Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: **Beslissing van de Vlaamse Regering houdende erkenning van de realisatie van het project voor aanleg en exploitatie van een vrachtwagenparking aan de Ketenislaan te Beveren, in het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen, als vereist om een dwingende reden van groot openbaar belang**

Samenvatting
Het Havenbedrijf Antwerpen wenst in het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen, aan de Ketenislaan te Beveren, een vrachtwagenparking te realiseren die als overloopparking moet kunnen functioneren voor de containerterminals. Het Havenbedrijf heeft voor de eerste fase van dit project een omgevingsvergunning aangevraagd waarover de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen een beslissing moet treffen. Het milieueffectenrapport voor het gehele project omvat een passende beoordeling zoals voorzien in artikel 36ter, §3 van het Natuurdecreet (Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu). Deze passende beoordeling concludeert dat het project betekenisvolle impact op de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde', aangewezen in toepassing van richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (de Vogelrichtlijn), zal veroorzaken. In dat geval kan, gelet op artikel 36ter, §5, van het Natuurdecreet, de vergunning voor het project slechts verleend worden nadat is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn en omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Bovendien kan de vergunningverlenende overheid de vergunning slechts verlenen nadat voldaan is aan de compenserende en andere maatregelen vermeld in artikel 36ter, §5, tweede lid. Krachtens het vierde lid van artikel 36ter, §5, is het de Vlaamse Regering die oordeelt over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang. Dit is het voorwerp van de huidige beslissing. Deze komt op basis van de motieven vermeld in onderhavige nota tot de conclusie dat de realisatie van het beschreven project voor de vrachtwagenparking vereist is omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang. Dit wordt onder meer gemotiveerd vanuit de vaststelling dat dit project noodzakelijk is voor het efficiënt functioneren van de containerterminals op Linkerscheldeoever alsook het efficiënt en kwalitatief functioneren van de transportinfrastructuur van de Antwerpse haven die samen met deze terminals van groot algemeen belang is voor de Vlaamse en Noordwest-Europese economie. De vrachtwagenparking is dan ook een onlosmakelijk onderdeel van de haven- en industriële activiteiten in het Linkerscheldeoevergebied en draagt bijgevolg bij tot de waarde van één van de belangrijkste hoekstenen van de economie.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden:
- Omgeving en Natuur
- Mobiliteit en Openbare werken

Het project van het Havenbedrijf Antwerpen voor realisatie van de vrachtwagenparking in het Linkerscheldeoevergebied kadert binnen SD 3 "Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten" van Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, meer bepaald:
- OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
- OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen: "Onze zee- en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. We versterken hun positie en bouwen ze verder uit als toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke knooppunten in de supply chain. (...) In partnerschap met de Vlaamse havenbesturen wil ik de unieke geografie van Vlaanderen en onze maritieme-logistieke-industriële clusters verder uitbouwen en blijven duurzaam valoriseren, om zo maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren, de Vlaamse economie te versterken en te excelleren in een internationale omgeving."

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën werd op 14 december 2020 verkregen; het begrotingsakkoord is aangevraagd

2. INHOUD

1. Belang van een vrachtwagenparking in het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen in functie van de containertrafiek

Het wegvervoer is een essentieel onderdeel van de multimodale ontsluiting van de containerterminals in de Antwerpse haven. Het is de doelstelling van het Havenbedrijf van Antwerpen om in dit verband echter een fundamentele modal shift te realiseren. Tegen 2030 dient de modal split voor intermodaal goederenvervoer door diverse ingrepen geëvolueerd te zijn van 55% wegvervoer, 38% binnenvaart en 7% spoorvervoer vandaag naar 43% wegvervoer, 42% binnenvaart en 15% spoorvervoer. Zelfs bij het terugdringen van het aandeel wegvervoer in het kader van de modal split ambities voor de haven tegen 2030 is het wegvervoer nog steeds een substantieel onderdeel van de logistieke ketting in de haven van Antwerpen.
Dit wegvervoer genereert een behoefte aan goed uitgeruste parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens in de onmiddellijke nabijheid van containerterminals. De benodigde faciliteiten bestaan o.m. uit beveiligde parkeerplaatsen en de bijhorende sanitaire voorzieningen, eetmogelijkheden en nutsvoorzieningen (waterpunten, internet, inzamelen van cabine-afval,...).

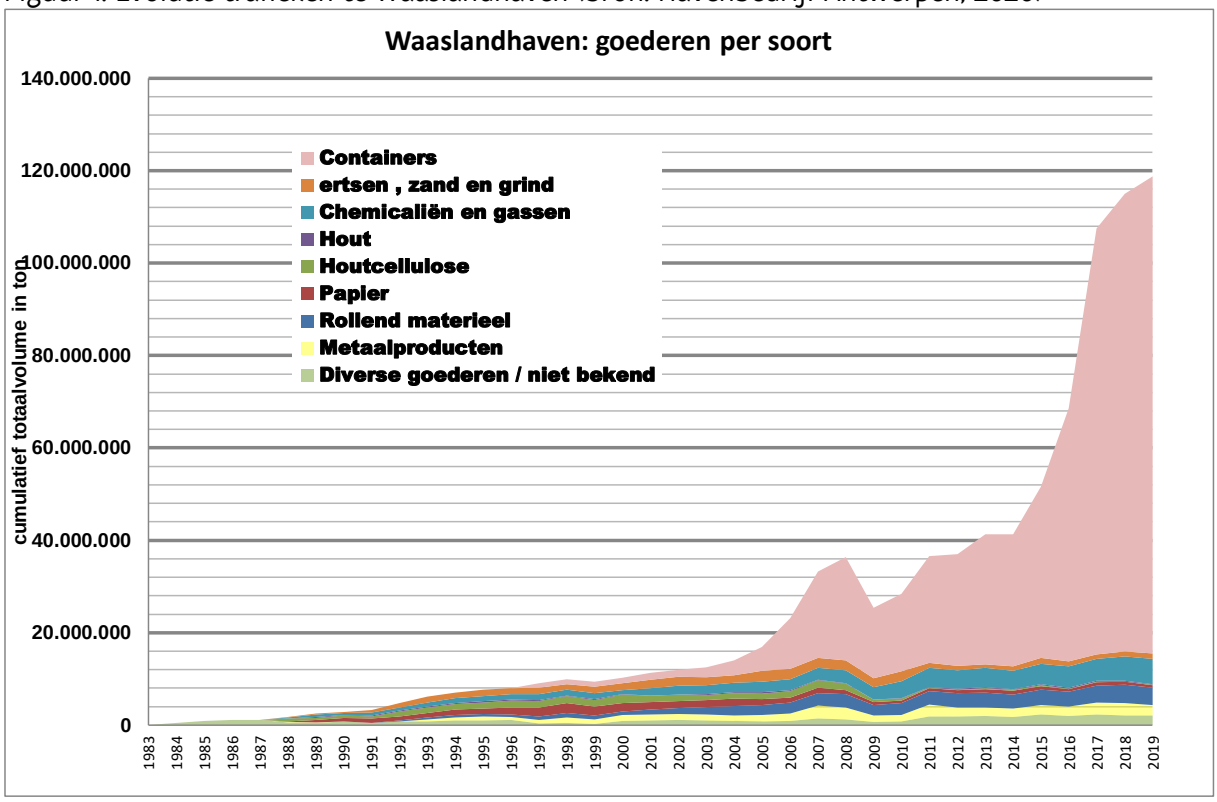
Essentieel is dat de bedoelde parkeergelegenheden dienst kunnen doen als "overloopparking" voor de containerterminals, waarbij de vrachtwagens "op afroep" naar de containerterminals worden geleid zodat congestieproblemen aan de terminals vermeden worden. Een overloopparking kan enkel functioneren indien zij voldoende dicht bij de betrokken containerterminals gesitueerd is, zodat een minimale reistijd en een vlotte bediening van de terminals gegarandeerd wordt. Het ontbreken van de bedoelde parkeerfaciliteiten zou enerzijds het goed functioneren van de

betrokken containerterminals en de containertrafiek in het gedrang brengen, en zou anderzijds aanleiding geven tot onveilige toestanden (congestie om de openbare weg) en overlast doordat vrachtwagens (op onregelmatige wijze) op of naast de openbare weg parkeren op plaatsen die daarvoor niet voorzien zijn.

In het havengebied te Rechterscheldeoever bestaan in functie van de containerterminals nabijgelegen en goed uitgeruste parkeerfaciliteiten met een capaciteit van ongeveer 210 vrachtwagens. In het havengebied te Linkerscheldeoever (Waaslandhaven) ontbreken deze faciliteiten evenwel.

Nochtans is de behoefte aan parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens in functie van de containertrafiek in het Linkerscheldeoevergebied de laatste jaren erg dringend geworden. Deze dringende behoefte houdt voornamelijk verband met een exponentiële groei van de overslagcijfers in het Linkerscheldeoevergebied sinds 2014, die bijna uitsluitend veroorzaakt wordt door een toename van de containertrafiek. Deze plotse toename van de containertrafiek kan onder meer verklaard worden doordat rederij MSC, de tweede grootste containerrederij ter wereld, in de periode 2014-2016 haar containerbehandelingsactiviteiten van het Bevrijdingsdok (het toenmalige Delwaidedok) te Rechterscheldeoever naar het Deurganckdok te Linkerscheldeoever verplaatst heeft.

Figuur 1. Evolutie trafieken te Waaslandhaven (bron: Havenbedrijf Antwerpen, 2020)



Bovendien zal de behoefte aan parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens in het Linkerscheldeoevergebied de komende jaren nog meer toenemen door de realisatie van het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”, waarmee beoogd wordt de verwachte groei van containertrafiek in de haven van Antwerpen tot 2030 op te vangen. Het voorkeursbesluit bij dit complex project werd vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 31 januari 2020. Uit het voorkeursbesluit volgt dat de extra

containercapaciteit in hoofdzaak in het Linkerscheldeoevergebied gerealiseerd zal worden, meer bepaald door containerterminals aan het te dempen Noordelijk Insteekdok (extra capaciteit van ongeveer 0,9 miljoen TEU/jaar), alsook door containerterminals langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en langs het geplande Tweede Getijdendok dat rechtstreeks zal aansluiten op het Deurganckdok (gezamenlijke extra capaciteit van ongeveer 5,3 miljoen TEU/jaar).

2. Het project "Vrachtwagenparking Ketenislaan"

Om tegemoet te komen aan de nood aan parkeerfaciliteiten in functie van de containertrafiek in het Linkerscheldeoevergebied, en op verzoek van de vervoersector, heeft het Havenbedrijf Antwerpen, NV van publiek recht, bij de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen een omgevingsvergunningsaanvraag voor het project "vrachtwagenparking Ketenislaan" ingediend (referentie OMV_2020120101).

Het project voorziet in (gratis) parkeergelegenheid voor 370 vrachtwagens aan de Ketenislaan te Beveren (Kallo), en de bijhorende faciliteiten voor een duurzame en energieneutrale site.

Zo wordt de parking uitgerust met een geïntegreerd veiligheidssysteem met cameranetwerk en een meldkamer, een degelijke en continue verlichting (van rijstroken en voetgangerslanen) en een omheining. Om de parking te bestemmen voor havenverkeer wordt een toegangscontrole met een Alfapass of met een alternatief systeem op basis van GSM-signalen geïnstalleerd. Informatie over het aantal beschikbare plaatsen al worden aangeboden door middel van dynamische borden en door middel van applicatie software. Met het oog op hygiëne en het comfort van de chauffeurs wordt onder meer voorzien in het nodige sanitair (drinkbaar water, voldoende toiletten en douches), voldoende picknicktafels met banken, voldoende vuilnisbakken, en wifi.

De parking zal worden gerealiseerd in 2 fasen van respectievelijk 280 en 90 parkeerplaatsen, waarbij de eerste fase (280 parkeerplaatsen) thans zal worden aangelegd middels de ingediende vergunningsaanvraag. Voor het ontwerp van de tweede fase (90 parkeerplaatsen) hebben sommige actoren gevraagd om hierin een aantal bijkomende functionaliteiten te integreren (zoals parkeerplaatsen voor ADR-verkeer, faciliteiten om het verwijderen van 'liners' uit containers en pellet-loss op te vangen, …). De technische uitwerking en integratie van de bijkomende functionaliteiten in het ontwerp vergen evenwel bijkomende voorbereidingstijd. Het Havenbedrijf Antwerpen heeft er daarom voor gekozen om reeds zo snel mogelijk te kunnen starten met de aanlegwerken voor fase 1, en de voorliggende vergunningsaanvraag te laten volgen door een navolgende vergunningsaanvraag voor fase 2 tegen het moment van ingebruikname van fase 1.

De parking is gesitueerd in de onmiddellijke nabijheid van de huidige en toekomstige containerterminals in het Linkerscheldeoevergebied, met name van de bestaande containerterminal aan het Deurganckdok en de geplande containerterminals aan het te dempen Noordelijk Insteekdok langs het Waaslandkanaal en het Doeldok, en langs het geplande Tweede Getijdendok. Op die manier is de parking bruikbaar voor al de verschillende containerterminals op de Linkeroever.

3. Probleemstelling inzake de vergunbaarheid van het project "Vrachtwagenparking Ketenislaan"

Uit de passende beoordeling (als zijnde een onderdeel van het project-MER) bij de vergunningsaanvraag blijkt dat ten gevolge van het project betekenisvolle negatieve effecten te verwachten zijn voor de speciale beschermingszone (SBZ) BE2301116 Schorren en polders van de

Beneden-Schelde, die aangeduid werd in uitvoering van de Europese Vogelrichtlijn[1], en waarvoor de instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten zijn vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 17 maart 2017, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 17 mei 2019[2] (verder het s-IHD-besluit).

Meer bepaald zijn er betekenisvolle negatieve effecten te verwachten voor de Europees beschermde soorten blauwborst en bruine kiekendief wegens het verdwijnen van leefgebied. Voor blauwborst betreft dit verlies van rietvegetatie en voor bruine kiekendief betreft dit verlies van foerageergebied (zie o.m. passende beoordeling, p. 27). Deze effecten zullen reeds volledig optreden bij de aanleg van de eerste fase van de vrachtwagenparking, m.a.w. zal met de realisatie van deze eerste fase het ganse terrein (dus ook fase 2) o.m. door verstoringseffecten zijn ecologische waarde voor blauwborst en bruine kiekendief volledig verliezen.

Dit betekent dat de omgevingsvergunning slechts kan verleend worden met toepassing van de afwijkingsprocedure van art. 36, §5 van het Natuurdecreet[3], en meer bepaald onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Er is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de SBZ geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn.

2. Er zijn dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Wanneer de betrokken SBZ of een deelgebied ervan een gebied met een prioritair type natuurlijk habitat of een prioritaire soort is, komen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met het voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang, in aanmerking. Bovendien moet de dwingende reden van groot openbaar belang prevaleren op de concrete aantasting van de natuurwaarden.

3. Bovendien kan de afwijking slechts worden toegestaan nadat daarvoor de nodige compenserende maatregelen genomen zijn en de nodige actieve instandhoudingsmaatregelen genomen zijn of worden die waarborgen dat de algehele samenhang van de speciale beschermingszone en -zones bewaard blijft. De compenserende maatregelen moeten van die aard zijn dat een evenwaardige habitat of het natuurlijk milieu ervan, van minstens gelijkaardige oppervlakte in principe actief ontwikkeld is.

De eerste voorwaarde (het niet bestaan van minder schadelijke alternatieven) en de derde voorwaarde (compenserende maatregelen) moeten blijken uit het aanvraagdossier.

Volgens art. 36ter, §5, voorlaatste lid Natuurdecreet oordeelt de Vlaamse regering over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang (tweede voorwaarde). Krachtens het laatste lid van art. 36ter, §5, moet deze beslissing, net als elke andere beslissing in uitvoering van de afwijkingsprocedure van art. 36ter, §5, met redenen omkleed zijn.

4. Geen minder schadelijke alternatieven

[1] Richtlijn 2009/147/EG van 30 november 2009 van het Europees Parlement en de Raad inzake het behoud van de vogelstand

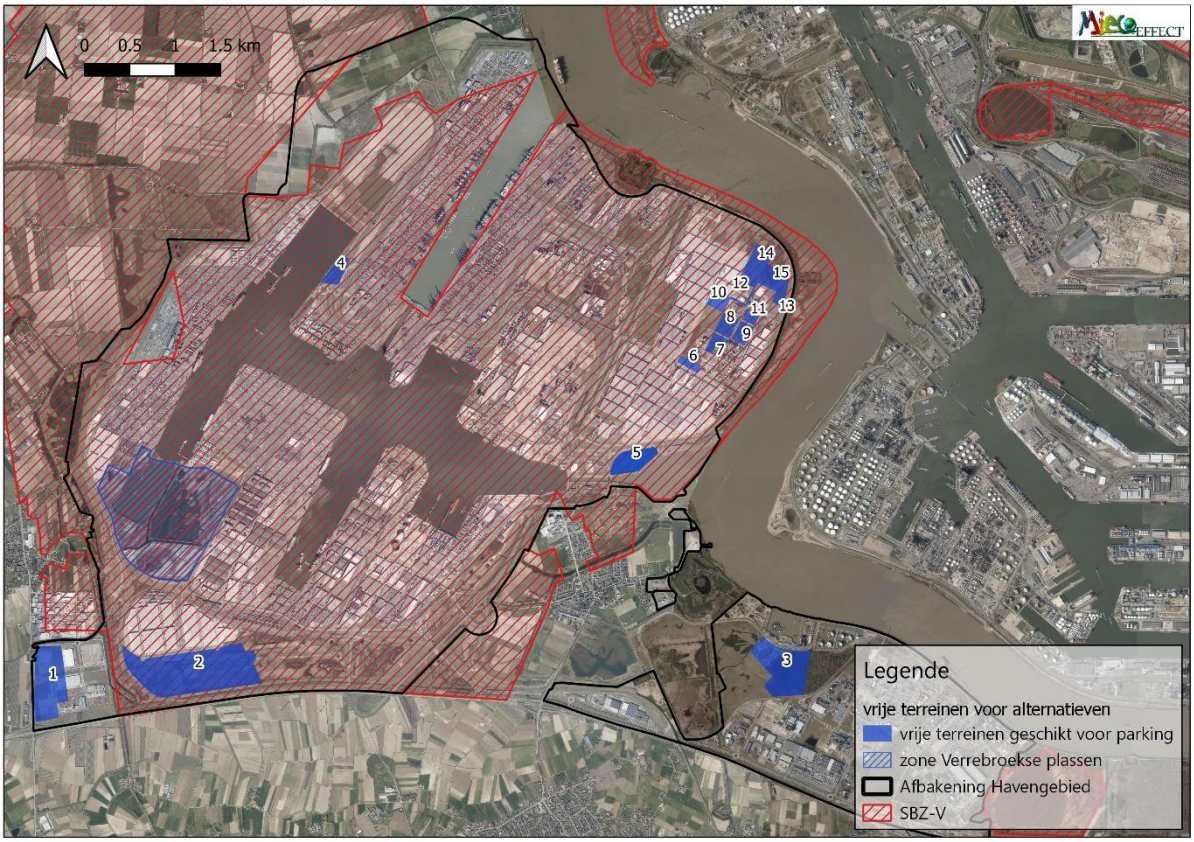
[2] Besluit van 17 mei 2019 van de Vlaamse regering tot wijziging van bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse regering van 17 maart 2017 houdende vaststelling van de instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszone 'BE2301336 Schorren en polders van de Beneden-Schelde

[3] Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

De doelstelling van het project is de ontwikkeling van een duurzame en energie-efficiënte vrachtwagenparking die dienst kan doen als overloopparking voor de containerterminals gelegen in het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen.

Met het oog op het alternatievenonderzoek werden 15 mogelijke terreinen geselecteerd, alsook het gebied Verrebroekse Plassen waarbinnen in principe elke zone met een voldoende oppervlakte in aanmerking zou kunnen komen indien ze aansluitbaar is op de openbare weg.

Figuur 2. Geselecteerde terreinen met het oog op het alternatievenonderzoek – Project-MER, p. 29 .



Het zoekgebied is volledig gelegen binnen het bestuurlijk afgebakende havengebied in het Linkeroevergebied en grotendeels binnen de speciale beschermingszone (SBZ) BE2301116 Schorren en polders van de Beneden-Schelde. Het zoekgebied is volledig gelegen binnen de zone van 3 km rondom de broedlocaties die potentieel relevant wordt geacht als foerageergebied voor Bruine Kiekendief, zoals vermeld in het besluit van 17 mei 2019 (zie voetnoot 2). De aanduiding van de geselecteerde terreinen wordt in deze figuur gesitueerd ten opzichte van deze speciale beschermingszone (SBZ) en het bestuurlijk afgebakende havengebied.

Vervolgens werden de geselecteerde terreinen en het gebied Verrebroekse Plassen getoetst aan de volgende geschiktheidscriteria die in functie van de projectdoelstelling zijn geformuleerd (zie project-MER, p. 12 e.v. en p. 28):

1. Het terrein moet gelegen zijn op de Linkerscheldeoever;
2. Het terrein moet parkeergelegenheid voor ongeveer 370 vrachtwagens bieden, hetgeen overeenkomst met minimum 7 ha;
3. Het terrein moet goed ontsloten kunnen worden via de openbare weg;
4. Het terrein moet gelegen zijn in de onmiddellijke nabijheid van de containerterminals op het eiland tussen het Verrebroekdok, het toekomstige Tweede Getijdedok, het Deurganckdok, het Vrasenedok en de Kallosluis, waarbij een maximale rijtijd van 10 minuten tussen de parking en de

betrokken terminals de stelregel is (bij een rijtijd van 20 minuten zou de bruikbaarheid als overloopparking volledig verdwenen zijn);
5. Het terrein is vrij en beschikbaar om ingericht te worden als parking.

De volgende terreinen blijken aan alle 5 criteria te voldoen, en kunnen bijgevolg als geschikt beschouwd worden: terrein 2, terrein 5, terrein 15 al dan niet in combinatie met terrein 13, de combinatie van terreinen 12+14 (met een toegangsweg over terrein 15), en de zone Verrebroekse Plassen (volledig).

De andere terreinen zijn niet geschikt omwille van één of meerdere van onderstaande redenen (zie Project-MER, p. 29-31):

- een reeds bestaande aanduiding voor de realisatie van andere projecten waarvoor dwingende redenen van algemeen belang zijn geformuleerd [4];
- te kleine oppervlakte of onvoldoende toegankelijkheid;
- te lange rijtijd tot de betrokken containerterminals.

Verder blijkt uit de ecologische beoordeling van de geschikte locatiealternatieven dat de inname van het terrein aan de Ketenislaan (het terrein dat het voorwerp uitmaakt van de onderliggende vergunningsaanvraag) de minst betekenisvolle effecten voor de SBZ zal voortbrengen. De kwaliteit van het leefgebied van de Bruine Kiekendief wordt immers voor het terrein aan de Ketenislaan in het laagste niveau ingedeeld (kwaliteitsniveau 1), terwijl dit niet het geval is voor de andere geschikte terreinen (kwaliteitsniveau 3) – zie Project-MER, p. 32-38. Bij deze beoordeling wordt het verlies aan leefgebied voor Bruine Kiekendief als belangrijkste criterium gehanteerd. Vooral het aantal broedparen Bruine Kiekendief staat sterk onder druk in de SBZ en de doelstellingen (30-35 broedparen) worden helemaal niet gehaald (zie advies Agentschap voor Natuur en Bos, p. 2). [5]

5. Dwingende redenen van groot openbaar belang

Het begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang"

Voor de uitleg van het begrip 'dwingende redenen van groot openbaar belang' wordt verwezen naar de interpretatiegids van de Europese Commissie voor artikel 6 van de Habitatrichtlijn [6]. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2007 richtsnoeren opgesteld waarin uitleg wordt gegeven aan o.a. de invulling van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' [7]

De Commissie stelt samenvattend, zowel in haar interpretatiegids over artikel 6 van de Habitatrichtlijn als in haar richtsnoeren van 2007:

"a) Het openbaar belang moet dwingend zijn: dit betekent dat niet om het even welk openbaar belang van sociale of economische aard een afdoende rechtvaardiging biedt, met name niet in het licht van de zeer grote belangen die door de Richtlijn worden beschermd (zie in dit verband

[4] In het kader van het voorkeursbesluit betreffende het complex project "Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen", zoals vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 31 januari 2020, dan wel in het kader van het Gewestelijk RUP 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen, havenontwikkeling Linkeroever', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 24 oktober 2014.
[5] Advies d.d. 27-11-2020 van het Agentschap Natuur en Bos over de ontwerptekst MER voor de aanleg van een vrachtwagenparking (kenmerk AVES/LS/MER/BEV/20-221491)
[6] Europese Commissie, *Beheer van Natura-2000-gebieden. De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (92/43/EEG)*, 25 januari 2019, Pb EU 2019/C 33/01
[7] Europese Commissie, *Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG)*, januari 2007

bijvoorbeeld de vierde overweging, die verwijst naar „het natuurlijk erfgoed van de Gemeenschap") (zie bijlage I, punt 10).
b) In dit verband mag redelijkerwijs worden gesteld dat alleen op lange termijn persistente openbare belangen dwingend kunnen zijn. Economische belangen op korte termijn en andere belangen die voor de samenleving alleen voordelen op korte termijn opleveren, lijken prima facie niet te kunnen opwegen tegen het behoud op lange termijn van de natuurwaarden die door de richtlijn worden beschermd.".

Men mag redelijkerwijs aannemen dat de „dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard" betrekking hebben op situaties waarin de voorgenomen plannen of projecten aantoonbaar onontbeerlijk zijn:
- in het kader van maatregelen of beleidsopties die gericht zijn op de bescherming van voor het leven van de burger fundamentele waarden (gezondheid, veiligheid, milieu);
- in het kader van fundamentele beleidsmaatregelen voor de staat en de samenleving;
- in het kader van de uitvoering van economische of maatschappelijke activiteiten waardoor specifieke openbare dienstverplichtingen worden nagekomen."

Concrete voorbeelden:
- De (uitzonderlijk) hoge werkloosheid in een gebied kan als dwingende reden dienen [8];
- De activiteiten in het gebied vormen één van de hoekstenen van de economie van de lidstaat [9];
- Er kan ook sprake zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang als het belang voor de regio en de Europese (luchtvaart)industrie groot is [10];
- Als het project door de Europese Raad is verkozen tot prioritair (infrastructuur)project, kan van een dwingende reden sprake zijn [11];
- Het open houden van een bedrijf (in casu een kolenmijn) kan een dwingende reden van groot openbaar belang vormen vanwege het belang van een continue energievoorziening, het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie en de economische en sociale gevolgen voor de regio (banenverlies) [12];
- Het leveren van voldoende water voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw kan een dwingende reden van groot openbaar belang zijn [13].

---

[8] Advies van de Commissie van 18 december 1995 over de aanleg van de geplande autosnelweg A 20 (Bondsrepubliek Duitsland) door het Dal van de Peene, PB L 006, 9/1/1996, p. 14-18).

[9] Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam. De haven is een essentieel multimodaal kruispunt in het TENT-netwerk en bijgevolg van communautair belang. Het project zorgt voor het behoud van de concurrentiepositie. De voordelen (te weten minder uitstoot broeikasgassen, minder luchtvervuiling en minder verkeersdrukte) moeten bij de beoordeling van onderwerpen van openbaar belang in aanmerking worden genomen. Zie ook: schriftelijke vraag E-1670/03 van María Sornosa Martínez (PSE) aan de Commissie. Toestemming van de Europese Commissie voor projecten die schadelijk zijn voor Netwerk Natura 2000 (PB C 78E van 27/03/2004, p. 41–42).

[10] projecten Daimler Chrysler Aerospace Airbus in Duitsland. Hierbij was van belang dat niet alleen de economische en sociale situatie in de aangrenzende gebieden, maar ook het concurrentievermogen van de Europese (luchtvaart)industrie er baat bij zou hebben. Het grote aantal nieuwe, hooggekwalificeerde banen zou een tegengewicht vormen voor de aanzienlijke werkgelegenheidsdaling in de plaatselijke industrie.

[11] Bij het project TGV-Est in Frankrijk was relevant dat het project positief was ontvangen tijdens de Raad van ministers van de Europese Gemeenschap in 1990 en in 1994 door de Europese Raad werd verkozen tot prioritair project, mede dankzij de beslissingen van de EU inzake de prioriteit van uit te voeren infrastructuurprojecten.

[12] De uitbreiding van het algemene operationele plan ('Rahmenbetriebsplan') van de Prosper Haniel-kolenmijn in Duitsland vormde een dwingende reden van groot openbaar belang. De voortzetting van de activiteiten met haar typische kenmerken op het gebied van geologie en infrastructuur, draagt bij tot de verwezenlijking van de algemene doelstellingen van het Duitse langetermijnbeleid inzake energie op federaal en nationaal niveau, met name wanneer het gaat om de continue energievoorziening en het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie op het gebied van mijn- en kolenindustrie. De sluiting van deze mijn zou onaanvaardbare rechtstreekse en onrechtstreekse economische en sociale gevolgen hebben voor de regio, zoals onmiddellijk banenverlies in de mijnsector, de toeleverende industriële bedrijven en de dienstleveringsondernemingen verderop in de keten.

[13] Het doel van het project voor het La Breña II-reservoir in Spanje was voldoende water te leveren voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw. Het Guadalquivirbekken kan in de huidige toestand niet in deze behoeften voorzien.

De specifieke omstandigheden van het geval spelen steeds een belangrijke rol bij de beoordeling. Niet elk openbaar belang kan dienen. Het belang moet zowel "openbaar" als "groot" zijn en uitstijgen boven de in het geding zijnde natuurbelangen, waaraan op zich reeds een zeer groot gewicht toegekend wordt.

Vrachtwagenparking – dwingende reden van groot openbaar belang

Zoals aangegeven, blijft het wegvervoer essentieel voor de multimodale ontsluiting van de containerterminals in de Antwerpse haven. Dit geldt eveneens voor de containerterminals in het Linkerscheldeoevergebied, zowel voor de bestaande terminals aan het Deurganckdok, als voor de geplande containerterminals in het kader van het complex project "Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen". Zo wordt bij het bedoelde complexe project een modal split voor containervervoer vooropgesteld waarbij het aandeel van het wegverkeer 43% uitmaakt (tegenover 15% voor het spoorvervoer en 42% voor de binnenvaart) [14]. Dit is een ambitie die voor het volledige containervervoer in de Antwerpse haven is opgezet. Zelfs met deze modal split inspanning zal wegvervoer nog altijd een substantieel deel van de logistieke ketting in de Antwerpse haven blijven uitmaken.

Zoals eveneens vermeld, genereert dit wegvervoer een behoefte aan goed uitgeruste parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens in de onmiddellijke nabijheid van de bedoelde containerterminals. Het gaat daarbij om beveiligde parkeerplaatsen en bijhorende sanitaire voorzieningen en nutsvoorzieningen, die dienst kunnen doen als overloopparking voor de containerterminals.

Dergelijke parkeerfaciliteiten zijn noodzakelijk voor het efficiënt functioneren van de bedoelde containerterminals, alsook voor het efficiënt en kwalitatief functioneren van de transportinfrastructuur van de Antwerpse haven. Het oprichten van een dergelijke parkeerfaciliteit ligt in lijn met het Vlaamse beleidskader, zoals ook blijkt uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, namelijk het verder uitbouwen en valoriseren van de maritieme-logistieke-industriële clusters om zo maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren.

Beveiligde parkeerplaatsen en bijhorende sanitaire voorzieningen (douches, toiletten), eetgelegenheden en nutsvoorzieningen (waterpunten, internet, inzamelen van cabine-afval,...) zijn essentieel voor de hygiëne en het elementaire comfort van de vervoerders. Daarnaast zorgt de parkeerplaats er eveneens voor dat overlast als gevolg van wildparkeren, parkeren op plaatsen die onveilig worden beschouwd of parkeren langs de kant van de weg zonder noodzakelijke (sanitaire) voorzieningen wordt vermeden. Op deze manier komt dit ook de veiligheid van de transportinfrastructuur ten goede.

Bovenal zijn parkeergelegenheden in de onmiddellijke nabijheid van de containerterminals die dienst kunnen doen als "overloopparking" noodzakelijk voor een efficiënte bediening en ontsluiting van de containerterminals. Om drukte aan de terminals te vermijden kunnen de vrachtwagens naar de parking worden verwezen, daar reeds inchecken en dan op afroep naar de terminals worden geroepen. Op die manier komt er een gecontroleerde flow naar de terminals en kan de verkeerssituatie daar onder controle gehouden worden, zodat congestie vermeden wordt en een efficiënte doorstroming gegarandeerd blijft. Tegelijkertijd wordt hierdoor vermeden dat dat onveilige toestanden en overlast op de transportinfrastructuur ontstaan doordat vrachtwagens (vaak op onregelmatige wijze) naast de openbare weg parkeren op plaatsen die daarvoor niet voorzien zijn.

[14] Bijlage bij het besluit van de Vlaamse regering van 31 januari 2020 houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project "Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied van Antwerpen", p. 33.

De bedoelde containerterminals en de bijhorende transportinfrastructuur zijn van groot algemeen belang voor de Vlaamse en Noordwest-Europese economie.

De bedoelde transportinfrastructuur maakt deel uit van het TEN-netwerk en is van belang voor de interne markt en de economische en sociale samenhang in de Europese Unie.

Daarnaast heeft de Vlaamse decreetgever zich reeds uitgesproken over de dwingende reden van groot openbaar belang voor wat betreft de aanleg van het Deurganckdok ten behoeve van de containertrafiek:

Bij decreet van 14 december 2001 "voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot openbaar belang gelden", werden de werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok aan te leggen en operationeel te maken, van dwingend groot algemeen en strategisch belang verklaard.

Het betreft hier niet enkel de werken en inrichtingen om het dok aan te leggen en operationeel te maken maar eveneens de aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur voor weg- en spoorverkeer, inclusief de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande transportinfrastructuur en haar aanhorigheden.

De bedoelde infrastructuur is van groot algemeen belang voor de Vlaamse en de N.W.-Europese regio verklaard onder meer omdat:

- zij 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;
- zij een cruciale voorwaarde is voor het behoud van de regionale welvaart en tewerkstelling ;
- de ligging ervan mobiliteitsbesparing met zich meebrengt ;

Daarbij werd onder meer in overweging genomen:

- dat de Antwerpse haven een sleutelrol speelt in de afhandeling van de goederenstromen van en naar Vlaanderen, en dat de haven, voor wat betreft het achterlandvervoer, over waardevolle comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens beschikt (zoals bijvoorbeeld door haar diep landinwaartse ligging waardoor ze dicht ligt bij de productie- en consumptiecentra in het geïndustrialiseerde hart van Europa);
- dat het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer overigens de hoofddoelstelling is van het Europese vervoers- en havenbeleid (cfr. TEN's, Port Package, Galileoproject, Erika I & II-project, Richtlijn havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, Europese promotie SSS, Greenpaper on seaports and maritime infrastructure).

Als een noodzakelijke aanhorigheid van de transportinfrastructuur van de bedoelde bestaande en toekomstige containerterminals, die essentieel is zowel voor het efficiënt functioneren van de containerterminals zelf, als voor het efficiënt en kwaliteitsvol functioneren van de transportinfrastructuur, deelt de geplande vrachtwagenparking in het groot algemeen belang zoals vastgesteld in de hierboven genoemde beslissingen.

Daarbij komt dat de containertrafiek in het Linkerscheldeoevergebied de laatste jaren, en in het bijzonder sinds 2014, exponentieel is toegenomen (zie hoger, punt 1), met als gevolg een evenredige stijging van het wegverkeer dat de terminals bedient. Zo lopen meer dan 1.900 transportbedrijven de terminals aan en worden er dagelijks tot 3.000 trucks aan de gates verwacht. De behoefte aan

parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens in functie van de containertrafiek aan het Deurganckdok is dus gezien het stijgende volume dringend geworden.

Deze behoefte zal de komende jaren overigens nog dringender worden bij de realisatie van het complex project "Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen", en de aanleg van nieuwe containerterminals aan het te dempen Noordelijk Insteekdok (extra capaciteit van ongeveer 0,9 miljoen TEU/jaar), en langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en langs het geplande Tweede Getijdendok (gezamenlijke extra capaciteit van ongeveer 5,3 miljoen TEU/jaar).

Uit het bovenstaande volgt dat de aanleg van de geplande vrachtwagenparking beschouwd dient te worden als een dwingende beleidsmaatregel van groot openbaar belang.

Het bedoelde belang van de vrachtwagenparking kan als volgt verder worden toegelicht:

1. Het voorzien van noodzakelijke parkeerfaciliteiten zorgt voor een verhoogde efficiëntie en afwikkeling van de internationale handelsstromen in de Antwerpse en de ruimere regio en speelt bijgevolg een belangrijke rol om de concurrentiekracht van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden;
2. De parkeerfaciliteit vormt een onlosmakelijk onderdeel van de haven- en industriële activiteiten (in het bijzonder deze rond het Deurgangckdok en rond het toekomstige Tweede Getijdedok) en draagt bijgevolg bij tot de waarde van één van de belangrijkste hoekstenen van de economie. Daarnaast is het ook een onderdeel van het multimodaal kruispunt in het TEN-T netwerk;
3. Het voorzien van bijkomende dienstverlening naar de vervoerders toe zorgt er voor dat de aantrekkelijkheid van de haven nog verder verbeterd wordt, wat eveneens de concurrentiekracht op de wereldmarkt ten goede komt. Het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer is overigens steeds één van de hoofddoelstellingen van het Europese vervoers- en havenbeleid;
4. De parkeerfaciliteit is op te vatten als een extra dienstverlening aan het internationale transport en aan de wegeninfrastructuur behorende tot het TEN-netwerk, die belangrijke invloed heeft op de interne markt en de economische en sociale samenhang in de EU. Bijgevolg is de vrachtwagenparking op de Linkeroever ook van regionaal belang. Dit zorgt ervoor dat het economische belang van de haven (waarvan 180.000 jobs afhankelijk zijn) wordt gevrijwaard;
5. De ontwikkeling van de parkeermogelijkheden is een factor in de verdere uitbouw van de haven en de industriële en/of logistieke activiteiten op het Antwerpse havenplatform. Het voorzien van de parkeermogelijkheid is een cruciale voorwaarde voor het behoud van de regionale welvaart. Door het voorzien van rust- en overnachtingsmogelijkheden wordt de instroom voor een beroep dat reeds onder druk staat niet verder tegengegaan.
6. Het voorzien van de parkeerfaciliteit is een maatregel die essentieel is voor de aantrekkelijkheid van de haven omdat bijkomende service aan de chauffeur ervoor zal zorgen dat goederenstromen makkelijker aan de haven gebonden blijven.
7. Daarnaast levert het voorzien van de vrachtwagenparking Ketenis ook een bijdrage vanuit veiligheidsoverwegingen. Het voorzien van de parkeerfaciliteit verhoogt de algemene verkeersveiligheid: door het tegelijkertijd verbieden van parkeren of stationeren langs de kant van de weg en het doorverwijzen naar de parking verhoogt de zichtbaarheid en de verkeersveiligheid voor de weggebruiker;
8. De parkeerfaciliteit is van structureel belang te beschouwen voor het gebied (nationaal belang) maar eveneens voor de ruimere Europese regio (belangrijk aandeel van buitenlandse vrachtwagenchauffeur). Door de centrale locatie van de haven van Antwerpen in Noord-West Europa, wordt deze gekenmerkt door een zeer hoge verkeersintensiteit. Volgens tellingen van het Vlaams Verkeerscentrum zijn aantallen van tussen de 12.000 en 16.000 trucks per dag geen uitzondering op de Antwerpse Ring;
9. De parkeerfaciliteit zal zowel de regionale als de lange afstandstransportdiensten verbeteren: door het voorzien van bijkomende diensten zal de aantrekkelijkheid van de haven

verbeteren en zal het een groot aantal economisch inefficiënte kilometers worden vermeden (doordat ter plaatse kan gerust en overnacht worden);
10. De parkeerfaciliteit zal voorzien in een menswaardiger bestaan voor de vrachtwagenchauffeur door het voorzien van voldoende sanitaire en hygiënische voorzieningen;
11. Door de specifieke, diep inlandse ligging dicht bij productie- en consumptiecentra beschikt de haven voor het achterlandvervoer over unieke comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens. De ligging reduceert het aantal vervoers-kilometers over land en creëert aldus belangrijke ecologische baten. Hierdoor kunnen de bedrijven in Vlaanderen en de aangrenzende regio's hun logistieke kosten beter controleren. De keuze om de parkeermogelijkheden te voorzien is bijgevolg niet alleen een economische maar tegelijk ook een mobiliteits- en een ecologische keuze;
12. Door het voorzien van de parkeerfaciliteit kan ook op een veilige manier worden ingespeeld op initiatieven in de richting van een 24-uurs economie. Dit kan congestievermijdend werken door het spreiden van de vervoersstromen doorheen de dag. Een parkeerfaciliteit kan dan toelaten dat geen onnodige kilometers worden gereden en dat (omdat de wachtmogelijkheid bestaat) op de meest gunstige uren van de dag de terminals kunnen worden aangedaan;
13. Gezien het opzet van het voorzien van een emissie-neutrale parkeerfaciliteit past dit in een duurzame, lange termijnvisie voor de ontwikkeling van economische activiteiten in de onmiddellijk omgeving van de voorziening;
14. Er 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 en de onmogelijkheid om te rusten of te overnachten ter plaatse zal een belangrijk deel van vooral containerlading maar eveneens meer conventionele, industriële en logistieke cargo en activiteiten naar het buitenland verschuiven waardoor in Vlaanderen arbeidsplaatsen en gecreëerde toegevoegde waarde zouden verloren gaan.
Verschillende documenten die de voorgaande stellingen onderbouwen zijn:
- Het belang van investeringen in kwalitatieve en veilige truckparkings wordt aangehaald in de beleidsnota MOW 2014-2019 (https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/beleidsnota-brieven/beleidsnota2014-2019.pdf (pagina 23));
- Vlaanderen kijkt naar de Vlaamse havens om investeringen in vrachtwagenparkings en transportondersteunende faciliteiten uit te voeren (http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1417128)
15. EU subsidies werden toegekend aan het vrachtwagenparking-project in het kader van prioritaire investeringen in het TEN-netwerk (SPOT in Flanders project gericht op veiliger transport met verminderde congestie). Dit geeft aan dat ook op Europees vlak het dwingende karakter van het project wordt onderkend. In het EU beleid zijn er bovendien verschillende links naar vrachtwagenparkings, zoals Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management, Directive 2014/94/EU on the deployment of alternative fuels infrastructure, Regulation 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport, Directive 2010/40/EU on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, Work Plan for the North Sea-Baltic corridor en de 2018 Work Plan for the Rhine-Alpine corridor. In het algemeen wordt in Vlaamse context gezocht naar maatregelen waarbij de goederenstromen tussen Lidstaten verbeterd worden. Dit project draagt hiertoe bij aangezien het sterk gecongestioneerde wegennetwerk wordt ontlast en een veiligere situatie voorziet (door het vermijden van niet-gereguleerde, vaak gevaarlijke parkeersituaties). Gezien Vlaanderen een regio is met een groot aandeel aan Europees transitverkeer, zal het voorzien van de parking eveneens een Europees karakter hebben.

Verder kan worden vastgesteld dat het dwingend en groot openbaar belang van de vrachtwagenparking, zoals hierboven toegelicht, uitstijgt boven de concrete natuurbelangen die hier in het geding zijn. Deze concrete natuurbelangen worden als volgt omschreven in het MER (blz. 106): Het verdwijnen van de oppervlakte riet van 0,5 ha in huidige toestand zal aanleiding geven tot het verdwijnen van een gebiedje dat de laatste jaren (2017 en 2018) als broedgebied door de vogelrichtlijnsoort blauwborst wordt gebruikt. De criteria voor de beoordeling van de lokale staat van instandhouding van vogelrichtlijnsoorten geven aan dat voor een voldoende staat van

instandhouding een oppervlakte rietland minimaal 1,5 ha dient te bedragen, ruim groter dus dan de momenteel beschikbare oppervlakte. Er dient echter rekening worden gehouden met het feit dat enerzijds de oppervlakte rietland in het recente verleden groter was (circa 1,13 ha), en anderzijds blauwborst een soort is die in de praktijk minder veeleisend is dan wat vermeld wordt in de LSVI-tabel (Adriaens, P. & Ameeuw, G. (red) (2008). Ontwikkeling van criteria voor de beoordeling van de lokale staat van instandhouding van de vogelrichtlijnsoorten. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2008 (36). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. Zie https://ecopedia.s3.eu-central-1.amazonaws.com/pdfs/568.pdf), wat ook blijkt uit de beschikbare inventarisatiegegevens. Inzake bruine kiekendief wordt geen geschikt broedgebied ingenomen door uitvoering van het projectvoornemen, gezien de ingenomen rietzone hiervoor te klein wordt geacht. Wél wordt ingeschat dat het projectvoornemen het verdwijnen van, in (recent) verleden geschikt foerageergebied voor de soort, zal inhouden. Het totale natuurverlies wordt ingeschat op circa 4,73 ha foerageergebied voor de bruine kiekendief.

Uit het MER kan derhalve worden begrepen dat de ecologische waarde van het projectgebied de laatste jaren sterk achteruit is gegaan en voor een groot gedeelte de ecologische potentie ervan voor de SBZ verloren is gegaan. In het licht van deze vaststelling kan worden geconcludeerd dat het dwingend en groot openbaar belang van de realisatie van de vrachtwagenparking primeert op het verlies van de huidige restwaarde van het terrein, mits een adequate compensatie voor de (deels verloren gegane) ecologische waarde van het terrein.

6. Compenserende maatregelen

Het project "vrachtwagenparking Ketenislaan" voorziet in een gepaste en evenwaardige natuurcompensatie voor het verlies aan leefgebied in de SBZ, zoals dit werd vastgesteld in de passende beoordeling voor het project. Vermits dit verlies aan leefgebied reeds volledig zal optreden bij de aanleg en exploitatie van de eerste fase van de vrachtwagenparking omvat het compensatievoorstel de volledige compensatie voor alle verlies dat er door de volledige parking kan plaatsvinden.

De vereiste natuurcompensatie wordt gerealiseerd in een gebied palend aan de Vitsweg te Kallo (Beveren) op gronden die in eigendom zijn van de overheid waardoor de mogelijkheid tot realisatie gewaarborgd is. Het compensatievoorstel omvat de aanleg van een rietzone en de inrichting van een zone met kiekendiefvriendelijke gewassen volgens het vademecum Bruine Kiekendief [15], waarbij beide zones functioneren als foerageergebied voor Bruine Kiekendief en een gedeelte (rietzone) als leefgebied voor Blauwborst.

Het Agentschap voor Natuur en Bos bevestigt in zijn advies [16] dat de compenserende maatregelen voldoen aan de juridische vereisten. De inrichting van de compensatiezone betekent een meerwaarde die zeker groter is dan het begrote verlies. De afwisseling tussen akkerpercelen en een brede riethoudende gracht biedt een belangrijke waarde voor de bruine kiekendief. De rietkragen zijn broed- en leefgebied voor de blauwborst. Gezien de beperkte afstand tot het perceel waar de parking zal worden ingericht kan hetzelfde broedpaar Bruine kiekendief gebruik maken van de compensatie. De samenhang van de gebieden voor de Bruine kiekendief is hiermee binnen het vogelrichtlijngebied gegarandeerd – zie advies, blz. 3.

[15] "Vademecum Bruine Kiekendief, inzetbare kiekendiefvriendelijke maatregelen op de Linkerscheldeoever", Mieco-effect, 2020

[16] Advies d.d. 27 november 2020 van het Agentschap Natuur en Bos betreffende de omgevingsvergunning met onderwerp de aanleg van een vrachtwagenparking (kenmerk AVES/LS/OMGC/BEV/20-220720)

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Voorliggend voorstel van beslissing heeft geen budgettaire impact.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen voor wat betreft hun personeel, hun werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten.

4. VERDER TRAJECT

De beslissing van de Vlaamse Regering over de dwingende reden van groot openbaar belang zal worden meegedeeld aan de vergunningverlenende overheid, de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen. Deze laatste kan, zonder een met redenen omklede beslissing van de Vlaamse Regering dat het project gerealiseerd moet worden omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang, niet overgaan tot het verlenen van de vergunning. Zij moet bijgevolg over deze beslissing beschikken voor het verstrijken van de termijn waarover zij beschikt om een beslissing over de vergunningsaanvraag te nemen. Het is bovendien aangewezen dat de Provinciale omgevingsvergunningscommissie hierover beschikt zodat hij dit kan meenemen in zijn advies aan de deputatie.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

dat het project van het Havenbedrijf Antwerpen voor aanleg en exploitatie van de vrachtwagenparking aan de Ketenislaan te Beveren, in het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen, is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, zoals vermeld in artikel 36ter, §5 van het decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia Peeters

Bijlage:

- project-MER (ontwerp) voor de vrachtwagenparking langs de Ketenislaan te Beveren;
- verantwoordingsnota vrachtwagenparking Ketenislaan (bijlage bij de omgevingsvergunningsaanvraag).
- Advies van IF van 14.12.2020