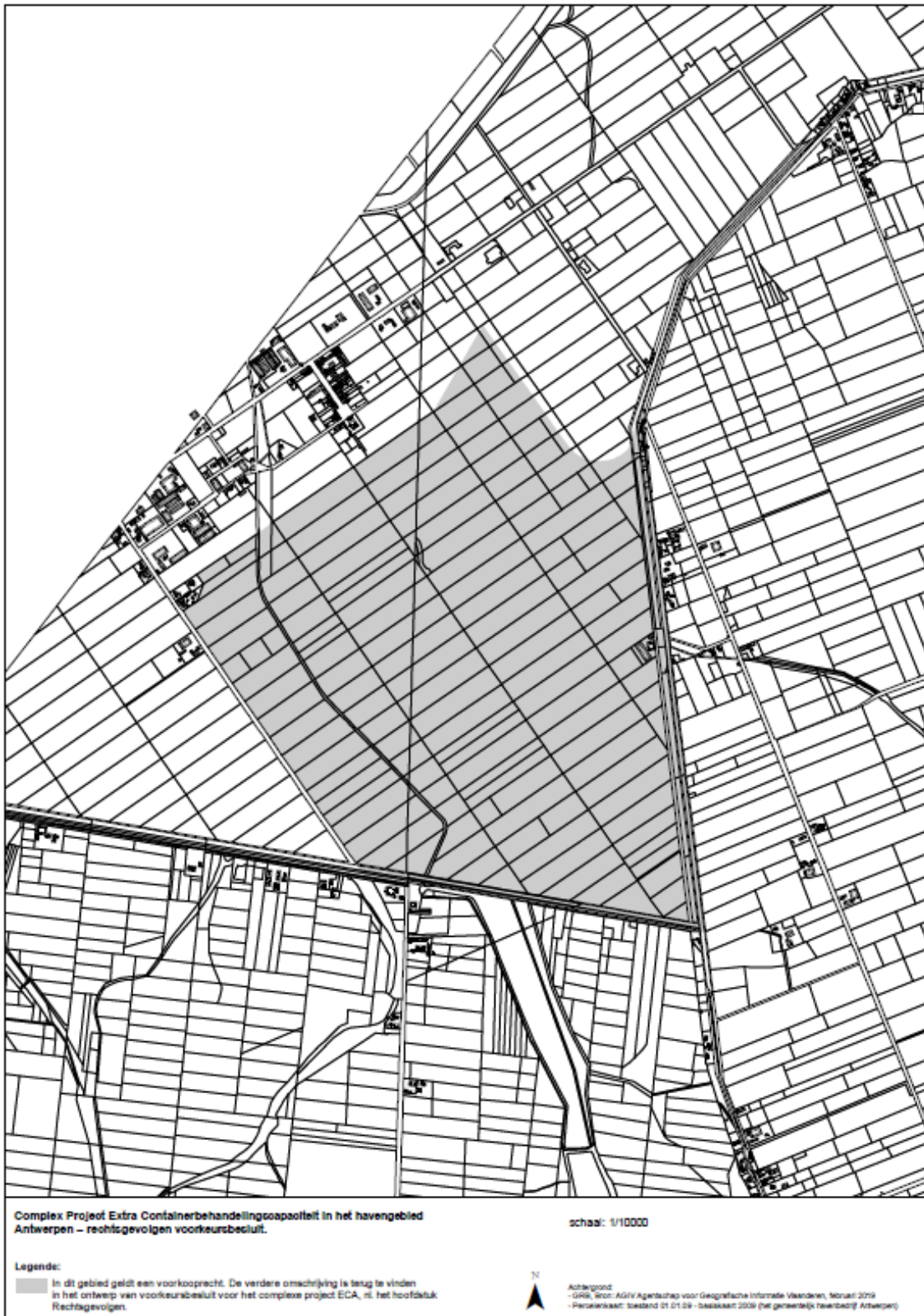
■ In dit gebied geldt een voorkeursrecht. De verdere omschrijving is terug te vinden in het ontwerp van voorkeursbesluit voor het complexe project ECA, nl. het hoofddak Rechtsgevolgen.



Achtergrond:  
- GRI, vers: AGIV Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen, februari 2019  
- Perceelkaart: toestand 01.01.09 - beslisstaat 2009 (het gemeentelijk hewerbedij Antwerpen)

Figuur 6. Kaart met recht van voorkoop

Bron: eigen verwerking



Figuur 7. Kaart met recht van voorkoop

Bron: eigen verwerking

## **7.2. Beslissingen en vervolgstappen**

Het voorgestelde negende alternatief behelst ruimtelijk de locaties voor de bouwstenen die tezamen dit alternatief vormen. Het onderzoek speelde zich hoofdzakelijk af op strategisch niveau, zoals het decreet dit voorschrijft. In het geïntegreerd onderzoek werd hierbij een maximalistische (“worst case”) benadering gehanteerd.

Het grafisch plan (

Figuur 4) geeft de te verwachten contour voor de bouwstenen van alternatief negen. De precieze invulling van de locaties op perceelsniveau zal pas duidelijk zijn vanaf het voorontwerp projectbesluit. Deze figuren kunnen enkel samen met de teksten gelezen worden. Mogelijks vallen verdere maatregelen van dit besluit dus ook buiten deze indicatieve contouren. De weergegeven contouren, met inbegrip van de bedoelde grenslijn zoals aangeduid op de kaarten, neemt niet weg dat deze dus indicatief en voorlopig zijn, in die zin dat zij nog verder kunnen worden aangepast op grond van verder onderzoek tijdens de uitwerkingsfase, bijvoorbeeld met het oog op het nemen van gepaste en/of noodzakelijke maatregelen, de bouw van een vrachtwagensluis, aanpassing van drainagegrachten of een noodzakelijke verplaatsing van leidingen en dergelijke. Voorliggend voorkeursbesluit voorziet met andere woorden een belangrijk aantal vrijheidsgraden voor de detailinvulling van elk van de locaties, zoals het decreet dit omschrijft en toelaat. De maximale (worst case) consequenties inzake leefbaarheid, mobiliteit, nautische afhandeling en dergelijke meer werden duidelijk in beeld gebracht tijdens het geïntegreerd onderzoek.

In de uitwerkingsfase zal het project verder onderzocht worden in functie van het kunnen afleveren van de nodige vergunningen voor realisatie. Omwille van de scope van het project en een eventuele fasering (in deelprojecten) is het mogelijk dat er zal gewerkt worden naar meerdere projectbesluiten. Het is wel de ambitie om de herbestemming van het gehele project in het eerste projectbesluit in te passen.

## **7.3. Financiering**

De totale kostprijs van het negende alternatief werd geraamd op 1 494 miljoen euro. Deze kostenraming omvat:

- de investeringskost (2020-2025);
- de kost van de grondbalans (2020-2025);
- de onderhoudskost (gedurende 1 jaar bij maximale capaciteit);
- de kost van de onderhoudsbaggerwerken (gedurende 1 jaar bij maximale capaciteit);
- de belasting op de toegevoegde waarde (2020-2025).

In de uitwerkingsfase wordt deze kostprijsraming en -verdeling tussen de verschillende initiatiefnemers echter nog verfijnd naarmate het ontwerp verder vorm aanneemt. Ook onderzoek naar de financieringsmogelijkheden zal in de uitwerkingsfase plaatsvinden.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

De Vlaamse minister van Justitie en handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR