



Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Richtlijnen milieueffectrapportage

Plan-m.e.r. – Ontwerp strategisch plan en afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving

**Departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling Haven- en
Waterbeleid**

18 december 2006

PLMER-0015-RL

1 Inleiding

Het plan-MER wordt opgesteld voor het ontwerp van strategisch plan voor de haven van Antwerpen (voor beide oevers) en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving. Een strategisch plan wordt opgemaakt mee ter voorbereiding van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP), dat het zeehavengebied afbakt en richting geeft aan de invulling van het gebied.

Het opstellen van een strategisch plan voor de haven van Antwerpen kadert in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 9 juli 1999, waarin bepaald wordt dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan uitgewerkt wordt. Deze beslissing kadert op haar beurt enerzijds in het RSV en anderzijds in het Havendecreet.

Het planMER zal de milieueffecten beoordelen van de verschillende ruimtelijke mogelijkheden waarop de haven zich economisch kan ontwikkelen.

Het plangebied kan gedefinieerd worden als de mogelijke afbakeningslijn van het zeehavengebied (linker- en rechteroever). De kennisgeving geeft aan en duidt aan van welk plangebied de milieueffectrapportage start.

Het kennisgevingsdossier is door de Dienst Mer van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie volledig verklaard op 16 mei 2006. De ter inzage legging liep van 17 mei 2006 tot en met 17 juni 2006.

De Dienst Mer heeft gezorgd voor een aankondiging in Het Laatste Nieuws/ De Nieuwe Gazet en de Gazet van Antwerpen van 16/05/2006. De kennisgeving lag ter inzage in Antwerpen, Beveren, Stabroek en Zwijndrecht en bij de Dienst Mer. Parallel aan de ter inzage legging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd en werd de kennisgeving naar de grensoverschrijdende instanties doorgezonden.

Deze richtlijnen zijn opgesteld door de Dienst Mer en hebben betrekking op de inhoudsafbakening van het MER. Ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierin meegenomen (zie bijlagen).

2 Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de Dienst Mer om in het MER:

- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van een duidelijke bronvermelding, schaal aanduiding en legende. De kennisgeving blinkt uit door een gebrek aan kaarten en figuren: door bijvoorbeeld per scenario de samenstellende projecten/ beslissingen ook (schematisch) voor te stellen zullen eventuele interne inconsistenties beter afleesbaar zijn;
- het kaartmateriaal zodanig te presenteren dat het van goede kwaliteit is, m.n. overzichtelijk, duidelijk, bruikbaar (voldoende detailniveau), hanteerbaar (bij voorkeur A4, maximaal A3) en gemakkelijk begrijpbaar, ook voor een niet-deskundige;
- aandacht te besteden aan de overeenstemming tussen de tekst, de figuren en de legende;
- alle relevante referentiepunten op kaart te situeren;
- de bron van de gebruikte basiskaarten te vermelden;
- een verklarende woordenlijst, afkortingenlijst, lijst van figuren, lijst van tabellen en literatuurlijst bij het rapport op te nemen;
- de informatie kort en bondig te houden, geen onnodig detailniveau te onderzoeken, de informatie te focussen op het doel van het MER, nl een plan-MER voor het strategisch plan en het RUP voor de haven, de achtergrondinformatie in de bijlagen op te nemen: de informatie moet duidelijk zijn en ook begrijpbaar voor niet-deskundigen.

3 Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, a en b

Het plan-MER wordt opgesteld voor het ontwerp van strategisch plan voor de haven van Antwerpen (voor beide oevers) en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving.

Een strategisch plan wordt opgemaakt mee ter voorbereiding van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP), dat het zeehavengebied afbakt en richting geeft aan de invulling van het gebied.

Het opstellen van een strategisch plan voor de haven van Antwerpen kadert in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 9 juli 1999, waarin bepaald wordt dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan uitgewerkt wordt. Deze beslissing kadert op haar beurt enerzijds in het RSV en anderzijds in het Havendecreet.

Het basisdocument, opgesteld in functie van dit planMER, biedt nuttige informatie om doelstelling en verantwoording goed te beschrijven.

Bijzondere aandacht zal ook gaan naar een kritische beschouwing van de inzichten uit de Economische Ontwikkelingsstudie (EOS), die voor het strategisch plan de economische uitgangspunten biedt¹. Daarenboven dienen de inzichten te worden verruimd en zal aandacht worden gegeven aan de filosofie van de value added logistics. De ruwe logistiek waarbij de eerste basisbehandeling gebeurt van ruwe goederen (tabak, fruit, cacao...) en de logistieke dienstverlening aan de basischemie vergen een ruimtebeslag.

De kennisgeving geeft in tabel 3 een optimale verdeling over de vervoerswijzen die ten laatste tegen 2030 bereikt moet zijn. Binnen het MER kan dit gehanteerd worden als toetssteen. Het MER zal aangeven hoe deze optimale verdeling tot stand is gekomen, ze vergelijken ten opzichte van de huidige verdeling (totaal en per deeltrafiek) en het doelbereik per scenario duiden. Duidelijk zou moeten zijn in welke mate voorgestelde/geplande projecten voor de vermelde modi bijdragen tot deze doelstelling en dit in relatie tot hun mogelijke milieueffecten en welke overige maatregelen buiten het planbereik hierin mee bepalend zijn. Daarbij is ondermeer te denken aan de maatregelen om de internationale en Vlaamse reductiedoelstellingen te halen ten einde een verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken.

Het MER zal ook duidelijk aangeven welke de vervolgstappen zijn na het plan-MER, vooraleer met de uitvoering kan worden gestart. Een andere studie, eveneens in opmaak, die hier aan bod dient te komen, is het Ruimtelijk Veiligheidsrapport, waarbij ook zal aangegeven worden hoe de wisselwerking tussen (de resultaten van) beide rapportages is te garanderen.

In het bijzonder is het van belang aan te geven welke de beslisstappen zijn en in welke fase nog inspraak mogelijk is en op welke wijze. Indicatief zal worden aangegeven welke het verwachten tijdspad is.

¹ Zo geeft de inspraak kritiek op tabel C5 van het basisdocument met name het gebruik daarin van de cijfers van het Deurganckdok en van de IJzeren voorraad. Dit is van belang om tot een zo correct mogelijke inschatting te komen van de ruimtevrage en -behoefte. Een andere vraag die zich opwerpt is hoe voortschrijdende concrete cijfers met betrekking tot bijvoorbeeld trafiekstromen informatie kunnen geven aan de trafiekprognoses.

4 Voorgenomen plan en alternatieven

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, c en d

Algemeen

De kennisgeving maakt onderscheid tussen een nulscenario en de scenario's A en B, waarbij het nulscenario (nulalternatief) als referentie is te beschouwen, de scenario's A en B als (plan)alternatieven. Verder geeft de kennisgeving voor de scenario's A en B een aantal varianten: de kennisgeving beschouwt deze varianten als keuzemogelijkheden op het lagere niveau van concept of inrichtingswijze. Op die wijze valt de milieubeoordeling uiteen in twee niveau's.

Het nulscenario omvat de bestaande situatie en de meest voor de hand liggende ontwikkeling als het plan geen doorgang zou vinden. Het vastleggen van dit nulscenario is van belang voor het vergelijken van de planalternatieven (de scenario's A en B in de kennisgeving). Deze vergelijking is van belang in het verdere besluitvormingsproces. Aanbevolen wordt om voor dit planMER ook onderscheid te maken tussen ontwikkelingen gelegen binnen het plangebied en deze in het ruimere studiegebied. Daarbij is het ook van belang rekening te houden met de tijdshorizon van het plan, die de kennisgeving op 2030 stelt.

Scenario's

Tot het nulscenario horen de (infrastructuur)projecten/ beslissingen waarvan mag aangenomen worden dat zij tot het beslist beleid – met zicht op uitvoering- horen. Het planMER zal ook dienen voor de onderbouwing van het afbakeningsRUP, met name wat betreft het milieueffectenonderzoek. Bijgevolg zal ook moeten nagegaan worden welke (infrastructuur)projecten binnen dit RUP zijn te onderbouwen en bijgevolg niet tot het nulscenario (kunnen) horen. In het bijzonder voor de projecten gelegen binnen het plangebied is dit van belang.

Tot het nulscenario horen ondermeer de projecten die gerealiseerd worden binnen het Masterplan Antwerpen, het Deurganckdok (en bijhorende infrastructuur), de Liefkenshoekspoortunnel, het wachtdok voor lichters ter hoogte van de Noordlandbrug,

aanleg Gentboog lijn 59, spoorbundels Linkeroever², optimalisatie Ringspoor L27A: eerste fase³. De met deze projecten voorgestelde noodzakelijke maatregelen om de gunstige staat van instandhouding van natuur te realiseren zal, als horend bij deze projecten, bij het nulscenario worden meegenomen. De kennisgeving verwijst reeds naar het compensatieplan Deurganckdok en de aanzuivering van het historisch passief rechteroever⁴ en ontwikkeling nieuwe natuur langs de Scheldeoever (cfr. Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium met de uitvoering van het Sigmaphan) als deel uitmakend van het nulscenario.

Zoals de kennisgeving vermeldt kan de ingebruikname van de al bestaande en ruimtelijk bestemde bedrijventerreinen (door overheid of ondernemingen) eveneens tot het nulscenario worden gerekend. De kennisgeving doet opgave van de overheidsplannen, nagegaan zal worden welke (reeds bekende) grote investeringen door ondernemingen milieurelevant zijn. De passende compensaties voor bijkomende natuurverliezen als gevolg van deze ontwikkelingen zullen in het bijzonder ook op projectniveau in beeld komen (bijvoorbeeld in het kader van de projectmilieueffectrapportage in zoverre van toepassing). Zoals de kennisgeving aangeeft, bieden het combinatievoorstel (Rechteroever) en de natuurscenario's uit de Achtergrondnota Natuur (Linkeroever) daartoe reeds inspiratie. Deze informatie is voor het planMER wel van belang bij de eindbeoordeling op planniveau -en als kader voor projecten- van (het voldoen aan) de gunstige staat van instandhouding natuur.

Naast de infrastructuur voor weg, spoor en water zal ook nagegaan worden welke (grootschalige) transportleidingen en hoogspanningsleidingen in het plangebied te verwachten zijn en welke de eventuele plannen zijn voor de aanleg van windmolenparken. Het is voor het MER van belang na te gaan of en in welke mate deze passend/interfererend zijn met de scenario's en na te gaan tot welke eventuele randvoorwaarden dit vanuit mobiliteit, milieu en/of ecologie aanleiding kan geven. Wat betreft de geplande verruiming van de vaargeul (en de lopende projectmilieueffectrapportage) is van belang dat er (grensoverschrijdend) duidelijkheid en afstemming is over de prognoses met betrekking tot het scheepvaartverkeer op de Zeeschelde en de Westerschelde (nulscenario versus overige scenario's) en dat voor de groeiscenario's de milieueffecten hier in rekening worden gebracht.

² Aan te geven is welke precies bedoeld zijn.

³ Voor deze projecten kan de besluitvorming overigens steunen op de projectspecifieke milieueffectrapportages, die anderzijds in functie van dit planMER nuttige informatie kunnen bevatten. Voor het ringspoor en het wacht dok zijn momenteel milieueffectrapportages op projectniveau lopende, de overige milieueffectrapportages zijn afgerond, het project Gentboog is nog op te starten.

⁴ Het MER zal echter ook duidelijk maken welk deel van het combinatievoorstel wel, welk deel niet tot het nulscenario hoort.

Het MER zal ook duidelijk maken vanuit welk uitgangspunt de kerncentrale Doel in het nulsценario is beschouwd en welke veiligheidszone in rekening is te brengen.

Met betrekking tot de realisatie van de spoorverbinding Zeebrugge-Antwerpen zijn er geen concrete beleidsbeslissingen waarop kan worden gesteund. Bijgevolg is het niet zinvol om dit binnen de gestelde planhorizon in extenso mee te onderzoeken. Het MER zal wel ingaan op de mogelijke interferentie indien (op langere termijn) deze ontwikkeling doorgang zou vinden.

Indien er tijdens het opstellen van het MER andere ontwikkelingen naar voor zouden komen of indien de status van de onderzochte ontwikkelingen wijzigt, kunnen deze toegevoegd worden aan deze milieueffectrapportage. In voorkomend geval kunnen aanvullende bijzondere richtlijnen worden aangegeven.

Tot de projecten, die niet bij het nulsценario zijn te rekenen, en waarvan dit planMER mee de milieueffecten zal onderzoeken horen:

- nieuw complex E34-Waaslandhaven (+ aanpassingen complex Polderhuis);
- aanleg westelijke primaire-secundaire havenweg Waaslandhaven;
- Verrebroek 3^{de} fase;
- logistieke parken.

Zo verder ook specifiek wat betreft Doel –de kennisgeving vermeldt het verdwijnen van Doel als beslist beleid- zal het MER de nodige elementen aanleveren en dit in functie van de bestemmingswijziging van woongebied naar een andere bestemming.

Daarnaast doet de kennisgeving nog opgave van diverse overige projecten die mee deel (kunnen) uitmaken van het plan. Het plan-MER zal voor deze (infrastructuur)projecten de milieueffecten op planniveau onderzoeken. Ingeval voor deze projecten varianten of alternatieven bestaan –en in zoverre relevant voor dit MER- zullen deze mee in beschouwing worden genomen.

Tijdens de milieueffectrapportage zal ook nagegaan dienen te worden binnen welk planalternatief (de scenario's A en B in de kennisgeving) welke infrastructuurprojecten in te passen zijn en welke de gevolgen voor het nulsценario kunnen zijn. Dit zal ontstaan uit een

combinatie van (het toetsen aan) mogelijkheden/wenselijkheden voor de diverse functies (haven, natuur, landbouw, wonen...). Op die wijze zullen ook de cumulatieve milieueffecten in beeld moeten komen; het plan-MER is hiervoor het optimale instrument. De kennisgeving koppelt scenario's A en B (met de varianten) aan natuurvarianten uit de Achtergrondnota Natuur. Behalve de fysisch met elkaar onverenigbare scenario's/natuurvarianten zouden alle combinaties onderzocht moeten worden. Ingeval daarvan afgeweken wordt, zal het MER dit grondig argumenteren. De informatie uit de Achtergrondnota Natuur zal ook duidelijk beschreven en voorgesteld opgenomen worden in het MER. Een goede toelichting en heldere onderbouwing bij (de uitwerking van en de keuzes in) het concept 'robuuste natuur' is hierbij van belang. Tevens zal duidelijk gemaakt moeten worden hoe de ontwikkeling van 'robuuste natuur' in de tijd te relateren is aan de andere functies.

Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan de locatievoorstellen voor natuurontwikkeling die door de Boerenbond zijn voorgesteld als alternatief voor de Berendrechtse en Stabroekse polder en zal geargumenteed worden of en om welke reden deze niet weerhouden zijn in de uiteindelijke voorstellen.

Voor de mer-plichtige projecten zal nog een milieueffectrapportage per project volgen. Per project zal dan nagegaan worden in welke mate deze passend is binnen het plan met zijn alternatieven, met welke milieurandvoorwaarden rekening is te houden, met welke projecten zich gebiedsgericht interacties (project en/ of milieueffect) kunnen voordoen.

Varianten

De kennisgeving beschouwt de varianten (en voor scenario A1 subvarianten) als keuzemogelijkheden op het lagere niveau van concept of inrichtingswijze. De kennisgeving ziet de varianten vooral als een werkwijze om de scenario's te optimaliseren in termen van milieu-impact en duurzaamheid; bijvoorbeeld zou dit er toe kunnen leiden dat (onderdelen van) scenario's wegens onaanvaardbare milieugevolgen worden bijgestuurd. De scenario's zullen met elkaar vergeleken worden in een multicriteria-analyse. Dit zal inzicht geven in de relatieve waardering van de verdiensten van de scenario's. Het is op basis van de kennisgeving onduidelijk op welke wijze dit kan leiden tot aanbevelingen naar het strategisch plan en de afbakening van het zeehavengebied.

Anderzijds geeft de kennisgeving geen duidelijkheid over hoe het MER denkt een scenario, rekening houdend met milieuafwegingen, te vertalen naar een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het

MER zal dit mee onderzoeken en nagaan welke maatregelen nodig zijn. Een mogelijke werkwijze hierbij zou kunnen zijn uitgaande van de bestaande visie, ruimtelijke concepten en principes en rekening houdende met de milieubeoordeling en de voorwaarden vanuit de beschikbare milieuruimte uit het MER het gewenste gebruik binnen/om het zeehavengebied te differentiëren zodat minstens een zicht wordt verkregen op welke activiteiten kritisch zijn in welke zone(s) en welke de maatregelen te nemen zijn of te voorziene opvolging is. Het beleidsveld ruimtelijke ordening wenst te streven naar een RUP, dat overeenkomstig de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de meest relevante ordeningselementen voor een zeehaven bevat. De meest relevante ordeningselementen binnen een zeehaven zijn:

- afbakeningslijn van het zeehavengebied;
- bestemmingszone voor zeehavenactiviteiten indien beheersmatig gewenst als differentiatie;
- (aan te leggen) waterwegen, alsook waterwegverbindingen;
- (aan te leggen) hoofdspoorwegen met spoorbundels;
- hoofdpijpleidingen en reservatiestroken voor aan te leggen pijpleidingen (ook hoogspanningsleidingen);
- (aan te leggen) hoofdwegen en primaire wegen;
- internationale multimodale logistieke parken;
- zones voor slibverwerking indien beheersmatig gewenst als differentiatie;
- buffers, gedifferentieerd indien nodig;
- permanente ecologische infrastructuur;
- specifieke gebiedsaanduidingen, indien gewenst vanuit het strategisch planningsproces.

Op hoofdlijnen zou dit voor elk van de scenario's kunnen gebeuren of binnen het spectrum van de scenario's.

Het MER zal ook inzicht geven wanneer tijdsgerelateerd⁵ in de verschillende scenario's knelpunten kunnen ontstaan (mobiliteit, milieu...).

Het MER zal ook nagaan hoe niet ruimtelijk vertaalbare maatregelen ter voorkoming of beperking van milieueffecten kunnen operationeel worden gemaakt: binnen welke regelgeving, welke zijn de betrokken actoren, welke zijn de eventuele moeilijkheden of onzekerheden.

Het plan-MER zal immers mee als onderbouwing dienen voor een nog uit te werken pakket aan acties.

Binnen het A-scenario zal het MER blijkens de kennisgeving voor één variëte twee subvarianten met hoge economische groei respectievelijk lage economische groei met elkaar vergelijken. Elders in de kennisgeving staat aangegeven dat de economische ontwikkeling als autonoom is mee te nemen. Het MER zal ook inzicht geven welke bij een vergelijking van de scenario's de bijdrage is van de autonome economische ontwikkeling en welk het verschil is bij hoge of lage economische groei.

De beschrijving van de varianten zal duidelijk zijn en het gebruik van de kengetallen zal consistent zijn. Zo zal ook het MER duidelijk aangeven waar de verschillen tussen de varianten B1 en B2 zich precies situeren. Op basis van de kennisgeving is dit niet het geval.

Inrichtings- en uitvoeringsalternatieven zijn niet bepalend voor de keuzes die het plan wil maken en kunnen in de projectmilieueffectrapportage aan bod komen; voor het planMER volstaat een indicatieve oplijsting van verder te onderzoeken aandachtspunten.

Zo bijvoorbeeld maken voorstellen van aard, oppervlakte en locatie van buffers deel uit van dit MER en is de concrete inrichting op projectniveau te situeren.

5 Juridische en beleidsmatige context

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, e

De kennisgeving heeft opgave gedaan van het juridisch/ beleidsmatig kader dat voor dit MER van belang is. Tijdens de rapportage zullen de relevante plannen mee worden in beschouwing genomen. Dit is niet te beperken tot plannen inzake ruimtelijke ordening, maar ook bijvoorbeeld deelbekken- en bekkenbeheerplannen kunnen relevant zijn in functie van hun status.

Het MER zal zorgvuldig nagaan waar de planrelevantie zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoeksturend kan zijn dan wel procedurebepalingen bevat of een combinatie van beide. Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken van het beleid en de wetgeving op te volgen.

⁵ De kennisgeving geeft daarvoor op p. 28 een aanzet.

Volgende relevante randvoorwaarde(en) dienen in vergelijking met de kennisgeving bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

- Relevante Nederlandse wet- en regelgeving per milieudiscipline toevoegen. Ook het op 30 juni 2006 door de Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 zal aan bod komen.
- Decreet en uitvoeringsreglementering houdende oppervlaktedelfstoffen toevoegen.
- Tabel 4 zal nagegaan worden voor aanvulling (Ramsar, kaderrichtlijn water...). In deze tabel is het niet duidelijk of voor ‘woonuitbreidingsgebieden’ zal gebruik worden gemaakt van de ‘Atlas van de aan te snijden woonuitbreidingsgebieden’ of van een andere bron.

6 Effectbeschrijving

Art. 4. 2. 7. §1, 1°, f en 2°, a, b, c

Als referentiesituatie wordt uitgegaan van een beschrijving van het gebied in de huidige situatie (bij voorkeur 2006). Deze situatie dient als uitgangspunt om de situatie 2030 te beschrijven: dit nulscenario geeft de (omgevings)situatie aan indien het plan geen doorgang zou vinden. De vergelijking van de milieueffecten van het plan gebeurt ten aanzien van het nulscenario. Zoals de kennisgeving aangeeft volstaat binnen bepaalde randvoorwaarden veelal de huidige situatie als referentie. Waar daarvan afgeweken wordt, zal ook beschreven worden waar het verschil met de huidige situatie zich situeert, in het bijzonder welke de gewijzigde milieuwaarden zijn. Op die wijze is ook inzicht te geven in de impact van de scenario's A en B ten opzichte van de huidige situatie.

Daarnaast laat de kennisgeving de mogelijkheid ook tussenliggende periodes als referentiejaar te hanteren. Belangrijk is dat het MER telkens aangeeft welke per discipline het gehanteerde referentiejaar is. Disciplineoverschrijdende afstemming is noodzakelijk.

De kennisgeving geeft aan dat in de loop van de totstandkoming van het plan de inzichten zijn afgestemd op de andere lopende planningsprocessen. Verder geven kennisgeving en richtlijnen aan welke projecten als onderdeel van het nulscenario worden beschouwd. Hou bij

het opstellen van het MER rekening met in het bijzonder de Ontwikkelingschets Schelde 2010 en de actualisatie Sigmaplan en hun uitvoeringsprojecten.⁶

De kennisgeving doet opgave van de planrelevante milieudisciplines en doet per milieudiscipline opgave van de onderzoeksmethodiek. In het MER zal duidelijk moeten zijn hoe dit resulteert in (eind)beoordelingen voor de clusters mobiliteit, milieu sensu strictu en ecologie dan wel of een andere aanpak wordt gevolgd. Een afzonderlijk luik behandelt de financiële aspecten.

Het MER zal per milieudiscipline aangeven op welke wijze de referentiesituatie beschreven is met name op basis van welke bestaande gegevens en aannames. Bij de bepaling van het studiegebied dient rekening gehouden te worden met het feit dat het studiegebied zowel het plangebied als het gebied met effecten dient te omvatten.

De kennisgeving doet geen uitspraak van de mogelijkheid op (de allicht te verwachten) grensoverschrijdende milieu-impact. Tijdens de milieueffectrapportage zal voor alle disciplines ook de grensoverschrijdende milieu-impact onderzocht en gerapporteerd worden. Een afzonderlijk onderdeel van het rapport zal de milieugevolgen ten aanzien van Nederland samenvatten.

De methodologie voor de effectvoorspelling zal binnen elke discipline in het MER duidelijk omschreven worden. Geef per discipline ook aan welke de onzekerheden en onnauwkeurigheden zijn van de voorspellingsmethoden. De effectbeschrijving en keuze van voorspellingsmethode zal aangepast zijn aan de te nemen beslissingen. Tevens zal aangegeven worden op basis van welke criteria een effect als significant of als niet significant beoordeeld wordt. De keuze van de beoordelingsschaal zal gemotiveerd worden. De kennisgeving gaat nog nauwelijks in op mogelijkheden tot mildering van milieueffecten. Het MER zal dit uiteraard per milieudiscipline wel meenemen en integreren in haar eindbeoordeling. Maatregelen kunnen zowel ruimtelijke vertaalbare maatregelen zijn, maar ook niet ruimtelijk te vertalen maatregelen betreffen. Maak duidelijk het onderscheid. Toets voorstellen van buffers ook af aan de volgens het concept robuuste natuur benodigde oppervlaktes.

⁶ Voor het Intergetijdengebied Hedwige- en Prosperpolder en Verruiming vaargeul loopt momenteel de projectmilieueffectrapportage. In het bijzonder voor deze rapportages is afstemming en terugkoppeling van belang.

De kennisgeving doet opgave van de inhoud en aanpak van het onderzoek en bevat reeds veel relevante informatie. Per discipline volgen hieronder de aanvullingen.

- met betrekking tot de studie naar de mobiliteitseffecten:
 - ✓ Afbakening studiegebied: de kennisgeving is niet zeer duidelijk in de afbakening van het studiegebied. In elk geval zal het studiegebied reiken tot waar de impact van het plan op het infrastructuurnetwerk significant merkbaar is. In relatie tot modelonzekerheden kan de effectbeschrijving wel op twee niveaus gebeuren waarbij voor de verderaf gelegen infrastructures enkel kwalitatieve uitspraken worden gedaan.
 - ✓ Als relevante bronnen zijn ook de structuurplannen te raadplegen (provincie Oost-Vlaanderen, stad Antwerpen...).
 - ✓ De optimale verdeling, vermeld in de kennisgeving, zal kritisch geëvalueerd worden en vergeleken worden met de huidige verdeling. Per scenario zal het doelbereik geëvalueerd worden.
 - ✓ Bij de opsomming van de criteria ter beoordeling van de effecten zou onder infrastructuur wegennet alle verkeersinfrastructuur kunnen worden meegenomen. Openbaar vervoer en fiets (woon-werk en recreatief) kunnen hier of onder mens-ruimtelijke aspecten aan bod komen.
- met betrekking tot studie naar de effecten op water (oppervlaktewater):
 - ✓ Nuttige informatie is te halen bij de VMM die momenteel bezig is riolering en zuiveringsinfrastructuur voor het havengebied in kaart te brengen. Ook de (deel) bekkenbeheersplannen (deelbekkenbeheersplan Beneden Schijn, bekkenbeheersplan Beneden Schelde...) geven informatie over de bestaande toestand.
 - ✓ Conform de visie van het bekkenbeheersplan wordt er zoveel mogelijk gestreefd naar gravitair afvoeren van het water.
 - ✓ De effectbeschrijving in de kennisgeving heeft weinig aandacht aan stilstaande oppervlaktewateren en plassen. Ondermeer gezien hun relatie tot hun ecologische waarden zullen deze zeer duidelijk aan bod moeten komen.
 - ✓ Momenteel ontbreekt een elementaire rioolinfrastructuur met aansluiting op een WZI. De lozing verloopt (ondermeer) op dokken en Schelde. Het MER zal dit

onderzoeken en gezondeerd nagaan welke keuzes te maken zijn voor individuele of collectieve zuivering.

- met betrekking tot de studie naar de effecten op bodem en grondwater:
 - ✓ Naast grondverzet en onderhoudsbaggerspecie dient ook de (eventuele) baggerspecie als gevolg van de verruiming te worden onderzocht. Werk een grondbalans uit (scenario's, varianten). Geef aan waar de onzekerheden zich bevinden.
 - ✓ Duurzame aanwending van grondstoffen dient als belangrijke doelstelling voldoende aandacht te krijgen. Ga na welke de mogelijkheden zijn om te komen tot een efficiënt en duurzaam voorraadbeheer en welke gronden voor welk hergebruik in aanmerking kunnen komen binnen welke randvoorwaarden.
 - ✓ Verzilting zal onderzocht worden.
 - ✓ Ga na in hoeverre reeds vastgestelde verontreiniging(en) een impact kan hebben op het plan in haar planalternatieven.
- met betrekking tot de studie naar de effecten binnen de discipline lucht:
 - ✓ Algemeen:
 - Deze studie zal in overleg gebeuren met de Dienst Lucht en Klimaat ondermeer met betrekking tot gebruik van best geschikte modellen, redelijke aannames.
 - ✓ Emissies:
 - De kennisgeving onderscheidt emissies ten gevolge van het verkeer, ten gevolge van de industrie en ten gevolge van havengebonden activiteiten (met name op- en overslag). Ook de emissies van de scheepvaart dienen te worden berekend, dit wil zeggen de emissies van binnenvaart, short sea shipping (SSS of kustvaart) en zeescheepvaart.
 - De industriële emissies worden getoetst aan de doelstellingen van de NEC-richtlijn, voor de emissies van het verkeer wordt getoetst aan de doelstellingen inzake verkeersstromen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voor gegevens na 2010 kan gebruik worden gemaakt van gegevens bij het VITO beschikbaar (n.a.v. het Vlaams Klimaatplan). Door een vergelijking met de uitgangsgegevens verkeersstromen binnen deze doorberekening aan

de modelberekeningen, die binnen dit MER worden gepland, kan de haalbaarheid aan de NEC-doelstelling transport worden beoordeeld.

- Voor het toetsen aan de NEC-richtlijn dient voor het studiegebied een kwantitatieve inschatting te gebeuren van toekomstige industriële emissies. Een mogelijke werkwijze om deze inschatting te doen is uit te gaan van hypothesen van internationale ontwikkelingen en de ontwikkelingen per industriële sector voor België/ Vlaanderen en deze te vertalen naar een case voor het Antwerpse havengebied. In functie van de (aanvaardbaarheid) van de resultaten kan het aangewezen zijn dit voor meerdere cases te doen.

✓ Concentraties:

- Voor de verspreidingsberekeningen ten gevolge van het verkeer wordt als referentiejaar voor de huidige situatie uitgaan van 2003.
- De doorberekeningen zullen in samenhang met de modelleringen binnen mobiliteit gebeuren ten aanzien van 2015 (waarbij als worst case uitgegaan zal worden van realisatie van alle projecten). Toetsing aan luchtkwaliteitsdoelstellingen zal dus gebeuren ten aanzien van 2015. Emissies worden ingeschat tot 2020. Voor de planhorizon 2030 wordt een kwalitatieve bespreking gegeven.
- In functie van de doorberekening van de effecten langs de verkeersaders dient nagegaan te worden of een nauwkeuriger resolutie dan 1 km² (bijvoorbeeld 250 m²) niet mogelijk is. Van belang is dat in het bijzonder voor de wegen waar de mobiliteitsstudie een effect bekommt het effect op de luchtkwaliteit ook in kaart wordt gebracht. Belangrijk is hierbij ook rekening te houden met de resultaten van de studie “Immissieproblematiek ten gevolge van het verkeer: knelpunten en maatregelen”: deze studie heeft een aantal knelpunten gevonden in en rond Antwerpen. Het onderzoek naar de impact op de luchtkwaliteit (en dus mobiliteit) kan niet beperkt worden tot de wegen binnen de Ring. Een geschikt model is hiervoor te gebruiken.
- De kennisgeving duidt aan dat in hoofdzaak zal beoordeeld worden aan jaargemiddelde concentraties. Voor PM10 is evenwel de daggemiddelde grenswaarde de meest kritische. De daggemiddelde grenswaarde komt overeen met een jaarwaarde van 31 µg/m³. Indien enkel jaargemiddelde concentraties worden gemodelleerd zou ook aan deze (afgeleide) grenswaarde moeten worden getoetst.

- Voor wegverkeer zal ook aandacht gegeven worden aan (de bijdrage) van PM2.5 en aan niet-uitlaat emissies en de aangegeven worden.
 - Diffuus stof als gevolg van industriële bronnen zal eveneens in het MER mee worden bekeken: een kwalitatieve bespreking kan volstaan.
 - Om de emissies van scheepvaartverkeer te beperken zijn diverse milderende maatregelen mogelijk. Het MER zal deze bespreken.
- ✓ Geur:
 - De kennisgeving stelt voor hier uit te gaan van een klachtenanalyse. Andere nuttige informatie die in het plan-MER is te gebruiken zijn de hinderdata uit de reeds uitgevoerde schriftelijke leefomgevingsonderzoeken SLO-1 en SLO-2.
- met betrekking tot de studie naar de effecten binnen de discipline geluid:
 - ✓ Huidige situatie: aan de bronnen, die de kennisgeving opsomt, kan ook de informatie uit de geluidsmetpost in Zandvliet van het geluidsmetnet ANNE, beheerd door de afdeling Lucht, hinder, Milieu en Gezondheid, toegevoegd worden.
 - ✓ De kennisgeving geeft aan van welke activiteiten geluidshinder ten aanzien van bevolking en fauna is te verwachten. Nagegaan moet worden of ook waterwegtransport geen geluidshinder kan veroorzaken, zeker gezien de lange termijn horizon van het plan.
 - ✓ Ook voor woonkernen in Nederland gelegen zal de impact worden onderzocht (bijvoorbeeld Nieuw Namen).
 - ✓ Specifiek voor geluid doet de kennisgeving een voorstel tot beoordelingskader. Dit is verder uit te werken en dit in samenhang met mens-gezondheid. Onderscheid zou moeten gemaakt worden in mate van geluidshinder (bijvoorbeeld beperkt, ernstig).
 - ✓ De kennisgeving vermeldt uit een overige studie 50dB(A) L_{Aeq} als referentiewaarde of toetsingswaarde. Indien het MER deze waarde als toetsingscriterium zou willen hanteren, dient daarbij ook de kanttekening te worden gemaakt dat in woonzones op meer dan 500 m van het industriegebied de volgens Vlarem te halen kwaliteit 35 dB(A) bedraagt.
 - ✓ Nagegaan moet worden hoe het besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, en de aan de grondslag

liggende Europese richtlijn, mee te nemen is in het uit te voeren onderzoek dan wel of en hoe het onderzoek daartoe een bijdrage kan leveren.

- ✓ Het MER zal op basis van kengetallen per soort activiteit de geluidsverspreiding modelleren. Het is niet duidelijk op basis van welke ruimtelijke bronverdeling dit zal gebeuren. Onderbouwing van de keuze en interdisciplinaire afstemming is nodig.

De gebruikte kengetallen zijn deze uit het rapport Milieuzonering. Er zal nagegaan worden hoe tot deze keuze gekomen werd.

- ✓ De kennisgeving gaat niet in op hoe mogelijke effecten tot mogelijke maatregelen kunnen leiden. Specifiek voor geluid zou bijvoorbeeld extra onderzoek kunnen gebeuren voor omwonenden die vanuit meerdere invloedsgebieden (spoor, weg, industrie, havenactiviteiten) hinder ondervinden. In elk geval zal in het MER een systematiek moeten worden uitgewerkt.
- ✓ Voor geluid net zoals voor overige hinderaspecten gaat het toetsen aan hinder voor omgeving (bewoners, natuur) uit van de situatie 2030 met de planinterne zowel als de planexterne ontwikkelingen.

- met betrekking tot de studie naar de effecten op monumenten, landschappen en materiële goederen in het algemeen ;

- ✓ Bij de inventarisatie is ook de Inventaris Bouwkundig erfgoed van belang.
- ✓ De erfgoedwaarde van het bouwkundig erfgoed in het (oude) havengebied wordt, afgezien van zijn historische functie, vnl. bepaald door de schaal, de fijnmazige componenten, de planmatige structuren, het rechtlijnig en rastervormig stratenpatroon, de aaneenschakeling van straatbeelden,... Deze waarde is veel meer dan de som van de individuele monumenten. De directe effecten zoals het (gedeeltelijk) vernietigen of contextverlies dienen voor elk van deze aandachtspunten eenduidig en gedetailleerd beschreven te worden.
- ✓ Er dient voldoende aandacht te gaan naar de wijzigingen in perceptieve kenmerken.
- ✓ Het MER zal een objectief en kwantitatief overzicht te geven van het beschermd erfgoed dat verdwijnt. Zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve benadering zijn essentieel om tot een goede afweging te komen en ze dienen dan ook beiden op een evenwaardige manier te worden behandeld, met name kan de focus die de

kennisgeving legt op samenhang en integratie een objectgerichte benadering niet vervangen, wel complementeren.

- ✓ Uit de tabel blijkt dat de methode van effectbeoordeling monumenten enerzijds en landschappen anderzijds sterk verschillend is en bovendien ook verschilt van de beschrijving van de effectbeoordeling op de voorgaande pagina's. Dit zorgt voor onduidelijkheden. Hoe dan ook zal ook aandacht moeten uitgaan naar een objectgerichte benadering.
- met betrekking tot de studie naar de effecten op mens: ruimtelijke aspecten
 - ✓ Bij de te raadplegen bronnen kunnen ook verkavelingen worden genoemd.
 - ✓ Voor de toekomstige mogelijkheden van invulling van de economische functie, partim havenactiviteiten (containers e.a.) zal het MER onderzoeken of en hoe de ruimteproductiviteit verder kan toenemen, dit aan de hand van een vergelijking met andere internationale wereldhavens.
 - ✓ De mogelijkheid kan worden onderzocht of in de A-scenario's Doel niet voorbehouden en uitgebouwd kan worden als een site met beperkte niet-verblijfsfuncties.
 - ✓ Ga na of een toename van de havenactiviteiten tot een toename van toeleveringsbedrijven kan leiden en welke impact dit eventueel kan hebben binnen en in de omgeving van plangebied.
 - ✓ De vzw De Schuur heeft een concessie voor de aanleg van een landschapspark in de Berendrecht polder. Ga na hoe dit van belang kan zijn voor het plan en de beoogde natuurdoelstellingen.
- met betrekking tot de studie naar de effecten op landbouw:
 - ✓ Landbouw wordt als afzonderlijke deeldiscipline uitgewerkt. De beschreven methodiek van de landbouwgevoeligheidsanalyse, door de VLM uitgewerkt, is een geschikte methodiek in het kader van dit planMER. Wel zal ook duidelijk moeten zijn hoe het werken met gewogen gemiddelden precies te verenigen valt met het uitwerken van een beoordeling op bedrijfsniveau.
 - ✓ Aandacht wordt ook gevraagd voor een aantal indirecte effecten, niet beschreven in de kennisgeving: inkrimping van het potentieel van bestaande bedrijven tot uitbreiding, verminderde leefbaarheid van toeleverings- en verwerkingsbedrijven,

de druk op de grondprijs, impact van nieuwe natuur in de omgeving (waterhuishouding, gewasschade)

- ✓ Het MER zal aangeven welke initiatieven gepland zijn om de landbouw-economische gevolgen van dit plan in combinatie met andere plannen/projecten in de omgeving te onderzoeken.
- met betrekking tot de studie naar de effecten op mens-gezondheid en psychosomatische aspecten
 - ✓ Nuttige informatie kan ook worden gehaald uit de resultaten van de biomonitoring steunpunt milieu en gezondheid.
 - ✓ Onderzoek in het MER ook de impact van havenontwikkeling voor de omwonenden ten gevolge van lichthinder.
 - ✓ Als criterium zal getoetst worden aan het aantal blootgestelde inwoners. Hier zou een verdere opdeling moeten gemaakt worden naar het voorkomen van specifieke kwetsbare locaties. Niet enkel bewoners zouden in de beoordeling moeten worden betrokken maar meer algemeen kunnen ook andere locaties van belang zijn bvb recreatiezones, scholen, rusthuizen....
 - ✓ Bij de beoordeling luchtverontreiniging zullen voor de relevante polluenten ook achtergrondwaarden mee in de beoordeling worden betrokken.
 - ✓ Het onderzoek naar de leefbaarheid wordt bepaald door het studiegebied en is bijgevolg niet te beperken tot de woonkernen die in het plangebied zijn gelegen: de woonkernen in bijlage D opgenoemd bieden een goede basis maar is lopende het onderzoek eventueel uit te breiden.
 - ✓ Ook voor woonkernen in Nederland gelegen zal de impact worden onderzocht (bijvoorbeeld Nieuw Namen).
 - ✓ De kennisgeving duidt aan dat voor luchtverontreiniging zal aangegeven worden wat de blootgestelde bevolking is en dit voor de verschillende scenario's. Het verband tussen luchtkwaliteit en gezondheid wordt uitgedrukt in DALY's. De modellering zal voldoende nauwkeurig zijn om bijvoorbeeld langs verkeerswegen met bewoning een evaluatie toe te laten.
- met betrekking tot de studie naar de effecten op de fauna en de flora

- ✓ De kennisgeving vermeldt als oppervlakte voor het natuurontwikkelingsproject rechteroever 240 ha: ter correctie op de kennisgeving dient te worden aangegeven dat dit totaal 50 ha bestaande natuur betreft, 190 ha nieuwe natuur.
 - ✓ Bij de belangrijke te raadplegen bronnen hoort ook het meest recente monitoringrapport van het linkerscheldeoevergebied (2005). Aangezien in elk rapport andere soortgroepen extra aandacht krijgen is het essentieel de resultaten van de drie rapporten (2003-2004-2005) te integreren voor het beschrijven van de huidige toestand van het linkerscheldeoevergebied.
 - ✓ Bestaande natuurwaarden in de polders zullen worden meegenomen. In de Hedwigepolder liggen een kreekrestant en een kreek tussen de Lignestraat en de Engelbertstraat. In het MER zal de waarden van deze kreken beschreven worden en of deze waarden na de ontpoldering blijven bestaan en zo niet, of het behoud van de polder dan is aangewezen. Er dient ook aangegeven te worden voor welke vogelsoort(en) de kreken een waardevolle habitat zijn
 - ✓ Bij direct natuurverlies zal ook gedifferentieerd worden naar habitatype (zie ook verschil in ecologisch belang en beschermingsstatus).
 - ✓ Bij de te onderzoeken effecten wordt voor verstoring enkel verwezen naar verstoring buiten de havenontwikkelingsperimeter. Nochtans is het aangewezen ook inzicht te geven op de verstoring binnen deze perimeter. Bij verstoring zal ook aandacht gaan naar de aspect vermindering in densiteit.
 - ✓ Naast gebiedsgericht de impact te onderzoeken zal het MER ook de impact soortgericht nagaan. In het bijzonder zal hier aandacht gaan naar de rugstreeppad, bijlage IV-soort van de Europese habitatrichtlijn.
- met betrekking tot de studie van de financiële aspecten:
 - ✓ Analooq als bij de Ontwikkelingsschets 2010 en de actualisering van het Sigmaplan zullen voor dit plan flankerende maatregelen worden onderzocht.

7 Leemten in de kennis en opvolging

Art. 4. 2. 7. §1, 3° en 2°, d

Het MER dient opgave te doen van de leemten in de kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de

leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het plan, met betrekking tot de inventaris en met betrekking tot methode en inzicht.

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten omgegaan is en hoe zij kunnen doorspelen naar de besluitvorming.

8 Globale evaluatie van voorgenomen plan en alternatieven

Art. 4. 2. 7. §1, 2°, e

De kennisgeving geeft aan dat via een multi-criteria-analyse de scenario's ten opzichte van elkaar zullen worden vergeleken. In de kennisgeving wordt verwezen naar het relatieve belang van de verschillende criteria binnen een discipline en, eventueel, tussen de disciplines.⁷ Het MER zal een goed inzicht geven in de mogelijkheden van gebruik van deze MCA, in de gehanteerde methodiek en in de gevolgde stappen.

Het MER zal aangeven hoe de beoordelingen per discipline leiden tot (eind)beoordelingen per cluster (mobiliteit, milieu sensu strictu en ecologie). Het rapport zal nagaan binnen welke aannames en voorwaarden deze beoordeling kadert, welke flankerende maatregelen zijn meegenomen (en welke niet), welke keuzes onomkeerbare consequenties hebben en waar via monitoring flexibiliteit is mogelijk is en hoe deze kan worden verwezenlijkt.

De elementen welke noodzakelijk zijn voor de "Watertoets" uit het Decreet Integraal Waterbeheer en voor de "Passende Beoordeling" uit het Decreet Natuurbehoud zullen duidelijk opgenomen worden.

⁷ Een toekenning van gelijkwaardig belang zou hier de basisafweging moeten zijn.

9 Niet-technische samenvatting

Art. 4. 2. 7. §1, 4°

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat zij begrijpelijk is voor de gemiddelde lezer. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting opgenomen te worden.

Deze niet-technische samenvatting wordt in het MER opgenomen en tevens in digitale vorm aangeleverd.

18 december 2006,

ir. Koen De Smet
Afdelingshoofd Milieu-, Natuur- en Energiebeleid.

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht van de inspraakreacties:

- ✓ ca 15 particulieren of hun vertegenwoordigers
- ✓ VZW De Schuur
- ✓ VZW Red De Voorkempen
- ✓ NV Vleemo
- ✓ 3M en Lanxess
- ✓ Alfaport Antwerpen vzw
- ✓ Polder van Stabroek

Bijlage 2: Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen en organisaties die reageerden en waarmee rekening werd gehouden in deze richtlijnen:

- ✓ Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Afdeling Lucht, Hinder, Milieu & Gezondheid, Dienst Lucht, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel (Bob Nieuwejaers)
- ✓ Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Afdeling Ruimtelijke Planning, Phoenix-gebouw, Koning Albert II-laan 19 bus 11, 1210 Brussel
- ✓ Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Afdeling Monumenten & Landschappen, Koning Albert II-laan 19, 1210 Brussel
- ✓ Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen, Koning Albert II-laan 19, 1210 Brussel
- ✓ OVAM, Stationsstraat 110, 2800 Mechelen
- ✓ VMM, buitendienst Mechelen, Van Benedenlaan 34, 2800 Mechelen
- ✓ LNE, Afdeling Lucht, Hinder en Risicobeheer, Milieu & Gezondheid, dienst Hinder, Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel (Gisela Vindevogel)
- ✓ LNE, Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel (Johan Desmet)
- ✓ Agentschap voor Natuur en Bos Buitendienst Oost-Vlaanderen
- ✓ Agentschap voor Natuur en Bos Buitendienst Antwerpen
- ✓ Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), Kliniekstraat 25, 1070 Brussel

- ✓ Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Afdeling Toezicht Volksgezondheid, Elfjulistraat 45, 9000 Gent (Stefan Acke)
- ✓ Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Afdeling Toezicht Volksgezondheid, Team Gezondheid en Milieu, buitendienst Antwerpen (Kizi Vervest)
- ✓ LNE, Afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen, Dienst Natuurlijke Rijkdommen, buitendienst Hasselt, Koningin Astridlaan 50 bus 6, 3500 Hasselt (Bea Lebegge)
- ✓ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Maritieme Toegang, Tavernierkaai 3, 2000 Antwerpen
- ✓ Gemeente Zwijndrecht, Departement Ruimtelijke Ordening, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht (Eddy Vandenbroeck)
- ✓ Gemeente Sint-Gilis-Waas, Dienst Planning en Natuur, Afdeling Infrastructuur, Kerkstraat 29, 9170 Sint-Gilis-Waas (Johan Vonck)
- ✓ Gemeente Beveren, CBS, Stationsstraat 2, 9120 Beveren (Evelyn Fiers)
- ✓ Stad Antwerpen, CBS, Desguinlei 33, 2018 Antwerpen (Ivana Kovacevic)
- ✓ Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Entrepotkaai 1, 2000 Antwerpen
- ✓ Gemeente Zwijndrecht, Departement Ruimtelijke Ordening, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht (Eddy Vandenbroeck) en gemeente Zwijndrecht, Milieuraad
- ✓ Provincie Antwerpen, Departement Leefmilieu, Dienst Milieu en Natuurbehoud, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen (Hilde Van Look)
- ✓ Provincie Oost-Vlaanderen, 8^e directie, Dienst 81, Planning en Natuurbehoud, Gouvernementstraat 1, 9000 Gent
- ✓ Boerenbond
- ✓ Boerenbond, Bedrijfsgilde Beveren Noord
- ✓ Natuurpunt Antwerpen Noord
- ✓ Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever
- ✓ Bond Beter Leefmilieu/ Natuurpunt
- ✓ Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel
- ✓ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Zeeland
- ✓ Gemeente Hulst, Sector Ruimte
- ✓ Gemeente Reimerswaal, Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

Bijlage 3: Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen en organisaties, die niet reageerden en waarmee dus ook geen rekening kon gehouden worden in deze richtlijnen:

- ✓ Gemeente Stabroek, Dorpsstraat 99; 2940 Stabroek
- ✓ Provincie Noord-Brabant, Afdeling Milieu, Postbus 90151, NL-5200 's Hertogenbosch (drs. J.H.A.M. van der Wijst)
- ✓ Gemeente Woensdrecht, Afdeling Milieu en Bouwzaken, Postbus 24, NL-4630 Hoogerheide (A. Burgel)
- ✓ VMM, Afdeling Water, Copernicuslaan 1, bus 2, 2018 Antwerpen
- ✓ LNE, Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, Dienst VR, Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel
- ✓ LNE, Afdeling Milieuvergunningen, buitendienst Antwerpen, Copernicuslaan 1, bus 8, 2018 Antwerpen
- ✓ LNE, Afdeling Milieuvergunningen, buitendienst Oost-Vlaanderen, Apostelhuizen 26 K, 9000 Gent
- ✓ RWO, Afdeling Antwerpen, Cel Ruimtelijke Ordening, Copernicuslaan 1, bus 9, 2018 Antwerpen
- ✓ RWO, Afdeling Oost-Vlaanderen, Cel Ruimtelijke Ordening, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
- ✓ RWO, Afdeling Antwerpen, Cel Monumenten & Landschappen, Copernicuslaan 1, bus 6, 2018 Antwerpen
- ✓ RWO, Afdeling Oost-Vlaanderen, Cel Monumenten & Landschappen, Gebroeders Van Eyckstraat 4-6, 9000 Gent
- ✓ VMM, Hoofdbestuur, Alfons Van de Maelestraat 96, 9320 Erembodegem (Aalst)
- ✓ De Gouverneur van de provincie Antwerpen, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
- ✓ De Gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen, Universiteitsstraat 1, 9000 Gent
- ✓ MOW, Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Koning Albert II-laan 20, bus 2, 1000 Brussel
- ✓ MOW, Agentschap Infrastructuur, Copernicuslaan 1, bus 12, 2018 Antwerpen
- ✓ MOW, Agentschap Infrastructuur, Bollebergen 2B, bus 12, 9052 Zwijnaarde
- ✓ MOW, Agentschap Infrastructuur, Koning Albert II-laan 20, bus 4, 1000 Brussel
- ✓ VLM, buitendienst Oost-Vlaanderen, Ganzendries 149, 9000 Gent
- ✓ VLM, Herentals, Cardijnlaan 1, 2200 Herentals

- ✓ EWBL, ALT, Land- en Tuinbouwworming, Burg. Van Gensberghelaan 92, 9820 Merelbeke
- ✓ EWBL, Afdeling Duurzame Landbouw, Verlatstraat 10, 2000 Antwerpen
- ✓ EWBL, Administratie Economie, Markiesstraat 1, 1000 Brussel
- ✓ W & Z NV, Oostdijk 110, 2830 Willebroek
- ✓ W & Z NV, Afdeling Zeeschelde, Copernicuslaan 1, bus 13, 2018 Antwerpen
- ✓ ABVV, studiedienst, Hoogstraat 41, 1000 Brussel
- ✓ VEV, Brouwersvliet 5 bus 4, 2000 Antwerpen
- ✓ UNIZO, Spastraat 8, 1000 Brussel
- ✓ ACLVB, Poincarélaan 72-74, 1070 Brussel
- ✓ ACV, Haachtsesteenweg 579, 1031 Brussel
- ✓ SERV, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel
- ✓ VCSP0 vzw, Ad. Lacomblélaan 59-61, 1030 Brussel
- ✓ Vlaamse Hoge Jachtraad, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel
- ✓ Vlaamse Hoge Raad voor Riviervisserij, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel
- ✓ Vlaamse Hoge Bosraad, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel