



Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Plan-MER-Verslag

Goedkeuring milieueffectrapport

Plan:

Strategisch plan voor en de afbakening van de haven in haar omgeving

Initiatiefnemer:

**Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Haven- en Waterbeleid**

4 maart 2009

PLMER-0015-GK

1) Inleiding

Reeds meerdere jaren werken diverse instanties samen rond een toekomstvisie voor het gebied. Dit heeft geleid tot een tussentijds strategisch plan. De plan-MER geeft een beschrijving van de te verwachten milieu-effecten van dit plan.

De afdeling Haven- en Waterbeleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken is initiatiefnemer van het plan-MER.

De kennisgeving werd op 16 mei 2006 volledig verklaard door de dienst MER. De periode van terinzagelegging werd afgesloten op 17 juni 2006. De richtlijnen werden door de dienst MER op 18 december 2006 overgemaakt aan de initiatiefnemer. Het eindrapport werd ontvangen op 2 februari 2009.

Voor de afbakening van de haven van Antwerpen wordt vervolgens een voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt.

2) Vorm en presentatie

Het plan-MER over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving is een lijvig werkstuk geworden. Het bevat een hoofdrapport en 12 technische deelrapporten. Deze technische deelrapporten beschrijven op detailniveau het onderzoek in een specifieke discipline. Het hoofdrapport zorgt voor een overzichtelijke synthese van het geheel der resultaten. Daarenboven werd ook een niet-technische samenvatting opgemaakt.

Alle rapporten bevatten een duidelijke inhoudstafel en het hoofdrapport een leeswijzer, die de lezer in staat stelt om op een vlotte manier de juiste informatie op te zoeken. Het uniforme karakter van de deelrapporten bevordert de leesbaarheid.

De lijsten van figuren, tabellen en kaarten zijn telkens terug te vinden aan het begin van elk rapport. De figuren, kaartmateriaal en tabellen zijn doorgaans van goede kwaliteit en bevatten een duidelijke bronvermelding.

Het plan-MER bevat een watertoets voor de verschillende bestudeerde planvarianten (bijlage I bij het hoofdrapport). De informatie ervan is afkomstig uit het Technisch Deelrapport Water.

Het plan-MER bevat voor elk variant een passende beoordeling. De informatie ervan is afkomstig uit het Technisch deelrapport Fauna en Flora.

Het plan-MER bevat in het hoofdrapport een integratie van de resultaten van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport.

3) Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

Het plan-MER kan dienen als onderbouwing voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de haven van Antwerpen. In punt 7 van dit verslag wordt een overzicht gegeven van de herbestemmingen die op voldoende wijze werden onderzocht in het plan-MER.

Het plan-MER zal kader vormen voor een aantal project-MER's voor verschillende geplande projecten. Het is van belang te voorzien in de nodige afstemming tussen dit plan-MER en de project-MER's.

In het plan-MER wordt aangegeven op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, gemilderd of gecompenseerd kunnen worden. In elk technisch deelrapport is een apart hoofdstuk gewijd aan dergelijke milderende maatregelen. De meeste disciplines geven bovendien een kwalitatieve inschatting van het potentieel milderingseffect van de maatregel.

4) Voorgenomen plan en alternatieven

In het plan-MER worden twee verschillende planalternatieven vergeleken met het nulalternatief. De planalternatieven onderscheiden zich door hun fundamenteel ander toekomstperspectief en ruimtebeslag. Het essentieel verschil is de wijze waarop met de verwachte groei wordt omgegaan : door inbreiding en herstructurering (A-varianten, gedeeltelijke accommodatie van de groei mogelijk) of door uitbreiding van de haven (B-varianten, gedeeltelijke tot volledige accommodatie van de groei mogelijk). Binnen de planalternatieven worden nog varianten gedefinieerd. Een planvariant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald planalternatief op het (lagere) niveau van concept of inrichtingswijze. De planvarianten zijn vooral informatief van aard om met een voldoende graad van detail zicht te krijgen op de effecten van een bepaald planalternatief.

Het nulalternatief en de planvarianten geven de verwachte situatie weer in het referentiejaar (2030). Het plan biedt zo een voldoende ver en toch nog overzienbaar tijdsperspectief voor de lange termijn.

Parallel aan het plan-MER werd een “Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief (MMHA)” uitgewerkt. Op basis van de resultaten van een vergelijking van de planvarianten waarbij naast milieufafwegingen ook met economische criteria rekening werd gehouden en door voortschrijdend inzicht (gebaseerd op bijkomende studies, overleg,...) werd tijdens het mer-proces deze nieuwe planvariant omschreven en beoordeeld. De weergave hiervan is terug te vinden in bijlage bij het plan-MER. Alle planvarianten werden op een volwaardige wijze op hun milieueffecten onderzocht.

5) Methodologische aspecten

In het plan-MER worden alternatieven beoordeeld die onderling sterk kunnen verschillen op het vlak van de nagestreefde economische ontwikkeling. Het plan-MER bevat in bijlage een technisch deelrapport ‘Economische analyse’. De keuze om de bespreking van de economische effecten van de diverse planvarianten mee te nemen in het mer-proces wordt er door de auteurs verantwoord door het uitzonderlijk karakter van dit plan en door het belang van de haven van Antwerpen voor de economie in Vlaanderen. In het hoofdrapport wordt middels een multicriteria-analyse (MCA) de planvarianten vergeleken met het nulalternatief op basis van milieugerelateerde criteria (mobiliteit, mens en natuurwaarden); deze MCA komt uit op het nulalternatief en vervolgens A1a als voor het milieu meest gunstige keuze.

Het MMHA (in de bijlagen L en M beschreven en volwaardig op milieueffecten beoordeeld) wordt middels een multicriteria-analyse geëvalueerd, waarbij een gelijk gewicht wordt gegeven aan de criteriumgroep 'economie' en 'mens en natuur'. Het MMHA en B1 komen dan naar voren als beste opties.

Via gevoeligheidsanalyses worden evenwel ook andere dan een 50-50 gewichtenverdeling becijferd. Dergelijke objectivering creëert diverse keuzemogelijkheden. De B-planvarianten blijken vooral bij een voldoende groot gewicht voor economische criteria goed te scoren. Geeft men meer gewicht aan de impact op mens en natuur (kantelpunt 65%), dan voert het nulalternatief de rangschikking aan en wordt A1a de te prefereren planvariant.

De multicriteria analyse wordt aanzien als een beleidsondersteunend instrument dat de besluitvormer aanvullende informatie verschaft door op basis van (kwalitatieve en kwantitatieve) criteria alternatieven te vergelijken. De keuze van (milieu)criteria en gewichten is geen exacte wetenschap en is gebeurd door de mer-deskundigen. Bekeken vanuit een loutere milieubril naar het geheel van bestudeerde milieucriteria valt bijvoorbeeld op dat in een 50-50 verdeling aan de bereikbaarheid van de omliggende gemeenten een gewicht van 0,1 (op een schaal van 100) wordt toegekend, de bereikbaarheid van de Antwerpse regio een gewicht van 0,5 krijgt, de impact op natuur een 5 krijgt, terwijl toegevoegde waarde en werkgelegenheid een gewicht van 21 en de kansen voor sevesobedrijven een 9 krijgen. De gewichten hebben geen absolute waarde, maar zijn als richtingbepalend te beschouwen.

De dienst MER doet in dit beoordelingsverslag geen uitspraak over de waarde van de multicriteria-analyse, wel over de beoordeling van de milieueffecten die aan de basis liggen van de inschattingen in de MCA.

Vanuit de dienst MER wordt in dit verslag vooral nadruk gelegd op de inschatting van de aanzienlijke milieu-effecten en de gevolgen daarvan op lokaal en Vlaams niveau.

De dienst MER acht het niet haar taak uitspraken te doen over de waarde van het economische luik, opgenomen in de bijlagen van de plan-MER studie. Zij kan wel vaststellen dat het onderzoek naar de milieueffecten van het MMHA gelijkwaardig is gebeurd als voor de overige planvarianten.

De dienst MER wenst wel te verwijzen naar het TDR Economische analyse dat stelt inzake leemten in de kennis dat de economische analyse geen antwoord geeft op de vraag of de voorziene haveninfrastructuurinvesteringen maatschappelijk wenselijk of financieel/economisch rendabel zijn en dat hiervoor een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse van de planalternatieven of de concrete deelprojecten het geëigende instrument is. Op die manier kan de mogelijke macro-economische impact van netwerkeffecten (congestie) en externe effecten (milieuvervuiling, ongevallen,...) die gepaard gaan met afwikkeling van bijkomende trafieken mee in rekening worden gebracht.

6) Bestaande toestand en milieueffecten

Mobiliteitseffecten

Het Tussentijds strategisch plan stelt dat de door het zeehavensysteem gegenereerde mobiliteit een acceptabel niveau van interne en externe verkeersafwikkeling van en naar beide Scheldeoevergebieden niet mag overstijgen. Het plan-MER vertrekt van een optimale verdeling over de diverse vervoerswijzen in 2030. Om deze modal split te realiseren moet de nodige capaciteit ter beschikking worden gesteld. Het betreft onder meer de realisatie van volgende projecten : Liefkenshoekspoortunnel (waarvan de realisatie onlangs gestart is), tweede spoorontsluiting, uitbreiding vormingsstation Antwerpen-noord, een tweede sluis op Linkeroever,

een bijkomende sluis op rechteroever, optimalisering van het Albertkanaal, de Oosterweelverbinding en voldoende ruimte voor bundels van pijpleidingen. Dit omvangrijk infrastructuurprogramma werd ingepast in die planvarianten die een hoge economische groei ondersteunen en vanuit de afweging dat dergelijke zware investeringen niet thuis horen in een planvariant met weinig groei. Ex ante werden infrastructuurprojecten toebedeeld aan planvarianten zodat de vlotte afwikkeling van verkeersstromen mogelijk blijft. Zo werd aan planvariant B1 ook nog de goederenlijn 11 langs de A12 en een spoorlijn richting Zelzate langs E-34 toegevoegd. Het betrof voorlopige aannames van toewijzing van infrastructuur om op die manier indicatieve werkhypotheses te kunnen samenstellen. Deze werden dan ex post in de plan-MER onderzocht om na te gaan in hoeverre deze hypothesen inderdaad realistisch waren. De effecten van deze infrastructuurelementen zitten mee verwerkt in de TDR Mobiliteit, Lucht en Geluid voor zover deze effecten binnen de grenzen van het studiegebied liggen. Andere effecten (bv. inzake ruimte) of de milieueffectenbeoordeling voor het volledige traject vallen buiten de scope van dit MER en zijn niet meegenomen. Onderzoek m.b.t. de exacte ligging en de precieze impact van deze infrastructuur dient dus nog te gebeuren.

In de planMER is gewerkt met een vaste modal split voor alle planvarianten, ook al worden voor de verschillende varianten verschillende infrastructuur meegenomen. Dit is een keuze die te wijten is aan het feit dat het niet aangewezen is voor elke variant een andere modal split te gaan gebruiken : deze keuze zou op losse aannames gebaseerd zijn enerzijds en zou de vergelijkbaarheid van de varianten niet ten goede komen anderzijds.

Het hanteren van een vaste modal split heeft tot gevolg dat de ene modus nog restcapaciteit kan hebben terwijl de andere modus tot congestie aanleiding geeft. Dit heeft bij de huidige aanpak niet geleid tot iteratieve berekeningen die uitgaan van verschuivingen van de ene modus naar de andere.

Als gevolg van de autonome ontwikkeling wordt in 2030 een sterke stijging van de verkeersstromen over de weg vastgesteld, met verhoogde saturaties op de meeste wegvakken, en dit ondanks de realisatie van verschillende nieuwe infrastructuur. De aanleg van de Oosterweelverbinding (een oeververbinding op 2*3 rijstroken) wordt reeds binnen het nulalternatief meegenomen. De berekeningen inzake wegcapaciteit in deze plan-MER gaan dus allen uit van de aanleg van deze oeververbinding. Desondanks geeft de plan-MER bij de referentiesituatie in 2030 aan dat er hoge saturaties blijven bestaan in Kennedytunnel en Waaslandtunnel. Het aantal knelpunten op het wegennet neemt fors toe, vooral op de R1 en de toekomstige snelwegen (E19 noord, E34/E313, E17). Ook beide snelwegen aan de rand van het plangebied (A12 noord en E34) worden geconfronteerd met saturaties.. De grote assen binnen het havengebied blijven vlot functioneren. De toenemende congestie vormt een reële bedreiging voor de bereikbaarheid van de haven, de regio en de omliggende gemeenten.

De effectbeoordeling van de planvarianten B1 en B2, waar extra verkeersinfrastructuur voorzien worden, concludeert dat de bereikbaarheid van de regio via de weg in belangrijke mate gehypothekeerd wordt. De blijvende structurele congestie op belangrijke delen van de R1 (inclusief Oosterweelverbinding) en de toekomstige snelwegen vormt een reële bedreiging voor de bereikbaarheid van het havengebied. De goedkeuring van de plan-MER voor het Masterplan Antwerpen stelde reeds : “de Masterplan strategieën met een Oosterweelverbinding een oplossing bieden voor de mobiliteitsproblematiek mits er maatregelen worden genomen om het verkeersgenererend effect tegen te gaan”. Op het gebied van spoorverbindingen kan wel gesteld worden dat de bijkomende infrastructuur een vlotte bereikbaarheid mogelijk maken. De bereikbaarheid via de binnenvaart wordt zwaar belemmerd door de belasting ter hoogte van de sluisen.

Een ander belangrijk aandachtspunt vormt de verschuiving van verkeer naar het onderliggende wegennet, voornamelijk op rechteroever, waardoor de bereikbaarheid van de omliggende gemeenten ernstig in gevaar komt. De planalternatieven B en het MMHA leiden op het ruime snelwegennet rond Antwerpen tot verdere structurele congestie.

In het nulalternatief en in de bestaande situatie dringen milderende maatregelen zich dus reeds op, ook voor wat betreft het verbeteren van de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat langs de belangrijke verkeersassen. Waar de B1 planvariant 140 kilometer nieuwe wegen voorziet, is dit voor het nulalternatief immers ook reeds 62 kilometer.

De mobiliteitsproblematiek kan deels preventief gemilderd worden door een juiste locatiekeuze voor sterk verkeersgenererende activiteiten in functie van hinterlandbestemming en gewenste modal split, verder door het stimuleren van alternatieve modi (spoor, binnenvaart, ondergronds transport van containers) en door maatregelen die de totaliteit van de verkeersstromen over de weg verminderen.

Globaal bekeken scoren de B-alternatieven beter dan de A-alternatieven. Er wordt in het plan-MER wel duidelijk gesteld dat een aantal infrastructuren, die voor het doel van het onderzoek gekoppeld werden aan een bepaalde planvariant, noodzakelijk blijken voor elke planvariant. Enkel op die manier kan een gunstige modal split bereikt worden. In deze plan-MER werd gerekend met een optimale hypothetische modal split, te bereiken (ten laatste) in 2030. De beschrijving van de mobiliteitseffecten en met name de bereikbaarheidsproblemen richting regio en richting lokale gemeenten leert dat een nog meer gunstige modal split noodzakelijk zal zijn om met name het wegverkeer vlot te laten doorstromen. Infrastructuur is een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde; ook andere initiatieven dan infrastructuur zullen moeten bijdragen aan een gunstigere modal split.

Inzake scheepvaart wordt de noodzaak van een bijkomende sluis op linkeroever en op rechteroever duidelijk aangetoond. En zelfs met deze twee bijkomende sluizen rest er in 2030 weinig extra restcapaciteit. De aanleg van drie extra spoorverbindingen specifiek voor vrachtvervoer (de tweede spoorontsluiting richting oosten, een havenspoorlijn richting Nederland en een parallelle spoorlijn aan de E-34) creëren wel voldoende restcapaciteit om aanvullend wegvervoer richting spoor te krijgen. De bouw van een nieuw getijdendok wordt in die zin gekoppeld aan een meer gunstige modal split richting spoorverkeer. In deze plan-MER wordt gerekend met een afvoer van 15% van de containers per spoor (en 26% overige goederen). Er dient te worden onderzocht in hoeverre de modal shift naar spoor nog verder kan worden opgetrokken, en wat, op ruimere schaal de specifieke knelpunten zijn in dit spoorvervoersnetwerk.

Reeds in de bestaande situatie bedreigt structurele congestie in bepaalde zones de bereikbaarheid van de haven. Maatregelen om de modal split te verbeteren, zoals de aanleg van de tweede sluis van de Waaslandhaven, die de druk van de zeevaart op de Kallosluis moet ontlasten maar uiteraard ook mee zal kunnen instaan voor binnenvaartontsluiting vanop linkeroever, zijn dan ook reeds voor de ‘mildering’ van de huidige situatie noodzakelijk.

De reorganisatie van op- en afritten van de A12 wordt besproken in de TDR mobiliteit en mens-ruimte. De gehanteerde aannames waarbij een aantal complexen specifiek voor havenverkeer of specifiek voor de ontsluiting van de woonkernen gereserveerd worden heeft evidente voordelen inzake verkeersveiligheid. Omwille van het belang dat dient gehecht te worden aan de bereikbaarheid van de omliggende gemeenten is het essentieel dat de gehanteerde aannames ook in andere planningsprocessen en studies op een identieke wijze gebruikt worden.

De resultaten van de plan-MER werden afgestemd met de lopende mobiliteitsstudie voor het Waasland. Hieruit werd geconcludeerd dat de resultaten van de studie voor het Waasland geen impact hadden op de aannames van het plan-MER.

Luchtkwaliteit

Reeds bij uitvoering van het nulalternatief blijven overschrijdingen optreden en zijn milderende maatregelen aangewezen. Deze overschrijdingen situeren zich enerzijds in de haven zelf, en anderzijds langsheen de drukste verkeersassen (Ring en de autosnelwegen die aansluiten op de Ring). Tegen 2015 wordt een aanzienlijke daling verwacht van de industriële emissies, die zich stabiliseert naar 2020. Ditzelfde geldt tevens voor de verkeersemissies omwille van de verbeterde kwaliteit van de uitlaatgassen. Naar 2030 zal de bijsturing van de NEC-doelstellingen voor 2020 aanleiding geven tot verdere emissiereducties. Er zullen tevens strengere eisen inzake weg- en scheepvaartemissies gesteld worden, naast technologische evoluties waardoor de industriële emissies verder zullen afnemen.

Inzake NO₂ kan gesteld worden dat er problemen zijn ten aanzien van de toekomstige doelstelling welke op 1/1/2010 van kracht wordt, en dit in een groot deel van het studiegebied. En niettegenstaande de impact inzake NO₂ aanzienlijk gereduceerd wordt tegen 2015, zijn op diverse plaatsen nog overschrijdingen van de jaargemiddelde doelstelling te verwachten. Deze overschrijdingen zijn het grootst in de onmiddellijke buurt van de Ring en in het havengebied op Rechteroever.

Ook inzake fijn stof worden diverse overschrijdingen genoteerd. Naar de toekomst toe blijven overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde in de onmiddellijke buurt van de Ring en nabij de drukste verkeersassen mogelijk. Er worden een groot aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde verwacht. Het is dan ook absoluut noodzakelijk om milderende maatregelen te nemen om aan de Europese doelstellingen te voldoen.

De Europese streefwaarde inzake ozon wordt in de huidige toestand overal overschreden. Onder de voorspelde situatie voor 2015 zal men nog steeds dienen rekening te houden met het periodiek optreden van overschrijdingen van streef- en alarmwaarden bij warm en zonnig weer. De diverse planvarianten werken echter niet onderscheidend ten aanzien van de gemiddelde ozonconcentratie. Bij het nulalternatief wordt in 2015 tov de actuele situatie een beduidende toename (bijna 17%) verwacht van de CO₂ verkeersemissies. De verschillende planvarianten vertonen nog beperkte (A-varianten) tot aanzienlijke (B-varianten) toenames van de CO₂ industriële en verkeersemissie tov het nulalternatief. Op basis van de resultaten kan gesteld worden dat de verwachte CO₂ emissies de realisatie van de Kyoto-doelstellingen allerminst zal bevorderen.

Het TDR lucht bevat een toetsing aan de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De toename inzake vrachtverkeer bij de B1 planvariant is tegengesteld aan de beleidsdoelstelling tot beperken van het verkeersvolume. De globale score van de B-planvarianten is dan ook sterk negatief. Gezien de verwachte overschrijdingen inzake NO₂ en PM₁₀ stelt de plan-MER dat in principe geen bijkomende emissies kunnen toegelaten worden tenzij men maatregelen neemt die de toename compenseren en die de achtergrondconcentraties aanzienlijk doen dalen. De milderende maatregelen zijn niet enkel van belang bij de uitvoering van een planvariant, maar tevens voor het nulalternatief. Een ganse set van maatregelen zal uitgevoerd dienen te worden, waar instanties op diverse niveaus (Europees, federaal, gewestelijk,... haven) voor verantwoordelijk zijn. Een gunstige wijziging van de modal split (waarbij de vrijgekomen capaciteit niet ingenomen mag worden door bijkomend wegverkeer), maatregelen om het wegverkeer te doen dalen, het respecteren van minimale afstanden van bewoning tot drukke wegen, de aanleg van bufferstroken en/of specifieke schermen, het beperken van de rijnsnelheden, strengere emissie-eisen voor voertuigen, gedifferentieerde haventaksen, fiscale maatregelen en het bevorderen van energie-

efficiëntie zijn mogelijke maatregelen die in onderling overleg tussen alle actoren verder dienen uitgewerkt en geïmplementeerd te worden.

Gezien het nauwelijks mogelijk is om van de meeste maatregelen de kwantitatieve impact in te schatten, wordt het noodzakelijk geacht om na het nemen van maatregelen een systematische opvolging van de effecten te voorzien, waarbij afhankelijk van de resultaten van de evaluatie een bijsturing noodzakelijk kan zijn, tot op het ogenblik dat aan alle gestelde doelstellingen kan voldaan worden. Het plan-MER suggereert een regelmatig geactualiseerde emissie-inventaris, waarbij voor het havengebied jaarlijks gegevens mbt industriële en transportemissies opgevolgd worden.

Zowel inzake mobiliteit als inzake lucht is gewerkt met een hypothetische modal shift als basis voor de berekeningen. Voor containers wordt uitgegaan van 42% wegverkeer, 15% spoorverkeer en 43% binnenvaart in 2030. Indien deze in werkelijkheid niet kan gehaald worden heeft dit uiteraard gevolgen voor de capaciteit van de diverse infrastructuur en de te verwachten emissieniveaus. In 2003 werd 55% van de containers via de weg vervoerd, met 12% via het spoor en 33% binnenvaart.

Het TDR Mens gezondheid bouwt verder op de resultaten van o.m. het TDR lucht. Omwille van de PM10 concentraties wordt de toestand vanuit gezondheidsoverwegingen als negatief beoordeeld. De uitvoering van de planvarianten verandert weinig aan die beoordeling. Inspanningen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn nodig. Alle maatregelen en beleidsdoelstellingen die erop gericht zijn de verkeersstromen efficiënter te organiseren, moeten vanuit gezondheidsoverwegingen worden versneld, en waar mogelijk uitgebreid.

Effecten op wonen

Het nulalternatief houdt het verdwijnen van Doel in, als direct gevolg van de uitvoering van beslist beleid. In die zin vormt het een onderdeel van het nulalternatief dat mee onderzocht wordt in de plan-MER. In bijlage van het hoofdrapport wordt een volledig overzicht gegeven van het beslist beleid, evenals een geactualiseerde beschrijving van de sociaal-economische leefbaarheid in het dorp zelf.

In de plan-MER worden een aantal woonclusters geëvalueerd. In het plangebied liggen nu een 80-tal woningen, in de referentiesituatie (2030) nog een 60-tal. Binnen alle planvarianten dienen er woningen te verdwijnen om de haven- en natuurontwikkeling op de linkeroever mogelijk te maken. Binnen de gebieden waar haventerreinen voorzien worden, kan gesteld worden dat alle woningen zullen verworven of onteigend worden. Het fysiek behoud van woningen, die binnen de perimeter van een natuurproject komen te liggen, zal pas duidelijk worden bij de concrete uitwerking van de projecten. De passende beoordeling van bepaalde planvarianten stelt dat de kwaliteit van zilte weidegebieden als broedgebied voor weidevogelsoorten ook bepaald zal worden door de mate waarin bewoning aan de randen van deze gebieden worden behouden. Definitieve uitspraken kunnen echter pas op projectniveau gebeuren als er meer duidelijkheid is over de waterstanden en afwatering van het gebied, de verstoringseffecten richting aanpalende natuurgebieden en de bereikbaarheid. Individuele woningen die in estuariene natuur gelegen zijn kunnen echter in geen geval behouden blijven.

Het strategisch plan stelde voor Ouden Doel te behouden, afhankelijk van het onderzoek naar een overstromingsgebied. Het plan-MER bevat geen elementen die een andere keuze onderbouwen. Het is evenwel duidelijk dat de ligging van Ouden Doel tov de aanpalende natuurgebieden grootschalige ontwikkelingen in de wooncluster onmogelijk maakt. De verstoring van de natuurlijke omgeving dient tot het (huidig) minimum beperkt te worden.

Het TDR geluid geeft inzake spoorweggeluid aan dat de diverse B-varianten een sterk positief effect teweegbrengen. Dit heeft te maken met het “verdwijnen van de exploitatie van de spoorlijn in de gemeente Sint-Niklaas, Beveren,...”. Hoewel nergens expliciet gesteld, is dit feit wellicht gelinkt aan de aanleg van een exclusieve goederenspoorlijn parallel met de E-34 richting Gent. Het lijkt de dienst MER niet gans correct te zijn deze positieve effecten mee in beschouwing te nemen, zonder de negatieve effecten van deze nieuwe spoorlijn (als gevolg van mogelijks extra geluidsoverlast indien woongebieden doorsneden worden, weliswaar buiten de invloedszone van het havengebied) te kennen of te bespreken. De dienst MER is wel van oordeel dat een minder gunstige beoordeling op dit aspect geen implicaties heeft op de totaliteit van de besluiten van het MER. Het ganse infrastructuurprogramma van nieuwe spoorlijnen is immers cruciaal voor de ontwikkeling van de haven.

Water

Het plan-MER gaat ervan uit dat omwille van de doelstellingen van integraal waterbeleid de waterkwaliteit sowieso zal verbeteren. Dit werkt dan ook niet onderscheidend naar de diverse planvarianten. Er zullen wel inspanningen moeten gebeuren om deze verbetering op het terrein te realiseren. Het plan-MER stemt in deze niet enkel af op de Kaderrichtlijn Water, maar ook op de informatie uit de (deel)bekkenbeheerplannen. De hydrologische scheiding tussen havengebied en omgeving is de belangrijkste maatregel die dient door te werken in de uitwerking van projecten. Het grootste watergerelateerd project betreft de demping van de Verlegde Schijns. De Schijns bieden vandaag de dag geen goede oplossing aan het afwateringsprobleem van de ruime omgeving. Het geheel van plannen mbt deze zone (demping, bouw van twee pompstations) moet dit verhelpen.

Bodem

De B-varianten verstoren telkens een aanzienlijke oppervlakte van de nog vrij intacte Scheldepoldergebieden. Gezien er in de toekomst mogelijks een wettelijke regeling komt inzake bodembescherming beveelt de plan-MER aan een evenredige en gelijkwaardige oppervlakte te beschermen.

Het plan-MER bespreekt enkel het grondverzet van de grotere projecten. Ook voor natuurinrichting dient grondverzet te gebeuren. Dit is vooral bij het nulalternatief van belang en weinig onderscheidend tussen de alternatieven. Het plan-MER gebruikt als (worst-case) aanname, gehanteerd voor de effectbeoordeling, de verwerking van grondoverschotten binnen het havengebied.

Een knelpunt bij planvariant A2 is het vrijkomen van 1,9 miljoen m³ verontreinigde specie waarvoor een nieuwe bestemming/bergingslocatie op land of onder water zal moeten gezocht worden. Landberging van verontreinigde specie binnen het havengebied lijkt in ieder geval een onmogelijke opgave. Bijgevolg wordt dit beschouwd als een verder te onderzoeken significant negatief effect.

Mens en ruimte

Het TDR stelt dat het belangrijk blijft om zicht te krijgen op de ligging en de eventuele mogelijkheden mbt herbestemming van de onbepaalde reserve van 256 hectare (waarvan 56 op Linkeroever en 200 op Rechteroever).

Het TDR stelt dat de effecten van inplanting van een buffer niet overschat mogen worden. Een efficiënte buffering vereist immers de nabijheid van de buffer bij de bron (haven) of de ontvanger (bebouwing, kwetsbare zones). Gelet op de uitgestrektheid van de haven met zijn veelvuldige bronnen is de eerste optie niet te verkiezen. De tweede optie scoort dan weer slecht inzake belevingswaarde. Buffering kan wel een duidelijke meerwaarde zijn in geval van verkeerslawaaï omdat daar wel dicht bij de bron kan gebufferd worden.

Het TDR landbouw stelt dat al in de referentiesituatie er een aanzienlijke impact is op de landbouwsector. Bijna 946 hectare of iets meer dan 50% van het huidige landbouwareaal binnen het plangebied op linkeroever wordt ingenomen. Planvariant B1 betekent in vergelijking met de referentiesituatie een extra aansnijding van 950 hectare. Daarenboven zijn er ook nog indirecte effecten. Het rapport geeft aan dat het flankerend beleid het verlies aan landbouwareaal niet kan compenseren. Wel kan deze set van milderende maatregelen op bedrijfsniveau oplossingen aanreiken. In het MMHA is er bovendien een mate van fasering opgenomen waardoor zones voor natuurontwikkeling en haveninfrastructuur nog in landbouwgebruik kunnen blijven tot projecten effectief in uitvoering gaan.

Ook landschappelijk hebben de B-planvarianten een sterk negatieve impact. Alle landschapkenmerken en erfgoedwaarden in het betrokken gebied worden immers vernietigd. Het gebied evolueert van een open en weids polderlandschap naar een industrieel landschap.

Natuur

Mits het in acht nemen van een aantal aandachtspunten op vlak van natuurinrichting en beheersing van de verstoringfactoren (geluid, waterhuishouding, licht) wordt ingeschat dat de verschillende instandhoudingsdoelstellingen kunnen worden bereikt in 2030. De verdichting en clustering van vogelleefgebieden is één van de hoofdredenen hiervoor. Een uitgekiend netwerk van ecologische infrastructuur ondersteunt de kerngebieden. In de praktijk omvat de ecologische infrastructuur vooral natuurwaarden die tot stand kwamen of komen als nevenproduct van voortschrijdende haveninfrastructurele ontwikkeling. Door ligging en vorm zijn hier steeds bepaalde verstoringinvloeden aanwezig zodat hoogkwalitatieve ecotopen zich wellicht niet zullen kunnen ontwikkelen. In zones van permanente ecologische infrastructuur kunnen slechts economische activiteiten plaatsvinden die tijdelijk van aard zijn en waar natuurherstel mogelijk is (bv. de aanleg van leidingen).

In afwachting van de realisatie van de volledige natuurkernstructuur (en dus het bereiken van de robuuste natuursituatie en een gunstige staat van instandhouding) door middel van een pro-actieve natuurontwikkeling is het mogelijk dat voor bepaalde deelgebieden en projecten rekening dient gehouden te worden met een voorafgaand natuurcompensatiedossier. Sowieso dient er een fasering inzake uitvoering van de voorgestelde natuurontwikkelingen opgemaakt te worden. Op die manier kan ingespeeld worden op het tijdig realiseren van bepaalde natuurkerngebieden met het oog op het gelijktijdigheidsprincipe. De afstemming tussen de economische fasering en de natuurfasering dient rekening te houden met de tijd die nodig is om een ideaaltypische ecologische verschijningsvorm te bereiken.

De B-planvarianten zullen beduidend meer aanleiding geven tot diverse vormen van verstoring. De buffering van natuurgebieden (langs de A-12 richting de Opstalvallei / ten oosten van Groot-Rietveld / ter hoogte van Putten west, de zilte weiden en het noordelijk gebied) wordt bijgevolg van belang geacht voor de mildering van de verstoring. Voor andere gebieden kan een vorm van milieuzonering (te verstaan als een milieugericht locatiebeleid van milieuverstorende economische

functies) de impact mitigeren. Op linkeroever is het van belang dat de westelijke rand (buffer) een continu ecologisch karakter krijgt zodat een efficiënte natuurverbinding tot stand komt.

Advies van ANB op passende beoordeling

Aangezien het plangebied overlap vertoont met Vogel- en Habitatrichtlijngebieden dienen de effecten van het plan passend beoordeeld te worden.

Voor elk van de planvarianten werd een passende beoordeling opgesteld.

Elke passende beoordeling is als volgt opgebouwd:

Ten eerste wordt een beschrijving gegeven van de betreffende planvariant. Hierbij worden zowel de havengerelateerde (economische) deelaspecten opgelijst als de ecologische elementen.

Vervolgens worden de betrokken Vogel- en Habitatrichtlijngebieden beschreven. Hierbij wordt zowel ingegaan op de huidige ecologische situatie binnen deze gebieden als het ecologisch streefbeeld, verwoord onder vorm van de instandhoudingsdoelstellingen.

De passende beoordelingen van de verschillende planvarianten omvatten een analyse van de impacten op:

- de natuurlijke kenmerken, of meer specifiek op de essentiële abiotische karakteristieken, de vitale factoren en de landschapsecologische samenhang
- de Europese habitats voor de relevante SBZ-gebieden qua oppervlakte, ruimtelijke spreiding, structuur en kwaliteit
- het bereiken van een gunstige staat van instandhouding voor de aangemelde en nagestreefde habitats binnen de relevante SBZ-gebieden
- de leefgebieden van soorten voor de relevante SBZ-gebieden qua oppervlakte, ruimtelijke spreiding en structuur
- het bereiken van een gunstige staat van instandhouding voor de aangemelde en nagestreefde soorten binnen de relevante SBZ-gebieden

en bespreken de noodzaak voor het nemen van mitigerende of compenserende maatregelen.

Een belangrijke randvoorwaarde waarvan uitgegaan wordt bij de beoordeling van de verschillende planvarianten is dat alle natuurkerngebieden in de omgeving van de Antwerpse haven zowel op kwantitatief als kwalitatief vlak, maximaal tot ontwikkeling kunnen komen. Uitgangspunt voor het ruimtelijk invullen van de ecologische doelstellingen is immers een zuinig ruimtegebruik wat een ideaaltypische ontwikkeling van leefgebieden en habitats impliceert.

Om negatieve invloeden naar omgevende bestaande én te ontwikkelen natuurkerngebieden zoveel mogelijk te beperken worden in de plan-mer een aantal mitigerende maatregelen noodzakelijk geacht. Met het oog op de ideaaltypische ontwikkeling van leefgebieden en habitats worden een aantal aandachtspunten m.b.t. de natuurrealisatie vooropgesteld.

In wat volgt worden de eindconclusies van de passende beoordelingen voor de verschillende planvarianten weergegeven:

Planvariant A1a

In de eindsituatie van planvariant A1a zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V “De Kuifeend en Blokkersdijk”, specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Planvariant A1b

In de eindsituatie van planvariant A1b zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V “De Kuifeend en Blokkersdijk”, specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Planvariant A2

In de eindsituatie van planvariant A2 zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V “De Kuifeend en Blokkersdijk”, specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Planvariant B1

In de eindsituatie van planvariant B1 zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V “De Kuifeend en Blokkersdijk”, specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Planvariant B2

In de eindsituatie van planvariant B2 zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V “De Kuifeend en Blokkersdijk”, specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Planvariant B3

De realisatie van planvariant B3 kan de instandhoudingsdoelstellingen voor de relevante NATURA2000 gebieden niet waarborgen. Specifiek dient besloten dat de instandhoudingsdoelstellingen voor vogelrichtlijngebied 3.6. ‘Schorren en polders van de

Beneden-Schelde' niet gerealiseerd kunnen worden middels de afbakening van de natuurkernstructuur die gepaard gaat met deze planvariant.

Planvariant MMHA

In de eindsituatie van planvariant MMHA zal voldoende rekening gehouden worden met de ecologische doelen voor de relevante SBZ-H en SBZ-V gebieden. Het plan bevat immers de creatie van de nodige natuurkernstructuur waarin de doelstellingen inzake leefgebieden voor vogels, soorten van de habitatrictlijn en arealen Europese habitats gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt aangenomen dat uiteindelijk de volledige strook lage weiden in de Nieuw-Arenbergpolder en het volledige plassengebied Prosperpolder nodig zal zijn. Dit zou impliceren dat vanaf 2025 de natuurinrichting in deze beide gebieden zal worden aangevat. Het plan zal echter niet voorkomen dat betekenisvolle negatieve effecten zullen optreden voor SBZ-V "De Kuifeend en Blokkersdijk", specifiek in de omgeving van de deelzone De Kuifeend, die nopen tot compensatie in het Opstalvalleigebied.

Het Agentschap voor Natuur en Bos ondersteunt het gevoerde onderzoek en onderschrijft de conclusies van de passende beoordelingen voor de verschillende planvarianten van de Plan MER over het Strategisch Plan voor en de afbakening van de Haven van Antwerpen in haar omgeving.

Met betrekking tot de gefaseerde havenontwikkeling in de omgeving van de Kuifeend worden significant negatieve effecten vastgesteld. Het plan kan dus enkel doorgang vinden middels de toepassing van de afwijkingsprocedure conform art. 36 ter van het decreet van 21 oktober 1997 inzake het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Het Opstalvalleigebied kan beschouwd worden als een volwaardige natuurcompensatie.

Het alternatieven onderzoek dat uitgevoerd werd in het Plan MER kan tevens als volledig beschouwd worden.

Het Agentschap voor Natuur en Bos vraagt, gezien de complexiteit die komt kijken bij de realisatie van het Strategisch plan voor de Haven van Antwerpen, speciale aandacht voor de opmaak van een programma voor de gefaseerde realisatie van de natuurkernstructuur in relatie tot havenontwikkelingen met het oog op het gelijktijdigheidsprincipe.

Aanbevelingen richting projectstudies

Het plan-MER bevat een voldoende gedetailleerde beschrijving van de diverse milieu-effecten op strategisch en planniveau. Het is evident dat omwille van de gehanteerde aannames en nog niet gekende projectkenmerken een meer gedetailleerde uitwerking niet altijd mogelijk was. Het plan-MER geeft alvast een aantal prioriteiten/leemten aan, die in een verdere fase (afhankelijk van de gekozen variant) aan ander onderzoek (detailstudie, project-MER) dienen onderworpen te worden met als doel belangrijke milieu-effecten te vermijden of mitigeren:

- sedimentatie en baggering
- gevaar voor erosie Galgenschuur
- verzilting
- grondverzet
- diffuse stofemissies
- PM2.5
- geluidshinder
- specifieke knelpunten mobiliteit
- watersysteem
- landbouwproductiviteit

- milieugebruiksruimte scheepvaart en andere grensoverschrijdende effecten

Bij aanleg van nieuwe dokken en sluizen is een aanzienlijke impact op het sedimenttransport te verwachten, met gevolgen voor de onderhoudsbaggerwerken en mogelijk een impact op de Schelde (inzake stortlocaties en sedimenthuishouding in de rivier). Een flexibele stortstrategie moet rekening houden met het morfologisch evenwicht van het estuarium.

De bouw van een nieuw getijdendok leidt mogelijks tot erosie van het Galgenschoor. Gezien het beschermde statuut van dit gebied dient dit effect in detail onderzocht te worden en eventuele milderende of compenserende maatregelen voorzien te worden.

Gezien het ontbreken van meetgegevens over gevolgen van verzilting bij aanleg van een nieuw tijdok is het aangewezen een specifiek meetprogramma op te starten.

Inzake grondverzet creëert de uitvoering van het MMHA een grondoverschot van 10 tot 25 miljoen m³ (afhankelijk van de ophoging van de gronden rondom een nieuw getijdendok). Voor dit overschot zal een oplossing moeten gezocht worden, o.m. in het buffergebied rond de haven. Eventueel dient afvoer buiten het havengebied (herbruik of storten) overwogen te worden. De milieu-, mobiliteits- en ruimtelijke impact hiervan konden in dit plan-MER niet meegenomen worden, maar het is evident dat export van gronden naar werken buiten de haven zoveel mogelijk vermeden dient te worden. Het TDR lucht stipt aan dat beduidende stofemissies verwacht worden bij vervoer van grondoverschotten.

In het TDR lucht wordt aangegeven dat mogelijks een belangrijke onderschatting van de impact op PM10 concentraties gemaakt wordt. De diffuse stofemissies van op- en overslagactiviteiten worden niet meegenomen in de beoordeling. Het is dan ook van belang op projectniveau actief in te zetten op de voorgestelde milderende maatregel. Dit onderstreept tevens het belang om voldoende middelen te voorzien voor evaluatie en monitoring. Op projectniveau dient ook aandacht te gaan naar PM2.5.

Er blijft in Kallo een probleem bestaan inzake geluidshinder, voornamelijk omwille van industrielawaai. Nader detailonderzoek is nodig om na te gaan welke mitigerende maatregelen hieraan kunnen verhelpen.

Inzake mobiliteit dient op projectniveau de aanleg van parallelwegen langsheen E-34 (tussen Vrasene en Waaslandhaven-oost) bestudeerd te worden. De positieve effecten inzake verkeersveiligheid gaan samen met een capaciteitsverhoging met mogelijks belangrijke milieueffecten. De knoop E-34 – Oosterweel – E-17 wordt als bottle neck beschreven, met mogelijke verplaatsing van verkeersstromen (ook naar het onderliggende wegennet). Het uiteindelijke effect hiervan blijft onduidelijk. Ook de aansluiting van de primaire weg op de E-34 blijft een belangrijk aandachtspunt.

Kwantitatieve en kwalitatieve effecten op het watersysteem zijn vaak in de projectfase te mitigeren. Bijvoorbeeld aspecten van bemaling kunnen op planniveau onvoldoende besproken worden. Wanneer later op projectniveau op een meer kwantitatieve wijze naar de effecten op het watersysteem zal gekeken worden, zal onderzoek naar grondwater voor het havengebied en de omliggende polders noodzakelijk zijn.

De indirecte effecten op de landbouwproductiviteit door de veranderende omgevingsomstandigheden hangen sterk af van de projectuitwerking van de infrastructuur- en natuurontwikkelingsprojecten, en dienen op dat niveau bekeken te worden.

De milieugebruiksruimte van de huidige scheepvaart dient op projectniveau onderzocht te worden, ook in relatie tot de passende beoordeling op niveau van het Schelde-estuarium.

Verschillende mogelijke grensoverschrijdende effecten zoals bemalingseffecten, verzilting, eventuele impact op waterstanden en sedimentconcentraties, en een geschikte stortstrategie ten behoeve van onderhoudsbaggerwerken zullen op projectniveau nader bestudeerd moeten worden.

In elk deelrapport wordt in een apart hoofdstuk een overzicht gegeven van de maatregelen die vanuit de diverse disciplines worden naar voor gebracht om de negatieve effecten van de planvarianten te vermijden, milderer of compenseren, en de positieve impacten te bevorderen of optimaliseren. Het gaat voornamelijk om algemeen toepasbare maatregelen, waarvan de omvang kan verschillen per planvariant, maar waarvan het principe algemeen geldig is. Een aantal van de maatregelen konden nog niet (voldoende) uitgewerkt worden op planniveau. Pas op projectniveau zal er meer duidelijkheid komen over de dimensies van een maatregel en over de effectieve impact ervan. Vandaar ook de moeilijkheid om deze in een RUP te vertalen. Toch is het van belang om de omvangrijke milieu-impact van de uitbreidingsvarianten te milderen indien deze opgenomen worden in een RUP. Zowel op het gebied van luchtkwaliteit, effecten op het watersysteem als m.b.t. de geluidsproblematiek zijn maatregelen noodzakelijk. Hoewel niet steeds ruimtelijk van aard, kunnen deze niet apart beschouwd worden van de ruimtelijke (her)bestemmingen in het kader van het afbakenings-RUP. Zij maken onlosmakelijk deel uit van de verdere ontwikkeling van het havengebied. Omdat ze niet 'vertaalbaar' zijn in een ruimtelijk plan, dient gezocht naar een parallel besluitvormingstraject die gelijkspoot met het RUP (bv. een actieprogramma dat gelijktijdig met de vaststelling van het afbakenings-RUP goedgekeurd wordt door de Vlaamse regering). Het betreft een lijst van studies, acties, meetcampagnes en aan te leggen infrastructuur.

Ter voorbereiding van latere project-MER's is het aangewezen de leemten in de kennis nader te onderzoeken en de onzekerheden beter te situeren naar impacten. Een frequente en langdurige opvolging van de voorgestelde maatregelen en continue monitoringsinspanningen zijn noodzakelijk. De effecten van de milderende maatregelen werden niet of via een expertbeoordeling ingeschat. Monitoring is dan ook noodzakelijk om verder inzicht te verwerven. Zo is het bv. aangewezen de evolutie van de verkeersintensiteiten nauwgezet in het oog te houden in een ruim gebied rond de haven van Antwerpen. Ook de belasting van de omliggende woonkernen dient permanent te worden geëvalueerd gezien het constante risico op verschuiving van verkeersstromen.

De milieu-impacten kunnen vermeden worden door het ruimtebeslag te beperken tot het noodzakelijke (zuinig ruimtegebruik). Er wordt vanuit het plan-MER ook voorgesteld om in de besluitvorming een gefaseerde uitbouw van de haven te voorzien. Voor diverse milieueffecten leidt dit tot mildering van belangrijke effecten. Zo ook voor het 'verlies aan open ruimtefuncties'. Landbouwgronden kunnen op die manier zo lang mogelijk in landbouwgebruik blijven. De realisatie van het geschetste eindbeeld zal omwille van de veelheid aan projecten sowieso geleidelijk en gefaseerd gebeuren. In verband met deze fasering staan slechts weinig zaken vast, net zo min voor wat de volgorde als voor wat de realisatieperiode van de verschillende fasen betreft.

Globaal verhaal

Een aantal van de maatregelen overstijgen het niveau van het strategisch plan en het plangebied van de plan-MER. Het is noodzakelijk om deze aspecten niet los te koppelen van het ruimtelijke verhaal (het GRUP voor de afbakening van de haven). Een beslissing van de Vlaamse regering over één van de planvarianten dient een duidelijk beeld te geven op de volledige variant, dwz ruimtelijke en niet-ruimtelijke elementen die met deze variant samenhangen, en over de noodzakelijke infrastructuur op regionaal niveau, die noodzakelijk zijn om een duurzaam evenwicht te bereiken.

7) Afstemming van GRUP op de plan-MER

Op vraag van RWO doet de dienst MER een uitspraak over de onderbouwing van een ganse reeks van herbestemmingen. Deze uitspraak is verbonden aan relevante aspecten uit het

beoordelingsverslag (koppeling met milderende maatregelen, monitoring en aanvullende infrastructuur). Verder onderzoek op projectniveau kan de opmaak van een nieuw GRUP noodzakelijk maken.

Onderstaande lijst van herbestemmingen werd op voldoende wijze onderzocht in het plan-MER:

RECHTEROEVER

Herbestemmen naar gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven van:
– de industriegebieden binnen het zeehavengebied; – het gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's binnen het zeehavengebied, met name het gebied aan Luithagen inclusief een deel bufferstrook afrit A12 Luithagen; – de zones voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut ter hoogte van de sluizen; – een deel van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut van -1- het gebiedje tussen pompstation Rode Weel en Kuifeendvijver in functie van zone-eigen maken van 'Biffa Treatment/Antwerp Waste Management' en -2- het gebiedje tussen Kuifeendvijver en Grote Kreek in functie van zone-eigen maken van 'Tabaknatie' en 'Deldo'; – dempen dokje in functie van Oosterweel: in functie van fundering, nadien mag bovengrond in gebruik worden genomen.
Herbestemmen in functie van waterinfrastructuur van de bestaande dokken binnen het zeehavengebied
herbestemmen van de kmo-zone Schijns en de zone van de Main Hub / Freight Village in functie van het logistiek park Schijns .
herbestemmen naar gebied voor afvalverwerking en recyclage : Milieucluster rond Indaver en de Hooge Maey. Een eventuele uitbreiding van de afvalverwerkingsinstallatie van Indaver en de stortcapaciteit van de Hooge Maey werd niet in de plan-MER onderzocht. Het bestaande, bijzondere industriegebied (afvalverwerking) conform het gewestplan wordt eveneens herbestemd zodat voor het geheel dezelfde stedenbouwkundige voorschriften gelden.
herbestemmen naar een overgangszone tussen zeehavengebied het grootstedelijk gebied met gebiedsspecifieke voorschriften (O): bedoeling is om voor het gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's binnen het zeehavengebied, met name het gebied tussen de Vosseschijnstraat en de Noorderlaan (westwaarts vanaf de Korte Wielenstraat ¹), in de toekomst steeds havengerelateerde activiteiten te voorzien. Bestaande vergunde (grootschalige) kleinhandel die niets van doen heeft met de havenactiviteiten zal kunnen behouden blijven binnen het bestaande, vergunde bouwvolume; uitbreidingen, verbouwingen zijn niet toegelaten;
herbestemmen naar gebied voor hoofdspoorwegennet van het vormingsstation Antwerpen-Noord, nl. het bestaande rangeerstation inclusief de voorziene uitbreiding (= inbreiding tussen bestaande spoorbundels): een deel van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en een deel van het natuurgebied (deel van Binnenweilanden) worden herbestemd naar gebied voor hoofdspoorwegennet om de nodige ruimte te vrijwaren in functie van het vormingsstation

de hoofdspoorweg voor goederenvervoer (reeds bestemd in het gewestplan) wordt aangeduid: het betreft de delen van de hoofdspoorweg binnen het zeehavengebied en gelegen buiten het gebied H1 en het reeds bestemde Liefkenshoek spoor.
Herbestemmen in functie van weginfrastructuur :
de hoofdweg R2 (tussen de Schelde en de A12) met aandacht voor de restruimte als permanente ecologische infrastructuur ; bestemmen van de havenwegen : N101 (Scheldelaan) en N180 (Noorderlaan). Mogelijks dient een bijkomende oeververbinding onder het Kanaaldok, parallel aan de bestaande tunnel (= tweede Tijlmanstunnel) te worden bestemd. In dat geval zullen de op- en afrittencomplexen van de R2 aan weerszijden van de bestaande Tijlmanstunnel worden afgesloten ter bevordering van het doorgaande verkeer;
bestemmen van een bouwwrije zone aan de westkant van de A12
Herbestemmen naar permanente ecologische infrastructuur van:
– deel van de R2-strook (een bestemming die lijninfrastructuur in combinatie met ecologische infrastructuur toelaat): de bestemming moet rekening houden met het belang van de oost-west-infrastructurenbundel en met de landschappelijke en natuurverbindende rol van dit gebied (een centrale groene as op rechteroever); – Grote Kreek (schrappen als VEN); – Wachtboezem + zuidelijk deel tot aan sporenbundel + bunkergordel; – Stadsgracht; – delen van de dijken waarin pijpleidingenstroken zijn ingewerkt tussen slikken en schorren en zeehavengebied – de meeuwenbroedplaats in de afritlus van A12 naar R2;
– rest buffergebied ter hoogte van noordelijke grens van zeehavengebied.
Een aantal onderdelen van de permanente ecologische infrastructuur worden verweven met andere nevensgeschikte functies bestemd, zonder als een apart gebied voor permanente ecologische structuur te bestemmen:
– de buffer ter hoogte van Zandvliet en Berendrecht: zie reeds bestemde buffer omheen zeehaven; – langsheen de R2: zie infrastructurenbundel langs R2.
Bestemmen van stroken voor de toekomstige buffers :
– ten westen van Zandvliet-Berendrecht: een afstandsbuffer in zeehavengebied: recreatief medegebruik + in standhouding van natuur (in de Zouten) en landschappelijke kwaliteiten; de zonevreemde woningen/activiteiten uit zeehavengebied en uit bestemmingsgebied; geen hoofdleidingeninfrastructuur aanwezig en toegelaten in toekomst; – ten zuiden van Opstalvalleigebied binnen zeehavengebied: Stocatradijk (verhogen westelijk deel door nieuw dijklichaam tegen bestaande aan te bouwen; verbinding Stocatradijk – De Zouten; doortrekking Stocatradijk in oostelijke richting; onderbreking voor Antwerpsebaan);
– geluidsberm en/of scherm ten westen van de A12 ter hoogte van Opstalvalleigebied (in functie van behalen van instandhoudingsdoelstellingen voor Opstalvalleigebied).
Herbestemmen naar natuurgebied (eventueel met overdruk VEN) van:
– het Opstalvalleigebied: omzetting van de bufferzone tussen Reigersbos en Stocatradijk en van de bufferzone, het recreatiegebied, het woonuitbreidingsgebied, het agrarisch gebied en het reservegebied voor sliedlagunering naar een bestemming die de gewenste inrichting en beheer als gebied met grote natuurwaarde toelaat, stimuleert en beschermt; – Kuifeendvijver + deel van Binnenweilanden; – het bestaande industriegebied met overdruk ‘gebied voor windmolenpark’ in de

noordwestelijke tip van zeehavengebied op rechteroever en het ingesloten 'groengebied'. bestemmen als natuurgebied en uitsluiten uit zeehavengebied.
Bestemmen van wachtboezem op einde van Churchildok in functie van waterhuishoudingsproblematiek van Schijnbekken
omzetting van de dienstzone ten westen van A12 ten behoeve van de wachtplaatsen voor de binnenvaart 'Noordland' naar een bestemming die de gewenste inrichting en beheer als wachtplaats toelaat en stimuleert (= buiten zeehavengebied).
bestemmen ifv hoogspanningsleidingen : de bestaande leidingen uit het gewestplan meer dan 150kV worden hernomen.
bestemmen van andere bestaande hoofdtransportleidingen (buiten infrastructuurbundels R2): langsheen Scheldelaan, Noorderlaan, A12 en R2, verbindingen ertussen, verbindingen over de Schelde, aansluitingen op internationale transitleidingen,...
fietsverbindingen waarvoor ruimte dient vrijgehouden op strategische plaatsen binnen het havengebied worden symbolisch aangeduid in het GRUP, bijvoorbeeld over/onder het Kanaaldok en de Schelde; ter hoogte van het vormingsstation, ...

LINKEROEVER

	Herbestemmen naar gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven van:
Z	- de industriegebieden, met uitzondering van paarse gebieden in rup Waaslandhaven fase 1, binnen het zeehavengebied;
Z5	- smalle restjes reservatiegebied uit gewestplan langsheen Vrasenedok en andere bestaande dokken langs Waaslandkanaal worden opgeheven;
Z6	- de haventerreinen rond het toekomstig Saeftinghedok (herbestemming van huidig woongebied en woonuitbreidingsgebied rond Doel, klein deel landelijk woongebied, recreatiegebied, agrarisch gebied, havenuitbreidingsgebied + reservatie voor verlenging van Waaslandkanaal richting Saeftinghe, natuurgebied langs Schelde, leefbaarheidsbuffers uit rup Waaslandhaven fase 1, reservegebied voor speciebergings uit rup Waaslandhaven fase 1, deel tijdelijke natuurcompensatie); Deze gebieden mogen gebruikt worden voor landbouw tot ze ingenomen worden door havenontwikkeling. De oprichting van nieuwe bedrijfszetels is niet mogelijk.
Z7	- de zone van en omheen de kerncentrale (ic het bestaand paars gebied uitgebreid tot aan weg omheen kerncentrale en de waterbekkens voor kerncentrale): via overdruk verwijzen naar de productie van energie.
Z8	- de kleine industriegebieden van Electrabel aan Melkader in functie van bestaande (soms zonevreemde) activiteiten: via overdruk verwijzen naar de productie van energie.
	Herbestemmen in functie van waterinfrastructuur van:
WA1	- het Saeftinghedok volgens de afmetingen zoals opgegeven door de afdeling maritieme toegang. Dit gebied mag gebruikt worden voor landbouw tot het ingenomen zal worden door waterinfrastructuur. De oprichting van nieuwe bedrijfszetels is niet mogelijk.
WA2	- verlenging van Verrebroekdok (fase 3): reservatiegebied in rup Waaslandhaven fase 1 wordt effectief bestemd;
WA3	- Tweede Sluis op einde van Deurganckdok: reservatiegebied in rup

WA4	Waaslandhaven fase 1 wordt gedetailleerd vastgelegd (en overbodige delen van de reservatie worden geschrapt); – slikken en schorren tussen Deurganckdok en Schelde.
L2	herbestemmen in functie van het logistiek park Waasland : De buffering van het logistiek park Waasland dient voldoende aandacht te krijgen. De ontsluiting wordt symbolisch aangeduid. Delen van de zuidelijke groenzone worden herbestemd tot logistiek park.
A2	herbestemmen naar gebied voor afvalverwerking en recyclage : Milieucluster rond Indaver. Eventuele uitbreiding werd niet onderzocht.
H3	– herbestemmen naar gebied voor hoofdspoorwegennet: aanzet voor spoorverbinding langsheen E34.
	Herbestemmen in functie van weginfrastructuur :
W3	– het noordelijke deel van de hoofdweg R2 (tot aan de Schelde) met aandacht voor de restruimte als permanente ecologische infrastructuur;
W4	– E34 (grotendeels buiten de zeehaven) met aandacht voor de bouwvrije zone, de parallelwegen, het Liefkenshoekspoor, resterende ruimte voor leidingen, (geluids)buffering en ecologische infrastructuur;
W5	– U-structuur binnen de Waaslandhaven, bestaande uit drie takken: 1. de parallelwegen langs E34 van voor de kruising met de N451 tot aan de Canadastraat (zie W4). Het plan-MER bevat weinig informatie ter onderbouwing van een bestemmingswijziging voor aanleg van parallelwegen. De informatie van de project-MER is noodzakelijk voor die onderbouwing. 2. de hoofdweg R2 met drie knooppunten (zie W3) 3. de nieuwe westelijke ontsluiting en verbinding naar de R2
	Herbestemmen naar permanente ecologische infrastructuur van:
E8	– resterende delen van Steenlandpolder (tijdelijke natuurcompensatie uit RUP Waaslandhaven fase 1);
E10	– Zuidelijke Groenzone (natuurgebied uit RUP Waaslandhaven fase 1), volgens perimeter van AMT. Mogelijkheden voor bestaande leiding behouden;
E11	– beperkt deel omheen Hoge Watergang voor verbinding van Zuidelijke Groenzone naar buffer omheen zeehaven;
E12	– omheen Loghiddencity;
E13	– ten zuiden van Rietveld Kallo.
	Een heel aantal onderdelen van de permanente ecologische infrastructuur worden verweven met andere nevenschikte functies bestemd, zonder als een apart gebied voor permanente ecologische structuur te bestemmen: – ter hoogte van westelijke en noordelijk begrenzing van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven: zie reeds bestemde + uitbreiding van reeds bestemde buffer omheen zeehaven; – verbinding van Zuidelijke Groenzone naar buffer omheen zeehaven: zie infrastructuurbundel langs E34; – langsheen de R2: zie infrastructuurbundel langs R2.
	Bestemmen van stroken voor de toekomstige buffers :
B4	– ten zuiden van de E34: zie W4;
B5	– ter hoogte van westelijke en noordelijk begrenzing van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven: ○ westelijk: deels herbestemmen, doortrekken en herbegrenzen van buffer in GRUP ‘Waaslandhaven fase 1 en omgeving’; ○ noordelijk: Sigmadijk en landschappelijke inpassing is onderdeel van buffer en gesitueerd in het zeehavengebied, behalve rond de

	kerncentrale;.
B6	– Bufferdijk aan ooststrand van Groot Rietveld.
	Herbestemmen naar natuurgebied (eventueel met overdruk VEN) van:
N4	– Putten West: omzetting van Tijdelijke Natuurcompensatie (uit RUP Waaslandhaven fase 1) met uitbreiding tot aan reeds bestemde natuurgebied rond de Zoetwaterkreek;
N5	– Natuurgebied rond De Grote Geule;
N6	– Natuurgebied tussen Nederlandse grens, kerncentrale en noordelijke grens zeehavengebied met uitzondering van het poldergebied omheen Prosperdorp en het gehucht Ouden Doel en met uitzondering van reeds bestemde natuurgebieden (Intergetijdengebied noordelijk gedeelte van Prosperpolder en Paardenschor). Het oostelijk deel van Nieuw-Arenbergpolder maakt deel uit van dit gebied. In dit gebied zullen geen stedenbouwkundige voorschriften worden voorzien voor bestaande woningen, vermits ze zullen verdwijnen;
N7	– slikken en schorren langs Schelde aan zuidzijde Deurganckdok;
N8	– slikken en schorren langs Schelde aan zuidzijde Saeftinghedok (voornamelijk huidig recreatiegebied);
N9	– slikken en schorren langs Schelde ten noorden van Vlake van Zwijndrecht (huidige bestemming is bijzonder natuurgebied (waterzuivering, afvoerleidingen en leidingstraten)
N10	– aan fort Liefkenshoek (aanpassing van natuurgebied uit GRUP ‘Waaslandhaven fase 1 en omgeving’).
	bestemmen ifv hoogspanningsleidingen : de bestaande leidingen uit het gewestplan meer dan 150kV worden hernomen.
	bestemmen van andere bestaande hoofdtransportleidingen (buiten infrastructuurbundels E34 en R2).
	actualisatie van reeds bestemde koppelingsgebieden : corrigeren en actualiseren van de koppelingsgebieden uit GRUP ‘Waaslandhaven fase 1 en omgeving’: – herbestemmen van koppelingsgebieden rond Kallo; – ten oosten van Verrebroek (correctie aan bedrijf Agro Inve nv); – ten oosten van Kieldrecht.
AG1	– herbestemmen naar agrarisch gebied van het reservegebied voor bufferzone uit gewestplan tussen Verrebroek en Kieldrecht en het industriegebiedje tussen Drijdijk en betreffende gebied;
AG2	– herbestemmen naar agrarisch gebied van de reststrook aan de westelijke grens van het havengebied (huidig gewestplan: havenuitbreidingsgebied);
A+N	– herbestemmen tot agrarisch gebied met nabestemming natuurgebied in 2025 : Muggenhoek en Westelijk deel van Nieuw Arenbergpolder. Dit is in uitvoering van het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief. In de toelichtingsnota zal de aandacht erop gevestigd worden dat een planwijziging nodig is indien in 2025 de monitoring van de instandhoudingsdoelstellingen aanwijst dat deze gebieden niet nodig zijn als natuurgebieden.
WO1	– herbestemmen naar gebied voor wonen en landschapszorg, toeristisch-recreatieve functies en landbouw van omgeving rond Prosperdorp met duidelijke ontwikkelingsperspectieven voor bestaande woningen en andere gebouwen, link met omliggende landschap, toeristisch-recreatieve functie duidelijk omschrijven;
WO2	– herbestemmen naar woongebied van gehucht Ouden Doel. Hierbij wordt eveneens de link met het omliggend landschap benadrukt en het belang van het behoud van de woningen in met beperkte mogelijkheid tot bijkomende

Onvoldoende informatie:

In de plan-MER is sprake van een zone van 28 hectare voor ontmanteling van de kerncentrale. Het plan-MER bevat te weinig informatie ter onderbouwing van een bestemmingswijziging in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

In het hoofdrapport is ook sprake van aanpassingen van bestemmingen ter hoogte van de electriciteitscentrale van Kallo. Er zou worden voorzien in een compensatie van natuurgebied in het aangrenzende koppelingsgebied. Het TDR Fauna en Flora bespreekt dit niet. Ook hier bevat het plan-MER te weinig informatie ter onderbouwing van een bestemmingswijziging in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Enkel de bestaande zonevreemde functies kunnen herbestemd worden.

Het herbestemmen van gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en natuurgebied ter hoogte van fort Saint Marie naar een bestemming die bestaande en nieuwe recreatieve activiteiten (jachthaven, verblijfsinfrastructuur,...) toelaat : dit was geen element van het plan-MER.

Het plan-MER geeft tevens geen onderbouwing voor grootschalige recreatieve activiteiten rond Prosperdorp.

8) Besluit

Het plan-MER definieert de harde randvoorwaarden (en deels oplossingen) om in de toekomst de noordelijke uitbreiding van de haven op Linkeroever en de bouw van een nieuw getijdendok mogelijk te maken. Het plan-MER kan als onderbouwing dienen voor een RUP voor de afbakening van de haven van Antwerpen mits de besluitvorming een aanvullend (en voorafgaandelijk) infrastructuurprogramma (met nadruk op spoor en binnenvaart) en een flankerend actieprogramma (inclusief monitoring) hieraan koppelt. Het mobiliteitsvraagstuk (en aanverwante milieu-effecten) is daarbij cruciaal. Een nog meer doorgedreven modal split moet worden gerealiseerd om de in dit MER ingeschatte structurele congestie te vermijden. Investerings in spoorlijnen en sluizen, voorafgaandelijk aan de realisatie van deze uitbreiding, blijken volgens de berekeningen in dit MER noodzakelijk. Deze investeringen zullen er mee zorg voor moeten dragen dat de impact van het project op de luchtkwaliteit en de leefbaarheid binnen de perken blijft. Een gefaseerde ontwikkeling maakt het mogelijk het natuurconcept in uitvoering te brengen, in samenhang met een flankerend beleid richting landbouwers en bewoners. Het massale grondverzet, de sedimentatie- en baggerproblematiek en de impact op het watersysteem dienen op projectniveau verder onderzocht te worden teneinde de verdere projectvoorwaarden te definiëren. De richtlijnen (p.4) stellen dat het plan-MER duidelijk zal aangeven welke de vervolgstappen zijn na afronding van het MER, vooraleer met de uitvoering kan worden gestart. De dienst MER concludeert uit de plan-MER dat in een eerste fase middelen zullen moeten geïnvesteerd worden in multimodale infrastructuur (planning én uitvoering), natuurontwikkeling (voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen), het milderen van bestaande milieuproblemen en reeds beslist beleid (voor het bereiken van de lucht- en waterkwaliteitsdoelstellingen). Het planMER geeft aan welke knelpunten beantwoord moeten worden indien in een vervolgfase de verdere projectuitwerking van de noordelijke uitbreiding (inclusief een nieuw getijdendok) beslist en aangevat zou worden. De realisatie van de noordelijke uitbreiding is onlosmakelijk verbonden aan de principes van pro-actieve natuurontwikkeling en de monitoring van mobiliteit en diens afgeleide milieueffecten.

Gelet op bovenstaande evaluatie voldoet het plan-MER aan de richtlijnen zoals geformuleerd in het kader van dit plan en werd in voldoende mate invulling gegeven aan de opmerkingen geformuleerd op het ontwerp eindrapport.

Het plan-MER ingediend door de afdeling Haven- en Waterbeleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt bijgevolg goedgekeurd in functie van de verdere besluitvorming.

4 maart 2009

Paul Van Snick,
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB