

Complex Project ECA

Tussennota - Overwegingsdocument

Overwegingsdocument bij de raadpleging van de tussennota van het complex project "Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen".

19 september 2018

Inhoud

1. INLEIDING	2
2. RAADPLEGING	2
2.1. Verloop	2
2.2. Informatievergadering	3
2.3. Overzicht van de inspraakreacties	4
2.4. Manier van verwerking van inspraakreacties en adviezen	6
2.5. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen	7
Categorie 1 - Alternatieven	7
Categorie 2 - Strategisch MER	10
Categorie 3 - Wonen en Leefkwaliteit	16
Categorie 4 - Mobiliteit	19
Categorie 5 - Landbouw	24
Categorie 6 - Externe veiligheid	26
Categorie 7 - Nautisch	27
Categorie 8 - Operationaliteit	30
Categorie 9 - Strategische MKBA	35
Categorie 10 - Industrie en logistiek	35
Categorie 11 - Natuurcompensaties	37
Categorie 12 - Bestaande activiteiten	38
Categorie 13 - Financiering	39
Categorie 14 - Procesverloop	40
Categorie 15 - Afstemming met het geheel van de ontwikkeling	42
Categorie 16 - Afweging van Alternatieven	43
Categorie 17 - Algemeen	45
3. Afkortingenlijst	50

1. INLEIDING

Van 10 juli 2018 tot en met 19 augustus 2018 liep de publieksraadpleging over de tussennota die opgesteld werd in het complex project "Extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen".

Deze "tussennota" vormt een procedurele tussenstap tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten en anderzijds het voorontwerp voorkeursbesluit. Deze nota heeft onder meer als doel, onderbouwd door de ontwerp-resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een vernieuwd onderzoeksvoorstel te doen binnen het ruimtelijk kader van de reeds onderzochte alternatieven. Verder wordt in deze nota ook aangegeven hoe de reeds onderzochte alternatieven tot stand zijn gekomen op basis van de in de Alternatievenonderzoeksnota voorgestelde bouwstenen, en wat die alternatieven precies inhouden. Ook wordt in deze nota de methodologie van het te voeren onderzoek op een klein aantal punten scherp gesteld. De gelijkwaardigheid met het reeds gevoerde onderzoek is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

In het kader van deze nota werden op het vlak van inspraak dezelfde rechten toegekend als het geval was bij de alternatievenonderzoeksnota. Dit houdt in dat de tussennota zowel voor advies werd voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieksraadpleging gelegd werd voor de brede bevolking.

Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota die daaruit voortvloeiden.

2. RAADPLEGING

2.1. Verloop

De tussennota doorliep van 10 juli 2018 tot en met 19 augustus 2018 een raadpleging die op volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van een advertentie op 9/7/2018 in twee regio-edities van Gazet van Antwerpen (Stad en Rand, Mechelen/Waas)
- Bekendmaking van de raadpleging in de vijf betrokken gemeentes
- Bekendmaking van de tussennota op volgende websites:
 - www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
 - www.portofantwerp.com
 - www.mlso.be
 - www.complexeprojecten.be
 - websites van betrokken gemeentes
 - website van de dienst MER
- Een analoge versie van de tussennota werd ter inzage gelegd op de daartoe voorziene plaatsen in de betrokken gemeenten.

De tussennota werd voor advies bezorgd aan de volgende adviesinstanties:

- Beleidsdomein Omgeving
- Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie
- Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

- Beleidsdomein Landbouw en Visserij
- Beleidsdomein Financiën en begroting
- Stad Antwerpen
- Gemeente Stabroek
- Gemeente Beveren
- Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Gemeente Zwijndrecht
- Provincie Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Fluxys
- Elia
- Eandis
- NMBS
- Infrabel
- Aquafin
- Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC)
- Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- Polderbestuur Polder van Ettenhove
- Polderbestuur Polder van Muisbroek
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
- Strategische Adviesraad MiNaraad
- MORA - Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- SERV - Sociaal - economische raad van Vlaanderen
- Strategische adviesraad Landbouw en Visserij
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Zeeland
- Gemeente Hulst
- Gemeente Woensdrecht
- Gemeente Reimerswaal
- Rijkswaterstaat Zee en Delta

2.2. Informatievergadering

Op 9 juli 2018 werd de tussennota inhoudelijk toegelicht op een actorenoverleg.

2.3. Overzicht van de inspraakreacties en adviezen

Er werden 22 adviezen ontvangen van adviesinstanties. De binnengekomen adviezen zijn opgenomen in tabel 1.

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 14 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- Instanties: 1
- Verenigingen: 11
- Particulieren: 2

Deze inspraakreacties werden ontvangen per mail of per aangetekend schrijven.

Een gedetailleerd overzicht van de adviezen en inspraakreacties met toekenning van een referentienummer is opgenomen in tabelvorm.

Tabel 1: Overzicht van alle ontvangen adviezen en reacties

Nummer	Naam	Type	Woonplaats
1	DP World Antwerp Holding nv	Vereniging	Doel
2	Infrabel	Adviesinstantie	Brussel
3	Elia	Adviesinstantie	Brussel
4	Agentschap Innoveren en Ondernemen	Adviesinstantie	Brussel
5	Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij	Adviesinstantie	Brussel
6	Departement Financiën en Begroting	Adviesinstantie	Brussel
7	Gemeente Zwijndrecht	Adviesinstantie	Zwijndrecht
8	Polder Muisbroek	Adviesinstantie	Stabroek
9	Polder Ettenhoven	Adviesinstantie	Stabroek
10	Departement Landbouw & Visserij	Adviesinstantie	Brussel
11	Fluxys	Adviesinstantie	Brussel
12	Provincie Noord-Brabant	Adviesinstantie	's-Hertogenbosch
13	New Generation Integrated Container Terminals (NGICT - F. Koch)	Vereniging	Goes
14	Departement Omgeving	Adviesinstantie	Brussel
15	VOKA-Alfaport	Vereniging	Antwerpen
16	Provincie Oost-Vlaanderen	Adviesinstantie	Beveren - Sint-Gillis-Waas
17	Vlaamse Havencommissie	Adviesinstantie	Brussel
18	Gemeente Beveren	Adviesinstantie	Beveren
19	Rijkswaterstaat	Adviesinstantie	Middelburg/Utrecht
20	Burger A	Particulier	
21	ZMF	Vereniging	Middelburg

Nummer	Naam	Type	Woonplaats
22	FANC	Adviesinstantie	Brussel
23	ENGIE Electrabel	Vereniging	Brussel
24	PSA Antwerp	Vereniging	Antwerpen
25	MPET	Vereniging	Antwerpen
26	MORA - Mobiliteitsraad van Vlaanderen	Adviesinstantie	Brussel
27	Havenbedrijf Antwerpen	Adviesinstantie	Antwerpen
28	Boerenbond Beveren-Waas	Vereniging	Beveren
29	Antwerpse Scheepvaartvereniging	Vereniging	Antwerpen
30	Doel 2020	Vereniging	Beveren
31	Burger B	Particulier	
32	MSC	Vereniging	Geneve - Zwitserland
33	KU Leuven - Faculteit architectuur - Campus Sint-Lucas Gent	Instantie	Gent
34	Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	Adviesinstantie	Brussel
35	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed	Adviesinstantie	Brussel
36	Provincie Zeeland	Adviesinstantie	Middelburg

Van volgende adviesinstanties werd geen advies ontvangen:

- Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Stad Antwerpen
- Gemeente Stabroek
- Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Provincie Antwerpen
- Eandis
- NMBS
- Aquafin
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Strategische Adviesraad MiNaraad
- Gemeente Hulst
- Gemeente Woensdrecht
- Gemeente Reimerswaal

2.4. Manier van verwerking van inspraakreacties en adviezen

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

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

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

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Nummer	Categorie
1	Alternatieven
2	Strategisch MER
3	Wonen en leefkwaliteit
4	Mobiliteit
5	Landbouw
6	Externe veiligheid
7	Nautisch
8	Operationaliteit
9	Strategische MKBA
10	Industrie en logistiek
11	Natuurcompensaties
12	Bestaande activiteiten
13	Financiering
14	Afstemming met het geheel van de ontwikkeling
15	Proces
16	Afweging van alternatieven
17	Algemeen

2.5. Antwoorden op inspraakreacties en adviezen

In dit deel worden de inspraakreacties per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd.

Categorie 1 - Alternatieven

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Indienen van een nieuw alternatief, gebruik makend van innovatieve stacking operations:</p> <p>Het vanaf 2005 gedempte gedeelte van het Doeldok wordt omgebouwd tot een nieuw dok met een directe doorsteek naar de Schelde . De toegang wordt zo smal mogelijk gekozen om de sedimentatie te minimaliseren.</p> <p>Aan de noordoostzijde van het nieuwe dok wordt een zwaairom voorzien met een cirkeldiameter van ± 600 m. Deze zwaairom is slechts voor een klein deel in de Schelde gesitueerd en kan zowel voor het OPEN-DOELDOK als voor het Deurganckdok dienst doen. Ten gevolge van deze situering gaat ± 300 m kadelengete verloren aan de westzijde van het Deurganckdok. In het nieuwe OPEN-DOELDOK ontstaat er ruimte voor ± 1.900 m deepsea kadelengete aan de oostzijde en ± 2.000 m aan de westzijde. Boven deze 3.900 m deepsea kade kan er aan de noordzijde ook nog een barge en feeder kade van 480 m lengte gerealiseerd worden buiten de sluzen.</p> <p>Dit alternatief brengt de kaaimuur evenwijdig met de westelijke kaaimuur van het Deurganckdok, met een afstand tussen beide kaaimuren van ca. 650m. Volgens het voorstel is deze terreindiepte voldoende om, mits implementatie van het NGICT-systeem, voldoende stackingruimte te creëren om de kaaimuren van het "Open-Doeldok" en het Deurganckdok te bedienen.</p> <p>Door het zuinig ruimtegebruik ontstaat de mogelijkheid om - binnen de contouren van het alternatief 9 uit de tussennota - ook aan de andere zijde van het "Open-Doeldok" nog een terminal te realiseren.</p>	13
<p>Het voorkeuralternatief mag zich straks niet beperken tot de huidige groepering van "Alternatief 9", maar aandurven ruimte te laten voor andere bouwstenen die binnen de groep van extra criteria (maximale inbreiding, minimaal aansnijden van nog niet aangesneden poldergebied, minimalisering onderhoudsbaggerwerk, ongeroerd laten van de pure woonkern van Doel) dezelfde en soms betere resultaten boeken.</p>	20(a)
<p>Een (nogmaals) bijgestelde bouwsteen 11 zou er dus in bestaan louter 542 meter bestaande kaaimuur van de toegangsgeul tot de Zandvlietsluis in het inrichten als binnenvaartterminal, waardoor de zeevaartterminal met 693.935 TEU (maritieme trafiek) kan toenemen. Dit evenwicht naar oppervlakte zou niet haalbaar zijn als men de oefening zou uitvoeren met een nis die louter 11 ha inneemt voor water.</p>	20(b)
<p>Voorstel tot uitbreiding Noordzeeterminal stroomafwaarts met ca. 350m diepe kaamuur + 1 dedicated binnenvaartligplaats.</p>	20(c)
<p>Nieuw getijdendok - operationaliteit</p> <p>Naar operationele efficiëntie toe zou een grote meerwaarde kunnen gerealiseerd worden door de aanmeerlengte van het nieuwe getijdendok evenwijdig aan te leggen met de westelijke kaaimuur van het Deurganckdok.</p>	27(a)
<p>Gezien het voorgaande stellen wij voor om het alternatief 9 zoals omschreven in de tussennota als volgt bij te sturen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schrappen van de diepzeebehandeling in de bouwsteen 5a 	27(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van een bijkomende ligplaats in het nieuwe getijdendok • Nagaan of er al dan niet een zwaazone in het nieuwe getijdendok moet voorzien worden en zo ja, waar deze dan best ingeplant wordt • Nagaan of de kaaimuur van het nieuwe getijdendok parallel met de westelijke kaaimuur van het Deurganckdok kan ingeplant worden. • Naar de uitwerkingsfase toe de mogelijkheid open laten om te onderzoeken of het afbreken van bestaande aanmeerlengte (met het bijhorende tijdelijk capaciteitsverlies) vermeden kan worden, zonder dat dit tot onaanvaardbare effecten op de rivier leidt. Indien dit niet mogelijk blijkt: nagaan of nieuwe capaciteit op een tijdelijke manier ontsloten kan worden alvorens de bestaande aanmeerlengte dient opgegeven te worden. 	
<p>In die zin vormt het een leemte dat het nulscenario – weliswaar met meeneming van faciliterende maatregelen – niet als een volwaardig alternatief onderzocht wordt.</p>	30
<p>Alternatief dat voortbouwt op het alternatief "Open-Doeldok" uit inspraakreactie 13 met toepassing van innovatieve stackoperaties en overname van zoveel mogelijk van de aspecten van alternatief 9 in zijn meest geactualiseerde vorm. De monding van het nieuwe getijdendok is dezelfde als in alternatief 9 uit de tussennota. Capaciteitsberekeningen worden toegevoegd, waarbij - in tegenstelling tot in de inspraakreactie 13 - ook gerekend wordt op een verhoogde waterzijdige capaciteit van het stackingsysteem.</p>	31

Reactie op opmerkingen

Bij het voorstel dat opgenomen is in **opmerking 13** zijn een aantal bedenkingen te formuleren die maken dat dit concept in voorliggende vorm niet kan weerhouden worden als alternatief voor het in de tussennota geformuleerd alternatief:

- Vooreerst is het niet duidelijk of de gemaakte intekening wel mogelijk is in relatie tot **sedimentatie en nautische haalbaarheid**. Indien de aansluiting van het nieuwe getijdendok op het Deurganckdok op dezelfde locatie wordt voorzien als in alternatief 9 (sedimentatie), dan kan niet uitgesloten worden dat er in het nieuwe getijdendok een zwaazone zal moeten voorzien worden (nautisch). Vraag is of dit kan binnen de stippellijncontouren van alternatief 9 en welke ruimtelijke implicaties dit zou hebben, m.n. op de noordelijke concessie. In **opmerking 31** wordt het voorstel op dat vlak bijgestuurd, maar de rest van de bedenkingen hieronder zijn ook geldig voor **opmerking 31**.
- Verder bestaat de NGICT-OHBC technologie vandaag enkel in een **conceptuele fase**. Hoewel de inspraakreactie stelt dat deze technologie verder zal ontwikkeld worden binnen een exclusief partnerschap met ZPMC, Siemens en Solid Port Solutions, kan er geen garantie geboden worden dat het NGICT-OHBC ooit effectief in een **productieomgeving** beschikbaar zal komen. Immers, een innovatief maar ook **theoretisch concept** is niet steeds een **realiseerbaar concept**. De Vlaamse regering kan en mag zich bij het voorkeursbesluit derhalve niet baseren op een (nog) niet bestaande technologie. Immers, indien deze technologie niet realiseerbaar zou blijken, dan zou het nieuwe getijdendok een dure maar (voor containerbehandeling) onbruikbare investering worden.
- De potentiële/theoretische voordelen qua ruimte-productiviteit van de technologie zijn bovendien **niet bewezen in een (complexe) operationele omgeving**. Hierin zit een duidelijk risico vervat dat de uiteindelijk oplossing niet beantwoordt aan de verwachtingen en de **projectdoelstellingen**, of zelfs **contraproductief** kan zijn doordat de huidige terminalproductiviteit afneemt indien de verwachtingen van het systeem niet ingelost kunnen worden.
- De Vlaamse regering dreigt mee te stappen in een **monopoliepositie**. Immers, in de inspraakreactie wordt op p6 duidelijk gesteld dat het idee van een nieuwe getijdendok met

hoge ruimteproductiviteit enkel maar mogelijk zal zijn met de implementatie van het - gepatenteerde- NGICT-OHBC systeem. De Vlaamse regering zou zich dus inschrijven in een niet bewezen systeem met maar één aanbieder.

- De inspraakreactie heeft niet enkel betrekking op de nieuw te bouwen infrastructuur, maar ook op de suprastructuur van de bestaande terminals, met name voornamelijk MPET. Door het NGICT-OHBC concept op te nemen in het voorkeursbesluit zou de Vlaamse regering **inbreken in bestaande concessieovereenkomsten** met een resterende looptijd van enkele decennia. Dergelijk voorkeursbesluit zou inhouden dat MPET deze technologie zou moeten implementeren op hun bestaande concessie. Meer zelfs, een dergelijk voorkeursbesluit kan aanleiding geven tot lange en zware **juridische procedures** met de zittende concessionaris, temeer daar de implementatie van het NGICT-OHBC in hoofde van MPET een (tijdelijke) **kapitaals- en capaciteitsvernietiging** dreigt in te houden.
- Gelet op bovenstaande zal een voorkeursbesluit met inbegrip van de NGICT-OHBC technologie enkel maar mogelijk zijn indien de zittende concessionaris hier voluit in meegaat. Het is echter een allerminst vanzelfsprekend om te veronderstellen dat een terminal operator dergelijke **enorme operationele, commerciële en investeringsrisico's** wil lopen ten voordele van een niet bestaande technologie met tal van **onduidelijkheden ten aanzien van de investeringskost en operationele kosten**.
- Ook de **rederij-klanten** van een terminal operator, zijnde de uiteindelijke gebruikers van een containerterminal, zoeken oplossingen die **voldoende behandelingscapaciteit binnen een productieve en operationeel stabiele context** bieden. Het is duidelijk dat dit in deze fase met het NGICT-OHBC systeem niet kan gegarandeerd worden. Het risico is dus zeer reëel dat de grote rederijen naar HUB posities in andere havens uitwijken indien zou blijken dat dit systeem als oplossing naar voor geschoven zou worden waardoor de projectdoelstelling dan niet gehaald zou worden.
- De reconversie van de bestaande MPET terminal (uitrusting met het NGICT-OHBC concept) zou verder naar schatting een 10-tal jaren in beslag nemen. Het capaciteitsverlies van de MPET terminal (wegens de aansluiting van het nieuwe getijdedok aan het Deurganckdok), tezamen met een lange overbruggingsperiode om de huidige MPET met het nieuwe systeem uit te rusten, zou inhouden dat ook de noordzijde van het nieuwe getijdedok in concessie moet verleend worden aan MPET. Hiermee dreigt **een verstoring van de concurrentiepositie in het havengebied**, wat een juridisch risico inhoudt. Indien dit juridisch risico wordt vermeden door een correcte bevragingprocedure voor de toewijzing van de noordelijke terminal te doorlopen en een andere terminaloperator daaruit als meest gunstige kandidaat naar voor zou komen, zou dit tot vernietiging van kapitaalsinvesteringen op de bestaande MPET-terminal leiden, waar ook dan juridisch en financieel zware gevolgen uit zouden voortvloeien.

Dit neemt niet weg dat in de uitwerkingsfase van het complex project verder kan onderzocht worden of de layout van de extra containerbehandelingscapaciteit binnen de in het voorkeursalternatief afgebakende contouren verder kan geoptimaliseerd worden door toepassing van "state of the art" behandelingssystemen die hun efficiëntie bewezen. Hierbij kan het BATNEEC-principe toegepast worden (Best Available Techniques Not Entailing Excessive Costs).

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

De suggestie die gemaakt wordt in **opmerking 20(b)** kan beschouwd worden als een verdere optimalisatie van de bouwsteen 11 die - moest de bouwsteen 11 opgenomen worden in een voorkeursbesluit - verder op in de uitwerkingsfase van het complex project kan bestudeerd worden.

De stroomafwaartse verlenging van de Noordzeeterminal met ca. 350 meter zoals voorgesteld in opmerking 20(c) situeert zich qua omvang tussen de bouwsteen 12 (verlenging met circa 150 meter) en bouwsteen 13 (verlenging met circa 1800 meter). In die zin is door onderzoek van de bouwstenen 12 en 13 de range van effecten van een stroomafwaartse uitbreiding van de Noordzeeterminal reeds in kaart gebracht en zijn er voldoende gegevens voorhanden om het geformuleerde voorstel mee te nemen in een afweging van verschillende bouwstenen en alternatieven.

De bijstellingen van alternatief 9 waarvan sprake in **opmerkingen 27(a) en 27(b)** zijn verdere optimalisaties van het voorliggende alternatief die - in het geval dit alternatief zou aangeduid worden als voorkeursalternatief - verder kunnen onderzocht worden in de uitwerkingsfase van het complex project.

In antwoord op **opmerking 30** kan gesteld worden dat het nulscenario wel in beeld gebracht werd: alle effecten werden in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie die ontstaat als dit nulscenario zich zou voordoen. Aangezien dit nulscenario niet aan de projectdoelstelling uit de startbeslissing van het complex project voldoet, kan het echter niet beschouwd worden als een volwaardig alternatief om de projectdoelstelling te realiseren.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 2 - Strategisch MER

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het college van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Zwijndrecht adviseert om - in het kader van de voorliggende alternatievenonderzoeksnota en de tussennota - een onderzoek te doen naar de cumulatieve milieu-effecten (geluid, lucht, mobiliteit, mensen gezondheid ...) die mogelijk kunnen optreden als naast het voorliggend project ook nog de andere grote geplande projecten worden gerealiseerd zoals de Oosterweelverbinding, de Infrastructuurwerken Linkeroever én de parallelwegeninfrastructuur van de E34..	7
In de nota wordt echter niet ingegaan op de mogelijke grensoverschrijdende consequenties van deze aanpassingen zoals grensoverschrijdende stikstofdepositie waarover in de synthesenota bij alle alternatieven werd gesproken. Dit is voor ons met name van belang vanwege de ligging van het Natura 2000 gebied De Brabantse Wal nabij de projectlocatie en het feit dat in de huidige situatie de kritische depositiewaarden voor dit gebied al overschreden worden en het door u beschreven risico op het optreden van significant negatieve effecten door eutrofiëring. Wij zien graag dit risico voor de verschillende alternatieven nader onderzocht en onderbouwd terug in het vervolg van het project, inclusief mitigerende maatregelen als die nodig blijken te zijn. Dit in het kader van artikel 6 van de Habitatrichtlijn.	12
Op p.23 wordt gesproken over de bijstelling van de bouwsteen: Gedempt Doeldok / omgeving Putten Weiden. het is positief dat het natuurgebied in de aangepaste bouwsteen kan behouden blijven. In het onderzoek dient wel voldoende aandacht geschonken aan de impact van logistieke activiteiten en de ontsluiting ervan op het natuurgebied Putten Weiden.	14
Uit de tussennota begrijpen wij dat er nu een nieuw negende alternatief op tafel wordt gelegd onder andere omwille van negatieve scores van de bestaande alternatieven 1 t.e.m 3 op het vlak van milieu en meer in het bijzonder de sedimentverplaatsing (turbiditeit). Alfaport Voka herhaalt terzake zijn eerdere vraag naar verdere verduidelijking en motivering van de lage milieuscore terzake.	15(a)
Alfaport Voka gaat er ook van uit dat voor de alternatieven 1 tot en met 3 (die zoals aangegeven door een ruime meerderheid binnen de private havengemeenschap	15(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
als voorkeursscenario naar voor worden geschoven) niettemin verder wordt onderzocht hoe die negatieve score inzake milieu kan gemilderd worden.	
Zo werd tijdens het recente actorenoverleg (dd. 9 juli 2018) aangekondigd dat er een sedimentworkshop plaatsgevonden heeft en er ook stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd zijn. Kunnen de nieuwe inzichten uit deze expertenworkshop en berekeningen gedeeld worden en kan er in de tussennota aangegeven worden of de evaluaties al dan niet bijgesteld worden?	15(c)
<p>Grensoverschrijdende effecten slikken en schorren</p> <p>Voor alle alternatieven geldt dat er na realisatie in meer of mindere mate Impact ontstaat op grensoverschrijdende effecten op de slikken en schorren van de Westerschelde. Tijdens het expertenoverleg op 21 november 2017 is hier onder andere over gesproken en hebben wij onze zorgen geuit; in het actorenoverleg op 31 januari jl. hebben wij uw aandacht hier wederom voor gevraagd in onze bijdrage tijdens de publieke tribune. Nadien zou er nog bilateraal overleg volgen, maar hiervoor heeft geen uitnodiging plaats gevonden. In de VNVC-vergadering van 20 juni jl. is de afspraak gemaakt dat op verzoek van Vlaanderen ten aanzien van het impact op Natura2000-gebieden en verdere afwerking van watergebonden elementen van het CP ECA beroep zal worden gedaan op de beschikbare kennis en expertise binnen de VNVC. Tijdens het actorenoverleg op 9 juli jl. werd ons duidelijk dat op 21 juni jl. een expertenworkshop is geweest over (grensoverschrijdende) effecten op het gebied van sediment en ecologie. Aangegeven werd dat hierbij ook Nederlandse experts aanwezig waren, maar wij constateren dat bij deze expertenworkshop geen (Nederlandse) VNVC-experten aanwezig zijn geweest. Krachtens onze verdragsrechtelijke relatie met Vlaanderen in het kader van het verdrag Beleid en Beheer is afgesproken om de fysieke ontwikkelingen in het Scheldegebied samen te onderzoeken, deze te duiden en hier samen (en exclusief) over te concluderen. Wij stellen daarom voor alsnog een dergelijke bijeenkomst met VNVC-experten te organiseren, zodat alsnog inbreng via deze weg geleverd kan worden.</p> <p>Voor grensoverschrijdende effecten op watergebonden elementen kan de VNVC een goed gremium te zijn.</p>	19(a)
<p>Grensoverschrijdende stikstofdepositie</p> <p>Tijdens het actorenoverleg op 31 januari jl. is gesproken over grensoverschrijdende effecten ten aanzien van stikstofdepositie. Wij vroegen uw aandacht hiervoor, gelet op de significante effecten van elk alternatief, en stelden voor dat u hierover in direct contact zou treden met de provincie Noord-Brabant. In het actorenoverleg van 9 juli jl. werd van uw zijde aangegeven dat de effecten nader onderzocht zouden worden en er verminderd van schattingen uitgegaan zou worden. Daarnaast werd er geen specifiek overleg met de provincie Noord-Brabant voorzien, maar zou dit onderwerp eventueel op strategisch niveau bilateraal besproken worden in combinatie met andere lopende dossiers.</p> <p>Van de provincie Noord-Brabant begrepen wij dat een eerder overleg ten aanzien van dit onderwerp in maart jl. was voorzien, maar dat deze werd geannuleerd. Via deze weg doen wij u daarom nogmaals het voorstel om ten aanzien van dit onderwerp op ambtelijk niveau met de provincie Noord-Brabant in overleg te treden.</p>	19(b)
Een paar gegevens (fig. 23) volstaan niet op basis hiervan in functie van de aanslibbing een keuze van soort getijdendok te bepalen, te meer dat we het hier over een zeer duur infrastructuurproject hebben, die bovendien een bestaand goed functionerend dok voor mogelijks ca 25 à 30 % (meer dan één ligplaats) vernietigt. "Alternatief 9", zowel het "geknikte dok" als mogelijke afgeleide "Saftingendok alternatieven" ten noorden van Doel dienen daarom aan een gedegen vergelijkend uitgebreider minimalisatieonderzoek naar aanslibbing te worden onderworpen,	20(a)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
alvorens de jaarlijkse aanslibbing een (liefst niet de enige en/of bepalende) keuzefactor kan zijn in het voorkeurbesluit.	
De onderhuidse suggestie dat de CDW gelijkwaardig zal blijven functioneren in de (drastisch) gewijzigde randvoorwaarden, en dit tegenover het scheppen van een vermoeden van falen elders, dient stevig wetenschappelijk onderbouwd alvorens een locatiekeuze o.a. zou worden aanbevolen op basis van de CDW-kwaliteiten.	20(b)
De stelling van de “Tussennota” over de werking van de CDW is voorbarig en dient evenwaardig onderzocht als voor het DGD destijds. Een dergelijk onderzoek voor geschikte (nauwe) openingen van het Saftingendok is eveneens vereist om beide wetenschappelijk tegen elkaar te kunnen afwegen.	20(c)
De stelling van de “Tussennota” ten aanzien van de Kaderrichtlijn water onderbouwt onvoldoende de keuze, en vereist dat gedetailleerd en gelijkwaardig onderzoek geschiedt om de baggervolumes van beide alternatieven (twee gecombineerde of twee afzonderlijke) “eerlijk” tegen elkaar af te wegen. Die studies naar de bepaling van het onderhoudsbaggerwerk dienen zich voor beide toe te spitsen op een minimalisering van het volume door ingrepen als doorgangsbreedte, inrichting zwaaicirkels en diens meer, derwijze dat men niet het gunstige resultaat van het ene koppel (DGD en “geknikt dok”) vergelijkt met de meest ongunstige resultaat van het andere koppel (DGD en een soort Saftingendok), hetgeen wel de indruk is van figuur 23. Het beperkte onderzoek geïllustreerd op 28 februari 2018 heeft aangetoond dat kansen ter beschikking zijn om mits vormgeving en inrichting van de monding het baggervolume drastisch te beperken. De bepaling van de standaarddeviatie binnen de resultaten kan een indruk geven van de spreiding en het risico.	20(d)
De “Tussennota” bevat geen sluitende oplossing voor de verwerking van de aanlegbaggerspecie welke zal vrijkomen bij het graven van het “geknikte dok”. Desgevallend kan het dok noordelijker verschoven naar nog niet opgehoogde terreinen, om de vrijgekomen specie te kunnen bergen. Dit geeft meteen ook een oplossing voor het aspect “Terminaldiepte” verwerkt hier in item 5.6 van deze INSPRAAK.	20(e)
De Westerschelde is in de afgelopen vier decennia veranderd van een wereld waarin de rivier geleidelijk overging in de zee, in een bekken die zonder uitzondering ecologisch uit balans is. De daarin verstoorte ecosystemen hinderen niet alleen de natuurkwaliteiten, maar ook de kwaliteit van de omgeving, de belevingswaarde en het economisch medegebruik. Het huidig gebruik zorgt voor harde overgangen, terwijl graduele overgangen tussen zoet en zout en tussen nutriëntenrijk en -arm unieke ecologische niches vormen die kenmerkend zijn voor een rijke deltanatuur. Een verdere groei van de containercapaciteit mag absoluut geen negatief effect hebben op de unieke natuurwaarden in de ‘Westerschelde’. De natuurlijke processen van sediment, water- en stofstromen zijn naar onze overtuiging cruciaal voor een rijke Westerschelde. Deze staan al onder druk; de staat van instandhouding van de natuur in de Westerschelde wordt als zeer ongunstig ervaren. Wij willen graag dat dit nadrukkelijker aan bod komt in uw onderzoek.	21
<p>Nieuw getijdendok - grondbalans:</p> <p>Zonder op het onderzoek vooruit te willen lopen rijst het vermoeden dat dit alternatief op vlak van grondbalans veruit voor de grootste grondoverschotten zal zorgen. We vragen om binnen het onderzoek alvast na te gaan welke financiële meerkosten deze grondoverschotproblematiek met zich zal meebrengen. Indien niet aannemelijk kan gemaakt worden dat dit probleem van grondoverschot oplosbaar en betaalbaar zal zijn, dienen binnen het complex project de nodige</p>	27

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>voorzieningen getroffen te worden om het grondoverschot weg te werken, bijvoorbeeld door het ophogen van terreinen in de nabije omgeving om de transportkosten en mobiliteitsimpact van de werf zoveel mogelijk te beperken. Er zou kunnen onderzocht worden of dergelijke opgehoogde terreinen ingeschakeld kunnen worden als eventuele (tijdelijke) compensatie voor het verlies aan habitat voor strand- en koloniebroeders.</p>	
<p>Uitbreiding van de Antwerpse haven met nieuwe dokken en/of verlengde terminals zal extra onderhoudsbaggerwerk met zich brengen in de haven. De tussennota geeft aan dat het nieuwe getijdedok uit alternatief 9 aanzienlijk minder sedimentatie zal veroorzaken dan eerder beschouwde varianten van het Saefthinghedok. Het document geeft echter niet zoals in de eerder synthesesnota wel het geval was, het concrete totale extra baggerbezwaar van het alternatief. Bovenop de 0,7 miljoen m³ voor het nieuwe getijdedok bevat het alternatief immers ook een uitbreiding van de Europaterminal met bijkomend onderhoudswerk. Al met al lijkt het aannemelijk dat het extra baggerbezwaar circa 1 miljoen m³ zal bedragen. Dat is een verhoging met ± 20% t.o.v. de huidige hoeveelheid. Behoort bij brief d.d. 4 september 2018 met ons kenmerk: 18921617. 2 De tussennota noch de eerder verschenen synthesesnota geven enige indicatie over de toename in troebelheid in de Westerschelde. Voor de Beneden-Zeeschelde worden wel toenamepercentages vermeld, maar die worden niet vertaald in ecologische effecten. De uitgebreide strategische MER zelf stelt dat hoogstens sprake zal zijn van een lokaal effect op de fytoplanktonproductie. De toename in troebelheid lijkt met percentages van ongeveer 5 relatief klein, maar het zal u bekend zijn dat juist de troebelheid en de slibhuishouding momenteel een hot topic vormen in het onderzoek naar het ecologisch functioneren van het Schelde-estuarium. Een procent meer of minder kan in die situatie wel degelijk een significante invloed hebben. Wij pleiten daarom voor een serieuze effectstudie zowel ruim stroomopwaarts als stroomafwaarts van de haven. Het lijkt ons zeer onaannemelijk dat de effecten klein blijven en alleen lokaal optreden.</p>	36a
<p>In het strategisch MER stelt u dat alleen de aangemeerde schepen en de containeroverslag tot extra uitstoot zullen leiden. Emissies van varende schepen en ander transport acht u verwaarloosbaar klein en heeft u daarom verder niet meegenomen in de berekende deposities. U rechtvaardigt deze keuze niet. Wij verzoeken u dit alsnog te doen en daarbij rekening te houden met de naar verwachting toenemende transportstromen over de Westerschelde. Behoort bij brief d.d. 4 september 2018 met ons kenmerk: 18921617. 3 In paragraaf 6.8.5.4.9. van het MER stelt u dat de verwachte achtergrondemissies in 2025 zo'n 8% lager zullen liggen dan die in 2016. Iets verderop, in 6.8.5.7.2., stelt u dat extra deposities als gevolg van CP ECA, de beschikbare depositieruimte niet zullen opvullen, met uitzondering van die voor de Brabantse Wal. Voor dat gebied worden de Kritische Depositiewaarden (KDW) nu al overschreden, zodat in dat gebied sowieso geen depositieruimte bestaat. Het verbaast gezien de overwegende zuidwestelijke winden in onze regio niet dat de knelpunten zich vooral noordoostelijk van de haven voordoen. Echter ook in andere richtingen zullen extra deposities optreden. Ook is uw conclusie onjuist dat de effecten van het op Oosterschelde en Westerschelde niet beperkend zijn, omdat de KDW's voor deze gebieden niet overschreden worden. Hoewel de situatie er minder kritisch is dan op de Brabantse Wal, zijn er ook langs de Westerschelde gebieden waarvoor de KDW's voor stikstofgevoelige habitats nu al worden overschreden (zie https://monitor.aerius.nl/monitor2016L/). Graag zouden wij samen met u en onze Brabantse collega's de verwachte stikstofdeposities nader bespreken en gezamenlijk willen nagaan of die werkelijk geen beperking vormen</p>	36b

Reactie op opmerkingen

In antwoord op **opmerking 7** kan gesteld worden dat de aangehaalde andere grote geplande projecten deel uitmaken van de referentiesituatie. Voor elke discipline uit het S-MER wordt de referentiesituatie beschreven. Voor elk alternatief worden de effecten in beeld gebracht die cumulatief zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Het studiegebied wordt per discipline zo afgebakend dat het gebied omvat waarbinnen significante effecten te verwachten zijn. Indien er zich bijvoorbeeld op de genoemde infrastructuren significante wijzigingen van verkeer voordoen, dan worden de effecten daarvan beschreven in het S-MER.

Als antwoord op **opmerking 12** kan gesteld worden dat grensoverschrijdende effecten van het project in elk geval meegenomen worden, en specifiek ook voor wat betreft het effect van stikstofdeposities op de Natura 2000-gebieden in Nederland. Dit zal gebeuren voor elk van de negen alternatieven. Waar in de vorige rapportage voor alternatief 1-8 (de ontwerprapporten die online werden geplaatst op 17 januari 2018) nog werd uitgegaan van een benadering die gebaseerd was op expertkennis, zullen in het finale ontwerp-S-MER ook depositieberekeningen opgenomen zijn, voor elk van de negen alternatieven.

Met betrekking tot **opmerkingen 15(c) en 19(b)** kan gesteld worden dat de stikstofdepositieberekeningen mee opgenomen zullen worden als onderdeel van de effectbespreking binnen de disciplines Lucht en Biodiversiteit, en dit voor alle alternatieven. Specifiek met betrekking tot **reactie 19(b)** wordt het voorstel om op ambtelijk niveau met de provincie Noord-Brabant in overleg te treden in overweging genomen.

Met betrekking tot **opmerking 14** kunnen we bevestigen dat de impact van de logistieke activiteiten en van het gegenereerde wegverkeer op de verschillende natuurgebieden, en dus ook op Putten Weiden, zal bestudeerd worden. Het gaat daarbij om de impact van het project in termen van onder meer geluids- en lichtverstoring.

De lage milieuscore voor alternatief 1 tot 3 voor het aspect "turbiditeit", waarnaar verwezen wordt in **opmerking 15(a)**, volgt uit de aanzienlijke toename in turbiditeit bij deze drie alternatieven, in vergelijking met de andere alternatieven. Rekening houdend met de strikte regelgeving rond de Kaderrichtlijn Water en de Vogel- en Habitatrichtlijnen, en met het voorzorgsprincipe (gezien de bestaande en erkende leemten in de kennis), is een negatieve beoordeling hier op zijn plaats, zoals overigens toegelicht in het S-MER. Als antwoord op **reactie 15(b)** kunnen we stellen dat het S-MER nu reeds een overzicht geeft van potentieel in aanmerking komende milderende maatregelen voor alternatieven 1 tot 3. De maatregelen waarvan het meeste structureel effect te verwachten is, zijn op dit strategisch niveau onderzocht aangezien de optimalisatieoefening die gebeurd is voor alternatief 9 heeft aangetoond dat een aanzienlijke reductie van de sedimentatie (en dus turbiditeit) kan gerealiseerd worden met een optimalisatie van de ligging en configuratie van het Tweede Getijdendok.

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

Als antwoord op **opmerkingen 20(b) en 20(c)** kunnen we stellen dat het geenszins de bedoeling is om een locatiekeuze aan te bevelen op basis van het al dan niet functioneren en/of voortbestaan van de CDW. Dit is hoogstens een bijkomend element. Het locatievoorstel uitgewerkt in alternatief 9 is gebaseerd op onder meer sedimentologische en nautische overwegingen. In het kader van het geïntegreerd onderzoek zal onderzocht worden of die overwegingen inderdaad stand houden, en zal, zoals aangegeven in het antwoord op **opmerking 20(a)**, het alternatief nog op tal van andere criteria onderzocht worden.

Met betrekking tot **opmerking 20(d)** kunnen we aangeven dat het tot nu toe gevoerde onderzoek (S-MER) in voldoende mate heeft aangetoond dat een (te) sterke toename van de turbiditeit, die het gevolg kan zijn van de aanleg van een getijdendok, er wel degelijk toe kan leiden dat de

bepalingen van de Kaderrichtlijn Water niet gerespecteerd (kunnen) worden. Vanuit dit optiek is zoeken naar oplossingen die de operationele voordelen van een getijdedok combineren met een minder sterke aanslibbing meer dan wenselijk. Het voorliggende alternatief 9 is het resultaat van een optimalisatieoefening waarin de in de reactie genoemde parameters (doorgangsbreedte, zwaaicirkels) wel degelijk mee in rekening werden gebracht, en dit zowel voor varianten van het "originele" Saefthinghedok als voor varianten van een "geknikt" dok. Uit dit onderzoek is duidelijk gebleken dat met een "geknikt" dok meer drastische reducties in sedimentatievolume mogelijk zijn dan met varianten van het Saefthinghedok, ook als rekening gehouden wordt met de implementatie van onder meer de in de reactie genoemde maatregelen.

Als antwoord op **opmerking 15(c)** kunnen we stellen dat de nieuwe inzichten en kennis die opgedaan werden tijdens de expertenworkshop "Sediment en ecologie" zullen meegenomen worden in de (desgevallend aangepaste) beoordeling van de negen alternatieven door de MER-deskundigen. De workshop zelf had niet als bedoeling, en heeft dan ook niet geleid tot, het bijstellen van de beoordeling. De workshop van 21 juni had een zeer precieze scope, namelijk het bespreken van enkele leemten in de kennis met betrekking tot de relatie abiotiek-biotiek die uit het MER-onderzoek naar voor waren gekomen. Een verslag van de workshop zal online gepubliceerd worden op de projectwebsite. In dit verband kunnen we, als antwoord op **reactie 19(a)** ook bevestigen dat inderdaad afgesproken is dat beroep zou gedaan worden op de beschikbare kennis en expertise binnen VNSC, en die afspraak blijft gelden. Wij staan dan ook open voor een bijeenkomst met VNSC-experten. Voor de workshop van 21 juni werden overigens zeven Nederlandse of bij Nederlandse kennisinstututen werkzame experts uitgenodigd, maar slechts één daarvan was ook daadwerkelijk aanwezig.

In verband met **opmerkingen 20(e) en 27** kunnen we aangeven dat de grondoverschotten in de beoordeling een rol spelen, onder meer binnen de discipline Bodem en in de S-MKBA, en dat het effect ervan dus wel degelijk in rekening gebracht worden. Op projectniveau kan verder gezocht worden naar maatregelen om de grondbalans beter in evenwicht te brengen, waaronder de in beide reacties geformuleerde suggesties. Als antwoord op **opmerking 27** kunnen we bevestigen dat de kostprijs van het grondverzet en van een overschot op de grondbalans wel degelijk expliciet in beeld gebracht worden in het kader van de S-MKBA.

In verband met **opmerking 21** kunnen we stellen dat we de verwoorde visie met betrekking tot enerzijds de grote ecologische waarde van de Westerschelde, en met betrekking tot anderzijds de drukken waaraan het systeem wordt blootgesteld, onderschrijven. Het is juist vanuit die optiek dat in het S-MER onderzoek gevoerd wordt naar de effecten van het project op de Westerschelde, met de bedoeling de effecten van de verschillende alternatieven in beeld te brengen en met elkaar te vergelijken. Op projectniveau zal het onderzoek verder gevoerd worden en zal, voor het voorkeursalternatief, deze impactbepaling verder verfijnd worden.

In antwoord op **opmerking 36a** melden we dat de berekeningen aantonen dat voor het volledige alternatief 9 de bijkomende behoefte aan onderhoudsbaggerwerken 0,72 MTDS/jaar bedraagt (n.b. niet m³), wat een toename met 15% vertegenwoordigt in vergelijking met de referentiesituatie. De tussennota geeft nog geen resultaten met betrekking tot de toename van de turbiditeit (in de Westerschelde of Zeeschelde) omdat deze nota het onderzoek nog maar aankondigt. De resultaten zullen terug te vinden zijn in de volgende versie van het strategische MER. Het klopt dat in de eerste ontwerpversie van het S-MER (januari 2018) en dus in de bijhorende synthesesnota de turbiditeit in de Westerschelde nog niet besproken was (aangeduid met "p.m."). In de volgende versie zal dit wel gebeurd zijn, en zal de doorwerking op de ecologie ook verder besproken worden. We nemen akte van uw vraag om een "serieuze effectstudie" uit te voeren. Het S-MER zal de effecten bespreken met een niveau van detail dat compatibel is met het strategisch niveau van de oefening, die erop gericht is de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken én het eventueel voorkomen van onaanvaardbare negatieve effecten aan het licht te brengen. Daarbij zal rekening gehouden worden met de beschikbare wetenschappelijke kennis. In het licht van de vastgestelde leemten in de kennis zal in elk geval het voorzorgsprincipe gehanteerd worden bij de beoordeling.

In de volgende versie van het strategische MER zal de impact van de stikstofemissies op de Natura 2000-gebieden aan de hand van modelleringen begroot en beoordeeld worden. Dit zal, zoals gevraagd in **opmerking 36b**, ook gebeuren voor de emissies van de scheepvaart en voor de deposities binnen het habitatrichtlijngebied "Westerschelde en Saefthinghe". Daarbij zal rekening gehouden worden met de kritische depositiewaarden van de verschillende gebieden.

Uw voorstel om samen met uw collega's van de provincie Noord-Brabant een overleg aan te gaan over deze problematiek zullen we in overweging nemen

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Aanvullen dat grensoverschrijdende stikstofdepositie zal gemodelleerd worden in het ontwerp-S-MER, voor elk van de alternatieven.

Aanvullen dat de stikstofemissies van de varende zeeschepen en de effecten ervan op de Natura 2000-gebieden (onder meer op het Habitatrichtlijngebied "Westerschelde en Saeftinghe") ook zullen besproken worden in het S-MER en de passende beoordeling.

Categorie 3 - Wonen en Leefkwaliteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>De strategische visie van het BRV preciseert het belang van leefkwaliteit als volgt (p69-70):</p> <p>"De ontwikkeling van logistieke, transport- en distributieactiviteiten kan enkel gebeuren samen met maatregelen die de leefkwaliteit waarborgen en indien mogelijk verbeteren. Het Vlaams ruimtelijk beleid zal daarom en voldoende concentraties van logistieke activiteit ontwikkelen met sterke waarborgen voor de leefkwaliteit en de versnippering van logistieke activiteit tegenhouden en waar mogelijk terugdringen...</p> <p>Het ruimtelijk beleid zal grote inspanningen doen om de hinder en de milieudruk te minimaliseren. Daarvoor worden de volgende principes toegepast, waarbij de inzet van technologische innovatie kan helpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke maatregelen helpen de uitstroom van hinder uit een brongebied te beperken. Het gaat om maatregelen zoals buffering en internalisering van milieueffecten, die worden uitgevoerd binnen het brongebied door de producent van hinder. • Ruimtelijke maatregelen verhogen de weerstand tegen instroom van hinder in gehinderde gebieden (bijvoorbeeld filtering, buffering, isolatie, ...). • Als de leefkwaliteit in een gehinderd gebied onmogelijk kan worden gegarandeerd, wordt de komst van ontvangers tegengegaan. • Als de leefkwaliteit niet kan worden gegarandeerd, wordt de ontvanger van hinder verplaatst of wordt de versnippering van logistieke activiteit tegengehouden en teruggedrongen." <p>Het is noodzakelijk de verschillende alternatieven (en met name die alternatieven die Doel als woonbestemming overeind houden) te toetsen aan de door de Vlaamse regering recent besliste strategische visie van het BRV.</p> 	14
<p>Met betrekking tot wonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De woonkernen kunnen behouden blijven op voorwaarde dat de indirecte indicatoren de maximale normen niet overschrijden. • De woonkernen moeten blijven beschikken over - minimaal - het huidige voorzieningenniveau en moeten goed ontsloten blijven. • Nieuwe woningbouw, verdichting door meergezinswoningen, etc. kan enkel mits dit toegestaan is vanuit ruimtelijke ordening. • Sociale bemiddeling dient in elk scenario in een vroeg stadium voorzien te worden, met voldoende omkadering en duidelijke taakstelling. 	14

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Voor een verder opdrijven van nachttransporten is het cruciaal dat de omgevingsvergunning voor de terminal daartoe de nodige rechtszekerheid biedt en dit voor alle schakels in de logistieke keten (terminals, wegvervoer, etc.). We gaan ervan uit dat het behoud van Doel geen beperkingen mag opleggen voor de 24/7-operaties van de containerterminals.</p>	15
<p>Voorwaarde gekoppeld aan verdere havenontwikkeling: De buffering van de haven ter hoogte van Kieldrecht en Verrebroek die nu reeds mogelijk is, zal nog deze bestuursperiode aangevangen worden.</p>	18
<p>Voorwaarde gekoppeld aan verdere havenontwikkeling: Ouden Doel dient hoe dan ook als woongebied behouden te blijven.</p>	18
<p>We zijn bezorgd over het toelaten van permanente bewoning in Doel en omgeving en vragen ons af in hoeverre deze compatibel is met een 24/7 terminalexploitatie. We pleiten er dan ook voor geen bewoning toe te laten in de directe omgeving, in de eerste plaats omdat we een kwalitatieve woonomgeving in de nabijheid van de exploitatie van voorliggende uitbreiding van de behandelingscapaciteit niet als realistisch achten, maar ook om eventuele latere ontwikkelingen in het gebied niet te hypothekeren. Dit sluit andere functies voor Doel niet uit.</p>	27
<p>Het meest kritische punt van het voorliggend plan, ligt wat ons betreft echter in haar bestaansreden zelf: hoe kan extra containercapaciteit (in deze vorm) duurzaam samengaan met wonen? M.a.w.: hoe kan de creatie en de uitbating van een dok verzoend worden met het bewonen van het dorp Doel (denkend aan de leefbaarheidsaspecten), maar ook met de natuur, de landbouw en de kerncentrale? De uitdagingen zijn meervoudig, gelaagd en gedifferentieerd in de tijd. Voor de haven betreft het o.a. de uitbatingvoorwaarden en de daaraan gekoppelde rechtszekerheid voor haar reders die deze dokken zullen uitbaten. Het zou niet de eerste keer zijn, denk aan het Doeldok, dat deze uitbaters het havenbestuur de rug zullen toekeren zodra ze merken dat een economisch efficiënte uitbating vanwege juridische of andere claims niet mogelijk is (voorop gesteld dat ze al akkoord gaan met de huidige voorgestelde lay-out waarbij het dok maar een beperkte rendabiliteit zal hebben vanwege de voorziene leefbaarheidsbufferdijk).</p>	33(a)
<p>Ook voor het dorp Doel zelf, en de omliggende gehuchten, liggen er dan grote uitdagingen in het verschiet. De huidige toestand biedt in al zijn tristesse toch nog bijzonder veel potentieel. Een vernieuwd dorp is o.i. zeker mogelijk en leefbaar. Er is nog steeds een goede basisinfrastructuur, en het dorp Doel heeft door haar ligging t.o.v de haven op linker- en rechteroever alsook t.o.v. de kerncentrale een strategische positie als levendige woon- en handelskern. En mits een goede bootverbinding ligt zelfs Antwerpen Stad op pendelafstand. Het dorp heeft nog steeds een actieve jachthaven en kent met haar specifieke zout-zoet-zilte waterrijk biotoop een unieke vruchtbare bodem voor traditionele en innovatie landbouw en voor een bijzonder rijke en gevarieerde natuur. Deze elementen bieden veel kansen voor kleinschalige, authentieke beleving via recreatie, toerisme en educatie. In het besef van de waarde van al deze potenties schuilt echter ook een groot gevaar! Koppelen we deze kwaliteiten aan het direct beschikbare groot areaal aan bouwgronden (momenteel grotendeels in eigendom van de overheid), dan kan de economische vastgoedbeer immers op grote schaal zijn slag slaan. Dit zou zowel</p>	33(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>voor Doel als voor de haven een ramp zijn. Beiden dreigen hun eigenheid (de genius loci) te verliezen en juridische onzekerheid loert weer om de hoek.</p> <p>Het is een publiek geheim dat dit 'alternatief 9' is tot stand gekomen als een compromis tussen twee partijen nl. de MOW-minister (als vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid en in het belang van de Haven van Antwerpen) en de actievoerders voor het behoud van Doel, Doel 2020. Echter, wil men een juridisch sluitend geheel krijgen dan dienen ook de andere belanghebbenden, zoals de landbouwsector, de natuurbeschermingssector, de nucleaire sector, maar ook de huidige en de toekomstige bewoners van Doel en de andere dorpen in de polders mee in dit bad getrokken te worden. Er moet een gedragen strategische visie voor de (her-)ontwikkeling van de dorpen en de polders worden gemaakt. Het moet een stakeholders-inclusief, duurzaam en toekomstgericht verhaal worden waarbij alle partijen (juridische) zekerheid krijgen voor een lange termijn zodat de rust én de dynamiek kan weerkeren in de polders. Dit kan alleen maar gerealiseerd kan worden in een coëxistentieel model, met wonen-werken-recreëren als basis. Louter het opstellen van flankerende maatregelen, c.q. een scala van randvoorwaarden, zal niet adequaat werken. Daarvoor zijn de risico's, de uitdagingen en de belangen te groot. Op alle gebieden is de Doel-case uniek. Nationaal noch internationaal zijn er vergelijkbare verhalen, en bijgevolg is er voor een heropbouwproject en visievorming dan ook weinig specifiek expertise beschikbaar. Niemand heeft hier de wijsheid in pacht om een scenario voor de toekomst te schrijven. Echter onderzoek van andere duurzame "community building" cases leert ons dat de basis ervoor steeds het participatief principe is, gestoeld op een ernstige erkenning van en respect voor alle partijen, en een open vizier om kansen te willen zien. Daarbij dient tevens de nodige aandacht te gaan naar de aanpak van de 'tussentijd': het organiseren van tijdelijke permanenties die kiemen vormen voor een sterk verankerde gemeenschap. Dit kan o.i. gerealiseerd worden d.m.v. de vorming van een publiek en open 'platform', een samengaan van burgers, stakeholders, ruimtelijke experts en overheden. Niet gestuurd maar wel gefaciliteerd door de overheid. Met respect voor procedures, gemaakte afspraken en gelijke inspraak, kan dat een nieuw voorbeeldproject voor Vlaanderen en daarbuiten worden. Zo kan Doel, in plaats van een eeuwige schandvlek op het blazoen van de Vlaanderens bestuurders, een historische mijlpaal. Een symbool van ommekeer, van voortschrijdend inzicht en samenwerking. Dat is een enorme uitdaging, maar ook een mooie kans. Kortom: ondanks alle twijfels en bedenkingen bij het voorliggend voorstel, geloven wij er in dat 'alternatief 9' een succes kan worden – indien het dorp en haar inwoners en alle betrokkenen echt au sérieux worden genomen. In dat geval kan een bijzonder mooi verhaal van coëxistentie worden geschreven waaraan wij graag willen bijdragen.</p>	

Reactie op opmerkingen

In antwoord op de **opmerking 14** kan gesteld worden dat in het geïntegreerd onderzoek de nodige elementen in beeld worden gebracht om de relevante beleidsvisies op het strategisch niveau te toetsen. De uiteindelijke afweging en toetsing aan de relevante beleidsvisies zal echter een politieke afweging zijn.

Het geïntegreerd onderzoek zal ook de nodige elementen in beeld brengen om een uitspraak te kunnen doen over de bezorgdheden die geuit worden in de **opmerkingen 15, 27 en 33(a)**.

Van de in **opmerking 18** gestelde voorwaarden wordt akte genomen.

Opmerking 33(b) gaat over een bestemming voor het dorp Doel bij het vrijwaren van de dorpskern zoals onder andere het geval is in alternatief 9. Deze opmerking gaat uit van een

voorafname op de keuze van een voorkeursalternatief, maar er wordt akte genomen van de opmerking.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 4 - Mobiliteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het simpelweg vastleggen van doelstellingen (van modal split) is echter geen garantie voor een effectiviteit op het terrein. Alfaport Voka vraagt dan ook een constructieve dialoog tussen de Vlaamse overheid, het Antwerps havenbedrijf én Alfaport Voka om deze doelstelling effectief ook te realiseren. Het betrekken van de ganze logistieke keten, infrastructurele ingrepen, operational excellence, hoge kwaliteit maar ook een aangepast regelgevend kader zijn cruciaal voor het halen van deze doelstellingen inzake modal split én het verder verlichten van de druk op de wegen door een betere spreiding van het vrachtverkeer.	15
De tussennota voor het complex project Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA) te Beveren en Antwerpen wordt gunstig geadviseerd. Wel wordt er aandacht gevraagd voor de berekening van de effecten van deze bijkomende infrastructuren op het (internationaal) verkeer op het Oost-Vlaams wegennet.	16
Voorwaarde gekoppeld aan verdere havenontwikkeling: Op vlak van mobiliteit dient de Vlaamse regering zich ertoe te verbinden, en dit als opschortende voorwaarde vooraleer het nieuwe dok gebouwd wordt, het Waas mobiliteitsplan te realiseren. Op korte termijn zullen bovendien maatregelen genomen worden om het zwaar doorgaand vrachtverkeer te vermijden evenals het woon werk verkeer dat in functie van de haven en omwille van de files nu sluiproutes neemt en door de verschillende dorpskernen rijdt.	18(a)
De Vlaamse regering zal op korte termijn samen met alle betrokken actoren initiatieven nemen om de congestie op de ons omliggende hoofdwegennet te verminderen. Om dit alles te realiseren zal de Vlaamse regering een tijdslijn opstellen.	18(b)
In de technische workshop mobiliteit op 14 juni j. is onder andere ingegaan op grensoverschrijdende mobiliteitseffecten op het wegennet. Duidelijk werd dat het CP ECA niet los gezien kan worden van het akkoord dat de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en burgerbewegingen hebben gesloten (Toekomstverbond). Een aantal aannames die in het CP ECA worden gehanteerd lijken niet realistisch of volledig, waaronder in ieder geval: <ul style="list-style-type: none"> • Het uitgangspunt van een volledig uitgevoerde Oosterweelverbinding: slechts een beperkt aantal projecten kan als beslist beleid gezien worden, voor overige projecten is geen volledige zekerheid over de uitvoering. • De Oosterweelverbinding wordt in het kader van het Toekomstverbond ingericht voor regionaal verkeer en niet als hoofdas voor goederenvervoer. In het CP ECA wordt juist uitgegaan van een ruimere Oosterweelverbinding die wel gebruikt wordt voor goederenverkeer. • De combinatie tussen het CP ECA en Toekomstverbond leidt tot veel grotere grensoverschrijdende stromen. Bovendien lijken deze te leiden tot een significante toename van grensoverschrijdend verkeer via de Tractaatweg/Westerscheldetunnel. In de workshop op 14 juni werd vanuit 	19

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>meerdere kanten de zorg geuit of de verbinding E34 richting Zelzate hier wel toe is uitgerust. Vastgesteld is verder dat dit verkeer niet de bestemming Zelzate heeft maar verder gaat via Tractaatweg, Westerscheldetunnel en het Nederlandse Wegennet. Is onderzocht in welke mate dit zou leiden tot extra verkeer via de Tractaatweg/Westerscheldetunnel? Wij kunnen gegeven deze onduidelijkheid moeilijk beoordelen of deze route het mogelijke extra verkeer qua capaciteit aan kan en treden hier graag over met u in overleg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het is de vraag in hoeverre de aannahme dat extra verkeer als gevolg van het CP ECA via de Tractaatweg/Westerscheldetunnel afgewikkeld wordt, juist is. Veel van dit verkeer zal een bestemming buiten de provincie Zeeland kennen en bijvoorbeeld eerder de voorkeur geven aan de Antwerpen-Rotterdam corridor (Belgische A12/Nederlandse A4). • In de onderzoeken wordt uitgegaan van een stevige ambitie ten aanzien van modal shift; zoals bij het actorenoverleg op 31 januari jl. reeds aangegeven hebben wij onze vraagtekens ten aanzien van het realiteitsgehalte hiervan. Zo verschilt de ambitie wezenlijk ten opzichte van de huidige verdeling van vervoerstromen en voor een aantal van de voorziene werken om de beoogde modal shift te bereiken is geen zekerheid over de realisatie. Is onderzocht wat de impact is van het niet halen van de modal shift op de verkeerscapaciteit en daarmee eventueel grensoverschrijdende effecten? <p>Samenvattend ten aanzien van het voorgaande vragen wij u om de cumulatieve effecten tussen het Toekomstverbond en het CP ECA nogmaals in ogenschouw te nemen. Ook vragen wij u om meer inzicht te bieden in de aannames en ambities ten aanzien van veronderstelde vervoerstromen en modal shift.</p>	
<p>Daarom vraagt de MORA om de mobiliteitsimpact op de hoofdwegen scherper en dynamischer in beeld te brengen en daarbij verder te kijken dan de locaties waar congestie wordt gecreëerd. Een congestieknelpunt kan immers een enorm terugslageffect veroorzaken op het verdere netwerk. Een zicht op deze terugslageffecten is dan ook nodig. De Raad is van oordeel dat hiervoor best gebruik wordt gemaakt van een dynamisch verkeersmodel dat nu beschikbaar is voor de verdere voorbereiding van dit complex project.</p>	26(a)
<p>Bijkomende containercapaciteit veroorzaakt bijkomende mobiliteit en legt bijkomende druk op de capaciteit van de infrastructuurnetwerken. De Raad vindt het aangewezen dat een zicht wordt verkregen over de impact van deze bijkomende containercapaciteit op de (evolutie van) de modal split van het goederenvervoer van en naar de haven. De beoordeling van de modal split wordt hierbij best niet alleen vanuit kwalitatieve invalshoek gedaan, maar vereist ook een objectiverende kwantitatieve onderbouwing. Deze informatie is nodig voor de planning en uitwerking van gerichte flankerende maatregelen. Een efficiënte en economisch duurzame modal split moet hierbij de leidraad zijn. Volgens de Raad moet daarbij ook grondig worden bekeken of de voorziene infrastructuur voldoende capaciteit bevat voor alle modi. Meer in het bijzonder wijst de MORA op de ambities van het Toekomstverbond en in de Visienota 2030 van de Vervoerregio Antwerpen om een modal split te realiseren waarbij 50 procent van alle verplaatsingen via alternatieve modi en niet met de wagen zou gebeuren. De huidige doorrekening van de alternatieven houdt nog geen rekening met deze ambitie.</p>	26(b)
<p>Bij de afweging van de negen alternatieven is het belangrijk om te weten of de capaciteit op de verschillende netwerken al dan niet voldoende is om de verwachte mobiliteitsgroei efficiënt te kunnen opvangen en of bijkomende ingrepen op deze netwerken nodig zijn. Een duidelijk zicht op welke van die ingrepen reeds in uitvoering of effectief gepland zijn en welke zich nog op het niveau van de beleidsintenties situeren is nodig om de alternatievenafweging te onderbouwen. Het beslist beleid uit het referentiescenario bevat een zeer uitgebreide lijst aan</p>	26(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>infrastructuurprojecten. De Raad vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn voor het ECA-project indien deze niet allemaal (tijdig) zijn uitgevoerd. Daarom stelt de Raad voor om hiervoor een sensitiviteitsanalyse uit te voeren.</p>	
<p>Daarnaast vraagt de Raad om de strategische MER van het ECA-project inhoudelijk af te stemmen op de MER voor het Oosterweelproject en er over te waken dat beide MER's uitgaan van dezelfde aannames en parameters, zoals bijvoorbeeld de parameters voor het meten van de verkeersbelasting.</p>	26(d)
<p>Ook inzake modal shift, een absolute noodzaak om de leefbaarheid en de mobiliteit van de ganse regio te vrijwaren blijft veel onzeker. Te onzeker. Het komt ons voor – gezien de verwijzing naar de referentietoestand – dat men nog altijd uitgaat van een belangrijke toename van het vrachtverkeer ten opzichte van de huidige situatie. Dat leiden we o.m. af uit de verwijzing naar nieuwe, nog niet bestaande, ontsluitingswegen of belangrijke capaciteitsverhoging van wegen. Dat staat volledig haaks op de gestelde doelstelling inzake modal shift. En zet de leefbaarheid verder onder druk.</p>	30(a)
<p>Het komt ons ook voor dat er bij de plannen voor extra-containercapaciteit onvoldoende rekening wordt gehouden met het zgn. Toekomstverbond. En bijgevolg met de rechtstreekse gevolgen voor de verkeersafwikkeling op de LSO.</p>	30(b)
<p>Vragen dienen eveneens gesteld te worden over het wel heel optimistisch inschalen van de vooropgestelde modal-shift, met het oog op betere mobiliteit in het Waasland en de hele regio rond Antwerpen.</p>	33
<p>Met een toename van de containeroverslagcapaciteit met ongeveer 50% ligt een flink effect op de mobiliteit binnen de haven zelf en op het omgevingswegennet voor de hand. Het is in dat opzicht verrassend hoe weinig aandacht het thema mobiliteit krijgt in de tussen- en synthesenota. Kort samengevat concludeert u dat er, al naar gelang het alternatief, wel enige extra drukte binnen de haven en de uitvalswegen zal ontstaan, maar dat het effect daarvan op grotere afstand snel verdampst vanwege de verdunning van het verkeer op de verschillende hoofdverkeersaders. Wegens de geprogrammeerde wegunuitbreiding in Antwerpen voorziet u geen werkelijke knelpunten voor het wegtransport.</p> <p>Wij zijn hier minder gerust op dan u en voelen ons daarin gesterkt door informatie die u tijdens de technische workshop mobiliteit op 14 juni heeft verstrekt. Met name de grafiek op p. 21 van uw presentatie verdient de aandacht. De grafiek maakt duidelijk dat het bestaande containerwegtransport ongeveer 3,2 miljoen TEU bedraagt, terwijl de prognose voor alternatief 9 uitkomt op 4,8 miljoen TEU. En daar zit dan nog een flinke verbetering van de bestaande modal split in verdisconteerd, zoals uit het verschil tussen de twee middelste grafiekstaven blijkt. Al met al dus een toename van 50% die met recht zeer significant genoemd mag worden en waarvan de afhandeling het succes van het hele project sterk zal bepalen.</p> <p>Zowel verkeersdeskundige professor Dirk Lauwers als Antea, dat een peer review uitvoerde op het strategische MER, kraken enkele kritische noten over deze mobiliteitsconclusies. Zij zijn met name kritisch over het gebruik van een statisch verkeersmodel dat niet goed in staat is filevorming realistisch door te rekenen. Dat lijkt ons een zorgpunt.</p> <p>Voor Zeeland is de bestemming van de extra containers van belang. Als een aanzienlijke uitbreiding van de transportstroom naar Rotterdam aan de orde is, dan zal dat naar verwachting ook een extra druk uitoefenen op het Zeeuwse (vaar)wegennet. Weliswaar zal de voorkeursroute over de weg A12-A4 zijn, maar als die route ofwel zelf vastloopt, of de aantakking vanuit de haven blokkeert, zal uitwijkend verkeer naar verwachting ook via de E34 en N62 de</p>	36

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Westerscheldetunnelroute nemen. Voor de binnenvaart zal de druk op de Schelde-Rijnverbinding en het Kanaal door Zuid-Beveland toenemen.</p> <p>Ten slotte heeft de havenontwikkeling mogelijk ook een directe ruimtelijk-economische uitwerking in de gemeente Hulst in de vorm van uitbreiding c.q. verplaatsing van logistieke bedrijvigheid. Een toename van de verkeersintensiteit op de N403 en de N290 is in dat geval onvermijdelijk met op zijn beurt impact op de leefbaarheid in met name Kapellebrug.</p> <p>Het zijn ontwikkelingen waar we als provincie graag in een zo vroeg mogelijk stadium op inspelen in plaats van laat mee geconfronteerd worden. Om die reden doen wij een oproep de mobiliteitsprognoses die uw onderzoekers doen op het grotere schaalniveau met ons en onze collega's uit Brabant en Zuid-Holland door te rekenen.</p>	

Reactie op opmerkingen

Opmerkingen 15, 18(a), 18(b), 19, 26(b) en 33 gaan over de modal split en het ambitieniveau ervan. Het behalen van dit ambitieniveau is niet enkel een verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering maar ook van het Havenbedrijf Antwerpen en van verschillende spelers binnen de logistieke keten. Maatregelen die ervoor moeten zorgen dat dit ambitieniveau behaald wordt, zullen hun plaats krijgen binnen het flankerend beleid dat mee onderdeel zal vormen van de verdere besluitvorming.

In antwoord op de **opmerkingen 16, 19, 26(a), 26(b) en 36** kan gesteld worden dat het mobiliteitsonderzoek wordt uitgevoerd volgens de methodiek die werd voorgesteld in de Alternatievenonderzoeksnota (versie 17/3/2017 - bijgewerkt na een adviesronde en publieksraadpleging). Hierbij worden de elementen in beeld gebracht die onderscheidend zijn tussen verschillende alternatieven om het mogelijk te maken een afweging te maken. In de uitwerkingsfase van het complex project zal verder in detail onderzoek gevoerd worden, waaronder ook verder mobiliteitsonderzoek. Bij de verwerking van de resultaten werd reeds rekening gehouden met de beperkingen van het statisch model door uit te gaan van (beperkte) filevorming vanaf een verzadiging van 60% (in plaats van 80%). Vergelijkingen met de reële situatie uitgevoerd door Team Verkeersmodellen tonen aan dat hiermee de realiteit benaderd wordt. Het rapport bevat eveneens de absolute stijging van de verkeersintensiteiten ter hoogte van de Nederlandse grens. Op basis van deze waarden kan de adviesgever desgewenst zelf oordelen wat de impact van deze toename is op het (eerste segment van) het Nederlandse wegennet. Wat betreft binnenvaart kunnen de aannames met betrekking tot de bijkomende belasting op het netwerk, zoals gehanteerd in het verkeersmodel, inzichtelijk worden gemaakt.

Met het Toekomstverbond en het Oosterweelproject, waarvan sprake in **opmerkingen 19, 26(b), 26(d) en 30(b)**, werd rekening gehouden. Inhoudelijk werd het onderzoek hiermee afgestemd, waarbij opgemerkt dient te worden dat het Oosterweelproject reeds in een meer gedetailleerde fase zit dan de onderzoeksfase van dit complex project. Over de inrichting van de Oosterweelverbinding voor stadsregionaal verkeer: in ontsluitingsscenario 1 (Oosterweel-klassiek) blijft deze een snelweg. Ontsluitingsscenario 2 (Toekomstverbond) geeft weliswaar een verschuiving van de stromen naar het noorden toe, maar de verbinding zal nog altijd een rol spelen in de opvang van ECA. Dit zal in de uitwerkingsfase verder bekeken worden.

Het is niet duidelijk welk dynamisch verkeersmodel in **opmerking 26(a)** bedoeld wordt. Momenteel beschikt het Team Verkeersmodellen over een macroscopisch dynamisch verkeersmodel voor Antwerpen (dat in hun opdracht ontwikkeld is door Transport & Mobility Leuven). Dit verkeersmodel beschrijft enkel de huidige toestand en dus geen enkel toekomstscenario. Onderstaande tabel illustreert de voornaamste verschillen tussen verschillende verkeersmodellen.

PERSONENMODELLEN		
Microsimulatiemodellen hoofdwegennet	Macroscopisch dynamische verkeersmodellen	Strategisch personenmodel VLA Provinciale verkeersmodellen
MICRO - DYNAMISCH	MACRO - DYNAMISCH	MACRO - STATISCH
Unimodaal, geen vervoerwijzekeuze	Unimodaal, geen vervoerwijzekeuze	Multimodaal
Individuele voertuigen	Verkeersstromen	Verkeersstromen
Voertuigen verplaatsen zich doorheen het netwerk in de tijd	Voertuigen verplaatsen zich doorheen het netwerk in de tijd	Alle voertuigen overal gelijktijdig op het netwerk
Gedurende volledige spitsperiode (>1u)	Gedurende volledige spitsperiode (>1u)	6 aparte uren van een dag
Variatie van de verkeersvraag (5')	Variatie van de verkeersvraag (15')	Geen variatie van de verkeersvraag
Geen routekeuze	Routekeuze	Routekeuze
Fileterugslag	Fileterugslag	Geen fileterugslag
Huidige toestand	Huidige toestand	Huidige toestand en toekomstscenario

Zoals de tabel aangeeft, is het niet mogelijk om voor een toekomstscenario een dynamisch verkeersmodel in te zetten. In het MER moet zo'n toekomstscenario echter wel expliciet onderzocht worden en hiervoor wordt door het team Verkeersmodellen steeds het provinciaal verkeersmodel ingezet. De conclusies die uit de doorrekeningen met dit provinciaal verkeersmodel getrokken kunnen worden, zijn voor het S-MER op strategisch niveau voldoende onderscheidend. Het inzetten van een dynamisch verkeersmodel zou niet leiden tot andere conclusies op strategisch niveau.

Opmerkingen 18(a), 19 en 26(c) gaan over de in het referentiescenario voorziene infrastructuurprojecten en de timing van realisatie ervan. Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het geïntegreerd onderzoek blijkt dat de mobiliteitsimpact van het ECA-project beheersbaar blijft als bijkomende infrastructuur zoals de Oosterweelverbinding gerealiseerd wordt. Het is duidelijk dat de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven en de Linkerscheldeoever, evenals de derde Scheldekruising, onlosmakelijk verbonden zijn met de extra containercapaciteit. Wat de effecten zijn als die infrastructuur *niet* gerealiseerd zou worden, is niet berekend, maar er kan van uitgegaan worden dat er in dat geval wél bijkomende mobiliteitsproblemen zouden ontstaan. Het is dus van het grootste belang dat de noodzakelijke extra infrastructuur klaar en operationeel is op het moment dat de extra containercapaciteit gerealiseerd is. 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 van de verschillende infrastructuuronderdelen in het referentiescenario.

In antwoord op **opmerking 30(a)** kan verduidelijkt worden dat het voorzien van extra weginfrastructuur niet haaks staat op de gestelde doelstelling inzake modal shift: er wordt aangenomen dat het procentuele aandeel van het transport via de weg zal dalen, maar het totale transport dat verdeeld wordt over de verschillende modi zal stijgen. Daarenboven is er niet enkel het havengebonden transport. De bijkomende infrastructuren zijn noodzakelijk om de leefbaarheid van de regio niet verder onder druk te zetten.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 5 - Landbouw

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Kwantificeer de totale ruimte-inname van landbouwgronden</p> <p>Tot slot vraagt de Raad dat zowel de potentiële directe als de indirecte ruimte-inname op landbouwgronden voor de verschillende alternatieven ook duidelijk gekwantificeerd zou worden.</p>	5
<p>De nodige aandacht dient gegeven aan de afwatering van de landbouwgronden, gelegen in de polder van Ettenhoven en Muisbroek. De waterafvoer mag op geen enkele wijze worden gestoord of gehinderd.</p>	8,9
<p>Wel wordt er gevraagd om zo ruimte-efficiënt mogelijk te werk te gaan. Er zal een onderzoek uitgevoerd moeten worden om de daadwerkelijke impact op de landbouwsector in beeld te krijgen. Hierdoor kunnen ook de alternatieven vergeleken worden, zeker in deze regio waar de landbouwers in het verleden ook al vaak getroffen zijn door ontwikkeling en daardoor hun bedrijfsareaal reeds zeer lange tijd onder druk staat.</p>	10(a)
<p>Het Departement Landbouw en Visserij kan ook een landbouwimpactstudie afleveren voor de verschillende locatiealternatieven. Hiervoor heeft het Departement een shapefile (met het coördinatenstelsel Belge Lambert 1972) nodig.</p>	10(b)
<p>Voorwaarde gekoppeld aan verdere havenontwikkeling:</p> <p>Voor Prosperpolder dorp zal de Vlaamse regering de landbouwbedrijven die door de realisatie van de omliggende natuurgebieden een waardevermindering hebben billijk vergoeden of indien gewenst aankopen tegen marktconforme prijzen.</p>	18
<p>De voorwaarden onder dewelke Doel 2020 en de gemeente Beveren bereid zijn om mee te werken aan een eventuele gedragenheid voor een alternatief 9 zijn geen randvoorwaarden, maar harde bindende voorwaarden voor de landbouwsector.</p> <p>Voor de landbouwsector zijn dit onderstaande voorwaarden die werden opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inname van nieuw poldergebied boven de lijn De Bondt wordt zoveel mogelijk beperkt. • Er wordt maximaal ingezet op het behoud van het huidige polderlandschap, met inbegrip van Prosperpolder-Zuid • Gronden van de overheid die voor landbouwgebruik ter beschikking worden gesteld of voor medebeheer in aanmerking komen, dienen bij voorkeur aan de boeren van de streek te worden toegewezen en met ondubbelzinnige en duidelijke criteria. Voor deze percelen wordt steeds gelet op een doelgerichte afwatering van de percelen. • Op de landbouwpercelen van de boeren (eigendom of pacht) geldt een volledig vrije teeltkeuzen en teeltmethode zoals in zuiver agrarisch gebied elders in Vlaanderen van toepassing is. • Het voorkeurecht in het poldergebied wordt enkel nog uitgeoefend als het gaat om concrete plannen en projecten. In geval zicht dit voordoet zal dit voorafgaand aan bod komen binnen een structureel overleg. • De geel gekleurde gebieden uit het GRUP dienen minimaal naar de toekomst toe als landbouw bestendig te worden • De Vlaamse regering zal de landbouwbedrijven in Prosperpolder dorp die door natuurontwikkeling een waardevermindering hebben, billijk vergoeden of aankopen tegen marktconforme prijzen 	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Onderstaande randvoorwaarden werden niet opgenomen, maar zijn evenzeer belangrijk voor de landbouwsector en dienen eveneens als harde bindende voorwaarden te worden meegenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er komen geen harde ontwikkelingen van extra natuurgebieden, ook niet voor andere projecten dan het complex project • Het waterpeil aan de Grote Geule dient onveranderd te blijven en de hoofdfunctie van de Grote Geule dient steeds waterafvoer te blijven. Dit gezien de grote inpakt op de veiligheid van een achterliggend gebied van 13000 ha. • Er komen geen beperkingen in de ontwikkeling van landbouwbedrijven zoals van toepassing is in zuiver agrarisch gebied in Vlaanderen • Gronden van de overheid die gebruikt worden voor natuurdoelstellingen mogen geen invloed hebben op de uitbating van aanpalende landbouwpercelen of bedrijven. Op een landbouwperceel moet aan volwaardige landbouw kunnen gedaan worden tot aan de perceelsgrens. • Te onteigenen gronden van boeren moeten gecompenseerd worden met ruilgronden. 	

Reactie op opmerkingen

In het ontwerprapport van het S-MER zoals ter beschikking gesteld op 17/1/2018 werd in het deel "Mens: ruimtelijke aspecten" voor elke bouwsteen en elk alternatief het functioneel ruimtegebruik in de referentiesituatie in kaart gebracht, waarbij landbouw één van de in kaart gebrachte functies is. Aan de vraag uit **opmerkingen 5 en 10(a)** om de directe ruimte-inname op landbouwgronden te kwantificeren, werd dus reeds tegemoet gekomen. Eens bepaald is welke het voorkeursalternatief is dat zal opgenomen worden in een voorontwerp voorkeursbesluit zullen voor dit alternatief ook op het strategisch niveau de eventueel benodigde natuurcompensaties bepaald worden en - voor zover reeds mogelijk - gealloceerd worden. Op dat ogenblik kan, zoals gevraagd in **opmerking 5**, ook de indirecte ruimte-inname op landbouwgronden gekwantificeerd worden.

Zoals gevraagd in **opmerkingen 8 en 9** besteedt het S-MER aandacht aan het aspect afwatering van bestaande gebieden op het strategisch niveau.

Een meer gedetailleerde bepaling van de impact op landbouw aan de hand van een landbouwimpactstudie, zoals voorgesteld in **opmerking 10(b)**, wordt in deze (strategische) fase van onderzoek niet noodzakelijk geacht. De hierboven beschreven kwantificering van ruimte-inname voor verschillende gebruiksfuncties wordt voor het strategisch niveau voldoende geacht.

Van de gestelde voorwaarden en randvoorwaarden in **opmerkingen 18 en 28** wordt akte genomen.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota Verduidelijken dat de eventueel benodigde natuurcompensaties, alsook de effecten daarvan, in beeld zullen gebracht worden voor het voorkeursalternatief.

Categorie 6 - Externe veiligheid

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
In paragraaf 6.3 op pagina 38 wordt ingegaan op het onderzoek naar externe veiligheid, met name de invloed van Seveso-activiteiten. Meer bepaald wordt gesteld dat dit deelaspect van de methodologie niet beschouwd werd bij de uitwerking van het onderzoek gezien verwacht werd dat het extern risico voor de bevolking hierdoor niet zou beïnvloed worden. Het agentschap pleit ervoor dit deelaspect niet uit het oog te verliezen en mee te evolveren in functie van de alternatieven. Immers, Seveso-activiteiten van zowel bestaande als mogelijke nieuwe activiteiten kunnen een grote invloed hebben op de mogelijke exploitatie van industriële en logistieke sites. het is aangewezen hier oog voor te hebben, en, indien een specifieke beoordeling niet reeds mogelijk is, toekomstscenario's op hoofdlijnen te verkennen.	4
p.34, §6.3: de juiste titel van de studie : Risicoanalysesysteem voor transporten van gevaarlijke stoffen - inventarisatie, validatie van aannames en parameters en leidraad voor toepassing van het risicoanalysesysteem.	14
Na analyse van de tussennota, besluit het FANC dat de reeds eerder gegeven opmerkingen, zoals vermeld in onze brief van 7 februari 2018 met als referentie 2018-02-07-NLE-5-1-2-NL, nog steeds van toepassing zijn. De opmerkingen zijn bovendien ook geldig voor de wijzigingen en modificaties die beschreven zijn in de tussennota, inclusief voor het nieuwe alternatief 9.	22(a)
Het FANC vraagt uitdrukkelijk dat tijdens het verloop van het dit complex project er rekening gehouden wordt met de gevolgen voor de nucleaire veiligheid. In deze optiek wenst het FANC dan ook verder betrokken te blijven bij dit project in de verdere fases, waarbij het FANC graag de mogelijkheid benut om de documenten en studies, zowel in deze als in de volgende fase, verder te analyseren en een up-to-date advies te formuleren, hetzij informeel, hetzij via de daartoe voorziene reglementaire adviesprocedures.	22(b)
Wij kunnen U bij wege van onderhavig schrijven meedelen dat onze onderneming geen bijkomende opmerkingen of bezwaren heeft in te roepen in vergelijking met de opmerkingen en bezwaren die reeds eerder in het kader van het actorenoverleg van 31 januari 2018 aan Uw Bestuur werden meegedeeld. Wij beschouwen die eerder reeds meegedeelde opmerkingen als herhaald in het kader van onderhavige bevragings- en inspraakronde, ook, en in het bijzonder, voor wat het nieuwe alternatief 9 betreft, dat thans voor het eerst werd voorgesteld.	23

Reactie op opmerkingen

In antwoord op **opmerking 4** kan ter verduidelijking gesteld worden dat het enkel het deelaspect van eventuele domino-effecten afkomstig van externe gevarenbronnen (zoals Seveso-installaties, pijpleidingen, windturbines) met impact op de veiligheid van de externe populatie niet beschouwd zijn in deze fase van het complex project. Dit omdat in overleg met de bevoegde instantie niet verwacht wordt dat dit risico voor de externe populatie significant zou kunnen worden beïnvloed. Andere aspecten beschreven in de alternatievenonderzoeksnota werden wel beschouwd (invloed van het plan op de externe populatie, invloed van het plan op Seveso-inrichtingen en invloed van het plan op kerncentrale van Doel).

De correctie die gevraagd wordt in **opmerking 14** wordt meegenomen.

Zoals gevraagd in **opmerking 22(a) en 22(b)** zal rekening gehouden worden met het aspect nucleaire veiligheid en zal FANC betrokken blijven in het verder proces.

Opmerking 23 vraagt niet om een reactie.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Correctie uit opmerking 14

Categorie 7 - Nautisch

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>De huidige opzet van alternatief 9 voorziet dat al het scheepvaartverkeer voor zowel het Deurganckdok als het toekomstige Saeftinghedok deze dokken in-en uitvaart via een gedeelde monding alsmede gebruikt maakt van dezelfde (bestaande) zwaaizone. De vraag stelt zich welke impact e.e.a. zal hebben op de maritieme verkeersflow zowel op de rivier als aan de terminals. Nu reeds werd een extra tijdsbuffer ingevoerd tussen in-en uitgaand scheepsverkeer in het Deurganckdok waardoor schepen vaak niet kunnen aanmeren op het afgesproken tijdstip en zowel de rederijen als de terminals kostbare tijd verliezen. Er kan worden aangenomen dat het gebruik van een gemeenschappelijke monding en zwaaizone zal leiden tot nog meer inefficiëntie alsmede onveilige situaties kan doen ontstaan.</p>	1
<p>De huidige versie van het Saeftinghedok presenteert zich als smaller dan de versies die voorafgaandelijk overwogen werden en is bovendien voorzien van een eerder scherpe bocht. Ons inziens blijkt uit de tussennota onvoldoende of de nautische implicaties van een dergelijke layout voldoende werden onderzocht. De nota gaat wel in op de kwesties van zwaaimanoeuvres en doorgang op de rivier zelf, maar bevat geen vermelding van onderzoek omtrent het varen/manoeuvreren in het dok zelf met schepen van relevante omvang.</p>	1
<p>In het voorliggende negende alternatief wordt een getijdendok aangelegd dat de monding van de Schelde deelt met het Deurganckdok. Dit kan op die plaats leiden tot een intensief verkeer en vele scheepsbewegingen. Alfaport Voka vraagt dat deze complexe verkeerssituatie nauwkeurig wordt gesimuleerd en dat de haalbaarheid hiervan wordt nagegaan. Alfaport Voka vraagt dezelfde nauwkeurige simulatie voor alle andere bewegingen in het nieuwe dok. Zo moet nagegaan worden of de dimensies van het huidige voorliggende voorstel afdoende zijn om een normale operationele werking (waaronder de gelijktijdige behandeling van schepen én de aankomst of vertrek van een ander schip) te garanderen.</p>	15
<p>Op pagina 26 van de tussennota wordt aangegeven dat voor zwaaimanoeuvres gebruik gemaakt kan worden van de bestaande zwaaizone nabij de ingang van het Deurganckdok, die door de rivierloodsen nautisch als gunstig wordt ervaren. Wij zijn benieuwd naar het cumulatieve effect van de verkeersstromen naar/van Kieldrechtsluis/Deurganckdok en het nieuwe getijdendok, alle met grote schepen en alle gebruik makend van dezelfde zwaaizone. Wij vragen u of er onderzoek gedaan is naar wat de grootste pieksituatie zal zijn die nautisch technisch gezien vlot en veilig kan worden afgehandeld op dit knooppunt en wat de resultaten van dit eventuele onderzoek zijn.</p> <p>Verder zijn we benieuwd of er onderzoek is gedaan of de geplande ligging van het nieuwe getijdendok in scenario 9 nog een vertragende/complicerende invloed heeft op het scheepvaartverkeer in relatie tot het Deurganckdok en de Kieldrechtsluis.</p>	19(a)
<p>Voor elk van de alternatieven geldt dat de vaarweg de voorziene capaciteitsuitbreiding moet kunnen faciliteren. Reeds eerder bevestigde u in de onderzoeken en op de actorenoverleggen dat de vaarweg daarmee in ieder geval tot 2030 de hogere volumes aan containertrafiekken met grotere, diepere en langere schepen kan faciliteren.</p>	19(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Graag vragen wij u via deze weg om de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) actief bij bovengenoemde punten te betrekken. In de vergaderingen van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) van 15 maart en 14 juni jl. werd hier reeds over gesproken en de afspraak gemaakt dat de GNA de aspecten inzake nautiek en vaarwegcapaciteit beoordeelt. Tevens vragen wij u om de PC te blijven informeren over de voortgang van het CP ECA en eventuele consequenties die besluitvorming behoeven voor te leggen aan de PC.</p> <p>Ten aanzien van de grensoverschrijdende effecten lijkt het passend dat nautische vraagstukken via de PC en GNA verlopen.</p>	19(c)
<p>Het is niet omdat de rivierloodsen de huidige ingang van het Deurganckdok als gunstig aanzien, dat dit automatisch hun oordeel zal zijn als ze bijkomend op die plaats zullen moeten zwaaien om naar het “geknikte dok” te varen. Een voorafname van die mening kunnen we vinden in hun expliciete tussenkomst op 31 januari 2018 (workshop nautische aspecten) dat het Deurganckdok perfect ligt volgens de overheersende windrichting (ZW-wind) en dus gezwaaide schepen het minst zijhinder ondervinden voor de achteruitvaart. Lees suggestie om een tweede dok op gelijkaardige wijze te ontwerpen. Het “geknikte dok” heeft in het meest cruciale deel een vaarrichting die loodrecht staat op wat de loodsen als meest gunstig aangeven. Dus de slechtste vaarrichting waarbij achteruit varend schip voortdurend hinder ondervindt van de zijwind. Terwijl voor het vernauwd Saftingendok vaarproeven werden uitgevoerd, ontbreken die in de “Tussennota” naar het “geknikte dok”. Doorgedreven vaarproeven met at random creatie van aankomsten en afvaarten uit het DGD en Kieldrechtsluis versus de gevolgen door het “geknikte dok” zijn dus absoluut vereist.</p>	20(a)
<p>De rivierloodsen vinden de huidige ingang van het Deurganckdok als gunstig, maar spraken zich (in de “Tussennota”) niet uit over deze situatie met gelijktijdig een toegang tot het “geknikte dok”. Een gedegen en onderbouwd nautisch advies is vereist alvorens een uitspraak kan gemaakt worden of globaal er meer of minder hinder is op de rivier bij een gezamenlijke zwaaiplaats dan wel bij een toegang naar een Saftingendok met een interne zwaaiplaats. Louter een beeld van marine traffic .com kan de keuze niet hardmaken. Dergelijke beelden met veel verkeer vóór het DGD kan men ook makkelijk dagelijks op die sites en in de werkelijkheid vinden.</p>	20(b)
<p>Een haven moet niet op elke kaai het grootste schip met toevallig een volledige lading op het jaarlijks meest nadelige ogenblik van het getij kunnen ontvangen. Zeker bovendien naar zinvolheid te overwegen als dit “ogenblik” nauwelijks een goed uur duurt op een jaar.</p>	20(c)
<p>De “Tussennota” bevat geen informatie naar de gevolgen van de verdubbelde actie met sweepbeams (baggertuigen) in de (unieke) monding(en) van de beide dokken. Bij een gescheiden doktoegang blijft de hinder beperkt tot deze waar de baggeractiviteit plaats grijpt. Een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor de trafiek in en uit de twee dokken is vereist.</p>	20(d)
<p>We maken ons eveneens zorgen dat de ingang naar het Saftinghedok zal leiden tot vertraging in de scheepsbewegingen aangezien de ingang van het Saftinghedok gedeeld wordt met het Deurganckdok en alle schepen voor beide dokken op dezelfde plaats dienen te zwaaien. Bovendien zijn we van mening dat de breedte van het Saftinghedok onvoldoende is voor de behandeling van +20K TEU schepen.</p>	24, 25, 32
<p>Nieuw getijdendok - nautisch:</p> <p>De uitgevoerde vaarsimulaties gingen uit van 2 ligplaatsen voor de knik in het dok. In het voorgestelde alternatief 9 is de zone tussen de ingang van het dok en de knik waarbinnen schepen zich kunnen ophouden alvorens het draaimanoeuver uit te voeren.</p>	27(a)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
voeren evenwel korter geworden. Gelet op de veranderde configuratie vragen we om te onderzoeken of ook in deze variante van het getijdendok de op- en afvaarten vlot en veilig kunnen verlopen.	
<p>Nieuw getijdendok - nautisch:</p> <p>In het voorliggende alternatief 9 zal de monding van het Deurganckdok een druk bevaren punt worden. Zowel het verkeer van en naar de Kieldrechtssluis, het verkeer van en naar Deurganckdok en het verkeer van en naar het nieuwe getijdendok zal allemaal langs hetzelfde punt moeten passeren en/of er manoeuvres moeten uitvoeren. We vragen dan ook om enerzijds te onderzoeken of de lokale verkeersafwikkeling op deze verkeerstechnische hotspot vlot en veilig kan verlopen zonder onaanvaardbare wachttijden - ook met het oog op eventuele toekomstige ontwikkelingen - waarbij de nodige aandacht moet besteed worden aan de vraag of de aanleg van een zwaaizone in het dok al dan niet noodzakelijk is om de verkeersafwikkeling vlot en veilig te laten verlopen. Anderzijds vragen we om de impact van de gecreëerde lokale verkeerstechnische hotspot op de gehele keten in kaart te brengen, zodat aan de hand van de gedetecteerde knelpunten gezamenlijk met alle ketenpartners de meest optimale aanpak kan uitgewerkt worden.</p>	27(b)

Reactie op opmerkingen

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

De **opmerking 19(b)** is een vaststelling waarop geen reactie nodig is.

In antwoord op **opmerking 19(c)** kan gesteld worden dat de GNA inderdaad betrokken wordt bij de nautische beoordeling van het alternatief 9. Eveneens zal de Permanente Commissie - zoals ook nu reeds het geval was - op gezette tijden geïnformeerd worden.

In antwoord op **opmerking 20(c)** kan gesteld worden dat in de huidige fase van het onderzoek er van uitgegaan is dat de nieuwe capaciteit inderdaad het grootste ontwerpschip met een volledige lading op het meest nadelige ogenblik van het getij kan ontvangen. Het is niet zinvol om hier nu reeds - in deze strategische fase van het onderzoek - restricties voor in te bouwen. Bij latere uitwerking van het project, en bij de realisatie ervan, zou kunnen overwogen worden om de ligplaatsen aan te leggen en/of te onderhouden op een peil dat afgestemd is op de werkelijke noden van dat moment.

Eventuele interferentie met onderhoudsbaggeractiviteiten, waarvan sprake in **opmerking 20(d)**, is niet van die aard dat deze bepalend is voor de keuze van een voorkeursalternatief. Het beheersen van deze interferentie is iets voor een latere fase van het complex project.

Opmerking 27(b) vraagt ook om de impact van de lokale hotspot op de gehele keten in kaart te brengen om aan de hand van de gedetecteerde knelpunten de meest optimale aanpak uit te werken. Dit zal indien nodig aan bod komen in de uitwerkingsfase van het complex project.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

- Bij het nautisch onderzoek zal bijkomend aandacht besteed worden aan het feit dat de monding van het nieuwe getijdendok in de rivier gedeeld wordt met het Deurganckdok. Meer bepaald zal door middel van een expertenmeeting onderzocht worden welke scenario's mogelijk zijn om het verkeer dat langs dat punt passeert op een vlotte en veilige manier af te handelen. Hierbij zal ook de mogelijke impact van een eventuele knik in het nieuwe getijdendok op de veilige en vlotte verkeersafwikkeling in beeld gebracht worden.

Categorie 8 - Operationaliteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Het negende alternatief dat nu wordt voorgesteld bestaat uit een combinatie van uitbreiding en inbreiding. In dit nieuwe voorstel worden uiteindelijk netto slechts 3 extra ligplaatsen voor de sluisen in een nieuw dok gerealiseerd. Zoals ook al in eerdere reacties op eerdere fases in dit complex project aangegeven, heeft Alfaport Voka uit contacten met de rederij-sector kunnen opmaken dat voor de containeroperatoren ligplaatsen vóór de sluisen nog steeds de absolute prioriteit blijven. Ligplaatsen achter de sluisen worden door deze partijen (net zoals ook de realiteit is in andere havens binnen de Hamburg Le Havre range) niet als een reële optie beschouwd.</p>	15(a)
<p>Uit deze contacten hebben wij ook kunnen opmaken dat er bij de rederij-sector nog steeds zeer grote interesse is voor nieuwe capaciteit in Antwerpen vóór de sluisen. Rekening houdende met het feit dat de Antwerpse haven de laatste 5 jaar de groeiprognoses inzake containervaart ruim heeft overschreden én de bestaande containercapaciteit vóór de sluisen nu al zeer intensief wordt gebruikt, hoeft dit ook niet te verwonderen. Concluderend uit deze feedback vanuit de container-rederijsector vatten wij samen dat het huidige voorstel van 3 extra ligplaatsen vóór de sluisen volgens ons niet tegemoet komt aan de actuele vraag en dus zelfs onvoldoende is voor het behoud van het Antwerps marktaandeel in de Hamburg-Le Havrerange.</p>	15(b)
<p>Een patchwork van drie aanlegplaatsen vergt niet alleen meer infrastructuur door het voor elke korte kaai voorzien van twee overgangskaaien, het nuttige gebruik van de geïnvesteerde kaaimuur en kaaiuitrusting (kranen) zal significant minder zijn dan mochten men deze patchwork investeringen leiden tot de bouw van één geheel aansluitende aanlegplaats. De "Tussennota" gaat dus ook na correcties nog steeds uit van (te) optimistische kencijfers</p>	20(a)
<p>De ontwikkeling van bouwsteen 5b in het Noordelijk insteekdok resulteert in een perfect evenwicht tussen het beschikking stellen van een zeevaartlosplaats, de vereiste container stackruimte en aanvullend ruimte voor logistiek en container industriële activiteiten. Deze positieve outlook wordt echter overschaduwed door de gedachte dat nooit een 20.000 TEU-schip zich zal wagen achter de Kieldrechtssluis en men infra investeringen zal doen dus die eigenlijk de noodzaak overtreffen. Wat men kan verwachten is dat feederscheperen hiervan gebruik zullen maken, en deze naar afmetingen geen beperkende problemen zullen kennen met de horizontale afmetingen en uitzonderlijke laaggelegen bodemdiepte van de Kieldrechtssluis.</p>	20(b)
<p>De "Tussennota" negeert het eerder onderzoek uitgevoerd in het kader van CP ECA. Onbegrijpelijk! Met andere woorden, inname van MPET repair legt beslag op 30,5 ha van de gele zone rond het "geknikte dok", en die is al te beperkt (zie verder). De verplaatsing van de binnenvaart naar het Doeldok, samen met de extra zeevaart ligplaats langs DGD West legt beslag op 23,72 ha rode zone "geknikte dok" omdat aan het Doeldok geen stapel terrein beschikbaar is. Samen zijn we dus 54,22 ha (30,5 ha + 23,72ha). Dit is niet redelijk, idem een gedwongen ontruiming pas na opbouw van een bedrijvigheid.</p> <p>Zonder verplaatsing van MPET-Repair hebben we het enkel over een compensatie van 23,72 ha. Houdt men toch halsstarrig vol om een diepwaterkaai te bouwen waar nu MPET Repair werkzaam is, ga er dan van uit dat geen grote containertrafiek achter de sluisen zal komen, en beperk de ligplaats tot de resterende 460 m langs het Waaslandkanaal en qua dimensies deze kaai afstemmen op feederverkeer. Mogelijks zou men in beperkte mate tijdens uitzonderlijke drukke periodes feeders kunnen afleiden ter ontlasting van de hoofdkaai (DGD-West), zij het dan wel dat deze vanaf een (te) grote afstand naar het MPET terminalterrein moeten</p>	20(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>aangevoerd worden. Terwijl men ook bijkomende kranen moet voorzien die zelden gebruikt zullen worden.</p> <p>Om bouwsteen 5a te realiseren moet een bestaand en recent gerealiseerd repairbedrijf worden verwijderd, en gaat men er “verdwaald” van uit dat toch supercontainerschepen binnendijks zullen aanmeren. De opgebouwde redenering dat men met de verschuiving van binnenvaart naar het Doeldok extra een ligplaats kan bij creëren, steunt enkel op de kaailengte, maar vergeet dat er geen compenserende container stackruimte voor binnenvaartrafiek werd voorzien. De “Tussennota” overschat dus het volume van bouwsteen 5a omdat wel aanmeerlengte wordt voorzien, maar geen corresponderende container stackruimte.</p>	
<p>Bij menig alternatief was de rechtlijnige beschikbare lengte van de kaai een kritische maatstaaf voor de beoordeling van de bouwsteen (zie o.a. kritiek op bouwsteen 15 met een lengte van 1400 m). Ook in de bouwsteen “geknikt dok”, van “Alternatief 9” en de overige bouwstenen (5a, 5b en 11) van “Alternatief 9” moeten nu even streng dit criterium worden beoordeeld. Want veelal is er in het patchwork van diverse ligplaatsen maar telkens ruimte voor één typeschip. Enkel de vleugel van het “geknikte dok” evenwijdig met het DGD heeft een aanmeerlengte van drie schepen.</p>	20(d)
<p>De “Tussennota” dient bij een lager transshipment voor het “geknikte dok” ook na te gaan welke de invloed is op de vereiste oppervlakte terminalterrein (+ ca 15 ha), als de extra oppervlakte logistiek terrein (+49 ha), en de vereiste extra lengte binnenvaartkaai (ca +208 m). Men kan geen inplanting van het dok overwegen welke alsdan bij een lager transshipment over (extra) onvoldoende oppervlakte zou beschikken</p>	20(e)
<p>Ofwel dient men de als “gele zone” voorziene logistieke activiteiten in te nemen en in dit geval beschikt men over geen logistieke zone meer, ofwel dient men de ligging van het “geknikte dok” te verschuiven naar het noorden om aldus meer ruimte voor overslag te creëren, en de logistieke ruimte te behouden. Plaats scheppen door de realisatie van het “geknikte dok” geschiedt niet enkel door de creatie van “aanmeerlengte”, maar vereist ook de corresponderende container stackruimte. Men kan prat gaan op nauwelijks inname van poldergrond, helaas is dit een rechtstreeks gevolg van het niet/ nauwelijks (26,3 ha) voorzien van container stackruimte voor de extra trafiek van het “geknikte dok”.</p>	20(f)
<p>MPET is erg bezorgd dat het laatste concept voor de ontwikkeling van capaciteit in Antwerpen, en specifiek het Saefthingedok, onze toekomstige groei niet ondersteunt en zelfs de ons beschikbare capaciteit zal verminderen. Het plan genereert slechts één bijkomende ligplaats voor MPET ten gevolge van enerzijds het verlies van 2 ligplaatsen op Deurganckdok Zuid-Oost én anderzijds één ligplaats alsook onze lichterkaai op Deurganckdok West. Daarenboven verliezen we twee ligplaatsen en onze lichterkaai gedurende de constructieperiode, waardoor MSC zich genoodzaakt zal zien om volume uit Antwerpen weg te trekken.</p>	24, 25, 32
<p>We drukken onze grote twijfels uit bij het oplossend vermogen van de bouwsteen 5a (gedeelte diepzeebehandeling) uit alternatief 9 (uitbreiding langs het Waaslandkanaal, ten westen van de Kieldrechtsluis).</p> <p>Hiervoor wordt verwezen naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verslag van de workshop operationaliteit die doorging op 21 april 2017 • Het ontwerprapport "Capaciteitsanalyse en operationaliteitsonderzoek" van TBA • Peer review uitgevoerd door Drewry 	27(a)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Alle onderdelen uit het onderzoek tonen aan dat de bouwsteen 5a geen probleemoplossend vermogen bevat voor wat betreft diepzeebehandeling. Hiervan kregen we formele bevestiging tijdens een gesprek dat we recent hadden met MPET: de diepzeecapaciteit die voorzien is in alternatief 9 aan het Waaslandkanaal op het terrein S11 is geen realistische optie als onderdeel van een transshipmenthub.</p> <p>Daarbij komt nog dat het terrein waar de diepzeebehandeling in bouwsteen 5a voorzien is geen braakliggend terrein is: de huidige concessionaris, MEDrepair, heeft op het terrein recent 35 mio EUR geïnvesteerd. MEDrepair is functioneel direct gekoppeld aan de werking van MPET. Bij een (gedwongen) verhuis van MEDrepair om diepzeebehandeling in deze zone mogelijk te maken, zal minimaal moeten kunnen voorzien worden in een locatie die direct en via interne baan gelinkt is met MPET maar die ook een eigen directe binnenvaartaansluiting en truck gates heeft.</p> <p>Het gedeelte diepzeebehandeling van de bouwsteen 5a (met een investeringskost van toch ca. 90 mio EUR) is een onderdeel van alternatief 9 waarnaar in de markt geen enkele vraag is en die, mede gelet op de huidige activiteiten van MEDrepair, wellicht ook niet zal uitgevoerd worden. In alternatief 9 is dan ook 700.000 TEU) capaciteit opgenomen die niet bijdraagt aan de probleemoplossing.</p>	
<p>Bouwsteen 5b</p> <p>Bovenstaande conclusie heeft enkel betrekking op de bouwsteen 5a. Voor de bouwsteen 5b liggen de kaarten anders. In lijn met de conclusies uit het operationaliteits- en capaciteitsonderzoek dient deze bouwsteen beschouwd te worden als een uitbreiding van de behandelingscapaciteit van het DGD oost. Het transshipment aandeel ligt hier aanzienlijk lager, waardoor de problematiek van uitwisselbaarheid en interconnectiviteit van containers zich minder stelt. Evenwel dient opgemerkt dat bouwsteen 5b het meest efficiënt zal kunnen uitgebouwd worden indien deze kan aansluiten op een geïntegreerde oostzijde van het DGD, waarbij deze zone kan evolueren naar één geïntegreerde hub. Ook hier kan verwezen worden naar de conclusies uit de operationaliteitsworkshop van 27 april 2017:</p> <p>"De terminal operatoren en rederijen stellen dat de ideale schaal van een hub voor de bediening van een alliantie afhankelijk is van het aantal hubs in Noordwest-Europa, maar dat een capaciteit van 4 a 6 miljoen TEU de ideale capaciteitsrange is. Deze capaciteit kan behaald worden door individuele bouwstenen of als uitbreiding van bestaande terminals. Een verspreid aanbod van kleinere, op zichzelf staande, terminals (hierbij wordt als voorbeeld verwezen naar Rotterdam) zal nu en in de toekomst evenwel niet kunnen beantwoorden aan de marktbehoefte." Dit impliceert weliswaar dat de huidige indeling van het DGD oost in 2 concessies in de toekomst niet langer kan aangehouden worden. De huidige capaciteit van het gedeelte MPET zuidoost dient bijgevolg in mindering te worden genomen van de huidige MPET capaciteit en te worden gecompenseerd bij de verdere beoordeling van iedere capaciteitsuitbreidende oplossingen op hub niveau (cfr eindrapport 'capaciteits- en operationaliteitsonderzoek, hoofdstuk 8.8 'aansluiting op de marktbehoefte').</p> <p>Tezamen met het verlies van één ligplaats aan het DGD west ingevolge de aansluiting van het nieuwe getijdendok op het Deurganckdok, zoals dit in alternatief 9 staat ingetekend, betekent dit t. o.v. de huidige situatie voor MPET een verlies van 3 diepzee ligplaatsen, een binnenvaartligplaats en achterliggende terreinen die zullen moeten kunnen gecompenseerd worden.</p>	27(b)
<p>Nieuw getijdendok - operationaliteit</p> <p>Voorlopig werd de capaciteit van het nieuwe getijdendok geraamd op 3,7 miljoen TEU) (maritiem + binnenvaart). Hierbij werd uitgegaan van de veronderstelling dat de kaaimuurlengte de beperkende factor van de capaciteit is. Binnen het</p>	27(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>operationaliteitsonderzoek dient echter nog nagegaan te worden of er in alternatief 9 voldoende ruimte ingetekend is voor de containerstacks. Door de compacte vorm van het getijdendok wordt een deel van de containerstacks namelijk gedeeld door drie aangrenzende overslagkaaien (Deurganckdok West, de kaaimuur dwars op Deurganckdok en het kaaimuurgedeelte achter de knik).</p>	
<p>Evenwel eigen aan prognoses is dat ze een zekere mate van onzekerheid in zich dragen. We vragen dan ook om in de verdere besluitvorming van het complex project een monitoring in te bouwen van de evolutie van de containertrafieken en van de invulling van de behandelingscapaciteit, alsook een regelmatige actualisatie van de prognoses. Dit om tijdig vast te kunnen stellen of de scope van dit complex project - de groei tot 2030 - al dan niet correct werd ingeschat en om tijdig te kunnen ageren bij een nieuw dreigend capaciteitstekort. Deze behoefte aan monitoring stelt zich des te meer nu de vermoedelijke ingebruikname van de extra capaciteit dichter dan initieel voorzien zal aansluiten bij de tijdshorizon waarvoor het huidige complex project een oplossing wilde voorzien, nl. 2030. Dit maakt een doorkijk naar de periode na 2030 nu reeds noodzakelijk. In dit verband kunnen we melden dat de containeroverslag in de haven van Antwerpen in de eerste helft van 2018 een groei kende van 8,3% ten opzichte van de eerste helft van 2017.</p>	27(d)
<p>In het geïntegreerd alternatievenonderzoek wordt de containerbehandelingscapaciteit als één geheel beschouwd, en wordt er van uitgegaan dat de voorspelde groei zich kan manifesteren zolang er nog ergens in de haven van Antwerpen restcapaciteit is. In de realiteit zullen de verschillende allianties van de rederijen enkel kunnen groeien indien er nog capaciteit beschikbaar is op terminals waar ze hun trafieken gebundeld kunnen behandelen. Dit verklaart mede waarom er in totaal meer dan de 6,1 miljoen TEL) capaciteit nodig is om de voorspelde groei te realiseren. Dit blijkt uit gesprekken met de veruit grootste containerrederij in de haven van Antwerpen. Deze rederij zag in alternatief 9 onvoldoende mogelijkheden om haar groeiambities in Antwerpen te realiseren. Zo stelt zij (mede rekening houdende met het verlies van ligplaatsen en terreinen tov de huidige situatie zoals hoger beschreven) dat indien er geen uitzicht wordt geboden op hogere groeimogelijkheden, zij haar groeiambities elders binnen de Hamburg - Le Havre range zal realiseren. Dit zal niet enkel leiden tot een lagere groei, maar ook tot verschuiven van de hubfunctie van Antwerpen naar elders en fors verlies van bestaande trafieken met alle economische schade voor onze economie tot gevolg.</p>	27(e)
<p>Geen enkele containerrederij beschouwt de (theoretische berekening van) inbreidingscapaciteit als een overtuigend argument voor een verdere strategische verankering in Antwerpen, aangezien containeroperaties achter de sluizen niet beantwoorden aan de vereisten van hedendaagse terminal activiteiten en dus niet van primair belang zijn voor diepzee netwerken. Wij stellen voor om het onderzoek naar de operationaliteit van deze bouwstenen te richten op een diepgaande toetsing van de prognoses met de containerrederijen en goederenbehandelaars – inclusief een inschatting van de operationele haalbaarheid om huidige ingebedde activiteiten naar andere gebieden te verplaatsen.</p>	29(a)
<p>De creatie van slechts (netto) 3 extra ligplaatsen voor de sluizen wordt unaniem als ruim onvoldoende geschat om rederijconsortia te overtuigen Antwerpen te selecteren voor een pivotale rol in hun toekomstig West Europees netwerk. Zelfs bij de meest conservatieve prognoses voor toekomstige groei van de internationale handel schiet deze capaciteitsuitbreiding tekort om het huidige marktaandeel in de regio te behouden – laat staan verder uit te bouwen. Bijkomende capaciteit in het nieuwe getijdendok is dus een primaire voorwaarde om de containerrederijen te overtuigen om Antwerpen vooraan te zetten in hun strategische toekomstplannen.</p>	29(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Bovendien laat de minimalistische aangroei van getijdeligplaatsen in het 9e alternatief geen ruimte voor voldoende marktspeling op vlak van containerbehandelingscapaciteit. De aantrekkingskracht voor containerrederijen om een containerhaven strategisch te verankeren in een netwerk wordt niet alleen bepaald door de nominale beschikbare behandelingscapaciteit, maar evenzeer door de mogelijkheid om een evenwicht te vinden tussen first class terminal operaties en de totale kostprijs van de containerbehandeling. Een stabiele, doch dynamische marktwerking voor terminal capaciteit is een essentieel element voor het lange termijn succes van een top wereldhaven zoals Antwerpen. Het voorliggend voorstel zal deze marktdynamiek niet kunnen bewerkstelligen.</p>	29(c)
<p>De indruk kan niet worden weggenomen dat bij de uiteindelijke keuze voor de verschillende alternatieven de verschillende actoren geen gelijkwaardige inbreng hebben. Uiteindelijk blijken vooral de reders en operatoren bij de bespreking van de verschillende alternatieven een bepalende rol te spelen zonder dat hun argumenten of bedenkingen in vraag kunnen gesteld worden. Dat geldt met name voor de zgn. 'bijsturing van de bouwstenen'. Daardoor verliezen de inbreidingsalternatieven niet alleen aan gewicht, een uitbreidingsalternatief lijkt daarmee ook onvermijdelijk. De aangepaste inschatting van de capaciteit van de bouwstenen t.o.v. bijgestelde capaciteit geeft met name voor Deurganckdok west - met uitbouw langs Waaslandkanaal (5a) en Noordzeeterminal met insteekdok bij Zandvlietsluis (11) een spectaculair verschil.</p>	30(a)
<p>Het is ons niet duidelijk in welke mate is onderzocht hoe faciliterende maatregelen en reorganisatie, zelfs verhuis van bedrijven, binnen de haven voor een capaciteitsverhoging kunnen zorgen. Het lijkt ons een evidentie dat die oefening met de nodige ernst wordt uitgevoerd.</p>	30(b)

Reactie op opmerkingen

Opmerkingen 15(a), 15(b), 20(a), 20(b), 20(c), 27(a) en 27(b) wijzen op elementen die reeds in het geïntegreerd onderzoek zitten. In sommige van deze opmerkingen worden standpunten ingenomen op basis van deze elementen. Het is aan de Vlaamse regering om op basis van deze en andere elementen een afweging te maken.

In antwoord op **opmerkingen 15(b) en 29(b)** dient verduidelijkt te worden dat het alternatief 9 vier in plaats van drie bijkomende ligplaatsen voor de sluisen bevat - zij het verspreid over twee locaties (nieuw getijdendok en Noordzeeterminal).

Zoals gevraagd in **opmerking 20(d)** zullen ook de bouwstenen uit alternatief 9 beoordeeld worden binnen het operationaliteitsonderzoek.

Op **opmerkingen 20(e), 20(f) en 27(c)** is het antwoord dat binnen het operationaliteitsonderzoek inderdaad zal bekeken worden of de voorzien layout voldoende stackingruimte voorziet om de in de tussennota weergegeven capaciteiten te kunnen behandelen.

Opmerkingen 24, 25, 27(e), 29(b), 29(c) en 32 stellen dat alternatief 9 onvoldoende bruikbare capaciteit en onvoldoende potentie tot marktdynamiek creëert om de ambities van de verschillende marktspelers in Antwerpen te kunnen realiseren. Ter verduidelijking dient gesteld te worden dat alternatief 9 nog onderworpen moet worden aan het geïntegreerd onderzoek. Er wordt akte genomen van deze standpunten.

In antwoord op **opmerking 27(d)** kan gesteld worden dat het accommoderen van de groei na 2030 buiten de projectdoelstelling van dit complex project ligt. Het is aan de Vlaamse regering om al dan niet in te gaan op de suggestie om een monitoring van de groei in te bouwen in de verdere besluitvorming.

Binnen het kader van het actorenoverleg bestaat - zoals gevraagd in **opmerking 29(a)** - de mogelijkheid voor de containerrederijen en goederenbehandelaars om verdere inbreng te doen

over de prognoses en over de inschatting van de operationele haalbaarheid om de huidige ingebede activiteiten naar andere gebieden te verplaatsen.

In tegenstelling tot wat in **opmerking 30(a)** gesteld wordt, werd er niet enkel geluisterd naar reders en operatoren bij de bespreking van de verschillende alternatieven: het operationaliteitsonderzoek werd uitgevoerd door TBA, er was inbreng van de verschillende marktspelers, en een onafhankelijk peer review van het onderzoek werd uitgevoerd.

In antwoord op **opmerking 30(b)** wordt gewezen op het feit dat er in het geïntegreerd onderzoek wel degelijk bouwstenen en alternatieven werden bestudeerd die uitgaan van faciliterende maatregelen, reorganisatie en verhuis van bedrijven.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 9 - Strategische MKBA

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De MORA is van oordeel dat de alternatieven grondig moeten worden beoordeeld op hun maatschappelijke en economische effecten. Voor de acht projectalternatieven werd een maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd. De Raad dringt er op aan dat ook voor het negende alternatief dergelijke analyse wordt uitgevoerd zodat een evenwaardige beoordeling van alle alternatieven op hun maatschappelijke maar zeker ook op de economische effecten mogelijk is.	26

Reactie op opmerkingen

Zoals gevraagd in **opmerking 26** zal ook voor alternatief 9 een maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd worden op dezelfde wijze als dat voor de andere 8 alternatieven gebeurd is.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 10 - Industrie en logistiek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het Agentschap Innoveren en Ondernemen vraagt aandacht voor de zones voor industriële en logistieke activiteiten die aan het betreffende alternatief gekoppeld worden. Voor de bouwsteen Vlake van Zwijndrecht is het onduidelijk hoe deze zone die relatief geïsoleerd ligt optimaal verbonden wordt met de nieuw te creëren capaciteit, welke impact dit heeft op de mobiliteit tussen beiden en hoe deze zone voor de verschillende modi ontsloten wordt.	4(a)
Op pagina 32 van de nota wordt vermeld dat het empty depot en de ondersteunende activiteiten voor de MPET terminal (23ha) mogelijks terecht kunnen binnen de logistieke zone. Tevens wordt vermeld dat de bijkomende ruimtevraag naar industriële / logistieke terreinen op rechteroever ingevuld kan worden op de bestaande logistieke terreinen. Aangezien het hier over significante oppervlakten gaat en gezien de druk op dergelijke terreinen in de omgeving reeds groot is wordt aangeraden om voor beide aspecten toch een concreet locatiealternatief te zoeken en mee op te nemen in het alternatief.	4(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Mengen van soorten bedrijvigheid (chemie versus logistiek) met eigen risicoprocedures is niet verstandig, zeker in een afgelegen en moeilijk bereikbaar gebied als de Zwijndrechtse Vlakte. Ook niet in het Leopolddok, recentelijk. Kortom, zoals op de Maasvlakte in Rotterdam, zoals Altenwerder, Waltershofer (Burchardkai) en Tollerort in Hamburg, is er maar een parool, lokaliseer de bijhorende logistieke activiteiten vlakbij en bij elkaar en niet aan het uiteinde van de (Waasland)haven.	20(a)
De “Tussennota” poneert een belangrijk deel (/overgrote deel) van de logistieke activiteiten op de Vlakte van Zwijndrecht: Nu bekend is dat de voor logistiek bestemde ruimte in het gedempte Doeldok (mogelijks grotendeels) noodzakelijk zal zijn om als effectieve terminaloppervlakte te dienen, blijft er geen ruimte meer over voor nabijgelegen logistiek. De “Tussennota” dient dus bijgesteld hoe werkelijk en waar echt bruikbare logistieke ruimte maximaal ter beschikking komt nabij het “geknikte dok” van Alternatief 9.	20(b)
Nazicht van de berekening van hoe de oppervlakte aan logistieke zone tot stand kwam, resulteerde dat ook de huidige MPET nog behoefte heeft aan logistieke terreinen, en vereist dat minstens het gedempte Doeldok (72 ha) hoe dan ook de nabije logistieke functie moet behouden voor beide samen.	20(c)
We wijzen erop dat volgens het Havenbedrijf de Vlakte van Zwijndrecht geen goede locatie is om dienstig te zijn voor logistieke activiteiten verbonden aan de extra containerbehandelingscapaciteit die binnen ECA gecreëerd is. We twijfelen of deze locatie de ADC-toets zal doorstaan en wensen er op te wijzen dat door opnemen van Vlakte van Zwijndrecht in een voorkeursbesluit mogelijk juridische risico's in het project opgenomen worden. Het niet opnemen van de Vlakte van Zwijndrecht in een voorkeursalternatief maakt het dossier volgens ons juridisch robuuster en laat toe de natuurcompensatieverplichtingen van het project te verminderen.	27
Dat geldt ook voor de zogenaamde behoefte aan een sterke ruimtelijke uitbreiding van bedrijfsgronden. Én de locaties waar deze zouden moeten gesitueerd. Dat voor een benadering van de benodigde ruimte aan industriële/logistieke terreinen nog altijd gebruik gemaakt wordt van het rapport “Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario's voor de Ontwikkelingszone Saefthinghe – Deel 1 – Geactualiseerde socio-economische ontwikkelingen” (Rebel-Haskoning, 2 mei 2014). Lijkt ons compleet achterhaald.	30(a)
Onderstaande passage lijkt ons ook symptomatisch voor de manier waarop de focus systematisch op Linkeroever komt te liggen. “over de behoefte In relatie tot bijkomende containerbehandelingscapaciteit op de Rechterscheldeoever wordt aangenomen dat de vraag naar industriële/logistieke terreinen in relatie tot de bijkomende containerbehandelingscapaciteit ingevuld wordt door de bestaande logistieke terreinen.”	30(b)

Reactie op opmerkingen

In de tussennota wordt onder 6.6 toegelicht dat het bijkomend onderzocht zal worden in welke mate de bouwstenen voor logistiek voldoen aan locatievereisten en vereisten naar multimodale ontsluiting toe voor de logistieke activiteiten die binnen de scope van ECA vallen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de vraag uit **opmerking 4(a)**.

De suggestie uit **opmerking 4(b)** zal mee verder in overweging genomen worden.

De elementen waarnaar verwezen wordt in **opmerking 20(a)** komen aan bod in het luik externe veiligheid van het geïntegreerd onderzoek.

Opmerkingen 20(b) en 27 lopen vooruit op het operationaliteitsonderzoek naar de containercapaciteit en naar het in de tussennota aangekondigde bijkomend onderzoek naar de operationaliteit van de logistieke zones..

Opmerkingen 20(c) en 30(b) zijn standpunten waarvan akte genomen wordt.

Met **opmerking 30(a)** kan moeilijk rekening gehouden worden, vermits niet wordt aangegeven op welk vlak het geciteerde rapport zou zijn achterhaald.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota

Categorie 11 - Natuurcompensaties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Verduidelijk en beperk de indirecte ruimte-inname</p> <p>De tussennota geeft onvoldoende aan wat de 'externe' gevolgen zijn van de keuzes die gemaakt worden of hoe die verder in het proces in beeld worden gebracht. Zo wordt bijvoorbeeld het aspect van mogelijke natuurcompensaties, wat nochtans een grote ruimtelijke impact en maatschappelijke kostprijs heeft, niet in beeld gebracht. Voor de landbouwsector is dit echter essentieel. In het verleden gaf eenzelfde havenontwikkeling dikwijls tweemaal aanleiding tot een vermindering van het landbouwruimte: éénmaal rechtstreeks door de havenontwikkeling zelf en een tweede maal door de natuurcompensaties die voor die ontwikkeling gevraagd werden. De SALV vraagt dan ook dat bij de keuze van een alternatief grondig bekeken wordt welke natuurcompensaties er nodig zijn, en welke vormen die natuurcompensaties kunnen aannemen. Een aanpak die inzet op het verhogen van de kwaliteit van de bestaande natuurgebieden en het uitbreiden van de capaciteit voor het beheer ervan, heeft de voorkeur. Zonder in te boeten op de te realiseren natuurwaarden kan het beleid de mogelijke impact op de landbouwsector tot een minimum herleiden.</p>	5
<p>Verder zou het Departement Landbouw en Visserij een beeld willen krijgen op de volledige impact op landbouw. Dit gaat van een rechtstreekse impact van ruimte-inname, tot een onrechtstreekse impact van gevolgen, zoals natuurcompensaties, Deze volledige impact op de agrarische sector zal in toekomstige plannen meegenomen moeten worden om een objectieve analyse uit te voeren van de verschillende locatiealternatieven.</p>	10
<p>Het is van belang in het geïntegreerd onderzoek het natuurcompensatieverhaal goed te onderbouwen. In de keuze van compensatiegebied(en) dient gemotiveerd te worden waarom dat specifieke gebied het best in aanmerking komt als compensatie voor het ECA.</p>	14

Reactie op opmerkingen

Eens bepaald is welk alternatief als voorkeursalternatief wordt opgenomen in een voorontwerp voorkeursbesluit zullen voor dit voorkeursalternatief ook de eventueel benodigde compensaties bepaald worden. De keuze van de eventuele natuurcompensaties zal gemotiveerd worden, en de effecten van deze natuurcompensaties zullen dan ook mee op het strategisch niveau in beeld gebracht worden. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan **inspraakreacties 5, 10 en 14**.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota

Verduidelijken dat de eventueel benodigde natuurcompensaties, alsook de effecten daarvan, in beeld zullen gebracht worden voor het voorkeursalternatief.

Categorie 12 - Bestaande activiteiten

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Elia geeft in haar advies een opsomming van de aanwezige hoogspanningslijnen, hoogspanningskabels en hoogspanningsstation in de betrokken zones. Voor wat betreft de bouwsteen aan Noordzeeterminal wordt de aandacht gevestigd op het belang van het behoud van pyloon 6 van de hoogspanningslijn op Scheldeoever. Voor de bouwsteen getijdendok wordt erop gewezen dat deze bouwsteen een aanpassing / verplaatsing zal vragen van de bestaande hoogspanningslijnen in deze zone.</p> <p>Er wordt gevraagd de hoogspanningsinstallaties op te nemen in de verdere ontwikkelingsplannen.</p> <p>Veiligheidsinstructies met betrekking tot werken in de omgeving van de installaties van Elia worden meegegeven.</p>	3
<p>Fluxys bezorgt de meest recente overzichtsplannen van aardgasvervoersinstallaties. De reeds meegedeelde richtlijnen en veiligheidsvoorschriften blijven van kracht. De aandacht wordt erop gevestigd dat elke aanvraag tot liggingswijziging van aardgasvervoersinstallaties, gelegen op het openbaar domein, het voorwerp moeten uitmaken van een afzonderlijk ministerieel besluit met vermelding van de motivering die de aanvraag tot verplaatsing van deze installaties verantwoordt.</p>	11
<p>Het voorliggende negende alternatief grijpt ook fundamenteel in op de bestaande terminal(s) zowel tijdens de werken alsook in haar finale vorm. Zo wordt een deel van de bestaande infrastructuur en terminalinrichting aan het Deurganckdok afgebroken en moet aangepast worden. Deze terminal aan het Deurganckdok benadert nu al de maximumcapaciteit waarbij elke wijziging aan de infrastructuur of de ligplaatsen negatieve gevolgen heeft op de operationele werking én de beschikbare capaciteit.</p> <p>Alfaport Voka vraagt dat er onderzocht wordt hoe deze werken zo snel en efficiënt mogelijk kunnen uitgevoerd worden, waarbij er rekening wordt gehouden met de operationele eisen van de terminal, een goede planning en de frequentie van de werken zodat de hinder voor de concessionaris(sen) beperkt wordt in tijd en ruimte en idealiter zonder capaciteitsverlies voor de bestaande concessionaris(sen),</p>	15
<p>Het "geknikte dok" heeft veel meer invloed op het functioneren van de huidige MPET-terminal dan louter het afschaffen en vervangen van één (1) zeevaartligplaats. Het verder onderzoek in voorbereiding tot het voorkeuralternatief mag zich niet zo optimistisch opstellen, alsof met de aanleg van een zeevaartligplaats in het "geknikte dok" en twee binnenvaartligplaatsen, de compensatie gebeurd is. Door deze doorsteek dwars op het DGD ontwricht men meer dan essentiële onderdelen van de MPET-terminal, waarschijnlijk nu de langste, beste en meest functionele containerterminal in Europa. NIET doen dus zou de boodschap kunnen zijn, maar laat ons toe dit verder te onderbouwen.</p>	20
<p>MPET is erg bezorgd dat het laatste concept voor de ontwikkeling van capaciteit in Antwerpen, en specifiek het Saefthingedok, onze toekomstige groei niet ondersteunt en zelfs de ons beschikbare capaciteit zal verminderen. Het plan genereert slechts één bijkomende ligplaats voor MPET ten gevolge van enerzijds het verlies van 2 ligplaatsen op Deurganckdok Zuid-Oost én anderzijds één ligplaats alsook onze lichterkaai op Deurganckdok West. Daarenboven verliezen we twee ligplaatsen en onze lichterkaai gedurende de constructieperiode, waardoor MSC zich genoodzaakt zal zien om volume uit Antwerpen weg te trekken.</p>	24(a), 25(a), 32(a)
<p>We zijn ook bezorgd dat MSC haar recent ontwikkelde lege container depot en herstelzone op S11 zal verliezen, een faciliteit die een integraal onderdeel uitmaakt van MPET haar operaties.</p>	24(b), 25(b), 32(b)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Nieuw getijdendok - operationaliteit	27
<p>Het nieuwe getijdendok is zo ingetekend dat er 1 diepzeeligplaats en 1 toegewezen binnenvaartligplaats moeten worden afgebroken. Deze afbraak dient te gebeuren voordat de nieuwe capaciteit kan ter beschikking gesteld worden. Het verdwijnen van deze diepzeeligplaats en toegewezen binnenvaartligplaats betekenen een tijdelijke capaciteitsvermindering van ca. 1 mio TEU, net op het ogenblik dat de terminal wellicht op volle capaciteit zal moeten draaien. We pleiten er dan ook voor om in een voorkeursbesluit de mogelijkheid nog open te laten om in de uitwerkingsfase van het complex project, waarin de momenteel gehanteerde modellen wellicht nog verder verfijnd zullen worden, verder te onderzoeken of de monding nog zo vormgegeven kan worden dat er minder of geen bestaande aanmeerlengte dient te verdwijnen, zonder dat dit zorgt voor onaanvaardbare effecten op de rivier. Indien het innemen van bestaande aanmeerlengte en bijhorende terminaloppervlakte niet kan vermeden worden, pleiten we ervoor om in de uitwerkingsfase te onderzoeken of er nieuwe behandelingscapaciteit gecreëerd en (op een tijdelijk manier) ontsloten kan worden alvorens de bestaande aanmeerlengte en bijhorende terminaloppervlakte dient opgegeven te worden.</p>	

Reactie op opmerkingen

De aangehaalde aandachtspunten uit de **opmerkingen 3 en 11** zullen meegenomen worden in het verder verloop van het proces.

Opmerkingen 15, 20, 24(a), 25(a), 27 en 32(a) gaan over de impact van de realisatie van het nieuwe getijdendok op de bestaande terminal aan de westzijde van het Deurganckdok. Deze impact zal mee in beeld gebracht worden in het geïntegreerd onderzoek. Indien dit nieuwe getijdendok een onderdeel wordt van het voorkeursalternatief kan in de uitwerkingsfase van het complex project nog verder bekeken worden hoe deze impact zoveel mogelijk beperkt kan worden in ruimte en tijd.

Van de bezorgdheid uit de **opmerkingen 24(b), 25(b) en 32(b)** wordt akte genomen.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Het in beeld brengen van de impact van de realisatie van het nieuwe getijdendok uit alternatief 9 zal toegevoegd worden aan het operationaliteitsonderzoek.

Categorie 13 - Financiering

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het voorkeursbesluit dient voorgelegd te worden voor begrotingsakkoord aan de Minister van Begroting.	6(a)
Bij het opmaken van het voorkeursbesluit dient duidelijk aangegeven te worden wat de kostprijs zal zijn voor de Vlaamse overheid. Alsook van het gedeelte dat zou kunnen gedragen worden door eventuele partners (Het Havenbedrijf, Stad Antwerpen,...).	6(b)
Daarnaast zou na de uitwerkingsfase een taakstellend budget voor het project kunnen goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project gerealiseerd moet worden. Op die manier is er een duidelijke budgettair	6(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
engagement. Op dat moment dient dan ook duidelijk te zijn met welke middelen het project zal gefinancierd worden.	
De studiekosten voor de onderzoeksfase, conform de procesnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC.0899-1BIS), worden bekostigd door entiteiten die niet tot de Vlaamse overheid behoren (het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever). De ruimere mobiliteitsstudie en de financieringsstudie worden door de Vlaamse overheid betaald en dienen opgevangen te worden binnen de beschikbare kredieten van het Departement MOW.	6(d)
Het departement Financiën en Begroting wenst in de latere fase van het project verder betrokken worden, meer bepaald bij de uitwerking van de financiering (uitwerkingsfase), en het beoordelen van de financiële haalbaarheid.	6(e)

Reactie op opmerkingen

De **opmerkingen 6(a), 6(b), 6(c) en 6(e)** zijn aandachtspunten die zullen meegenomen worden in het verder verloop van het proces.

In antwoord op **opmerking 6(d)** kan gesteld worden dat naar aanleiding van de aanstelling van de voorzitter van de task force van het project een andere financieringsprincipe werd ingevoerd. Zoals vermeld in de sinds de oorspronkelijke beslissing van de Vlaamse Regering regelmatig aangepaste procesnota worden de onderzoekskosten gefinancierd door de Vlaamse overheid op de bestaande budgetten.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 14 - Procesverloop

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Graag worden wij op de hoogte gehouden van de voortgang van het project en in de gelegenheid gesteld om te reageren op de aangepaste synthesesnota en het voorontwerp van het voorkeursbesluit.	12
De MORA betreurt dan ook dat over dergelijk omvangrijk project advies wordt gevraagd in volle vakantieperiode. De Raad begrijpt dat vertragingen van het beleidsproces waar mogelijk moeten vermeden worden. Een adviesvraag in de vakantieperiode biedt hiervoor echter geen oplossing, aangezien dit een gedegen consultatie- en overlegproces erg bemoeilijkt. Daarom opteert de MORA om nu een kort advies te geven waarin de Raad de koppeling maakt met de aanbevelingen en bemerkingen zoals geformuleerd in zijn advies over de alternatievenonderzoeksnota van het complex project ECA van 18 januari 2017. Op de bijeenkomst van de MORA van 31 augustus 2018 zal de Raad zich beraden over de vraag of er bijkomende elementen aan het advies moeten worden toegevoegd. De MORA verwacht dan ook dat eventuele bijkomende advieselementen meegenomen worden in de verdere procedure.	26a
Dat in extremis en zonder voorafgaandelijke communicatie een negende alternatief wordt ingebracht, nadat reeds een gans participatietraject is doorlopen voor de acht	26b

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
alternatieven, vindt de Raad jammer. In tegenstelling tot het tot dan doorlopen participatie- en communicatietraject, is de manier waarop het negende alternatief werd ingebracht en gecommuniceerd geenszins transparant te noemen, maar moet deze aanvulling toch grondig onderzocht worden op zijn merites. De MORA wijst erop dat dergelijke aanpak het maatschappelijk draagvlak voor het ECA-project niet ten goede komt en in het verlengde daarvan de globale procedure van de complexe projecten bemoeilijkt.	
Als landbouwsector hebben we steeds constructief geparticipeerd aan dit proces. Het is goed dat er op zoek wordt gegaan naar een consensus met de gemeente, het havenbedrijf en de lokale actiegroep. Deze partners zijn zich bewust dat een draagvlak voor havenuitbreiding staat of valt met draagvlak bij de landbouwsector. Evenwel blijft het belangrijk om ook de landbouwsector an sich bij het verdere procesverloop nauw te betrekken, zodat er met alle partijen naar een consensus gewerkt kan worden waarbij ook de natuursector en de havensector inspanningen doen.	28
Vraag kan gesteld of de gevolgde werkwijze conform het decreet is. Conform artikel 5 dienen het participatiebeginsel, open communicatie, geïntegreerde samenwerking, gelijktijdige en geïntegreerde aanpak van de onderzoeken en de inspraak centraal te staan in de ganse procesaanpak van de besluitvormingsprocedure. Dat is bij de manier waarop het geïntegreerde onderzoek tot stand kwam duidelijk niet het geval.	30
Er zijn sterke bedenkingen te maken bij de manier waarop alternatief 9 tot stand gekomen is. De legitimiteit er van en de noodzakelijke draagkracht zijn twijfelachtig.	33

Reactie op opmerkingen

Aan de vraag uit **opmerking 12** om op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van het project zal via het actorenoverleg gevolg gegeven worden. In het verdere verloop van het complex project zijn voor de totstandkoming van het voorkeursbesluit momenten van inspraak en advies voorzien.

In antwoord op **opmerking 26a** kan gesteld worden dat bij het bepalen van de duurtijd van de publieksraadpleging en bij het vaststellen van de adviestermijn de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten werden nageleefd.

Opmerkingen 26b, 30 en 33 noemen de manier waarop het negende alternatief werd ingebracht en gecommuniceerd geenszins transparant of stellen vragen bij de totstandkoming ervan. Op het actorenoverleg van 28 februari 2018 werd de zoektocht naar een nieuw alternatief 9 toegelicht. Het toen lopende onderzoek naar aanslibbing en nautische toegankelijkheid van bijkomend getijdendok werd toegelicht. Het alternatief 9 zoals opgenomen in de tussennota spruit voort uit voortschrijdend inzicht naar aanleiding van dit onderzoek. De publicatie van een tussennota werd aangekondigd op ditzelfde actorenoverleg. Het feit dat op deze tussennota dezelfde inspraakmogelijkheden worden geboden dan op de Alternatievenonderzoeksnota waarborgt de transparantie en inspraakmogelijkheden in dit complex project. De mogelijkheid om nieuwe alternatieven samen te stellen aan de hand van onderzoeksresultaten werd reeds vermeld in de alternatievenonderzoeksnota.

Zoals gevraagd in **opmerking 28** zal de landbouwsector, net als andere sectoren, betrokken blijven in het verdere procesverloop.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 15 - Afstemming met het geheel van de ontwikkeling

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Behoud de afstemming met het geheel van de havenontwikkeling</p> <p>Bij aanvang van het planningsproces situeerde het complex project zich nog in het grotere geheel van toen voorliggende GRUP's ('Afbakening zeehavengebied Antwerpen' en 'Havenontwikkeling Linkerscheldeoever'). Intussen werd een groot deel van die GRUP's vernietigd door de Raad van State en is het veel moeilijker om de samenhang met de andere ontwikkelingen in en rondom het havengebied op basis van de voorliggende tussennota te kunnen beoordelen. Nochtans kan de keuze die in dit complex project gemaakt wordt niet los gezien worden van die andere ontwikkelingen. In de tussennota wordt niet aangegeven hoe met die gewijzigde context wordt omgegaan. De SALV beveelt aan om dit beter in beeld te brengen vooraleer besluiten worden genomen.</p>	5
<p>Zowel voor als na het bekend maken van dit nieuwe negende alternatief hebben verschillende stakeholders zich gepositioneerd. Net zoals het formele kader van het complex project met o.a. actorenoverleg maken dergelijke reacties deel uit van het (informele) beslissingsproces rond bijkomende containercapaciteit in Antwerpen. Alhoewel deze reacties formeel geen deel uitmaken van de tussennota wil Alfaport Voka toch beperkt reageren op een aantal stellingnames. Zo meldt Doel 2020 op haar website dat er voor hen geen harde ontwikkeling van extra natuurgebieden meer kan komen met inbegrip van Prosperpolder Zuid, Dit is voor Alfaport Voka onaanvaardbaar omdat het een hypotheek legt op de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven. Zonder bijkomende natuurkerngebieden (waar Prosperpolder Zuid wezenlijk deel van uitmaakt) is er namelijk onvoldoende geschikt natuurgebied aanwezig waar de instandhoudingsdoelstellingen, die vastgesteld zijn door de Vlaamse regering op 10 maart 2017, kunnen gehaald worden, Daarnaast zijn deze natuurkerngebieden essentieel voor o.a. de eventuele natuurcompensaties van dit complex project en voor de compensaties van de tijdelijke natuurgebieden die aangeduid zijn in kader van het Deurganckdokdossier. De concrete en dringende haveninbreidingsplannen aan het Verrebroekdok kunnen bijvoorbeeld enkel uitgevoerd worden als het tijdelijk natuurgebied Verrebroekse plassen elders gecompenseerd wordt. Het is dus cruciaal dat de Vlaamse overheid op het vlak van de verdere natuurontwikkelingen rechtszekerheid creëert voor de Antwerpse haven en dit in het kader van zowel dit complex project ECA alsook andere uitbreidingsplannen binnen de haven.</p>	15
<p>Voorwaarde gekoppeld aan verdere havenontwikkeling:</p> <p>De Vlaamse regering dient zich ertoe te verbinden dat er voor haven- en/of natuurontwikkeling op Bevers grondgebied ruimtelijk geen bijkomende grondinnames zullen gebeuren dan deze die max. voorzien waren in het MMHA. Dit houdt in dat de huidige geel ingekleurde gebieden ook naar de toekomst als landbouw bestemming bestemd worden. De nood aan een globaal haven- en natuurplan, als opvolging van het Strategisch Plan, blijft bestaan.</p>	18
<p>Het complex project zoekt oplossingen voor bijkomende containercapaciteit. Andere projecten van haveninbreiding worden in dit project niet meegenomen. Deze projecten komen pas later aan de orde. Als landbouwsector gaan we niet akkoord dat havenontwikkeling in verschillende processen wordt onderverdeeld. Op deze manier ontstaat er geen rechtszekerheid voor de landbouwbedrijven op LSO en bestaat de dreiging dat de landbouwsector telkenmale opnieuw getroffen wordt. Dit is onaanvaardbaar, een voorkeursbesluit voor het complex project kan pas wanneer er ook afspraken zijn rond andere havenontwikkelingsprojecten, zodat de landbouwers op LSO en perspectief hebben naar de toekomst. Ook andere Vlaamse projecten, zoals het sigmaplan, dienen meegenomen worden in deze doorkijk op de LSO.</p>	28

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Op 25 januari 2017 adviseerde SARO over de alternatievenonderzoeksnota van dit complex project. De raad vroeg toen de samenhang tussen dit complex project en de gewestelijke RUP's 'Afbakening zeehavengebied Antwerpen', 'Oosterweel' en 'Havenontwikkeling Linkerscheldeoever' te verduidelijken. Intussen werd een groot deel van deze gewestelijke RUP's vernietigd door de Raad van State en is het nog veel moeilijker om de samenhang met de andere ontwikkelingen in en rondom het havengebied te kunnen beoordelen op basis van de voorliggende tussennota. Nochtans kan de keuze die in dit complex project gemaakt wordt niet los gezien worden van die andere ontwikkelingen. Bovendien geeft de tussennota onvoldoende aan wat de 'externe' gevolgen zijn van de keuzes die gemaakt worden en hoe die verder in het proces in beeld worden gebracht. Zo wordt bijvoorbeeld het aspect van mogelijke natuurcompensaties - wat nochtans een grote ruimtelijke impact en een maatschappelijke kostprijs heeft - niet transparant in beeld gebracht. SARO beveelt daarom aan om ook die ruimere context en externe gevolgen mee te nemen vooraleer besluiten worden genomen.</p>	35
<p>De mogelijke aanleg van een getijdedok in de buurt van Doel heeft geen directe relatie met de ontwikkeling van de Hedwige- & Prosperpolder, maar situeert zich ruimtelijk in dezelfde zone. Het is niet ondenkbeeldig dat voor de inrichting van nieuwe logistieke terreinen en/of het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak bestaande ruimtelijke plannen onder druk komen te staan. Wij doen in dat kader een beroep op u de bestaande plannen ten aanzien van de Hedwige- & Prosperpolder intact te laten, zodat de uitvoering van dit project niet vertraagt.</p>	36

Reactie op opmerkingen:

Voorliggend complex project is tot stand gekomen in een context waarin het voortbestaan van het AfbakeningsGRUP op Linkeroever onzeker was. Zoals aangegeven in de startbeslissing heeft de Vlaamse Regering geoordeeld dat de doelstelling tot extra containerbehandelingscapaciteit cruciaal is voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen en dat niet louter een mogelijke vernietiging kon worden afgewacht. In die zin heeft de Vlaamse regering de scope van dit complex project dan ook afgebakend tot de extra containerbehandelingscapaciteit, de daaraan verbonden logistieke zones en de multimodale ontsluiting ervan tot op het hoofdnet.

Het vormen van een visie rond de andere havenontwikkelingsprojecten en bijhorende natuurontwikkeling - zoals gevraagd in de **opmerkingen 5, 15, 18, 28, 35 en 36** - valt dus buiten de scope van dit complex project.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota:

Categorie 16 - Afweging van Alternatieven

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Beperk de directe ruimte-inname</p> <p>Voor de landbouwsector is het belangrijk dat ook alternatieven worden onderzocht die geen inname van landbouwgronden met zich meebrengen. De SALV vraagt bovendien om alternatieven te selecteren die eveneens als bouwstenen in de onderzoeksfase van het project werden opgenomen, en waarvan de impact op de ruimere ruimtelijke context gunstig is. De SALV vraagt de beleidsmakers om de gunstige impact op die bredere ruimtelijke context als een doorslaggevend argument in het ontwerp-voorkeursbesluit te valoriseren.</p>	5

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Er dient gestreefd te worden om zoveel mogelijk landbouwgronden te vrijwaren	8, 9
Zoals in onze brief van 31 januari 2018 aan de leden van de Vlaamse regering aangegeven, kiest een ruime meerderheid binnen de Antwerpse private havengemeenschap voor een variant Saeftinghedok (alternatieven 1 ,2 en 3 met minstens 6 ligplaatsen vóór de sluizen), Wij zijn van mening dat deze varianten op operationeel en commercieel vlak het beste tegemoet komen aan de vraag van de internationale klanten van de Antwerpse haven met name grote terminals of hubs vóór de sluizen waar meerdere miljoenen TEU's kunnen worden behandeld op één plaats en met meerdere ligplaatsen. Wij menen ook dat zo'n hub het meeste kansen biedt voor de optimalisatie van het hinterlandverkeer en dit via de verschillende modi.	15(a)
Alfaport Voka gaat er van uit dat ook de alternatieven 1, 2 en 3 nog als echt alternatief op tafel liggen en verder in de overweging worden meegenomen.	15(b)
De realiteitszin van het “geknikte dok” dient uitvoerig gecheckt versus alle realistischer gekende alternatieven; onder meer met betrekking tot nautische functies, onderhoudsbaggerwerk, of de inplanting voldoende ruimte biedt voor container stacking, en of er voldoende ruimte is voor de vrijkomende grondspecie uit het dok. Specifiek voor “Alternatief 9”; doorgroei mogelijkheden ook na 2030 en vermijden van (nodeloze) afbraak van bestaande haveninfrastructuur en bedrijvigheid moet een kritisch uitgangspunt zijn in de evaluatie versus de keuze van het voorkeursalternatief.	20
De haven van Antwerpen heeft zich sinds het einde van de tweede wereldoorlog opgewerkt tot een wereldhaven die internationaal respect afdwingt. De enorme toegevoegde waarde die de samenleving daar voor terug heeft gekregen financiert onze welvaart. Het is aan de huidige generatie om dit te bestendigen en verder uit te breiden. De investering in een dok dat slechts langs één zijde ontwikkeld wordt, kan in deze niet los gezien worden van een verdere ontwikkeling waarbij deze investering ten volle benut wordt. In die zin is het wenselijk dat in het voorkeursbesluit en het projectbesluit wordt ingebouwd dat vanaf het bereiken van een bepaalde drempel een nieuwe verkenningsfase zal worden opgestart. De Antwerpse haven heeft nog veel potentieel voor verdere groei en daarom vragen we aan Vlaanderen om ambitie te tonen en in het maatschappelijk debat duidelijke taal te spreken over wat op het spel staat. Onze voorstellen getuigen alvast van geloof in de toekomst van onze haven.	27
De natuurontwikkeling domineert de havenontwikkeling en de landbouwontwikkelingen op LSO. De Europese natuurwetgeving bepaalde in het recente verleden de havenontwikkeling en zal dit ook nog in de toekomst doen. Als landbouwsector betaalden we op deze manier onterecht een dubbele prijs voor de havenontwikkeling. De haven moet verder kunnen ontwikkelen binnen zijn grenzen en rekening houden met de draagkracht van de omgeving. Maar nieuwe natuurontwikkeling gebeurde er reeds meer dan voldoende in en nabij de haven. Ook de samenstelling van het negende alternatief zal door diverse partijen aangewend worden om compensaties voor natuur te vragen. Belangrijk is om ook bij elk van deze bouwstenen een goed beeld te hebben over welke juridische beperkingen en welke maatschappelijke kosten voor natuurcompensaties nodig zijn om deze extra containerbehandelingscapaciteit te realiseren. Boerenbond zal zich altijd verzetten tegen extra landbouwgronden die worden ingezet voor natuurcompensatie. Er is nog steeds geen draagvlak voor natuurcompensatie, laat staan voor bijkomende natuurcompensaties. Andere, nieuwe en alternatieve pistes rond het natuurverhaal dienen hier aangewend te worden, zodat binnen het proces van het complex project een consensus kan gevonden worden waar iedereen zich	28(a)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
kan in vinden. Het kritisch bekijken van de natuurdoelen en de natuurontwikkelingen op LSO is hierin een belangrijke eerste stap.	
Voor de landbouwsector is het uiteraard belangrijk dat ook alternatieven worden onderzocht die geen inname van landbouwgronden met zich meebrengen. Ook deze alternatieven moeten in het verdere proces een evenwaardige kans krijgen. Evenwel vinden we het als landbouwsector positief dat dergelijke alternatieven mee werden opgenomen als mogelijke bouwstenen van dit negende alternatief, maar de huidige of nog toekomstige alternatieven met kleinere ruimtelijke impact moeten ook kansen krijgen. Boerenbond blijft vragen dat de minimale impact op het landbouwareaal als doorslaggevend moet meegenomen worden in het ontwerp-voorkeursbesluit. Alternatieven met meer beperkte innames aan landbouwgrond dan alternatief 9 komen hiervoor in aanmerking.	28(b)
Bij de selectie van het alternatief mag géén eenduidige voorrang worden gegeven aan economische criteria om bepaalde opties af te schrijven. Bij de selectie van de te behandelen alternatieven moet juist een afweging worden gemaakt in functie van bestaande natuurwaarden, de bepalingen omtrent duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waterkwaliteit, landschap, erfgoedwaarden, landbouw en recht op wonen. Het behoud van Natura 2000 prevaleert boven korte termijn-economische belangen.	30
De milieutechnische impact en de nautische operationaliteit zijn op zijn zachtst gezegd niet optimaal, en of dit plan wel de meest adequate en toekomstgerichte aanwending van de resterende open ruimte voor de industrie verbeeldt, is tevens de vraag.	33

Reactie op opmerkingen

Opmerkingen 5, 8, 9, 15(a), 15(b), 20, 27, 28(a), 28(b), 30 en 33 verwijzen naar de afweging die door de Vlaamse regering zal dienen gemaakt te worden voor de keuze van een voorkeursalternatief. De Vlaamse regering zal deze afweging uiteraard dienen te maken in overeenstemming met de Europese regelgeving. Tevens kan gesteld worden dat er in het geïntegreerd onderzoek wel degelijk bouwstenen en alternatieven worden onderzocht die geen inname van landbouwgrond met zich meebrengen.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Categorie 17 - Algemeen

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
ALGEMEEN Het plan zoals voorgesteld veronderstelt dat elk van de huidige relevante concessionarissen bijkomende oppervlakte/capaciteit krijgt toegekend. Dit toekenningsproces zal in lijn moeten zijn met Europese en Belgische wetgeving rond anticompetitie en dit niet enkel met betrekking tot het vrijwaren van de toekomstige vrije marktwerking maar ook wat betreft het toekenningsproces op zich. Daarom is duidelijkheid en transparantie nodig betreffende het mechanisme dat zal worden aangewend om bijkomende oppervlakte/capaciteit toe te kennen aan elk van de bestaande spelers.	1(a)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Het tijdstip van het beschikbaar maken van de bijkomende capaciteit en meer bepaald van de diverse bouwstenen kan een belangrijke impact hebben op de markt, enerzijds op prijszetting maar anderzijds ook op de verhouding tussen de spelers in de haven. Indien één partij eerder dan de anderen extra capaciteit ter beschikking krijgt zou dit aanleiding kunnen geven tot disputen met de nodige vedragingen en problemen tot gevolg. Daarom is het essentieel dat een framework wordt opgemaakt voor de transitieperiode waarbij alle spelers gelijkwaardig worden behandeld. Het Havenbedrijf Antwerpen dient hierin de leiding te nemen en samenwerking tussen de terminal operators ter overbrugging van de transitieperiode dient te worden aangemerkt als een essentiële voorwaarde voor het verkrijgen van bijkomende capaciteit in hoofde van de terminal operators.</p>	1(b)
<p>Dit dossier laat toe de doeltreffendheid van de bestaande concessie overeenkomsten en de erin opgenomen verbintenissen te evalueren. De vraag is maw of de bestaande overeenkomsten gewoon zullen worden uitgebreid - hetgeen onwaarschijnlijk is rekening houdend met de huidige en toekomstige noden en vereisten rond bijvoorbeeld mobiliteit en binnenvaart congestie - of er integendeel gebruikt gemaakt zal worden van deze opportuniteit om de overeenkomsten in lijn te brengen met de huidige en toekomstige noden van de haven zoals daar bv. zijn de 24 uren - opening, de modal shift, capaciteit voor de behandeling van de binnenvaart etc,</p>	1(c)
<p>Bij de ontwikkeling van een greenfield site zouden concessies worden toegekend via een proces van openbare aanbesteding waarin de verplichtingen en engagementen die de uitbaters worden geacht aan te gaan op voorhand door de overheid duidelijk gestipuleerd en geïdentificeerd worden. In dit dossier zal oppervlakte worden toegekend aan reeds bestaande concessionarissen waardoor de tijdige, duidelijke en transparante mededeling van deze verplichtingen en engagementen op een andere wijze zal moeten worden georganiseerd.</p> <p>Indien de Vlaamse regering terminal operators zal vragen nieuwe verplichtingen op zich te nemen ter ondersteuning van een duurzame toekomst voor de haven, is het van het grootste belang dat voor alle betrokkenen zeer duidelijk én gedetailleerd wordt gesteld wat deze verplichtingen juist inhouden en hoe de naleving ervan zal worden geïmplementeerd en gecontroleerd. De rechtszekerheid vraagt dat bedrijven weten waartoe ze zich verbinden.</p>	1(d)
<p>Geen bemerkingen.</p>	2
<p>De tussennota formuleert een nieuw negende alternatief. Het is van belang om dit negende alternatief gelijkaardig als de andere acht alternatieven te onderzoeken in de verschillende onderdelen van het geïntegreerd onderzoek.</p>	14(a)
<p>De onderliggende capaciteiten van de verschillende bouwstenen zijn door verder onderzoek licht aangepast. Best in de tweede paragraaf boven 6.5, daar waar er gesteld wordt dat "voor alternatief 9 gerekend zal worden met de bijgestelde capaciteit", benadrukken dat dit naar de vergelijking van de negen alternatieven niet tot andere conclusies zal leiden gezien de beperktheid van de aanpassing.</p>	14(b)
<p>De Vlaamse regering heeft op 20 juli 2018 de strategische visie van het BRV goedgekeurd. Op p. 65 lezen we het volgende:</p> <p>"Het Vlaams ruimtelijk beleid richt zich op (1) het bundelen en optimaliseren van goederenstromen, (2) het ontwikkelen van verbindingen en internationale en regionale logistieke knooppunten, (3) het opdrijven van de territoriale performantie van logistieke knooppunten op ketenniveau, (4) het versterken van de leefkwaliteit in de omgeving van logistieke activiteiten." Het is bijgevolg noodzakelijk op alle vier thema's in te zetten, zowel in het geïntegreerd onderzoek als in de daaropvolgende besluitvorming.</p>	14(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>M.b.t. het nieuwe dok ligt de focus op veiligheid en bereikbaarheid voor schepen. Het is eveneens noodzakelijk, gelijkaardig als voor de andere alternatieven, de operationaliteit en het ruimtelijk rendement te evalueren. Wat dit laatste betreft omschrijft de strategische visie van het BRV het als volgt: "De ontwikkeling van de zeehavens krijgt ruimtelijke mogelijkheden om als geheel en binnen het ruimer internationale havennetwerk mondiaal competitief te blijven. De ruimtelijke ingrepen die nodig zijn in verband met specialisaties en volumestijgingen, waaronder havenuitbreiding, gebeuren vanuit de principes van ruimtelijk rendement (territoriale performantie op ketenniveau) en in evenwicht met de leefkwaliteit. Inbreiding en reconversie vormen klemtonen in de zeehavenontwikkeling."</p>	14(d)
<p>Op p16 (figuur 15) staat bij de Noordzeeterminal een nul teveel.</p>	14(e)
<p>De figuren die het 2de getijdendok en het aansluitende logistieke zone weergeven corresponderen niet. Figuur 25 komt niet overeen met figuur 22 en 23: de logistiek zone, het 2de getijdendok hebben een andere vorm. Wat is een juiste tekening van alternatief 9.</p>	14(f)
<p>Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat in de scherpe concurrentiestrijd tussen allianties van rederijen bij de keuze van terminals de (snelle) beschikbaarheid van capaciteit meespeelt. Er moet m.a.w. op toegezien worden dat er terzake een fair level playing field heerst.</p>	15(a)
<p>Het voorstel van het negende alternatief gaat ook uit van het feit dat een deel van deze inbreidingscapaciteit kan gerealiseerd worden door het wijzigen van bestaande concessies. Uit contacten met de bestaande concessionarissen blijkt dat dit sterk in twijfel getrokken wordt.</p>	15(b)
<p>We hebben de nota bestudeerd en we zijn als Vlaamse Havencommissie akkoord met de procedure die in de Tussennota wordt voorgesteld mits het 9^{de} Alternatief aan een analoog en gelijkwaardig onderzoek wordt onderworpen als de andere 8 Alternatieven.</p>	17
<p>In ieder geval gaan we ten aanzien van grensoverschrijdende effecten graag met u bilateraal het overleg aan. Indien gewenst kan dat ook in een zelfde vorm plaats vinden als het bilateraal expertenoverleg van 20 november 2017, zodat ook andere vraagstukken zoals mobiliteit aan bod kunnen komen. Wij vernemen dan ook graag van u op welke wijze u invulling gaat geven aan overleg ten aanzien van de in deze brief genoemde grensoverschrijdende vraagstukken. Graag verwijzen wij tot slot nogmaals naar de bijdrage die op 31 januari jl. in het actorenoverleg namens Rijkswaterstaat is gegeven. De opmerkingen in die bijdrage, zoals ook opgenomen op de projectwebsite van het CP ECA, blijven wat ons betreft onverminderd van kracht.</p>	19
<p>We wezen eerder op het feit dat de snelle behoefte aan een zeer sterke uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen onvoldoende wordt onderbouwd. En de scope van het onderzoek – louter gericht op Antwerpen - te beperkt is. Daar wordt in het geïntegreerd onderzoek niet verder op ingegaan.</p>	30(a)
<p>Opmerkelijk is ook dat de verdieping van de Europaterminal, die in de alternatievenonderzoeksnota nog beschouwd werd als een van de bouwstenen, nu wordt meegenomen in de referentiesituatie wat opnieuw meer gewicht geeft aan een uitbreidingsalternatief.</p>	30(b)
<p>Met de Tussennota blijft de scope onverminderd gericht op economische groeiverwachtingen die niet hard te maken zijn en op het comfort van grote rederijen ipv op werkelijke noden.</p>	30(c)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
En dat terwijl eigenlijk zou moeten uitgegaan worden van een zo min mogelijk aantasten van de bestaande natuur (zie hiervoor de recente arresten van Europees Hof van Justitie en de Raad van State in de zaak Orléans vs het Vlaams Gewest). Er wordt in de nota weliswaar gewezen op de waarde van de slikken en schorren voor Doel en op het gebied Putten-Weiden. Maar een aftoetsing aan het ruimere Vogelrichtlijngebied gebeurt niet. Net zo min komt er duidelijkheid hoe het gebied van Putten-Weiden en Putten-West optimaal zal gevrijwaard worden in de verschillende scenario's.	30(d)
Naast de bovenstaande bedenkingen, verwijzen wij naar onze opmerkingen en bezwaren die wij eerder aan u hebben gericht in ons bezwaarschrift dd 17.01.2017, meer bepaald de alinea's over 'de Ruimte', 'het Weefsel' en de 'Economische waarde'/'de tussentijd', waarvan de inhoud o.i. grotendeels van kracht en volledig inspirerend blijft.	33
Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project 'realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA)' formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij de tussennota.	34
Wat betreft de effecten van het extra scheepvaartverkeer op de externe veiligheid rond de Westerschelde concludeert u in de tussennota dat de risico's door het CP ECA weliswaar flink toenemen (19-32%), maar dat dat verder geen beletsel vormt omdat daarmee de 10-6 contour nergens over het land valt. De vergelijking met de stikstofdepositie uit het vorige dringt zich op, waarbij uw redenering lijkt te zijn dat alle ruimte binnen de bestaande gebruiksruimte in principe beschikbaar is voor het CP ECA. Wij pleiten ervoor dat u ten aanzien van dit aspect met de Zeeuwse Veiligheidsregio en ons als provincie afstemt wat de reële gebruiksruimte is, want ook langs de Westerschelde kan er sprake zijn van ontwikkelingen met een impact op de externe veiligheid.	36

Reactie op opmerkingen

Opmerkingen 1(a), 1(b) en 15(a) vallen buiten de scope van het geïntegreerd onderzoek en het complex project. Het betreft de concessiestrategie die een bevoegdheid is van het Havenbedrijf Antwerpen.

Ook het bepalen van en eventueel wijzigen van de inhoud van bestaande en nieuwe concessieovereenkomsten, waarvan sprake in **opmerkingen 1(c), 1(d) en 15(b)**, is een bevoegdheid van het Havenbedrijf Antwerpen. Het is aan het Havenbedrijf Antwerpen om te bepalen welke instrumenten zij wenst in te zetten om de exploitatie van de bestaande en toekomstige terminals zoveel mogelijk in lijn te brengen met de huidige en toekomstige noden van de haven en haar omgeving.

Opmerkingen 2 en 34 behoeven geen reactie.

Zoals gevraagd in **opmerkingen 14(a) en 17** wordt alternatief 9 inderdaad gelijkaardig als de andere 8 alternatieven onderzocht in de verschillende onderdelen van het geïntegreerd onderzoek.

Opmerkingen 14(b), 14(e), en 14(f) zijn tekstsuggesties of -correcties die zullen worden meegenomen.

In antwoord op de **opmerkingen 14(c) en 14(d)** kan gesteld worden dat het geïntegreerd onderzoek de nodige elementen in beeld brengt om de verschillende alternatieven te kunnen toetsen aan de strategische visie uit het BRV.

Er wordt akte genomen van de vraag tot bilateraal overleg in **opmerking 19**. In het actorenoverleg zijn eveneens alle stakeholders uitgenodigd en komen de genoemde grensoverschrijdende effecten eveneens aanbod.

De noodzaak aan uitbreiding werd - in tegenstelling tot hetgeen gesteld wordt in **opmerking 30(a)** - reeds aangetoond in de startbeslissing van het complex project. Toelichting hierover werd gegeven onder andere tijdens de gespreksavond over de economische noodzaak op 6 oktober 2016. De evolutie van de trafiek in de haven van Antwerpen sinds 2016 ondersteunt deze noodzaak voor dringende capaciteitsuitbreiding. voor de opmerking met betrekking tot de geografische scope wordt verwezen naar het overwegingsdocument dat opgemaakt werd na ontvangst van de publieksinspraak en adviezen op de Alternatievenonderzoeksnota.

In antwoord op **opmerking 30(b)** kan verwezen worden naar de tussennota waarin wordt geargumenteed waarop de verdieping van de Europaterminal wordt meegenomen in de referentiesituatie. Deze werd reeds toegelicht in de alternatievenonderzoeksnota dd. 17 maart 2017 (bijgewerkt na verwerking van de adviezen en inspraakreacties op de AON). Dit is dus geen nieuw feit in het proces.

De **opmerking 30(c)** is een zienswijze waarvan akte genomen wordt maar die als niet correct wordt beschouwd: er wordt niet geargumenteed waarom de groeiverwachtingen niet als realistisch zouden kunnen beschouwd worden. Om te waarborgen dat het project zich niet louter op het comfort richt maar op de werkelijke noden van rederijen zijn de nodige peer reviews in het proces ingebouwd.

In antwoord op **opmerking 30(d)** kan gesteld worden dat de mogelijke effecten op de verschillende Speciale Beschermingszones wel degelijk in beeld gebracht werden in het S-MER. Uiteraard zal het voorkeursalternatief bepaald moeten worden in overeenstemming met de Europese regelgeving. Maatregelen om het gebied Putten-Weiden en Putten-West optimaal te vrijwaren zullen in het verder verloop van het project nog vormgegeven moeten worden.

Het bezwaarschrift waarvan sprake in **opmerking 33** werd reeds behandeld in het overwegingsdocument dd. 17 maart 2017 horende bij de alternatievenonderzoeksnota.

Wat betreft **opmerking 36**: Op Vlaams-Nederlands ambtelijk niveau worden op dit ogenblik de nodige stappen gezet om een quick scan "externe veiligheid Westerschelde" te laten uitvoeren voor het jaar 2016 (gebruik makend van dezelfde methodiek als die van de studie uit 2011). Op deze wijze wordt een nieuwe set geactualiseerde cijfers verkregen die een goede basis vormen voor verder onderzoek. Dit laat de Permanente Commissie toe om eventueel in een latere fase de cumulatieve effecten van de ontwikkelingen, die deel uit maken van beslist beleid, in beeld te brengen. De Permanente Commissie heeft in zijn vergadering van 14 juni 2018 immers het volgende beslist:

"Herziening studie externe veiligheid Westerschelde

De PC kan instemmen met het voorstel om een quick scan uit te voeren. Voordat deze kan worden uitgevoerd, moet het nodige budget beschikbaar zijn en een Vlaams-Nederlandse projectleiding zijn aangesteld. De PC stelt verder voor om dit onderwerp te betrekken bij het werkprogramma SDV, waarin nadere afspraken worden gemaakt over inzet van de beschikbare mensen en middelen en prioritering van de onderwerpen voor de komende jaren."

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Doorvoeren tekstsuggesties en -correcties uit de opmerkingen 14(b), 14(e) en 14(f)

3. Afkortingenlijst

BATNEEC	Best Available Techniques Not Entailing Excessive Costs
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
ca.	circa
CDW	Current Deflecting Wall
CP ECA	Complex Project Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen
dd	de dato (daterend van)
Departement MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
DGD	Deurganckdok
FANC	Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle
Fig.	figuur
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GRUP	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
ha	hectare
KDW	Kritische Depositiewaarden
LSO	Linkerscheldeoever
m	meter
Mio	miljoen
MLSO	Maatschappij voor Haven, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied
MMHA	Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MPET	MSC PSA European Terminal
MSC	Mediterranean Shipping Company
MTDS	miljoen ton droge stof
NGICT	New Generation Integrated Container Terminals
NMBS	Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen
PC	Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart
PSA	Port of Singapore Authority
SALV	Strategische adviesraad Landbouw en Visserij
SARO	Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SERV	Sociaal - economische raad van Vlaanderen
S-MER	Strategische milieu effectenrapportage
S-MKBA	Strategische maatschappelijke kostenbatenanalyse
TEU	Twenty Equivalent Unit (een standaard twintigvoet container)
VNSC	Vlaams Nederlandse Schelde Commissie
ZMF	Vereniging Zeeuwse Milieufederatie
ZPMC	Zhenhua Port Machinery Company Limited