

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'



**Overwegingsdocument bij de raadpleging van de projectonderzoeksnota
ter voorbereiding van het projectbesluit "ContainerCluster Linkeroever"**

31 maart 2021

DOCUMENTINFORMATIE

Naam project	Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA)
Rapporttitel	Overwegingsdocument projectonderzoeksnota ContainerCluster Linkeroever (CCL)
Opdrachtgevers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeover
Contactpersoon opdrachtgevers	Dr. Reginald Loyen Programmadirecteur CP ECA Reginald.loyen@mow.vlaanderen.be
Opdrachtnemer	SHIP
Contactpersoon opdrachtnemer	Jeroen Bastiaens
Projectnummer	CCL

1 INHOUD

1	INHOUD.....	3
2	INLEIDING.....	4
3	RAADPLEGING	5
3.1	<i>Publieke raadpleging</i>	5
3.1.1	Bekendmaking	5
3.1.2	Terinzagelegging	5
3.1.3	Reactiemogelijkheden	5
3.2	<i>Adviesvraag</i>	6
3.3	<i>Informatiesessie</i>	7
3.4	<i>Overzicht van de inspraakreacties</i>	7
4	VERWERKING VAN DE INSPRAAK.....	9
4.1	<i>Manier van verwerken</i>	9
4.2	<i>Antwoorden op de inspraakreacties</i>	10
4.2.1	Categorie 1 Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpeisen	10
4.2.2	Categorie 2 Projectbeschrijving	12
4.2.3	Categorie 3 Procesverloop	22
4.2.4	Categorie 4 Uitvoeringsalternatieven	26
4.2.5	Categorie 5 Beleidsmatige en juridische context.....	27
4.2.6	Categorie 6 Onderzoeksmethodiek algemeen.....	30
4.2.7	Categorie 7 Onderzoeksmethodiek nautica.....	36
4.2.8	Categorie 8 Onderzoeksmethodiek mobiliteit.....	37
4.2.9	Categorie 9 Onderzoeksmethodiek water	49
4.2.10	Categorie 10 Onderzoeksmethodiek bodem	54
4.2.11	Categorie 11 Onderzoeksmethodiek lucht	56
4.2.12	Categorie 12 Onderzoeksmethodiek klimaat.....	61
4.2.13	Categorie 13 Onderzoeksmethodiek geluid en trillingen	64
4.2.14	Categorie 14 Onderzoeksmethodiek mens ruimtelijke aspecten	70
4.2.15	Categorie 15 Onderzoeksmethodiek mens gezondheid	75
4.2.16	Categorie 16 Onderzoeksmethodiek biodiversiteit	77
4.2.17	Categorie 17 Onderzoeksmethodiek betaalbaarheid en uitvoerbaarheid	82
4.2.18	Categorie 18 Timing	83
4.2.19	Overige	83
5	LIJST MET AFKORTINGEN.....	91
6	BIJLAGEN	92
6.1	<i>Advertentie en aanplakbrief.....</i>	92
6.2	<i>Publicatie in Gazet van Antwerpen.....</i>	95
6.3	<i>Publicatie in 't Koerierke</i>	96
6.4	<i>Aankondiging door gemeentes Beveren en Zwijndrecht.....</i>	97

2 INLEIDING

Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De vergunningsprocedure vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de uitwerkingsfase gestart met projectonderzoeksnota's voor de Containercluster Linkerscheldeoever en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, twee essentiële onderdelen van de uitbreiding in containercapaciteit in de Antwerpse haven. Daarnaast zijn er nog enkele te realiseren uitbreidingen die via de 'gewone' omgevingsvergunning worden vergund.

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project.

Deze projectonderzoeksnota werd van 27 juli tot en met 11 september 2020 aan een publieke raadpleging en aan een adviesronde onderworpen. Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het project ContainerCluster Linkeroever. Dit is de verzameling van een aantal projecten, zoals de aanleg van een Tweede Getijdendok, de aanleg van een logistieke zone Drie Dokken, de demping van het Noordelijk Insteekdok, de aanleg van een logistieke zone ter hoogte van de huidige vlakte van Zwijndrecht, de verplaatsing van een aantal hoogspanningslijnen, etc.

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

3 RAADPLEGING

3.1 PUBLIEKE RAADPLEGING

In de uitwerkingsfase van een complex project moet strikt gezien geen publieke raadpleging over de projectonderzoeksnota georganiseerd worden. In de geest van het project (openheid en transparantie) werd beslist om dit toch te doen.

De projectonderzoeksnota doorliep van 27 juli 2020 tot en met 11 september 2020 een publieke raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

3.1.1 Bekendmaking

- Publicatie van een advertentie in twee gebiedsdekkende regio-edities (Stad en Rand ; Mechelen-Waas) van de Gazet van Antwerpen op maandag 27 juli 2020 (zie Bijlagen)
- Aanplakking in de gemeente Beveren en Zwijndrecht (zie Bijlagen).
- Aankondiging op de website van gemeente Zwijndrecht www.zwijndrecht.be en het infomagazine van de gemeente
 - Website: <https://www.zwijndrecht.be/project-havenuitbreiding-ter-inzage-in-het-gemeentehuis-vanaf-27-juli>
 - Infomagazine: https://issuu.com/gemeentezwijndrecht/docs/037105_zwijndrecht_info_08_2020_def
- Aankondiging op volgende websites:
 - www.cpeca.be
 - www.portofantwerp.com
 - www.mlso.be
 - www.beveren.be
 - www.complexeprojecten.be
- Kennisgeving via de ECA-Nieuwsflits van 27 juli 2020 naar de leden van het actorenoverleg.

3.1.2 Terinzagelegging

- Een digitale versie van de projectonderzoeksnota (en bijlagen) was downloadbaar via een rechtstreekse link op de homepage www.cpeca.be.
- Een analoge (papieren) versie van de nota kon op afspraak ingekeken worden bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
- Een analoge (papieren) versie van de nota was beschikbaar bij het gemeentebestuur van Zwijndrecht. .

3.1.3 Reactiemogelijkheden

- Via mail naar info@cpeca.be.
- Op papier bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren of de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

- Op papier bij het gemeentebestuur van Zwijndrecht.

3.2 ADVIESVRAAG

De projectonderzoeksnota werd van 27 juli 2020 tot en met 11 september 2020 voor advies voorgelegd aan volgende adviesinstanties:

- Vlaamse overheid
 - Beleidsdomein Omgeving
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Departement Economie, Wetenschap en Innovatie
 - Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
 - Departement Landbouw en Visserij
 - Departement Financiën en Begroting
- Gemeenten
 - College van burgemeester en schepenen van Beveren
 - College van burgemeester en schepenen van Zwijndrecht
- Provincies
 - Provinciebestuur Antwerpen
 - Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Andere besturen
 - Fluxys
 - Elia
 - Fluvius
 - Infrabel
 - Aquafin
 - Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle FANC
 - Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
 - Maatschappij Linkerscheldeover
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Provincies NL
 - Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant – Directie Ecologie
 - Gedeputeerde Staten van Zeeland
- Gemeenten NL
 - Gemeenteraad van Hulst
 - Gemeenteraad van Woensdrecht

- Gemeenteraad van Reimerswaal
- Ministerie NL
 - Rijkswaterstaat Zee en Delta
 - Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
- Per email en ter kennisgeving bezorgd aan Dienst MER

3.3 INFORMATIEESSIE

Gelet op de maatregelen die getroffen zijn in het kader van het inperken van de Coronapandemie werd er geen gebruikelijk actorenoverleg georganiseerd. Wel werden de presentaties met audio-opname ter beschikking gesteld op de projectwebsite:

- [Processtappen uitwerkingsfase](#) -
Reginald Loyaen, procesverantwoordelijke ECA
- [Aanpak ContainerCluster Linkeroever](#)
Kristof Guldentops

De leden van het actorenoverleg werden hiervan extra op de hoogte gebracht via de ECA-Nieuwsflits van 27 juli 2020.

Op 2 september 2020 ging een actorenoverleg door onder de vorm van een webinar. De opname hiervan werd ook online ter beschikking gesteld.

3.4 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

Van volgende instanties werd een (schriftelijk) advies ontvangen:

A1	Beleidsdomein Omgeving
A2	Departement Landbouw en Visserij
A3	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
A4	FANC
A5	Provincie Antwerpen
A6	Gemeente Beveren
A7	Gemeente Zwijndrecht
A8	Gemeente Sint Gillis Waas
A9	Elia
A10	Engie
A11	Fluxys
A12	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
A13	Provincie Noord-Brabant
A14	Regionale uitvoeringsdienst Zeeland

A15	Infrabel
-----	----------

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 20 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- Bedrijven: 3
- Verenigingen en instanties: 10
- Particulieren: 7

Tabel 1 Overzicht van de inspraakreacties

1	Burger 1
2	Burger 2
3	Burger 3
4	Leefbaar Melsele
5	Borealis
6	Burger 4
7	Milieuraad Zwijndrecht
8	Burger 5
9	DP World
10	Voka - Alfaport
11	Burger 6
12	Shipit - Aertssen Group
13	Burger 7
14	Interwaas
15	Polderdorpen Leefbaar – Pascal Trouvé
16	Natuurpunt Waasland
17	Groen Beveren – Ann Vermeulen
18	Landbouwgemeenschap Wase Polders
19	Bedrijfsgilde Boerenbond Beveren-Waas
20	Erfgemeenschap Doel en Polder (EGDP) (op 12/9 ontvangen)

Opmerkingen:

- Een aantal adviezen bevat geen inhoudelijke elementen (A5, A14)
- Voor inspraakreactie 9 worden in dit overwegingsdocument enkel de 8 samenvattende inspraak-elementen weerhouden en bediscussieerd.

4 VERWERKING VAN DE INSPRAAK

4.1 MANIER VAN VERWERKEN

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

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per aangedragen element wordt een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie of advies, volgens de nummering van Tabel 1 Overzicht van de inspraakreacties.
- Per element wordt vervolgens door het projectteam een standpunt geformuleerd en wordt aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen.

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën:

Tabel 2 Categorieën van de reacties

Nummer	Categorie
1	Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpisen
2	Projectbeschrijving
3	Procesverloop
4	Uitvoeringsalternatieven
5	Beleidsmatige en juridische context
6	Onderzoeksmethodiek algemeen
7	Onderzoeksmethodiek nautica
8	Onderzoeksmethodiek mobiliteit
9	Onderzoeksmethodiek water
10	Onderzoeksmethodiek bodem
11	Onderzoeksmethodiek lucht
12	Onderzoeksmethodiek klimaat
13	Onderzoeksmethodiek geluid en trillingen
14	Onderzoeksmethodiek mens ruimtelijke aspecten
15	Onderzoeksmethodiek mens gezondheid
16	Onderzoeksmethodiek biodiversiteit
17	Onderzoeksmethodiek betaalbaarheid en uitvoerbaarheid
18	Timing
19	Overige

4.2 ANTWOORDEN OP DE INSPIRAKREACTIES

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

4.2.1 Categorie 1 Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpeisen

4.2.1.1 *Inspraakreacties en antwoorden*

Num- mer van de in- spraak- reactie	Inspraakreactie
11	Zijn de gegeven cijfers wat betreft de nodige capaciteit nog reëel? Ik trek in twijfel of de uitbreiding waarvan sprake is, echt nodig is. Is er een studie gebeurd i.v.m. wat nodig is wat betreft containercapaciteit? De noodzaak en timing van bijkomende containerbehandelingscapaciteit werd onderzocht in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) in de onderzoeksfase. In deze studie werd de nood aan bijkomende containerbehandelingscapaciteit in de Antwerpse haven geraamd in functie van de verwachte containeroverslagvolumes in de Hamburg-Le Havre range en het marktaandeel dat de haven van Antwerpen kan verwerven. De MKBA hanteert drie verschillende groeiscenario's voor de toekomstige containeroverslag. In een sensitiviteitsanalyse werd ook de impact van een winst van het marktaandeel van 4% en een verlies van 4% nagegaan. Hieruit blijkt dat ook in die gevallen de varianten in kwestie een ruimschoots positieve maatschappelijke waarde hebben. Door de aldus voorspelde containeroverslag in de haven van Antwerpen af te zetten tegen de containeroverslag-capaciteit die momenteel in de haven van Antwerpen aanwezig is, werd in de MKBA berekend dat in 2019 de kritische drempel bereikt zal zijn en er een concrete vraag zal ontstaan naar bijkomende containeroverslagcapaciteit, ongeacht of er een hoog, gemiddeld, of laag groeiscenario voor de Antwerpse haven wordt gehanteerd. De benodigde capaciteiten van de verschillende projecten in ECA die toelaten om de doelstellingen van ECA te realiseren, werden in de onderzoeksfase bijgevolg voldoende gedetailleerd bestudeerd en verankerd in het Voorkeursbesluit. Er is in deze fase geen aanleiding om deze benodigde capaciteiten te herzien of te herevalueren. Geen aanpassing van de PON vereist.
11	Wie is hier eigenlijk vragende partij? Dit is bedoeld om winst te maken veronderstel ik. Maar naar wie gaat die uiteindelijke winst? Naar de bedrijven... Terwijl de belastingbetaler een ferme duit betaalt om dit mogelijk te maken door de aanleg van infrastructuur. Waarschijnlijk komt dan het argument: werkgelegenheid. Er is inderdaad veel vraag naar werk. Maar wie beweert dat mensen vragende partij zijn om in deze industrie te werken? Er bestaan ook andere, meer aangename werkvormen. Ik durf stellen dat er ook andere werkgelegenheid kan gecreëerd worden die ten gunste van de maatschappij is. Ik denk concreet aan alle aspecten van sport, toerisme, projecten voor gehandicapten, coaching, natuurbeleving. Daar kan en moet over nagedacht worden. Anders blijft alles steken in zogenaamde goede bedoelingen.

De doelstellingen van ECA werden intensief bediscussieerd in de onderzoeksfase en verankerd in het Voorkeursbesluit. Er is in deze fase geen aanleiding om deze doelstellingen te herzien of te herevalueren. Geen aanpassing van de PON vereist.	
17	Bovendien is er een zeer relevante vraag: de behoeftestudie is in een post-coronatijdperk wellicht heel anders dan in een pre-coronatijdperk. Het lijkt ons dan ook zeer wenselijk om opnieuw te bekijken welke noden er zijn in de haven op vlak van extra containercapaciteit. Bovendien is het meer dan nodig om de economische modellen, die geleid hebben tot een vraag naar extra containercapaciteit, in vraag te stellen. De noodzaak en timing van bijkomende containerbehandelingscapaciteit werd onderzocht in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) in de onderzoeksfase. In deze studie werd de nood aan bijkomende containerbehandelingscapaciteit in de Antwerpse haven geraamd in functie van de verwachte containeroverslagvolumes in de Hamburg-Le Havre range en het marktaandeel dat de haven van Antwerpen kan verwerven. De MKBA hanteert drie verschillende groeiscenario's voor de toekomstige containeroverslag. In een sensitiviteitsanalyse werd ook de impact van een winst van het marktaandeel van 4% en een verlies van 4% nagegaan. Hieruit blijkt dat ook in die gevallen de varianten in kwestie een ruimschoots positieve maatschappelijke waarde hebben. Door de aldus voorspelde containeroverslag in de haven van Antwerpen af te zetten tegen de containeroverslag-capaciteit die momenteel in de haven van Antwerpen aanwezig is, werd in de MKBA berekend dat in 2019 de kritische drempel bereikt zal zijn en er een concrete vraag zal ontstaan naar bijkomende containeroverslagcapaciteit, ongeacht of er een hoog, gemiddeld, of laag groeiscenario voor de Antwerpse haven wordt gehanteerd. De benodigde capaciteiten van de verschillende projecten in ECA die toelaten om de doelstellingen van ECA te realiseren, werden in de onderzoeksfase bijgevolg voldoende gedetailleerd bestudeerd en verankerd in het Voorkeursbesluit. De uitbraak van de corona epidemie in China zorgde initieel voor een aanbodschock terwijl de daarop volgende pandemie een wereldwijde vraagschok veroorzaakte met een grote impact op de wereldwijd vervoerde volumes. Het dieptepunt hiervan bevond zich in het tweede kwartaal van 2020 terwijl in het derde kwartaal overslagvolumes gerealiseerd werden, die aanknoopten met die van het derde kwartaal van 2019. De containeroverslag in de haven van Antwerpen houdt in 2020 vrij goed stand. De mate waarin verder herstel zich zal aandienen, hangt uiteraard samen met de verdere ontwikkelingen rond Covid-19. Naar alle waarschijnlijkheid zal Covid-19 een impact hebben op de timing waarmee containerbehandelingscapaciteit ingevuld wordt, maar zal er uiteindelijk slechts een tijdelijke vertraging zijn. Geen aanpassing van de PON vereist.
8	In deze Inspraaknota wordt daarom al in deze inleiding gepleit om alvast in de PON-CCL nader de realiteitszin van een capaciteitsuitbreiding achter zeesluizen nog maar eens grondig extra te onderzoeken, zeker omdat men een dergelijk hoog percentage (35%) inbouwt terwijl de onderbouwende T.B.A studie (2019 pag. 31 onderaan) de realisatie van diepzeekaaien aldaar sterk in twijfel trekt. Met het aspect ligging achter de zeesluizen werd rekening gehouden bij de totstandkoming van het Voorkeursbesluit. Bij de beoordeling en vergelijking van verschillende inrichtingsalternatieven zal met dit aspect ook rekening gehouden worden (zie hoofdstuk 3.1.2 Kwaliteitseis #2 – efficiënte operationaliteit in overeenstemming met de marktbehoefte). Geen aanpassing van de PON vereist.
8	In deze Inspraak wordt daarom gepleit om de TBA studie (2019) totaal te hernemen én daarbij met de Piekcoëfficiënt (1,25) én de vullingsgraad (85%) in hun rekenmodel rekening te houden. Niet langer de kaai-capaciteit, maar de lagere oppervlaktecapaciteit is nu bepalend.

In tegenstelling tot wat de inspreker stelt, werd in het berekeningsmodel van TBA wel degelijk rekening gehouden met de piekfactor en de vullingsgraad. Een totaal hernemen van de TBA-studie is niet aan de orde. Wel zullen de verschillende inrichtingsalternatieven nog verder geëvalueerd worden op basis van de in de PON opgenomen kwaliteits-eisen, en waar nodig kunnen deze inrichtingsalternatieven op basis hiervan nog geoptimaliseerd worden (zie paragraaf 3 Aanpak geïntegreerd onderzoek en ontwerp). De benodigde capaciteiten van de verschillende projecten in ECA die toelaten om de doelstellingen van ECA te realiseren, werden in de onderzoeksfase gedetailleerd bestudeerd en verankerd in het Voorkeursbesluit. Er is in deze fase geen aanleiding om deze benodigde capaciteiten te herzien of te herevalueren. Geen aanpassing van de PON vereist.	
8	In deze Inspraak wordt gepleit om de door de doorsteek voor het Boemerang- of Winkelhaakdok geschrapte volume stapelcapaciteit van minsten 1.274.493 TEU te compenseren in de uitbreiding (Winkelhaakdok/Boemerangdok), nu blijkt dat (ten gevolge van de piekfactor) er geen overschot ruimte TEU aan stapelcapaciteit in MPET-west aanwezig is/was, maar door de doorsteek dit nu aanwezige stapelvolume TEU er effectief verloren gaat.
Het verlies aan capaciteit ten gevolge van de doorsteek zit mee verrekend in de capaciteiten vermeld in het Voorkeursbesluit en in de PON onder andere in paragraaf 5.3.1 Capaciteit van de verschillende elementen uit het voorkeursbesluit. Geen aanpassing van de PON vereist.	
20	Wegvallen van hoogdringendheid van uitbreiding.
Op dit moment is er geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de corona-crisis zal leiden tot een verminderde behoefte aan containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.1.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

De adviezen en inspraakreacties, zoals hierboven vermeld, geven geen aanleiding tot aanpassingen van de projectonderzoeksnota.

4.2.2 Categorie 2 Projectbeschrijving

4.2.2.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	De reducties inzake NOx emissies, die vermeld staan in de projectdefinitie van het Voorkeursbesluit, zijn niet te beschouwen als milderende maatregel maar maken integraal deel uit van het te vergunnen project. In de
----	---

	uitwerkingsfase zal het procentuele aandeel van de daling nog meer in detail vastgelegd worden, maar de reductie op zich is een vast projectgegeven. Dit dient verduidelijkt te worden in de PON.
	In het Voorkeursbesluit staat tevens bij deze bewuste passages <i>‘Tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan’</i>. In die zin is de projectdefinitie uit het Voorkeursbesluit volledig en correct overgenomen in de PON CCL hoofdstuk 2.2 Projectdefinitie als startpunt voor de uitwerkingsfase. Geen aanpassing van de PON vereist.
A1	In de verdere uitwerking dienen de ontwerpers/deskundigen duidelijk te maken op welke wijze het watergebonden karakter van het logistiek park Drie Dokken zal gegarandeerd zijn. Via de stedenbouwkundige voorschriften en het flankerend beleid dient men er tegelijkertijd over te waken dat de toekomst van Drie Dokken als logistieke zone duurzaam verankerd wordt. Op die wijze wordt de conformiteit met de andere logistieke zones in de haven bewaard.
	De watergebonden ontsluiting van de zone 3 Dokken maakt inherent deel uit van het onderzoekstraject. Via de stedenbouwkundige voorschriften en het flankerend beleid kan die mogelijke watergebonden ontsluiting verankerd worden in het projectbesluit. Dit wordt explicieter toegevoegd in de PON.
A1	De elektrificatie van de sporen dient opgenomen te worden bij de te vergunnen onderdelen via het projectbesluit CCL (p.33). Deze maatregel heeft zowel inzake lucht als inzake geluid een belangrijke reducerende impact.
	Elektrificatie van de sporen in het projectgebied CCL zelf is voorwerp van verder onderzoek. Alternatieve duurzame oplossingen zijn denkbaar. Zie ook inspraakreactie A15. Geen aanpassing van de PON vereist.
A1	Verharding Het is onvoldoende duidelijk of de deskundigen de effecten van de bijkomende verharding, evenals de gevolgen voor water en de inname van natuur, in de exploitatiefase (wanneer de terminals effectief zijn verhard) zullen onderzoeken. Hoewel het projectbesluit zich zal beperken tot het bouwrijp maken van de terreinen, exclusief de uiteindelijke verharding, dienen deze effecten reeds in dit stadium te worden onderzocht. Daarom is het verwarrend dat p. 155 vermeldt: <i>“Tijdens de exploitatiefase worden geen effecten naar bodem verwacht.”</i> P. 157 vermeldt: <i>“Het projectbesluit vergunt het bouwrijp maken van de terreinen exclusief de uiteindelijke verharding. De invloed van de verharding zal dan ook in een later stadium worden vergund, de potentiële effecten zullen worden onderzocht en geëvalueerd.”</i> Het zou duidelijker zijn, indien het laatste stuk zin zou wijzigen in: ..., de potentiële effecten van de verharding zullen in deze fase, in dit MER worden onderzocht en geëvalueerd.
	Het thema verharding zal in het MER aan bod komen in de disciplines ‘bodem en grondwater’ en ‘klimaat’ (waar eerder onder de noemer ‘hittestress’ dan ‘verharding’ zal behandeld worden). Dit wordt tevens verduidelijkt in de PON in het hoofdstuk 13 ‘Onderzoeksmethodiek Klimaat’ en het hoofdstuk 10 ‘Onderzoeksmethodiek Bodem’.
A2	Het departement landbouw en visserij wijst er op dat de inrichting en beperking van teelten steeds op vrijwillige basis moet zijn en dat, indien landbouwers hun bedrijfsvoering wensen aan te passen, ze hier ook uiteraard voldoende vergoed voor moeten worden. De teeltbeperkingen voor landbouw en het gevraagde beheer (al of niet op vrijwillige basis) moeten op voorhand eenduidig gekend zijn. Er moet duidelijkheid zijn

	hoeveel ha foerageergebied wordt voorzien op gronden in eigendom van de Vlaamse overheid (+ aanduiding op kaart) en hoeveel ha fourageergebied daarnaast nog moet voorzien worden (op vrijwillige basis) en waar de zoeklocaties zijn voor dit fourageergebied.
De compensatie-opgave dient volledig duidelijk zijn bij de afronding van de uitwerkingsfase. In die zin zullen op moment van het voorontwerp projectbesluit bovenstaande zaken zeer éénduidig vastgelegd worden. Compensaties realiseren op private gronden louter op basis van vrijwilligheid is niet mogelijk. De overheid moet immers kunnen garanderen dat de compensaties duurzaam zijn in de tijd. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A6	Wij vragen om het begrip zoekzone Polder voldoende te specificeren in relatie tot de behoefte voor CP ECA, en nadrukkelijk te beperken tot gronden in overheidseigendom. Voor Beveren is het absoluut belangrijk dat deze overdruk geen beperkingen legt op de uitbatingsmogelijkheden van landbouwbedrijven. Van een zoekzone in zuiver als agrarisch bestemd gebied kan voor ons dan ook geen sprake zijn. Het voorschrift van art. 11 'Poldergebied' van GRUP Waaslandhaven fase 1 stelt ook duidelijk dat natuurbehoud ongeschikt is aan beroepslandbouw. Agrarisch gebied met overdruk 'havenuitbreidingsgebied', eventueel uit te breiden met reservegebied voor bufferzone zouden ruimschoots moeten volstaan om de beoogde oppervlaktes te behalen. De realisatie van bijkomend foerageergebied Bruine Kiekendief op private gronden in de polders kan enkel op basis van vrijwilligheid en mits correcte vergoeding en een actieve (grensoverschrijdende) gebiedscoördinatie.
We nemen akte van deze meningen. De uitwerking van de compensatie-opgave in de zoekzone Polder is voorzien in het onderzoek.. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A6	In het actieprogramma is bij aanbevelingen voor Mens Ruimtelijke aspecten (p.58) opgenomen dat de afname van recreatieve mogelijkheden gemilderd kan worden door dit te bekijken in een globale visie voor recreatief (mede)gebruik in de haven. Hier is het van belang om het potentieel te benadrukken van de vele opties die bestudeerd zijn binnen het project Havenland. In de regio ten noorden van de haven ontwikkelt Prosperpolder zich als onthaalpoort. Voor een geloofwaardige doorstart en zichtbaarheid op het terrein blijft een actieve betrokkenheid van de kernpartners essentieel. Ook dienen binnen dit project de mogelijkheden van recreatief medegebruik van het bufferdijklint verder vorm gegeven worden in de uitwerkingsfase. Zo dient de optimalisatie van de bestaande leefbaarheidsbuffer en de realisatie van de nieuwe bufferdijk te gebeuren met oog op recreatief medegebruik. Ook in de omgeving van de Vlake van Zwijndrecht dient aandacht recreatie van bij de start meegenomen te worden.
Onderzoek naar mogelijkheden tot recreatief medegebruik van het bufferdijklint zal meegenomen in het ontwerpend onderzoek. Dit wordt tevens verduidelijkt in de PON in paragraaf 2.5.4 Buffer. Recreatief medegebruik in een toekomstige vlakte van Zwijndrecht als industrieel-logistieke zone lijkt weinig aangegeven, maar kan mee onderzocht worden in de verdere concretisering van het inrichtingsplan voor deze zone. Voor wat betreft deze opmerking wordt de PON niet expliciet aangepast.	
A6	De gemeente start naar verwachting in 2021 met de aanleg van een bovenlokale functionele fietsverbinding tussen Kieldrecht en Doel, met een aftakking naar Prosperpolder. Ons projectgebied stopt ter hoogte van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg te Saftingen. Wij vragen om de voltooiing van deze fietsverbinding richting Doel op te nemen bij de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg en de buffer langsheen Engelsesteenweg.
Een fietsverbinding tot en met Doel is voorzien in het ontwerpend onderzoek en zal dus voorzien worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	De gemeente Zwijndrecht meent dat de ontwikkeling van de Vlake van Zwijndrecht niet op zichzelf kan beschouwd worden, doch enkel in relatie met het reeds ontwikkelde havengebied binnen haar grondgebied.

	Daarom ook kan volgens haar het ontwikkelen van wegen, constructies en gebouwen, niet overwogen worden zonder dat ook de natuurwaarden in de omgeving worden versterkt. Voor de gemeente Zwijndrecht kan enkel zo'n én én verhaal worden overwogen. Het havengebied beslaat zo'n derde van de gemeentelijke oppervlakte en daaruit vloeit voort dat ook binnen dat gebied inspanningen moeten geleverd worden in functie van de levenskwaliteit van haar bewoners. Bij de inrichting van het gebied dient met onderstaande randvoorwaarden rekening te worden gehouden: - Respect voor de natuurgebieden (put van Fien, Fort St. Marie, Blokkersdijk) en speciale beschermingsgebieden (slikke en schorre). - Structurele en maximale natuurverbinding tussen de sites Fort St. Marie en Groot Rietveld. - Structureel voor flora en fauna interessante doorgroening van de site (natuur stepstones, natuurlinten) als structurerend element, met opmaak natuurinrichtingsplan. - Herstel dijklichaam Defensieve dijk + verlaging/waterbufferzone aan de oostelijke kant ervan (en die een ruggegraat moet zijn voor dooradering van de site met watergangen waarin de RWA worden opgevangen → infiltratiemogelijkheid in functie van ondergrondse waterstromen richting Blokkersdijk) - Respect voor landschappelijk en bouwkundig erfgoed (Defensieve dijk, Fort St. Marie) - Aandacht voor ondergrondse waterlagen i.f.v. de werking van Blokkersdijk - Opmaak natuurinrichtingsplan voor slikken en schorregebieden
	De PON verwijst in paragraaf 2.2.5 naar een overkoepelend inrichtingsplan voor de Vlakte van Zwijndrecht. Het inrichtingsplan kan, waar mogelijk, een antwoord bieden aan de elementen vermeld in bovenstaand advies. Het is niet opportuun om deze opmerkingen op dit moment in de PON op te nemen. Het inrichtingsplan zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Het finale inrichtingsplan zal ook mee opgenomen worden in het milieueffectrapport. Geen aanpassing van de PON vereist.
A7	Globaal genomen stelt het CPECA een zeer bescheiden modal split-ambitie voorop, die bovendien onderhevig is aan een aantal verder te onderzoeken onzekerheden. Bijgevolg ziet het ernaar dat de impact op gezondheid, milieu en klimaat aanzienlijk en mogelijks onaanvaardbaar zal zijn. Terwijl op de hardware (infrastructuur) geen toegevingen worden gedaan, worden softwarematige oplossingen (exploitatie) “verder onderzocht”. Bij wijze van voorbeeld: “Haalbaarheidsstudie naar het voorzien van hubs of transferia in de haven en in de vier windrichtingen in het achterland voor bundeling en de reductie van leegrijden” (pp. 55-6). Hierbij zou het gaan om een van de aannames die in het SMER met betrekking tot de referentiesituaties zouden zijn gemaakt. Er is dan sprake van een “actieprogramma” met “maatregelen om ervoor te zorgen dat die aannames, die essentieel zijn, ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. De actie beperkt zich tot een haalbaarheidsstudie (?), wat geen waarborgen voor realisatie inhoudt. Minstens moet de duurzaamheidsambitie naar boven worden bijgesteld: een toekomstgerichte modal split, minstens in lijn met de nationale en Vlaamse klimaatambities, de geluidsovereenkomst met Zwijndrecht en het Toekomstverbond met de Antwerpse burgerbewegingen, moet als randvoorwaarde (en niet als louter te onderzoeken optie) in de projectdefinitie worden opgenomen.
	De modal split zoals gedefinieerd in het Voorkeursbesluit wordt in deze fase niet verder in vraag gesteld. Wel is het zo dat in de PON in algemene termen gesteld wordt dat ook een ‘future proof’-scenario zal uitgewerkt worden (in paragraaf 3.6.1. Detaillering onderzoek en doorwerking in project, bestemmingsplan en flankerend beleid). Hier kunnen eventueel elementen rond verdere modal-split ambities ingebouwd worden. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein. Geen aanpassing van de PON vereist.

A15	Volgende voorwaarden dienen strikt te worden nageleefd: • Het elektrificeren van last-mile sporen dient, in overleg met Infrabel, afgewogen te worden tegenover andere emissie-reducerende technieken (bv. hybride locomotief). Een elektrificatie van de sporen voorbij de bruggen Kieldrechtsluis kent tevens technische bezwaren • Spoortracés dienen uitgewerkt te worden in overleg met Infrabel, volgens de ontwerpprincipes van Infrabel • Op het hoofdspoor (waaronder de sporen richting de bundels) is het uitgesloten gelijkgrondse spoorovergangen te voorzien. Spoorovergangen met lokale sporen (bv. het spoor richting een concessie) zijn tot een minimum te beperken. • De veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen (zie bijlage).
Elektrificatie van de sporen in het projectgebied CCL zelf is voorwerp van verder onderzoek. Alternatieve duurzame oplossingen zijn denkbaar. Zie ook inspraakreactie A1. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Bij de aanleg van de Oosterweelverbinding te Antwerpen Linkeroever en Zwijndrecht zullen er +/- 90 ha openbaar groen veranderen naar werfzone en ontoegankelijk zijn voor recreatie. Diezelfde 90 ha groen en natuur zullen gedurende de OWV-werken ook niet meer beschikbaar zijn om hun ecologische functies te kunnen vervullen. Daarbovenop wordt de recreatiedruk in de resterende groengebieden sterker geconcentreerd, met draagkrachtoverschrijding van de ecologische functies tot gevolg. Omwille van de cumulatieve effecten tussen beide projecten en de nood tot beperking van de draagkrachtoverschrijding in de groengebieden is het belangrijk dat de verstoring en de inname van de Vlakte van Zwijndrecht wordt uitgesteld tot na de beëindiging van de Oosterweelwerken. Dit uitstel van realisatie van Vlakte van Zwijndrecht en Bieshoek komt ook de verkeersafwikkeling over de weg ten goede, zodat eerst de OWV klaar is voordat er bijkomend verkeer onze reeds overvolle (Zwijndrechtse) autowegen bijkomend verder kan belasten.
De Vlakte van Zwijndrecht is in de huidige toestand niet toegankelijk voor recreatie gezien de kwetsbare natuur. Een verdere uitwerking van de timing van de werken wordt meegenomen in het onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	De boscompensaties die moeten gebeuren voor de inname van Vlakte van Zwijndrecht en Bieshoek moeten uitgevoerd worden in Zwijndrecht of Antwerpen Linkeroever. Natuurpunt Waasland en Milieuraad Zwijndrecht hebben daar twee bundels met voorstellen voor uitgewerkt, die samen ruim 30 ha aan mogelijkheden oplijsten (zie 10 aparte bestanden in bijlage).
De Vlaamse wetgeving m.b.t. boscompensatie stelt niet dat de compensatie noodzakelijkerwijs in dezelfde gemeente dient te geschieden. De voorstellen zullen wel verder bestudeerd worden tijdens het geïntegreerd onderzoek met als doel om tot een evenwichtig voorstel van boscompensatie te komen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	De ontwikkeling van Vlakte van Zwijndrecht en Bieshoek moeten -hoewel ze elk een andere procedure doorlopen- wel goed gecoördineerd ingepland worden. We stellen voor om de boskappingen, ingebruikneming en ontwikkeling van deze zone gefaseerd te laten verlopen om de inname van open ruimte, natuur en bos zo lang mogelijk uit te stellen en als dusdanig te kunnen laten functioneren als milderende maatregel.
We nemen akte van dit voorstel. Een verdere uitwerking van de timing van de werken wordt meegenomen in het onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	

7	De inrichting van de Vlake van Zwijndrecht moet deel uitmaken van een ruimere visie. Hiervan maken deel uit: - Voor de invulling van de Vlake van Zwijndrecht is er geen bestemmingswijziging nodig. Het is wel belangrijk dat de stedenbouwkundige- en exploitatievoorschriften een goed afgewogen omschrijving geven over wat er toegestaan is en wat niet, om de inrichting in te passen in de omgeving; in respect voor haar landschappelijk en ecologisch kader en met de best mogelijke milieumomstandigheden. - Het opleggen van duurzame bedrijfsvoering (gebaseerd op circulaire economie, innovatie, eco-efficiëntie, slimme logistiek en distributie), naar analogie met deze opgelegd bij de herontwikkeling van de zone "Petroleum Zuid" (= Blue Gate Antwerp), zie ook https://www.bluegateantwerp.eu/bedrijven/. - De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg van het industriegebied van Zwijndrecht op de E34. - Het knippen van de Scheldedijk / Kwarikweg zodat deze weg enkel nog gebruikt wordt door fietsers of lokaal verkeer. - Het creëren en onderhouden van een optimale ecoverbinding tussen de Schelde en de natuurgebieden Fort Sint Marie, Lange Einde, groot Rietveld, zowel voor land- als waterdieren. - Het aanleggen van een ruime bufferzone tussen de logistieke zone Vlake van Zwijndrecht en de natuurgebieden Lange Einde en Groot Rietveld. - Het toepassen van een goede zonering van de activiteiten, waarbij nabij de natuurgebieden de minst verstorende activiteiten zullen voorzien worden. - Het opvangen en zuiveren van alle mogelijke water, dat na zuivering aan de bodem en of de natuurgebieden wordt teruggegeven. - Het maximaal toepassen van eigen opgevangen regenwater in alle gebouwen en toepassingen in het logistiek park. - Het voorzien van waterbuffercapaciteit en meerdere wadi's binnen de logistieke zone - Voorzien van waterzuiveringsinstallatie op het logistiek terrein Vlake van Zwijndrecht om alle regen- en opgepompt grondwater herbruikbaar of infiltreerbaar te kunnen maken. - Hergebruik van alle proceswater, na zuivering, binnen de logistieke zone. - Het nemen van alle mogelijke klimaatmaatregelen. Daarin ontbreekt momenteel nog de nodige aandacht en maatregelen voor waterinfiltratie en tegengaan opwarming door de constructies en verhardingen. - Fijnmazige, maar tegelijk robuuste groenschermen in de logistieke zone als bijdrage in de klimaatmaatregelen. - Het energieneutraal ontwerpen van de volledige logistieke zone; bijkomende windturbines in het logistiek gebied zijn niet wenselijk omwille van het vrijhouden van vogeltrekroutes tussen bijvoorbeeld Blokiersdijk en de Rietvelden van Kallo. - Een sterk doorgedreven modal shift, met slechts een minimaal gebruik van de weg voor de aanvoer en afvoer van de goederen. - Inschakelen en uitbreiden van de spoorweg die in de nabijheid ligt. - De treinen laten rijden met schone energie, zodat de luchtkwaliteit na inrichting van de logistieke zone beter wordt dan er voor. Daarvoor is het nodig te voorzien in het elektrificeren van de spoorlijn. - Het voorzien van voldoende openbaar vervoer voor de werknemers van de zone. De PON verwijst in paragraaf 2.2.5 naar een overkoepelend inrichtingsplan voor de Vlake van Zwijndrecht. Het inrichtingsplan kan, waar mogelijk, een antwoord bieden aan de elementen vermeld in bovenstaand advies. Het is niet opportuun om deze opmerkingen op dit moment in de PON op te nemen. Het inrichtingsplan zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Het finale inrichtingsplan zal ook mee opgenomen worden in het milieueffectrapport.
---	---

Geen aanpassing van de PON vereist.

- | | |
|---|--|
| 8 | <p>Het project CCL baseert zich ondermeer op de onderbouwende "Operationaliteit" studie van TBA (Delft) (2019).</p> <p>Volgens deze TBA studie heeft de huidige MPET-west terminal een ruim overschot aan terreinoppervlakte (terreincapaciteit 7,9 MTEU) versus de kaaicapaciteit (6,3 MTEU).</p> <p>Men besteedt daarom vooral aandacht aan de te compenseren lengte kaaimuren die omwille van de doorsteek naar het Deurganckdok verdwijnen, niet aan een compenseren van ingenomen oppervlakte door de doorsteek en aanhorigheden.</p> <p>Evenwel, uit nauwgezet nazicht blijkt dat de berekening van de oppervlaktecapaciteit een rekenfout bevat door geen rekening te houden met de piekfactor 1,25.</p> <p>Een terminal moet niet enkel functioneren op basis van een gemiddelde "throughput", in Antwerpen ook tijdens piekperioden voluit functioneren.</p> <p>Na de correctie van de fout wordt niet langer de kaailengte, maar de oppervlakte van de terminals het bepalend element.</p> |
|---|--|

De benodigde capaciteiten van de verschillende projecten in ECA die toelaten om de doelstellingen van ECA te realiseren, werden in de onderzoeksfase gedetailleerd bestudeerd en verankerd in het Voorkeursbesluit. Er is in deze fase geen aanleiding om deze benodigde capaciteiten te herzien of te herevalueren.

Geen aanpassing van de PON vereist.

- | | |
|---|--|
| 9 | <p>Planning en uitvoering: Uiteraard zijn een goede sequentie en planning van de werken die deel uitmaken van het project ook van groot belang. De bouwstenen van het project die sneller realiseerbaar zijn dan andere, zoals het dempen van het Noordelijk Insteekdok, dienen zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. In dit verband moet er ook op worden gewezen dat het grondverzet een belangrijk onderdeel vormt in de technische uitwerking en het tempo waarmee het plaatsvindt een grote invloed heeft op de timing. Als we onze concurrentie positie ten opzichte van andere havens willen behouden mag de ontwikkeling van de bijkomende containercapaciteit tenslotte niet worden vertraagd door afstemming op de inplanning en uitvoering van de ontwikkeling van de hinterlandontsluiting.</p> |
|---|--|

Gedetailleerde planning van de werffase maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek in de uitwerkingsfase.

Geen aanpassing van de PON vereist.

- | | |
|----|--|
| 10 | <p>Absolute rechtszekerheid moet gegarandeerd worden voor een 24/7 uitbating van de terminal zowel langs water- als landzijde. Dit is een harde randvoorwaarde bij de ontwikkeling van Doel. Hoewel dit standpunt niet door alle partijen gedeeld wordt, blijft dit cruciaal voor de economische rendabiliteit van de bestaande en nieuwe terminals.</p> |
|----|--|

Onder 3.1.2 van de Projectonderzoeksnota staat de kwaliteitseis "efficiënte operationaliteit in overeenstemming met de marktbehoefte" omschreven. Hier zal de noodzaak voor een 24/7 uitbating meer geëxpliciteerd worden.

- "Aan de terminalzijde moeten marktspelers de beschikbare terminaloppervlakte **24/7** effectief en efficiënt kunnen benutten.
- Aan de maritieme zijde moeten de behandeling van zee- en binnenschepen en de operaties van sleepboten, bunkerschepen en dergelijke **24/7** vlot en veilig kunnen plaatsvinden."

De 24/7 operaties op de terminal zullen in het MER milieutechnisch beoordeeld worden naar impact op de omgeving en naar eventueel noodzakelijke milderende maatregelen.	
12	In de projectonderzoeksnota tabel 2-2 blz. 29-30 dient rekening gehouden te worden met de rechten van Shipit Terminal en diens nieuwe ligplaats aan de nieuwe kaaimuur. Anders brengt de PON geenszins in beeld wat moet worden onderzocht en hoe dat dient te gebeuren, zoals vermeld in de raadplegingsaffiche zelf.
In het flankerend beleid is een afzonderlijke actie opgenomen 'Uitwerking van een flankerend beleid voor geïmpacteerd bedrijven'. Zie hoofdstuk 2.8 van de PON. De belangen van de bestaande havenactoren worden mee in overweging genomen. Bijkomend overleg hieromtrent wordt georganiseerd tijdens de uitwerkingsfase. Geen aanpassing van de PON vereist.	
13	In de projectonderzoeksnota wordt voor de Vlake gesproken van een globaal inrichtingsplan met inbegrip van een inrichtingsstudie. Wanneer zal men hiermee van start gaan? Gaat men wachten tot alle geïnteresseerde spelers hun plannen kenbaar gemaakt hebben, of gaat men dit vooraf doen? Het lijkt mij daartoe belangrijk om vooraf reeds milderende maatregelen te incorporeren. Zo kan bijvoorbeeld de overgang van de Vlake naar het Groot Rietveld geschieden via een adequate bufferdijk. Tegelijk kan deze buffer mogelijk dienen als 1ste barrière voor het geproduceerde geluid. Tegelijk is de hemelwaterinfiltratie een zeer delicaat gegeven op de Vlake. In de nota wordt nagenoeg geen aandacht besteed aan grondwater op deze locatie. Nochtans valt de Vlake in een zeer kwetsbare zone. Hoe gaat men de inrichting van de Vlake rijmen met de recent voorgestelde Blue Deal van Minister Demir en de intentie van de Vlaamse regering om haar inspanningen tegen waterschaarste en droogte te verhogen? Ik hoop dat men daartoe uitgebreid aandacht besteedt aan de inrichtingsstudie om alle milieueffecten in kaart te brengen en te minimaliseren, hetzij te milderen.
De PON verwijst in paragraaf 2.2.5 naar een overkoepelend inrichtingsplan voor de Vlake van Zwijndrecht. Het inrichtingsplan kan, waar mogelijk, een antwoord bieden aan de elementen vermeld in bovenstaand advies. Het is niet opportuun om deze opmerkingen op dit moment in de PON op te nemen. Het inrichtingsplan zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Het finale inrichtingsplan zal ook mee opgenomen worden in het milieueffectrapport. Geen aanpassing van de PON vereist. De opmerkingen mbt hemelwater en infiltratie komen terug in volgende hoofdstuk 10.5 grondwater en worden aldaar behandeld.	
13	Ten slotte wens ik graag nog volgende bedenking te maken. De ontwikkeling van de Vlake van Zwijndrecht wordt in dit project naar voren geschoven teneinde de groei in containertrafiek te kunnen ondersteunen. Echter, gezien de afstand tot eender welke containerterminal kan men zich afvragen dit wel volledig verband houdt met de containertrafiek. Er wordt namelijk nergens in de projectonderzoeksnota vermeld dat de Vlake voorbehouden blijft voor "containergebonden" activiteiten, in tegenstelling tot het terrein Drie Doken dat allicht wel toegewijd zal zijn aan de containertrafiek. Het is moeilijk in te beelden dat de (chemie)bedrijven in de cluster ten zuiden van de Vlake geen interesse zouden tonen in een mogelijke ruimtelijke uitbreiding. Men zou daartoe kunnen stellen dat het bouwrijp maken van de Vlake via het ECA project op een eerder 'verdoken' manier de kans geeft aan de industrie om verder op te rukken.
Eén van de doelstellingen van ECA is het verder ontwikkelen van industrieel-logistieke terreinen. De Vlake van Zwijndrecht is niet voorzien voor het verder uitbreiden van productie-installaties van chemische bedrijven. Dat is 100% uitgesloten op basis van het Voorkeursbesluit.	

Geen aanpassing van de PON vereist.	
16	De kaart met herbestemmingen op blz. 41 dient te worden bijgesteld. Zoekzone 8 mag niet overlappen met reeds bestaand natuurcompensatiegebied (Doelpolder Noord) of gepland overstromingsgebied (Doelpolder Midden). Deze gebieden komen immers niet in aanmerking voor het borgen van bijkomende compensatie-opgaves.
Deze kaart is een integrale overname van de kaart zoals opgenomen in het voorkeursbesluit. De kaart betreft een zoekzone, niet dit ganse gebied wordt voorzien van een overdruk. Zoals aangegeven bij de juridische en beleidsge-stuurde randvoorwaarden wordt rekening gehouden met het Sigmaplan. Een verdere allocatie van de natuurcom-pensaties maakt deel uit van het onderzoek. Bestaande natuurcompensaties komen evident niet in aanmerking om als compensatie voor dit project te dienen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
16	Bovendien zou van de gelegenheid gebruik moeten gemaakt worden om de natuurcompensatiegebieden van het Deurganckdok (Doelpolder Noord, Putten West en Drijdijck) eindelijk planologisch (volledig) te veranke-ren als (permanent) natuurgebied.
Zoals ook toegelicht wordt in de voorbereidende werken bij het decreet Complexe Projecten en het uitvoeringsbe-sluit, integreert het decreet in het projectbesluit het ruimtelijk uitvoeringsplan dat de, voor het specifieke project, “noodzakelijke” bestemmingswijziging en nodige vergunningen regelt. De bestemmingswijzigingen dienen dus noodzakelijk te zijn en bijgevolg een link te vertonen met het complex project en uitdrukkelijk voort te vloeien uit de vaststellingen van het op strategisch niveau gevoerde geïntegreerd onderzoek dat gevoerd werd in het kader van het voorkeursbesluit. Zo werden in het voorkeursbesluit voor het complex project ECA reeds alle gebieden en grenslijnen aangeduid waarbinnen noodzakelijke herbestemmingen naar aanleiding van het complex project kunnen worden verwacht. Enkel dat is opgenomen in het voorkeursbesluit. De gebieden Drijdijck en Putten-West werden daarbij niet in ogen-schouw genomen temeer ook uit het geïntegreerd onderzoek niet is gebleken dat herbestemmingen naar natuur aldaar noodzakelijk/nodig zouden zijn in het kader van het voorliggende complex project "Realisatie extra contai-nerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen". Voor Doelpolder noord werd een herstemming in functie van een doorsteek van Prosperpolder Zuid naar de Schelde opgenomen. De integrale herbestemming van de gebie-den Drijdijck, Putten-West en Doelpolder Noord kan dan ook niet weerhouden worden als noodzakelijk/nodig in het licht van voorliggend project, noch vloeien de herbestemmingen waarnaar wordt verzocht als noodzakelijk/no-dig voort uit het geïntegreerd onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	
16	Indien er een fietspad wordt voorzien, dan kan dat voor Natuurpunt Waasland niet op de rand van het Lange Eind (Defensieve Dijk) om verstoring te vermijden. Het dorpcentrum van Kallo kan bereikt worden door het eerste deel van de Kwarikweg te laten aansluiten op de Gasthuisstraat terwijl de ontsluitingsweg van de nieuwe industriezone kan voorzien worden van een nieuw fietspad dat aansluit op enerzijds de Keetberglaan en anderzijds de verbinding maakt met Kallo via de Scheldedijk en Smoutpot. De tussenliggende zone van de Kwarikweg dient te worden onthard (opbreken van asfalt).
De PON verwijst in paragraaf 2.2.5 naar een overkoepelend inrichtingsplan voor de Vlakte van Zwijsrecht. Het inrichtingsplan kan, waar mogelijk, een antwoord bieden aan de elementen vermeld in bovenstaand advies. Het is niet opportuun om deze opmerkingen op dit moment in de PON op te nemen. Het inrichtingsplan zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Het finale inrichtingsplan zal ook mee opgenomen worden in het milieueffectrapport.	

Geen aanpassing van de PON vereist.	
16	Het tijdsschema op blz. 76 moet bijgesteld worden in functie van een vroegere opstart en snellere afwerking van het strand- en plasgebied Prosperpolder Zuid. Dit moet in het najaar 2023 klaar zijn en vanaf het broedseizoen 2024 in zijn volledigheid werkzaam zijn. Het functioneel zijn van het gebied voor strand- en plasbroeders moet immers kunnen aangetoond worden voordat er kan gestart worden met de ECA-werken op andere locaties. Als het gebied pas in het voorjaar van 2024 in werking wordt gesteld als broedgebied, moet de aanleg van de overige vergunde ingrepen ten minste uitgesteld worden naar de nazomer van 2024. Wil men de opstart van de overige ingrepen toch in najaar 2023 behouden, dan moet de aanleg én de bevestigde goede werking van PPZ met een jaar vervroegd worden, waarbij het in het broedseizoen 2023 reeds 100% operationeel is. De inwerkingtreding van het gebied (inclusief een al dan niet tijdelijke voeding met brak water) dient als eerste werk te worden opgestart binnen het ECA-project.
Uit de PON blijkt duidelijk dat natuurcompensatie vooraf moet gaan aan de ingebruikname van de huidige tijdelijke compensatiegebieden. In die zin is rekening gehouden met bovenstaande opmerking, onafhankelijk van het feit of dit nu in 2023 of 2024 gerealiseerd zal worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
18 19	Voor het creëren van poldernatuur in de polder is er dan ook geen enkele overdruk of herbestemming nodig. De autonome of kunstmatige creatie van poldernatuur in het agrarisch gebied vereist geen enkele bestemmingswijziging of overdruk. Op deze manier kan het polderlandschap zich dan ook toekomstgericht verder ontwikkelen met de landbouwsector als actor aan het stuur. Landbouwers die extra inspanningen willen doen voor bepaalde doelsoorten kunnen gebruik maken van de bestaande beheersovereenkomsten of het landbouwinnovatiefonds van het havenbedrijf om op basis van vrijwilligheid maatregelen op een duurzame manier in te passen in hun bedrijfsvoering. Een overdruk of bestemmingswijziging werkt hiervoor contra-productief, want dit beperkt de flexibiliteit in de bedrijfsvoering. Zo wordt het voor een agrarische ondernemer bemoeilijkt om in te spelen op de noden van de volgende generatie consumenten.
Met betrekking tot deze overdruk staat in de PON in paragraaf 2.6 Planbeschrijving: te realiseren bestemmingswijzigingen : <i>‘Enkel overdruk (ecologisch medegebruik) over de bestaande bestemmingen indien de uitvoering van natuurcompensaties in de polder niet verenigbaar zou zijn met de huidige bestemmingen’</i> Deze opmerking is dan ook al voorwerp van het voorziene verdere onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.2.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In paragraaf 2.3.3. Inrichtingsalternatieven onder gedachtenstreepje ‘De industriële/logistieke zone (zone “Drie dokken”)’ wordt volgende zin toegevoegd: “Ook de watergebonden ontsluiting van de zone 3 Dokken maakt inherent deel uit van het onderzoekstraject. Via de stedenbouwkundige voorschriften en het flankerend beleid kan die mogelijke watergebonden ontsluiting verankerd worden in het projectbesluit”. Ook in paragraaf 2.5.1 wordt deze paragraaf toegevoegd.
- Naar aanleiding van de opmerkingen over het thema verharding, wordt de PON op volgende vlakken aangepast:
 - Hoofdstuk 10 onderzoeksmethodiek Bodem: toevoeging van aanpak beoordeling verharding
 - Hoofdstuk 13 onderzoeksmethodiek Klimaat: toevoeging van aanpak beoordeling verharding
- In de PON wordt in paragraaf 2.5.4 gedachtenstreepje 3 als volgt gewijzigd: “Realisatie van milderende maatregelen en ingrepen, inclusief ingrepen om het recreatief medegebruik van de bufferdijk te realiseren, die voortkomen uit het geïntegreerd onderzoek”

- Onder paragraaf 3.1.2 van de Projectonderzoeksnota staat de kwaliteitseis “efficiënte operationaliteit in overeenstemming met de marktbehoefte” omschreven. Hier zal de noodzaak voor een 24/7 uitbating meer geëxpliciteerd worden.
 - “Aan de terminalzijde moeten markspelers de beschikbare terminaloppervlakte **24/7** effectief en efficiënt kunnen benutten.
 - Aan de maritieme zijde moeten de behandeling van zee- en binnenschepen en de operaties van sleepboten, bunkerschepen en dergelijke **24/7** vlot en veilig kunnen plaatsvinden.”

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.3 Categorie 3 Procesverloop

4.2.3.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	De maatregelen die volgen uit het onderzoek naar de exploitatie van de containerterminals en de logistieke terreinen dienen verordenend verankerd te worden in het projectbesluit CCL. Volgende passage dient toegevoegd te worden aan de PON: “De randvoorwaarden en maatregelen, voortkomend uit het geïntegreerd onderzoek CCL, die noodzakelijk zijn om de milieu- en de klimaatimpact van de exploitatie van de nieuwe containerterminals en de nieuwe logistieke terreinen te beperken en te milderen, maken onderdeel uit van het projectbesluit CCL. Ze vormen in die zin de projectdefinitie van het onderzoek dat daarvoor zal moeten gebeuren én van de aanvraag voor exploitatie.” Deze verduidelijking dient toegevoegd te worden aan volgende passages uit de PON: onder de figuur op p.33/ onder de opsomming bovenaan p.43/ bovenaan p.74/ in de eerste paragraaf van p.106/ op p.109 onder punt 5.4.
	Deze inspraakreactie wordt meegenomen bij de aanpassing van de projectonderzoeksnota. Meer bepaald worden in volgende hoofdstukken aanpassingen doorgevoerd. : ▪ paragraaf 2.5 Voorlopige Projectbeschrijving: te vergunnen projecten, ▪ paragraaf 2.8 Actieprogramma met flankerende maatregelen opgenomen in het voorkeursbesluit, ▪ paragraaf 3.6.1 Detaillering onderzoek en doorwerking in project, bestemmingsplan en flankerend beleid, ▪ paragraaf 5.3 Operationele aspecten containerterminals en ▪ paragraaf 5.4 Logistiek/Industriële terreinen.
A1	De verantwoordings voor het vroeger starten van de PON WOW (p.17) kan versterkt worden.
	De PON wordt als volgt aangevuld in paragraaf 1.3.1 Overzicht projectbesluiten en omgevingsvergunningen: Ten einde het belang van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven voor het goed functioneren van de mobiliteit in het westelijk deel van de Waaslandhaven te beklemtonen, wordt in de uitwerkingsfase een apart traject WOW gevolgd, binnen het CP ECA dat zal leiden tot een apart projectbesluit voor deze Westelijke Ontsluiting. Dit heeft vooral als doel dat de realisatie van de ontsluitingsinfrastructuur vroeger starten, zodat deze zeker klaar is om in gebruik genomen te worden, eens ook de ontwikkeling van de diverse industriële en logistieke terreinen gelieerd aan ECA op gang komt.

De vergunning (via projectbesluit) en realisatie van de Westelijke Ontsluiting is vroeger voorzien dan deze voor het Tweede Getijdendok. Het is essentieel om deze ontsluiting vroeger te realiseren, vooraleer de aanleg van Tweede Getijdendok kan starten. • Deze ontsluiting zal namelijk de aanleg van Tweede Getijdendok faciliteren. Ook zullen de werken voor het Tweede Getijdendok de bestaande ontsluiting rond de blikken onmogelijk maken. • Het voorafgaandelijk omleggen van wegen en spoorwegen is eveneens een noodzaak voor de ontsluiting van verschillende bestaande bedrijven. • Door deze afzonderlijk en voorafgaand reeds te verleggen kan aanzienlijke tijd in de uitvoeringswerken van het Tweede Getijdendok gewonnen worden. Het goed afstemmen van de werken, de fasering, en minder hinder maatregelen tijdens de werken van de verschillende ECA onderdelen zijn van groot belang.	
A6	Een spoedige heropstart van de studie Toekomstperspectief Doel is in ieders belang. Het helpt niet om dit vooruit te schuiven. Bij uitbreiding is een heropstart van dialoog tussen betrokken overheden over patrimonium op de Linkerscheldeover wenselijk. De studie Toekomstperspectief Doel wordt onafhankelijk gevoerd van het proces dat moet leiden naar een projectbesluit CCL. De opdrachtgever van de studie Toekomstperspectief Doel is momenteel wel de voorbereidingen aan het treffen om deze studie op relatief korte termijn opnieuw op te starten. Geen aanpassing van de PON vereist.
7	De terreininnames mogen een uitbreiding van Fort Sint Marie niet hinderen; er moet een goede en vroegtijdige afstemming tussen beiden gebeuren Dit is een standpunt waarvan akte genomen wordt. Het inrichtingsplan voor de Vlakte Van Zwijndrecht zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Geen aanpassing van de PON vereist.
9	Transitiefase: Met betrekking tot het verzekeren van de sterke concurrentiepositie van de Antwerpse haven is het essentieel dat men ervoor zorgt dat de transitie doorheen het project goed wordt gemanaged. De garantie op een fair level playing field tussen de verschillende terminal operatoren in de haven is hiervoor in eerste plaats noodzakelijk. Zowel tijdens de ontwikkelingsfase als bij het beschikbaar komen van nieuwe capaciteit moet het belang van de haven als geheel voorop gesteld worden en moet de beschikbare capaciteit op optimale wijze worden verdeeld en gebruikt om de rederijen en klanten van de haven zoveel als mogelijk te accomoderen. Om dezelfde reden moeten in de overgangsfase – waarin we ons nu reeds bevinden – zoveel mogelijk synergiën worden gezocht teneinde de beperkte en zelfs nog gereduceerde capaciteit optimaal te benutten. Het Havenbedrijf Antwerpen dient hier dringend en actief als katalysator en facilitator op te treden en overleg op te starten met en tussen de betrokken operatoren aan het Deurganckdok. Het Havenbedrijf dient de modaliteiten van een samenwerking te concreet te definiëren en moet toezien op een snelle implementatie. Tenslotte is het noodzakelijk dat alle projecten die kaderen binnen een uitbreiding van de container capaciteit in aanmerking worden genomen ter bepaling van het level playing field. In dit verband is het noodzakelijk ook de werken aan de Noordzeeterminal op te nemen in de scope van ECA. Geen elementen die een wijziging van de PON CCL impliceren: • Het havenbedrijf is continu in gesprek met de diverse terminaloperatoren en tracht waar mogelijk als katalysator en facilitator op te treden, rekening houdend met de diverse belangen en met oog voor een fair level playing field. Deze rol wordt ook ingevuld, los van het ECA-project, maar zal inderdaad ook erg belangrijk zijn tijdens de bouwperiode van de diverse ECA-onderdelen, waar tijdelijk verminderde capaciteit dreigt voor een aantal operatoren. Het expliciteren van deze rol in de PON is niet opportuun, aangezien de

	uiteindelijke doelstelling van de PON is om de diverse onderzoeksmethodieken duidelijk en helder in beeld te krijgen. De geplande capaciteitsuitbreiding aan de Noordzeeterminal zit mee in de scope van ECA en zal dus mee in het geïntegreerd onderzoek en het milieueffectenrapport beschouwd worden. Geen aanpassing van de PON vereist.
10	Ongeacht het gekozen inrichtingsalternatief, zal een deel van de bestaande infrastructuur en terminalinrichting aan het Deurganckdok afgebroken en aangepast moeten worden. In de fasering tot aan het beschikbaar komen van nieuwe capaciteit is het essentieel dat de tijdelijke achteruitgang van containerbehandelingscapaciteit zo beperkt mogelijk gehouden wordt, dit gebeurt in nauw overleg met de betrokken marktspelers en dat er een fair level playing field speelt tussen de verschillende bestaande en potentieel nieuwe spelers.
Deze inspraakreactie geeft aan dat de achteruitgang van de bestaande containerbehandelingscapaciteit als gevolg van de aantakking van het Tweede Getijdendok ter hoogte van Deurganckdok west zo beperkt mogelijk gehouden moet worden. Momenteel is er een aantakking loodrecht op het Deurganckdok voorzien, met een bepaald verlies aan containerbehandelingscapaciteit op de operationele terminal van MPET. Een verdere beperking van het verlies van deze bestaande containerbehandelingscapaciteit impliceert noodzakelijkerwijs dat de monding van het Tweede Getijdendok verder noordwaarts voorzien moet worden. In paragraaf 3.1.9 van de PON (Onderzoeksvraag 3) werd aangegeven dat een aangepaste vormgeving van de ingang van het Tweede Getijdendok niet onderzocht zou worden. Deze stelling werd hoofdzakelijk ingegeven op basis van de vaststelling dat het draaien van de monding van het dok richting de Schelde een toename van de aanslibbing in het dok zou veroorzaken, en dus ook van de troebelheid (met negatief effect op de ecologisch afgeleide aspecten) als gevolg van het terugstorten van onderhoudsbaggerslib in het Schelde-systeem. Deze stelling werd geherevalueerd naar aanleiding van de inspraakreacties die (terecht) stellen dat deze vernietiging van bestaande containerbehandelingscapaciteit een groot struikelblok kan zijn voor het project. Volgende aspecten werden overwogen: - Naarmate het draaien van de monding richting Schelde groter is, neemt de aanslibbing toe. Een beperkte draaiing kan mogelijk aanvaardbaar blijken voor wat betreft de extra aanslibbing, waarbij wel steeds als ankerpunt genomen wordt dat de bestaande current deflecting wall behouden moet blijven, om de totale aanslibbing ter hoogte van de monding van Deurganckdok en Tweede Getijdendok aanvaardbaar te houden. - Het effect van aanslibbing is groter voor het inrichtingsalternatief 'Winkelhaak' dan 'Boemerang', aangezien in dit alternatief het wateruitwisselingsvolume van het dok met de Schelde groter is. De potentieel negatieve effecten op het aspect troebelheid als gevolg van de benodigde terugstortingen in het Schelde-systeem, zijn bijgevolg groter voor 'Winkelhaak' dan 'Boemerang'. - Vervolgens stelt zich dan de onderzoeksvraag of een gedraaide monding in combinatie met het voorziene wateruitwisselingsvolume van beide inrichtingsalternatieven (= afgeleide van de grootte van het dok) aanvaardbaar zal blijken te zijn op vlak van aanslibbing. Mogelijk dient bij een gedraaide monding het wateruitwisselingsvolume verder beperkt te worden om de effecten van aanslibbing te mitigeren tot een aanvaardbaar niveau. - Een aantal potentiële maatregelen om het effect van de terugstortingen te verminderen dienen verder in kaart gebracht te worden, zoals bv. het gebruik van alternatieve stortlocaties, seizoensafhankelijk terugstorten van onderhoudsbaggerslib (beperkingen van het aantal terugstortingen in ecologisch meest gevoelige periodes). In de PON wordt het antwoord op onderzoeksvraag 3 geherformuleerd als volgt:	

“→ verder onderzoek dient aan te tonen hoever een aanpassing van de vormgeving van de ingang van het Tweede Getijdendok mogelijk is vanuit minstens nautisch en sedimentologisch standpunt. “

Op basis van deze inspraakreactie werd tevens bijkomend onderzoekswerk geïnitieerd om te bekijken of een derde inrichtingsalternatief (een dok met gedraaide monding maar met kleiner watervolume) denkbaar is, dat bovendien de redelijkheidstoets zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de PON kan doorstaan. Bij een positieve evaluatie van dergelijk alternatief, zal dit op gepaste wijze aangekondigd worden aan alle stakeholders via een tussennota.

18	Het complex project zoekt oplossingen voor bijkomende containercapaciteit op LSO. Andere projecten van haveninbreiding worden in dit project niet meegenomen. Deze projecten komen pas later aan de orde. Als landbouwsector gaan we niet akkoord dat havenontwikkeling in verschillende processen wordt onderverdeeld. Deze manier van werken is geen duurzame ruimtelijke ontwikkeling zoals bepaald in artikel 1.1.4 van de VCRO.
19	

In de onderzoeksfase zijn de verschillende alternatieven van haveninbreiding en havenuitbreiding tegen elkaar afgewogen. Dit heeft geresulteerd tot de projectdefinitie die is vastgelegd in het Voorkeursbesluit, die nu ook gehanteerd wordt als startpunt van het verdere onderzoek. Hierbij is ook inbreiding op rechteroever een deel van het ganse ECA-project.

Geen aanpassing aan de PON vereist.

4.2.3.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden voorgesteld:

- Volgende passage wordt toegevoegd aan de PON: “De randvoorwaarden en maatregelen, voortkomend uit het geïntegreerd onderzoek CCL, die noodzakelijk zijn om de milieu- en de klimaatimpact van de exploitatie van de nieuwe containerterminals en de nieuwe logistieke terreinen te beperken en te milderen, maken onderdeel uit van het projectbesluit CCL. Ze vormen in die zin de projectdefinitie van het onderzoek dat daarvoor zal moeten gebeuren én van de aanvraag voor exploitatie.” Deze verduidelijking wordt toegevoegd aan volgende passages uit de PON: onder de figuur op p.33 (paragraaf 2.5 Voorlopige Projectbeschrijving: te vergunnen projecten)/ onder de opsomming bovenaan p.43 (paragraaf 2.8 Actieprogramma met flankerende maatregelen opgenomen in het voorkeursbesluit) / bovenaan p.74 (paragraaf 3.6.1 Detaillering onderzoek en doorwerking in project, bestemmingsplan en flankerend beleid) / in de eerste paragraaf van p.106 (paragraaf 5.3 Operationele aspecten containerterminals) / op p.109 (paragraaf 5.4 Logistiek/Industriële terreinen).
- De PON wordt als volgt aangevuld in paragraaf 1.3.1 Overzicht projectbesluiten en omgevingsvergunningen: Ten einde het belang van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven voor het goed functioneren van de mobiliteit in het westelijk deel van de Waaslandhaven te beklemtonen, wordt in de uitwerkingsfase een apart traject WOW gevolgd, binnen het CP ECA dat zal leiden tot een apart projectbesluit voor deze Westelijke Ontsluiting. Dit heeft vooral als doel dat de realisatie van de ontsluitingsinfrastructuur vroeger starten, zodat deze zeker klaar is om in gebruik genomen te worden, eens ook de ontwikkeling van de diverse industriële en logistieke terreinen gelieerd aan ECA op gang komt.
De vergunning (via projectbesluit) en realisatie van de Westelijke Ontsluiting is vroeger voorzien dan deze voor het Tweede Getijdendok. Het is essentieel om deze ontsluiting vroeger te realiseren, vooral eer de aanleg van TGD kan starten. Deze ontsluiting zal namelijk de aanleg van TGD faciliteren. Ook zullen de werken voor TGD de bestaande ontsluiting rond de blikken onmogelijk maken. Het voorafgaandelijk omleggen van wegen en spoorwegen is een noodzaak voor de ontsluiting van verschillende bedrijven. Door deze afzonderlijk en voorafgaand reeds te verleggen kan aanzienlijke tijd in de uitvoeringswerken van CCL gewonnen worden. Het goed afstemmen van de werken, de fasering, en minder hinder maatregelen tijdens de werken van de verschillende ECA onderdelen zijn van groot belang.

- In de PON wordt in paragraaf 3.1.9 het antwoord op onderzoeksvraag 3 geherformuleerd als volgt:

“→ verder onderzoek dient aan te tonen hoever een aanpassing van de vormgeving van de ingang van het Tweede Getijdendok mogelijk is vanuit minstens nautisch en sedimentologisch standpunt. ”

-

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.4 Categorie 4 Uitvoeringsalternatieven

4.2.4.1 Inspraakreacties en antwoorden

6	Rechtstreekse aantakking van getijdendok op Schelde
Alternatieven waarbij een getijdendok rechtstreeks aantakt op de Schelde werden in de onderzoeksfase bestudeerd en niet weerhouden. Dit kan in deze fase niet als volwaardig alternatief weerhouden worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
8	In deze Inspraak wordt gesuggereerd om de twee ligplaatsen in het Doeldok NIET uit te voeren omdat bij de creatie van het Winkelhaakdok men veel te veel kaaimuur capaciteit ($10.981.201 - 8.360.297 = 2.622.904$ TEU) en dus te veel kaaimuurlengte heeft, zelfs na de compensatie van de amoveerde 400m zeevaart en 150m binnenvaart in het DGD. De 400m zeevaart = $891.664 \text{ TEU} + 3 \cdot BV = 3 \cdot 169.809 = 509.427 \text{ TEU}$, samen 1.401.091 TEU <<< 2.622.904 TEU. Dus men kan gerust de twee ligplaatsen in Doeldok niet realiseren.
De verschillende inrichtingsalternatieven zullen nog verder geëvalueerd worden op basis van de in de PON opgenomen kwaliteitseisen, en waar nodig kunnen de inrichtingsalternatieven op basis hiervan nog geoptimaliseerd worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
8	In deze inspraak wordt gepleit om daarom de configuratie (vorm en oppervlakte) van het gekozen alternatief fundamenteel aan te passen op een wijze waarbij aan het nieuwe insteeddok (“2b”) voldoende terminaloppervlakte ontstaat (zonder daarom de logistieke zone aan ruimte te ontnemen), voor de efficiënte behandeling van de 5,3 MTEU al dan niet verhoogd met een volume van 1,3 MTEU als men er niet in slaagt het stapelvolumen ingenomen door de doorsteek (elders/ergens) eveneens te compenseren.
De 2 alternatieven ‘Boemerang’ en ‘Winkelhaak’ vormen het startpunt van het onderzoek in deze fase. In de uitwerkingsfase zijn nog optimalisaties van de configuratie van het dok mogelijk, op basis van de in de PON opgenomen kwaliteitseisen (hoofdstuk 3 Aanpak geïntegreerd onderzoek en ontwerp). Die optimalisaties worden als varianten op de 2 basisalternatieven beschouwd. Dit is zo gespecificeerd in de PON. Geen aanpassing van de PON vereist.	

9	Vanuit de primaire doelstelling van maximale benutting van oppervlakte worden in het ingediende document voorstellen gedaan gebaseerd op verregaande automatisering – gebaseerd op de uitgebreide expertise van DP World op dit vlak - en worden linken gelegd naar nieuwe en zelfs nog in ontwikkeling zijnde technologieën. Verder worden de bouwstenen aan de oostzijde van het Deurganckdok op een optimale manier gebundeld, de integratie van DGD West en S11 weerspiegeland, waardoor nog meer capaciteit wordt gecreëerd dan voorzien in de huidige plannen onder het Voorkeursbesluit en waardoor de operationele efficiëntie voor operatoren ook wordt geoptimaliseerd. De opgenomen voorstellen nopen ter hoogte van het Noordelijk Insteekdok wel tot een beperkte aanpassing van de contouren van de bouwstenen in kwestie, maar scoren zeer goed met betrekking tot de meeste kwaliteitseisen. Het spreekt voor zich dat wij bereid zijn tot bespreking en toelichting van deze voorstellen.
De 2 alternatieven ‘Boemerang’ en ‘Winkelhaak’ vormen het startpunt van het onderzoek in deze fase. In de uitwerkingsfase zijn wel nog optimalisaties van de configuratie van het dok mogelijk, op basis van de in de PON opgenomen kwaliteitseisen (hoofdstuk 3 Aanpak geïntegreerd onderzoek en ontwerp). Die optimalisaties worden als varianten op de 2 basisalternatieven beschouwd. Dit is zo gespecificeerd in de PON. De exacte uitwerking van de toegankelijkheid van het Noordelijk Insteekdok maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek en zal dus mee in de uitwerkingsfase bestudeerd worden. Ook een beperkte aanpassing aan contouren van de bouwsteen Noordelijk Insteekdok kan als een variant binnen de 2 grote alternatieven beschouwd worden. Hierbij is het wel duidelijk dat de capaciteit vooropgesteld in het Voorkeursbesluit steeds de bovengrens is. Dit is ook zo geëxpliciteerd in de PON. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.4.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

De adviezen en inspraakreacties, zoals hierboven vermeld, geven geen aanleiding tot aanpassingen van de projectonderzoeksnota.

4.2.5 Categorie 5 Beleidsmatige en juridische context

4.2.5.1 Inspraakreacties en antwoorden

A7	Toevoeging “geactualiseerd mobiliteitsplan Zwijndrecht 2018” aan beleidskader en juridische context
Het mobiliteitsplan Zwijndrecht 2018 zal mee in de PON opgenomen worden onder Hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context .	
A7	Toevoeging samenwerkingsovereenkomst Vlaamse regering – Zwijndrecht aan beleidskader en juridische context In tabel 4-1 ontbreekt nog de samenwerkingsovereenkomst en protocol tussen de Vlaamse gewest, BAM, Indentant, gemeente Zwijndrecht en twee burgers. In deze samenwerkingsovereenkomst en het latere samenwerkingsprotocol werd vastgelegd

	dat er een geluidsreductie moet worden bereikt in de woongebieden in Zwijndrecht. Aangezien deze samenwerkingsovereenkomst een resultaatsverbintenis inhoudt met de Vlaamse Regering, is deze overeenkomst bijgevolg ook bindend voor het ECA project. Deze resultaatsverbintenis houdt in dat binnen de contouren met een huidige geluidsbelasting tot 55 dB Lnight moet een reductie van minstens 10 dB Lden worden gerealiseerd. De geluidskaart met de normen waaraan moet voldaan worden, is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst. De maximale geluidsnormen zijn bijgevolg een te onderzoeken randvoorwaarden in de beoordeling van het onderdeel geluid en in het onderdeel mens gezondheid.
De vermelde samenwerkingsovereenkomst zal mee in de PON opgenomen worden onder Hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context.	
A7	De verschillende projectonderdelen dienen minstens te worden afgetoetst aan relevante beleidsinstrumenten, onder meer het Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan 2021-2030 (VEKP): Om de klimaatdoelstellingen te bereiken dienen we ingrijpende maatregelen op het vlak van mobiliteit en transport te nemen. In de eerste plaats moet worden ingezet op het beheersen van de mobiliteitsvraag. Dit kan door ruimtelijk en maatschappelijk sturend op te treden, waarbij elke vermeden kilometer bijdraagt aan de doelstelling. Tegelijk zetten we in op het verduurzamen van de mobiliteit. De uitbouw van een robuust, slim, multimodaal geïntegreerd mobiliteitssysteem met voldoende capaciteit moet vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven mogelijk maken. Dit vormt het tweede luik in het noodzakelijk terugdringen van de emissies. Tenslotte wordt een ambitieus pad naar ingrijpende vergroening van het voertuigpark ingezet. Enkel door tegelijk in te zetten op deze drie elementen, maken we de realisatie van de klimaatdoelstellingen haalbaar.” (pp. 39-40) Het VEKP stelt dat op drie elementen tegelijk moet worden gewerkt, anders halen we de klimaatdoelstellingen niet. Met betrekking tot het derde element geeft het VEKP aan dat “Ondanks de stijgende brandstofefficiëntie van voertuigen en een stijgend gebruik van biobrandstoffen, daalt de emissie van broeikasgassen nog steeds niet omwille van de sindsdien verder toegenomen activiteit. Dit resulteert in een toename van de totale emissies van de transportsector met 1% in de periode 2005-2017” (p. 160). Het Nationaal Energie- en Klimaatplan bevestigt deze vaststelling (“Tussen 1990 en 2017 verlaagden de energie- en de verwerkende industrie hun emissies met respectievelijk 33% en 42%, terwijl de emissies door de transportsector met 24% stegen,” p. 8), en waarschuwt dat deze trend (toename absolute cijfers emissie) zich zal doorzetten: “Ook inzake goederenvervoer over land is het wegvervoer nog steeds de belangrijkste vervoersmodus. Er wordt verwacht dat de vraag naar fossiele brandstoffen in deze sector zal blijven stijgen.” (p. 4-5) Blijven elementen 1 en 2 over om de klimaatdoelstellingen te halen: het beheersen van de mobiliteitsvraag, en een intensiever gebruik van de alternatieven. Binnen het onderzoek dient te worden verantwoord hoe CPECA bijdraagt tot het behalen van de op Vlaams en federaal niveau vastgelegde klimaatdoelstelling inzake het terugdringen van emissies door het beheersen van de mobiliteitsvraag en het intensiever gebruik van de alternatieven. Als eerste belangrijkste doelstelling inzake goederenvervoer bepaalt het VEKP 2021-30: “Ruimtelijk beleid gericht op modal shift en minder verplaatsingen (locatiebeleid naar knooppunten, functieverweving...)” (p. 4) De aanzienlijke effecten van logistiek park Zwijndrecht, waarvoor t.g.v. van de locatie en beperkt voorhanden zijn van alternatieve infrastructuur een “business as usual”-streefdoel wordt aangehouden (9/91), dienen in het licht van deze ambitie te worden onderzocht.

Het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan is mee opgenomen in de PON (paragraaf 4.3 Vlaams energie- en klimaatplan) als beleidsmatig document waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerking van het projectbesluit. In de PON zal verduidelijkt worden dat ook de subdoelstellingen uit het VEKB relevant zijn om af te toetsen in het MER. De Vlaamse doelen en de potentiële impact van ECA zullen in perspectief worden geplaatst. Procentuele toe- en afnames en absolute toe- en afnames zullen daarbij aan bod komen. De VEKP zijn een gezamenlijk doel waarbinnen ECA een plaats heeft. Dit wordt o.a. in het hoofdstuk klimaat reeds vermeld.	
A11	P91: Gelieve in wetgevend kader bij “relevantie” de gebruikte formulering “in principe” te corrigeren zodat ze overeenstemt met de formulering van de uitvoeringsbesluiten.
Deze opmerking zal ingevoegd worden in de PON in Hoofdstuk 4. Beleidskader en juridische context (tabel 4-1)	
7	Aanvulling bij juridisch en beleidsmatig kader p 85: ‘De oorspronkelijke mobiliteitsplannen van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht werden conform verklaard door de PAC resp. op 21/2/2005 en 21/9/2000. Deze plannen werden inmiddels herzien en goedgekeurd door de gemeenteraad, resp. op 24/3/2011 in Zwijndrecht en op 2/3/2015 in Antwerpen’: het mobiliteitsplan is in 2018 geactualiseerd
Deze opmerking zal ingevoegd worden in de PON in Hoofdstuk 4. Beleidskader en juridische context (tabel 4-1)	
7	In de projectnota is nog geen rekening gehouden met de nieuwe ‘Blue deal’ van omgevingsminister Zuhal Demir. Daarbij is onder andere voorzien dat op bouwerven retourbemaling moet voorzien worden (zie gele markeringen in onderstaande artikels). Al de maatregelen uit de Blue deal moeten ook bij ECA voorzien worden bij alle deelprojecten zoals Tweede getijdendok, Drie dokken, Westelijke ontsluiting, Vlake van Zwijndrecht, ... Het terug inbrengen van opgepompt water is er daar één van en moet ook hier overal voorzien worden nadat het opgepompte water eerst een zuivering heeft ondergaan.
Deze Blue deal zal mee als beleidsmatige randvoorwaarde vermeld worden in de PON. De Blue Deal is een recente deal van de Vlaamse regering in de strijd tegen droogte. Wij zullen dan ook een onderzoek inschakelen naar de mogelijke toepassingen van het bemalingswater. Zie ook hoofdstuk Grondwater. Waar een toepassing mogelijk is van voldoende zoet water zullen de mogelijkheden onderzocht worden en waar praktisch haalbaar toegepast.	
9	Daarnaast blijft de focus en de afstemming tussen de reeds bestaande Vlaamse klimaatplannen cruciaal om een equal level playing field tussen de verschillende bedrijven en sectoren te behouden.
Het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan is mee opgenomen in de PON (paragraaf 4.3 Vlaams energie- en klimaatplan) als beleidsmatig document waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerking van het projectbesluit. In de PON zal verduidelijkt worden dat ook de subdoelstellingen uit het VEKB relevant zijn om af te toetsen in het MER. De Vlaamse doelen en de potentiële impact van ECA zullen in perspectief worden geplaatst. Procentuele toe- en afnames en absolute toe- en afnames zullen daarbij aan bod komen. De VEKP zijn een gezamenlijk doel waarbinnen ECA een plaats heeft. Dit wordt o.a. in het hoofdstuk klimaat reeds vermeld.	

(zie ook vorige adviezen/inspraakreacties)

4.2.5.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 melding gemaakt van het “geactualiseerd mobiliteitsplan Zwijndrecht 2018” als relevant beleidsmatig document.
- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 melding gemaakt van de samenwerkingsovereenkomst Vlaamse regering – Zwijndrecht als relevant beleidsmatig (en juridisch) document.
- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 de toelichting over het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan verder uitgebreid .
- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 (het wetgevend kader) bij “relevantie” de gebruikte formulering “in principe” gecorrigeerd worden zodat ze overeenstemt met de formulering van de uitvoeringsbesluiten.
- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 bij het juridisch en beleidsmatig kader p 85 aangevuld met volgende passage: ‘De oorspronkelijke mobiliteitsplannen van de stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht werden conform verklaard door de PAC resp. op 21/2/2005 en 21/9/2000. Deze plannen werden inmiddels herzien en goedgekeurd door de gemeenteraad, resp. op 24/3/2011 in Zwijndrecht en op 2/3/2015 in Antwerpen’: het mobiliteitsplan is in 2018 geactualiseerd.
- In de PON wordt onder hoofdstuk 4 de Blue Deal mee vermeld worden als beleidsmatige randvoorwaarde.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.6 Categorie 6 Onderzoeksmethodiek algemeen

4.2.6.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	In het geïntegreerd onderzoek dient voldoende aandacht geschonken te worden aan een SMART geformuleerd monitoringsprogramma. Samen met het actieprogramma zijn dit essentiële bouwstenen voor een robuust en rechtszeker projectbesluit.
Een SMART geformuleerd monitoringsprogramma kan een onderdeel van het projectbesluit worden. In hoofdstuk 5 in de PON wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd met verwijzing naar een op te maken monitoringsprogramma.	
A1	Het geïntegreerd onderzoek moet zowel de effecten van CCL als de cumulatieve effecten in beeld brengen. Het belang van onderzoek naar cumulatieve effecten wordt correct aangegeven in de projectonderzoeksnota. In de uitwerking van verschillende disciplines moet wel duidelijker aangegeven worden hoe omgegaan wordt met de cumulatieve effecten.

Op basis van deze opmerking werd besloten om een afzonderlijk hoofdstuk 6 Cumulatieve effecten ECA toe te voegen aan de PON. Hierin wordt de concrete aanpak omtrent de cumulatieve effecten verder uitgewerkt. Ook de effecten van de aanleg van de WOW worden mee vermeld onder de cumulatieve effecten van gans ECA (zie volgende opmerking)	
A1	De milieu-impact van het project dient ten opzichte van het BAU-scenario (referentiesituatie) zonder de ambitieuze MS-doelstelling voor goederenvervoer en zonder WOW voor de receptordisciplines berekend te worden aangezien de ambitieuze MS-doelstelling voor goederen een doelstelling van het project ECA is. De cumulatieve effecten van CP ECA kunnen niet in kaart gebracht worden indien de Westelijke Ontsluiting (WOW) is opgenomen in de referentietoestand. Voor de cumulatieve effecten dient een andere referentietoestand zonder WOW vooropgesteld te worden. Voor de beoordeling van de cluster CCL op zich kan de cluster WOW wel in de referentietoestand verwerkt worden.
Het milieueffectrapport voor CCL heeft als doel om de effecten van gans ECA in kaart te brengen. Het milieueffectrapport voor WOW zal in eerste instantie de effecten van de aanleg van WOW in kaart brengen. Voor wat betreft de operationele aspecten van CCL (werking containerterminal en logistieke zones) kan de aangelegde westelijke ontsluitingsweg wel degelijk als referentietoestand verondersteld worden. Teneinde in het milieueffectrapport voor CCL alle cumulatieve effecten van gans ECA beschreven te hebben, kunnen de conclusies van het milieueffectrapport voor WOW voor wat betreft de milieueffecten van de aanleg van de WOW hernomen of samengevat worden (en waar relevant gesommeerd worden met de effecten van CCL om een totaalbeeld van de milieu-impact te krijgen). De PON wordt aangevuld met een afzonderlijk hoofdstuk die de aanpak omtrent de cumulatieve effecten specificeert (hoofdstuk 6 Cumulatieve effecten ECA).	
A1	Er wordt een referentiesituatie met als referentiejaar 2030 vooropgesteld rekening houdende met de start van de exploitatie van CCL. Welke referentiesituatie wordt er echter aangenomen voor de aanlegfase, die vele jaren in beslag zal nemen?
In de PON is een indicatieve planning opgenomen. Tijdens het geïntegreerd onderzoek zal er meer duidelijkheid komen over de totale looptijd van de bouwperiode. Na overleg in de richtlijnenvergadering werd beslist om voor de referentiesituatie van de aanlegfase 2025 als indicatief zichtjaar te gebruiken. Dit wordt bijkomend toegelicht in de PON in hoofdstuk 5 Onderzoeksmethodiek algemeen.	
A1	Het wordt als positief ingeschat dat er een ontwikkelingsscenario onderzocht wordt met focus op een snellere elektrificatie en transitie naar fossielvrij machine- en voertuigenpark en vloot. In dit advies geven we een aanzet voor invulling van een 2030 en een 2050 scenario. Future proof 2030: - Alle ligplaatsen voor binnenvaart en zeevaart beschikken over walstroomvoorzieningen. - 75% van de schepen maakt effectief gebruik van walstroom. - Van alle havenwerktuigen (straddle carriers,...) rijdt 75% niet-fossiel.

	- Van alle kranen werkt 75% niet- fossiel en maken ze gebruik van energie-recuperatie. - De terminal bevat voldoende duurzame energiebronnen om de elektriciteit voor havenwerktuigen en kranen zelf te produceren. - Maatregelen inzake klimaatadaptatie. Future proof 2050: - Fossielvrij voertuigenpark (de voertuigen die ingezet worden voor het vervoeren van de containers naar hun uiteindelijke bestemmingen). 100% gebruik walstroom (zee)vaart. 100% elektrische havenwerktuigen en kranen. - Verdere modal shift naar spoor en binnenvaart. - Aanbod aan hernieuwbare elektriciteit/waterstof en laadinfrastructuur voor deze modi en voor zero-emissie vrachtwagens. - Maatregelen inzake klimaatadaptatie. Geen maatregelen nemen die andere toekomstige maatregelen hypothekeren en die het halen van de Vlaamse klimaatdoelen onmogelijk maken.
Deze eerste insteek van definitie van future proof scenario is zeer waardevol en zal verder tijdens het geïntegreerd onderzoek geconcretiseerd worden. Het is op dit moment echter niet mogelijk om een definitief ‘future proof’ scenario op te nemen in de PON, aangezien net de bedoeling is om dit tijdens het geïntegreerd onderzoek in samenspraak met de diverse stakeholders verder vorm te geven. Op basis van deze opmerking zal paragraaf 2.4 van de PON wel geherformuleerd worden, om tekstueel te verduidelijken dat het uitwerken van ontwikkelingsscenario’s mogelijk is.	
A1	Het criterium van de klimaatruimte (hoeveelheid CO ₂ -emissies), zoals opgenomen in het voorkeursbesluit), moet toegevoegd worden als een criterium in functie van de fasering van de ontwikkeling van ECA.
In de PON worden de criteria inzake fasering aangevuld met dit criterium.	
A1	Er is geen consequente terminologie doorheen de PON inzake de grootte van de effecten. ‘Significant’ is te gebruiken voor effecten anders dan 0 (i.e. +3, +2, +1, -1, -2, -3) en ‘aanzienlijk’ is te gebruiken voor een +3 of -3 effect. In de PON gebruikt men ook de term ‘noemenswaardig’, hetgeen niet meteen een “MER-vertaling” kent. Het verkeerd gebruik van deze termen kan juridische gevolgen hebben, dus het team MER dringt aan op een correct gebruik ervan.
Deze opmerking wordt ingewerkt in de finale PON in paragraaf 10.4.2.2. Beoordeling, paragraaf 10.6.3. Beoordelingskader en paragraaf 10.6.4 Effecten op eufotische diepte.	
A1	Toch achten we het nodig om op p.62 al het verdere milieu-onderzoek aan te kondigen als volgt: “Bij de verdere technische uitwerking van het alternatief zal voor alle relevante MER-disciplines verder onderzoek verricht worden in functie van de uitwerking van het voorontwerp projectbesluit.”
Het volledige milieu-onderzoek (voor beide alternatieven) zal gevoerd worden tot op zo’n detailniveau dat voldoende informatie beschikbaar is om een weloverwogen projectbesluit te kunnen nemen.	

De opmerking wordt mee ingewerkt in de PON in hoofdstuk 3 Aanpak geïntegreerd onderzoek en ontwerp, aangezien het inderdaad mogelijk is dat op een bepaald moment bijkomende detailonderzoeken vereist zijn in functie van het gekozen alternatief. Dit doet geen afbreuk aan de stelling dat beide alternatieven evenwaardig tegen elkaar afgewogen zullen worden.	
A1	Op p.75 wordt aangegeven “de sensitiviteit van effecten te onderzoeken indien niet alle infrastructurele ingrepen gerealiseerd zouden zijn: is een (gedeeltelijke) ingebruikname van de containerterminal dan aanvaardbaar (al dan niet met bijkomende mildere maatregelen)?”
Deze onderzoeksvraag wordt inderdaad op die manier geponeerd in de PON in ‘paragraaf 3.6.2.2. Verdere aanpak flankerende maatregelen op vlak van mobiliteit’ en is dus een mogelijk te onderzoeken piste tijdens het geïntegreerd onderzoek op moment dat er een indicatie zou zijn dat bepaalde infrastructurele ingrepen niet tijdig gerealiseerd zouden kunnen worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Relatie met andere projecten Omdat de geplande uitbreiding van de containercapaciteit effecten zal hebben op de mobiliteit en het verkeer op de E34 ter hoogte van de gemeente Zwijndrecht, is het aangewezen om - in het kader van de voorliggende alternatievenonderzoeksnota - een onderzoek naar de cumulatieve milieueffecten (geluid, lucht, mobiliteit, mens- en gezondheid ...) te vragen die mogelijk kunnen optreden als naast het voorliggend project ook nog de andere grote geplande projecten worden gerealiseerd zoals de Oosterweelverbinding, de Infrastructuurwerken Linkeroever én de parallelwegeninfrastructuur van de E34.
In 5.2.1 Referentiesituatie 2030 van de PON wordt helder beschreven welke infrastructuuringrepen behoren tot de referentiesituatie. Er zal naar aanleiding van deze opmerking in deze paragraaf verder verduidelijkt worden welke infrastructuuringrepen eerder als een ontwikkelingsscenario beschouwd zullen worden, naar analogie met paragraaf 8.3 van de PON.	
A7	Kwaliteitseis #5 Restruimte kan ook gebruikt worden om de klimaatrobuustheid te realiseren via bijvoorbeeld het instrument Green Deals.
Kwaliteitseis 5 doelt op ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijk rendement van de specifieke zones die ingericht zullen worden als containerterminal of logistieke zones. Deze zones zullen op zich ook de toets van klimaatrobuustheid moeten doorstaan (kwaliteitseis 3). De term ‘restruimte’ is in dit advies onvoldoende gedefinieerd om bruikbaar te zijn. Het complex project ECA kan bijvoorbeeld niet in andere zones binnen of buiten het havengebied op zoek gaan naar restruimte en die in functie van klimaatrobuustheid claimen of vastleggen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Afbakening onderzoeksmethodieken De afbakening van het project wordt omschreven als “een beperkte zone rondom de belangrijkste wegen, spoorlijnen en vaarwegen die beïnvloed worden door het project”. De effecten op 1 km rond E34 en E17 dienen in de verschillende disciplines te worden onderzocht.
Deze specifieke zin staat in de onderzoeksmethodiek voor lucht, waar tevens tussen haakjes “maximum 1 km” staat. In die zin is voldaan aan de opmerking.	

Algemeen kan ook verwezen worden naar paragraaf 5.6.3 waar gesteld wordt dat het studiegebied afgebakend wordt aan de hand van de ruimtelijke spreiding van de milieueffecten. Dit studiegebied kan per milieueffect verschillen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Binnen de krijtlijnen van het voorkeursbesluit worden de uitvoeringsvarianten tegen elkaar afgewogen, waarbij de onderscheidende effecten worden afgetoetst aan 8 duurzaamheidscriteria. Evenwel moeten niet alleen de onderscheidende effecten, maar ook de aanzienlijke effecten van de verschillende projectonderdelen op zich worden belicht, en dit voor de verschillende disciplines.
Dit is uiteraard zo voorzien in het onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Ook vragen we om de milieueffecten van de Vlake van Zwijndrecht en van Bieshoek cumulatief te beoordelen en te mitigeren, ook al volgen ze elk een apart traject.
O.a. op basis van deze opmerking werd besloten om een afzonderlijk hoofdstuk toe te voegen aan de PON (hoofdstuk 6 Cumulatieve effecten ECA). Hierin wordt de concrete aanpak omtrent de cumulatieve effecten van ECA in zijn totaliteit toegelicht. Ook de effecten van de aanleg van de WOW worden mee vermeld onder de cumulatieve effecten van gans ECA (zie ook vorige opmerkingen in dit hoofdstuk)	
7	Vele referentiejaartallen zijn bepaald op 2025 of zelfs 2030. We vragen om als referentie steeds het jaartal van de recentst gekende meetgegevens te gebruiken
Voor het onderzoek naar de impact van de operationele aspecten gepaard gaande met CCI (ECA) is het noodzakelijk een toekomstig referentiejaar te nemen. Voor de bestaande situatie zullen wij zoveel mogelijk gebruik maken van de meest recente en representatieve meetgegevens. Voor de toekomstige referentiesituatie moeten wij uitgaan van toekomstbeelden en beleidsplannen. De gebruikte cijfers zullen inzichtelijk worden gemaakt. De deskundigen zullen per discipline steeds gebruik maken van recente meetgegevens. Om het onderzoek tijdig te kunnen opstarten is gekozen om 2019 als referentiejaar voor de bestaande situatie te gebruiken. Gezien 2020 door de Corona-crisis geen representatief jaar zal worden, is de keuze voor 2019 blijvend te verantwoorden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Monitoring is een belangrijke stap in het doorlopen van de ontwikkeling van het gehele ECA-project. Dit geldt op meerdere vlakken: -verlopen de werken volgens de voorziene omstandigheden, met de juiste milderende maatregelen -zijn de bos- en natuurcompensatiegebieden vroegtijdig aangelegd, werken ze naar behoren, of zijn er bijkomende ontwikkelingen of toevoegingen nodig -houden de concessiehouders zich volledig aan de opgelegde regelgeving -... Welke stok achter de deur zal er gehanteerd worden als de voorwaarden niet worden nageleefd?
Een SMART geformuleerd monitoringsprogramma kan een onderdeel van het projectbesluit worden. In de verschillende relevante onderzoeksdisciplines zal in de PON een verwijzing naar een mogelijk monitoringsprogramma opgenomen worden (zie ook voorgaande opmerkingen in dit hoofdstuk).	

16	De milieueffecten van de Vlake van Zwijndrecht en van Bieshoek dienen cumulatief te worden beoordeeld en gemitigeerd/gecompenseerd, ook al volgen ze elk een apart vergunningentraject.
O.a. op basis van deze opmerking werd besloten om een afzonderlijk hoofdstuk toe te voegen aan de PON (hoofdstuk 6 Cumulatieve effecten ECA). Hierin wordt de concrete aanpak omtrent de cumulatieve effecten van ECA in zijn totaliteit toegelicht. Ook de effecten van de aanleg van de WOW worden mee vermeld onder de cumulatieve effecten van gans ECA (zie ook vorige opmerkingen in dit hoofdstuk)	

4.2.6.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- Een SMART geformuleerd monitoringsprogramma kan een onderdeel van het projectbesluit worden. In hoofdstuk 5 in de PON wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd met verwijzing naar een op te maken monitoringsprogramma.
- Er wordt een afzonderlijk hoofdstuk (hoofdstuk 6 Cumulatieve effecten ECA) toegevoegd aan de PON. Hierin wordt de concrete aanpak omtrent de cumulatieve effecten van ECA in zijn totaliteit toegelicht. Ook de effecten van de aanleg van de WOW worden mee vermeld onder de cumulatieve effecten van gans ECA.
- In de PON wordt een afzonderlijke paragraaf ingevoegd naast paragraaf 5.2 'Referentiesituatie 2030' met als titel 'Referentiesituatie aanlegfase 2025'. De paragraaf 'Referentiesituatie 2030' wordt hernoemd naar 'Referentiesituatie operationele fase 2030'.
- In de PON wordt paragraaf 2.4 geherformuleerd, om tekstueel te verduidelijken dat het uitwerken van ontwikkelingsscenario's mogelijk is.
- Het criterium van de klimaatruimte (hoeveelheid CO2-emissies), zoals opgenomen in het voorkeursbesluit, moet toegevoegd worden als een criterium in functie van de fasering van de ontwikkeling van ECA. Dit wordt gespecificeerd in paragraaf 5.1.3 (onderzoek naar de mogelijkheden op vlak van fasering) en paragraaf 3.7 (timing en fasering).
- De terminologie in de PON wordt aangepast waar nodig als gevolg van volgende opmerking "Er is geen consequente terminologie doorheen de PON inzake de grootte van de effecten. 'Significant' is te gebruiken voor effecten anders dan 0 (i.e. +3, +2, +1, -1, -2, -3) en 'aanzienlijk' is te gebruiken voor een +3 of -3 effect. In de PON gebruikt men ook de term 'noemenswaardig', hetgeen niet meteen een "MER-vertaling" kent."
- Volgende opmerking wordt geïntegreerd in de PON in hoofdstuk 3 Aanpak geïntegreerd onderzoek en ontwerp: "Het volledige milieuonderzoek (voor beide alternatieven) zal gevoerd worden tot op zo'n detailniveau dat voldoende informatie beschikbaar is om een weloverwogen projectbesluit te kunnen nemen."
- In paragraaf 5.2.1 van de PON wordt verder verduidelijkt welke infrastructuuringrepen eerder als een ontwikkelingsscenario beschouwd zullen worden, naar analogie met paragraaf 8.3 van de PON.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.7 Categorie 7 Onderzoeksmethodiek nautica

4.2.7.1 Inspraakreacties en antwoorden

8	In deze inspraak wordt gevraagd bij de uitwerking van de PON-CCL, niet enkel de doelstelling op het oog te hebben (louter) aan te tonen dat een individuele vaart naar het 2GD realistisch is (zie pag. 30 PON-CCL), en mits allerlei tijd vergende kunstmiddelen gecombineerde manoeuvres van diverse schepen gelijktijdig haalbaar zijn; nuttiger ware het na te gaan of dergelijke “kunstmiddelen en gecombineerde manoeuvres” sowieso niet te mijden zijn door een hertekening van de ruime omgeving van en naar een tweede getijdendok. Dit zal sowieso nodig zijn nu blijkt dat de oppervlakte terminal “2g” Winkelhaakdok ruimschoots onvoldoende groot is om de vereiste TEU capaciteit van 5,3 MTEU + de compensatie van minimaal 1,3 MTEU voor de inname van de doorsteek te verwerken. Bovendien bij de hertekening van de omgeving ook (nautisch) rekening te houden met de situatie ter hoogte van de Europaterminal die er praktisch gelijkstaat met afwisselend enkelrichtingsverkeer voor grotere schepen. En uit te maken of en in welke mate dit invloed heeft, samen met de manoeuvres naar een tweede getijdendok en de ingangen hiertoe, om het aantal mogelijke grote Containerschepen schepen er te maximaliseren (vaarwegcapaciteit), met als streefmogelijkheid de maximale toelaatbare aantallen haalbaar op de Westerschelde (omde 15 minuten één schip). Eenvoudig grafisch onderzoek (tijdsplanning) laat makkelijk zien dat de gecombineerde manoeuvres met meerdere schepen ter hoogte van de ingang van het Deurganckdok (en naar DGD en naar 2GD én naar de Kieldrecht-sluis), de gezamenlijke vaarcapaciteit op de rivier sterk negatief beïnvloeden.
Zoals beschreven in het hoofdstuk 6 “onderzoeksmethodiek Nautica” in de PON werd naast het onderzoek naar de capaciteit van de vaarweg - uitgevoerd in de onderzoeksfase en behandeld in het onderzoeksrapport Nautica 2 “vaarwegcapaciteit” waarnaar in de ingediende reactie wordt verwezen – door het havenbedrijf ook gestart met de ontwikkeling van een zeevaartverkeerssimulatiemodel in het kader van de werkgroep geïntegreerd verkeersmanagement. Acties hiervoor worden dus direct binnen deze werkgroep opgenomen zodat alle actoren uit de nautische ketenwerking betrokken zijn. Dit model moet toelaten om de impact van diverse infrastructurele ontwikkelingen in 2030 op de zeevaartverkeersafwikkeling in het havengebied inzichtelijk te maken. Er zijn op dat vlak geen aanpassingen aan de PON vereist	
10	De aantrekkelijkheid van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit zal in grote mate bepaald worden door de nautische bereikbaarheid, dus het gemak waarmee de grootste maatgevende schepen kunnen ontvangen worden, zonder fysieke beperkingen of bijkomend tijdsverlies. Alfaport Voka apprecieert het reeds uitgevoerde bijkomend studiewerk hierrond, met name rond het inrichtingsalternatief ‘Winkelhaak’ en de inspanningen om de resultaten hiervan te delen met de private sector. Verder onderzoek is aanwezig in welke reële omstandigheden effectief hinder kan ervaren worden.
Verder onderzoek op nautisch vlak wordt steeds met de diverse stakeholders besproken. Uit inmiddels uitgevoerd onderzoek blijkt bijvoorbeeld voorlopig dat ook zonder zwaaizone het Tweede Getijdendok op een voldoende vlotte en veilige manier toegankelijk is. Dit zal nog verder bekeken worden in dialoog met verschillende betrokken stakeholders. De PON zal hierop aangepast worden	

4.2.7.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In hoofdstuk 6 van de PON wordt punt 1 van de tweede opsomming als volgt geherformuleerd:

“In de acties voor het nautische onderzoek in het voorkeursbesluit wordt aangegeven dat verder onderzoek dient te gebeuren naar de optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Tweede Getijdendok, waarbij gezocht wordt naar de optimale vormgeving van de vaargeul en onderzocht wordt of er al dan niet een zwaaizone in het Tweede Getijdendok moet voorzien worden. Uit inmiddels uitgevoerd onderzoek (zie hoger) lijkt alvast te blijken dat ook zonder zwaaizone het Tweede Getijdendok op een voldoende vlotte en veilige manier toegankelijk is. Dit zal nog verder bekeken worden in dialoog met verschillende betrokken stakeholders.”

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.8 Categorie 8 Onderzoeksmethodiek mobiliteit

4.2.8.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Mobiliteit Op p.120 wordt aangegeven dat de Oosterweelverbinding onderdeel is van de referentiesituatie 2030. Naast de infrastructuur bevat deze nog een aantal belangrijke sturende maatregelen zoals snelheid, tolheffing,... Het is duidelijk dat deze nog een belangrijke invloed kunnen hebben op de uiteindelijke effecten van OWV. Er moet zeker geduid worden op welke wijze de Oosterweelverbinding meegenomen wordt in de referentiesituatie en er moet in het MER gerapporteerd worden hoe met deze variabiliteit omgegaan wordt.
	In de gebruikte vervoersmodellen wordt voortgebouwd op de uitgangspunten van de Oosterweelverbinding. Er zal in het verdere onderzoek geduid worden op welke manier de Oosterweelverbinding in de referentiesituatie is meegenomen. Geen aanpassing van de PON vereist
A1	Mobiliteit Men opteert om voertuigkilometers (wellicht als onderdeel van ‘verkeersgeneratie’ op p.124, hoewel het daar niet expliciet wordt vermeld) te bepalen binnen het studiegebied van mobiliteit, maar het is evident dat de realisatie van ECA over gans Vlaanderen zal leiden tot extra gereden kilometers. Om vrtgkms te bepalen moet er dus wel degelijk over het volledige gewest gekeken worden, niet enkel binnen het studiegebied mobiliteit.
	De doorrekening met het Vervoersmodel laat toe effecten te bepalen in het volledige Vlaamse Gewest (minder nauwkeurig als de locatie zich verder van het invloedsgebied bevindt). Geen aanpassing van de PON vereist.
A1	Mobiliteit In de discipline mobiliteit zal een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd worden voor de vooropgestelde modal split en wordt eveneens onderzocht of deze modal split verwezenlijkt kan worden met de infrastructuur binnen het beslist beleid. Het is belangrijk dat de resultaten van deze onderzoeken ook hun doorvertaling vinden in de disciplines die afhangen van de discipline mens – mobiliteit, zoals de discipline geluid en trillingen en de discipline lucht. Hetzelfde is van toepassing voor de doorwerking van de scenario’s met een hoog en een laag transshipment.

De resultaten van berekeningen vanuit de discipline mobiliteit zullen meegenomen worden in (en in vele gevallen input zijn voor) de andere disciplines.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
A1	Mobiliteit In de discipline mobiliteit ontbreekt een overzicht van welke gegevens exact aangeleverd worden aan welke andere disciplines.
De resultaten van berekeningen vanuit de discipline mobiliteit zullen meegenomen worden in (en in vele gevallen input zijn voor) de andere disciplines.	
Onder paragraaf 9.5 van de aangepaste PON (oorspronkelijke nummering 8.5) wordt een paragraaf toegevoegd waar een overzicht gegeven wordt van de data die aangeleverd zullen worden vanuit de discipline mobiliteit aan de andere disciplines.	
A6	De nota blijft te vaag over de mobiliteitsimpact op niveau van lokale wegen en focust hoofdzakelijk op de impact op hoofdwegenet. (o.a. pag. 118) Het volstaat niet enkel naar de impact op het hoofdwegenet te kijken. Zoals eerder gesteld in de s-MER zijn ook effecten te verwachten op het lagere wegenet. Dit moet in de uitwerkingsfase integraal mee in beschouwing genomen worden. - Zo is het bv. onvoldoende duidelijk of de referentiesituatie ook expliciet de ventwegen E34 tussen Vrasene en Beveren en de 'omleidingsweg N451 Vrasene' tussen N70 en E34, zoals opgenomen in de s-MER (p. 523 e.v.). Deze zijn niet terug te vinden in de PON (p. 120). Voor Beveren zijn dit beiden cruciale projecten om de impact op het lokale wegenet te beperken. - Deze moeten dus niet enkel in verkeersmodellering opgenomen worden, maar ook de realisatie hiervan moet voorbereid worden. De stelling op p. 75 dat "Er wordt nagegaan in welke mate het plan voor de dubbele kamstructuur in het Waasland hierin een rol kan spelen." Is dus veel te vrijblijvend. Dat is wat ons betreft principieel beslist beleid. In een mededeling op 17 mei 2019 bij het ontwerp Voorkeursbesluit bevestigde minister Weyts dit door te stellen dat het "planningsproces voor de verbinding tussen de E 34 en de N70 opgestart wordt".
De modellering zal ook de effecten van het project op het lagere wegenet weergeven. De dubbele kamstructuur is in de modellering met het Strategisch Verkeersmodel niet opgenomen in de referentiesituatie maar zal opgenomen worden in een ontwikkelingsscenario. En dit aangezien het planningsproces voor de dubbele kamstructuur nog opgestart moet worden.	
In paragraaf 8.5 Mobiliteitsaspecten - Verkeersleefbaarheid werd expliciet opgenomen dat ook de effecten op het lagere wegenet wel degelijk bestudeerd zullen worden in het mobiliteitsonderzoek.	
In paragraaf 8.2 Referentiesituatie en paragraaf 8.3 Externe ontwikkelingen wordt geëxpliciteerd dat de dubbele kamstructuur niet in de modellering van de referentiesituatie zit.	
A6	Ten slotte is de opgave op vlak van modal split enorm. Hoewel wij die verschuiving van vervoer over de weg naar spoor en binnenvaart vanzelfsprekend ondersteunen, wensen wij niettemin de aandacht te vestigen op het gewenste aandeel spoor tegen 2030. De stijging in absolute volumes in combinatie met de stijging van het relatieve aandeel is dermate dat wij vrezen voor verhoogde geluidshinder langsheen spoorlijn L59 en druk op de doorstroming van het persoonsvervoer.
Zowel in de discipline mobiliteit als in de discipline geluid worden de effecten van de doelstellingen op gebied van modal split doorgerekend. Het studiewerk zal uitwijzen of bovenstaande vrees al dan niet gerechtvaardigd is.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	

A7	Mobiliteit Alle randvoorwaarden i.v.m. de vooropgestelde modal shift dienen eerst gerealiseerd te zijn alvorens dit project in eindfase kan gaan
In het onderzoek wordt een sensitiviteitsanalyse opgesteld waarbij ook de effecten van het niet realiseren van de modal split zoals vooropgesteld worden in beeld gebracht. In het projectbesluit zullen de nodige randvoorwaarden hard verankerd worden, tezamen met een doorgedreven monitoringsprogramma. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit De modal shift van het logistiek centrum op ons grondgebied is uiterst negatief. MOB dringt daarom aan op een waterconnectie tussen de Schelde en de vlakte van Zwijndrecht om ook een ontsluiting via binnenvaart mogelijk te maken.
De watergebonden ontsluiting van de Vlakte van Zwijndrecht/Bieshoek via een nieuw aan te leggen binnenvaartterminal op de Schelde werd tot op heden niet expliciet geïdentificeerd als een milderende maatregel in het onderzoek. Om dergelijke terminal eventueel mogelijk te maken, is minstens een herbestemming van de gronden waarop de terminal ontwikkeld kan worden, vereist. Los van de resultaten omtrent de haalbaarheid en het nut om een binnenvaartterminal te ontwikkelen voor de zone vlakte van Zwijndrecht / Bieshoek, zal de projectonderzoeksnota onder paragraaf 5.4 volgende paragraaf aangevuld worden: “Specifiek voor de Vlakte van Zwijndrecht zal tijdens de uitwerkingsfase verder onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om deze zone ook voor binnenvaart te ontsluiten met het oog op het milderen van de mobiliteitseffecten. In het onderzoek zal beoordeeld worden of er mogelijkheden zijn voor binnenvaart voor deze zone (nieuwe binnenvaartkade aan de Schelde, organisatie binnenvaart via bestaande waterinfrastructuur, ...) en in welke mate hiermee de mobiliteitseffecten kunnen worden gemilderd in vergelijking / combinatie met andere mogelijke milderende maatregelen (beheersen vervoersstromen, groter aandeel via spoor, transport via leidingen,...). Indien uit het onderzoek zou blijken dat de ontsluiting van de vlakte van Zwijndrecht voor binnenvaart een nodige milderende maatregel is, kan deze verder verankerd worden in het projectbesluit.”	
A7	Mobiliteit In eerdere modellen werd gesproken van een mogelijke verdringing naar het lagere wegennet die de stijging van de druk veroorzaakt door deze totaal ontwikkeling mede zou mogelijk maken. Hier spreekt men nu meerdere keren over “het in beeld brengen en het onderzoeken van het mogelijk sluipverkeer” maar niet over hoe dit te vermijden en of op te lossen. Voor MOB moet het duidelijk zijn dat alle bijkomende verkeer dat geen lokale herkomst of bestemming heeft te Zwijndrecht via de E34 of de verkeerswegen ten noorden hiervan dient opgevangen te worden. Alle bijkomende druk op de N70 en de doortocht van Burcht is onaanvaardbaar en dient vooraf te worden ondervangen. Bijkomende druk op de N419 kan enkel dienen tot het vertrekken van- of bereiken van de “uitgebreide” park and ride aan het rond punt van Melsele om daar over te stappen op collectief vervoer of fiets (first/last mile woon-werk). Ter omkadering diende Zwijndrecht reeds de toegang tot haar lokale woon en landbouwwegen af te sluiten voor doorgaand autoverkeer teneinde de doorstroming, niet in het minst ook voor het openbaar vervoer (en op hun terecht aandringen), van deze wegen te garanderen.
Uit de effectbeoordeling (o.a. de modeldoorrekeningen) zal een zicht volgen op het mogelijk sluipverkeer. Daaruit zullen maatregelen voorgesteld worden om deze (negatieve) effecten tegen te gaan. Geen aanpassing van de PON vereist.	

A7	Mobiliteit MOB wijst er op dat het ambitieniveau van de modal split niet hoog genoeg is. Het gaat bovendien steeds over procenten i.p.v. harde cijfers. In de harde cijfers zal men zien dat men uiteraard bijkomend verkeer gegeneerd en daarmee de doelstellingen van het toekomstverbond eigenlijk onderuit haalt. De verkeersdruk neemt immers toe i.p.v. af. M.a.w. het ambitieniveau van de modal shift inzake vrachtverkeer en woon werk verkeer dient veel hoger te liggen en moet ook reeds gevoelig aangepakt worden binnen de huidige bedrijvigheid teneinde ruimte voor groei te creëren die geen bijkomende druk veroorzaakt. Nu wordt er reeds gegrepen naar het bijbouwen van ruimte voor verkeer en gaat men nagaan of en hoe kruispunten dat allemaal gaan aankunnen...
De modal split doelstelling heeft niet enkel betrekking op de nieuwe activiteiten maar ook op de bestaande containerbehandeling, zodat er hier al een betere situatie dan vandaag en ruimte voor groei wordt gerealiseerd. In de sensitiviteitsanalyse wordt deze opmerking verder uitgewerkt De modal split zoals gedefinieerd in het Voorkeursbesluit wordt in deze fase niet verder in vraag gesteld. Wel is het zo dat in de PON in algemene termen gesteld wordt dat ook een 'future proof'-scenario zal uitgewerkt worden. Hier kunnen eventueel elementen rond verdere modal-split ambities ingebouwd worden. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit MOB wil het ambitieniveau van het fietsnetwerk niet alleen in de theorie maar ook de praktijk hoger zien dan wat er nu voorligt. Daarnaast dringt MOB er op aan om ook verder te kijken dan enkel de fietspaden maar teven in te zetten op degelijke fietsparkeerfaciliteiten zowel aan de park and rides als in de bedrijven volgens de Zwijndrechtse standaard van haar modelstaling. Ter illustratie: In het voorstel van de nieuwe westelijke ontsluiting was dit alvast een groot probleem (2,5m voor een dubbel richtingsfietspad???) Binnen afzienbare tijd wordt een "vergunde" fietsbrug gebouwd over de E34 (ondanks opmerkingen in de vroegere PAC hierover) die niet meer aan de huidige standaard voldoet. De aanleg van de F41 stopt vandaag aan de grens van de projectzone Oosterweelwerken terwijl de connectie met de fietsbrug E34 van de F425 (AMT-Beveren - Oost-Vlaanderen) enkele honderden meters verder ligt...en dus structureel een missing link vormt waar momenteel niemand aan werkt? Daarenboven is de ambitie van de vervoerregio Antwerpen voor de F41 hoog maar is het vooralsnog onduidelijk of men in Oost-Vlaanderen daarin volgt. Bij de ontwerpen voor de uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen op huidige park and ride aan het rond punt van Melsele denkt men er over om hier geen overdekking te voorzien!!! De huidige park and ride plannen van de Blanceflourlaan voorzien in een schamel 150 fietsparkeerplaatsen terwijl het potentieel voor multimodaliteit vele malen hoger is!
Deze opmerking overstijgt deels de scope van het project ECA. Waar binnen het ontwerp van ECA fietsinfrastructuur voorzien worden, zal dit ontwerp afgestemd worden op de meest recente inzichten, bv. met betrekking tot breedte van dubbel richtingsfietspaden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit MOB wijst op de noodzaak om meerdere structurele opvang in de diepte te organiseren zowel langs de E34 als de E17 om "slaapverkeer" op de lokale wegen te vermijden.
In het onderzoek zal de noodzaak aan parkeerplaatsen worden ingeschat. Het Havenbedrijf zal alleszins een parking voor 370 vrachtwagens voorzien aan de Ketenislaan om overlast op ongewenste plaatsen tegen te gaan (vergunningproces momenteel al lopende).	

Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit Het grond verzet tijdens de werken / aanleg moet maximaal via het water aan en afgevoerd worden (cfr. Oosterweel).
In paragraaf 8.5.2 van de PON wordt verwezen naar het feit dat aan- en afvoer via water (zeevaart en binnenvaart) waar mogelijk zal gebeuren, maar evenwel nog zonder dat momenteel een engagement genomen kan worden om dit maximaal via deze modus te laten verlopen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit MOB wil aannemen dat men meer op het spoor wil inzetten maar daarvoor dienen er dringend oplossingen te komen voor • De Ijzeren Rijn • De druk op het huidige net Antwerpen Gent en de nood tot uitbreiding voor goederen en personen • Bijkomende Scheldekrusingen • Een spoorlijn parallel aan de E34. Zoniet zal alle spoorinfra binnen het voorliggend project een maat voor niets blijken omdat er geen bijkomende connecties en dus geen bijkomende capaciteit op het verder liggende net gerealiseerd werden.
In het onderzoek wordt een uitgebreide (capaciteits)studie Spoor voorzien zodat de noodzaak en de timing van de opgesomde werken kan ingeschat worden (zie paragraaf 8.5.3.6 van de PON). Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit Er dient meer te worden ingezet op het vermijden van onnodige Scheldekrusingen van goederen (harde modi). Goederen die een eindbestemming hebben achter rechteroever dienen aan rechteroever te worden afgezet en voor linkeroever die eindbestemming hebben aan linkeroever. De flessenhals blijft immers de Scheldekrusing.
Hoewel moet ingezet worden om de Scheldekrusingen zoveel als mogelijk te vermijden is dit in de praktijk niet steeds mogelijk. Dit hangt samen met de localisatie van specifieke rederijen op specifieke terminals. Indien deze rederijen een contract hebben met terminals die aan de andere zijde van de Schelde liggen dan de uiteindelijke bestemming van de containers dient er toch een Scheldekrusing mogelijk te zijn. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A7	Mobiliteit er dient veel meer ingezet te worden op de mogelijkheden van Scheldekrusingen voor de zachte modi trein, tram, fiets, veer ... Nergens is er sprake over het nut van een nieuwe Schelde-oeververbinding (fietsbrug) over de Schelde! Nu reeds is rekrutering van personeel een probleem in de Waaslandhaven omwille van de problematische Scheldekrusing.
Een Scheldekrusing zoals een fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het project. Geen aanpassing van de PON vereist	

A7	Aannames voor de verkeersmodellering dienen te worden afgestemd op een gewijzigde context. Zo nam de Vlaamse Regering het jaar na de startbeslissing voor CPECA bepaalde engagementen in het “Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid”, waarbij “een algemene consensus werd bereikt dat bijkomende maatregelen en acties nodig zijn op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, meer bepaald om · doorgaand verkeer maximaal om te leiden rond de stad en de R1 in te richten voor stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer ...” Dit impliceert (1) dat de R1 (met Oosterweel- en Kennedytunnel) in de modellering niet mag worden gebruikt om doorgaand goederentransport te faciliteren, en (2) dat de realisatie van ECA steeds voorwaardelijk moet gekoppeld moet worden aan de realisatie van noodzakelijke infrastructuurprojecten op het Haventracé (aannames “Referentiesituatie 2030).
Als uitgangspunt voor de modellering wordt er gesteld dat er rekening wordt gehouden met de realisatie van de Oosterweelverbinding en de eerste fase van het Haventracé. Op die manier is er gewaarborgd dat met de gemaakte afspraken rekening kan worden gehouden. In de verkeersmodellering wordt niet gesteld dat bepaalde wegen niet toegankelijk zijn voor doorgaand goederentransport. Met doorgaand goederentransport wordt veelal bedoeld op Schelde-kruisend goederentransport. Hiervoor wordt in de verkeersmodellering wel degelijk een tolsценario meegenomen, dat voor een evenwichtigere spreiding gaat zorgen. Concreet betekent dat hogere tol in de Kennedytunnel, een lage tol in de Oosterweelverbinding en geen tol in de Liefkenshoektunnel. Hiermee wordt dus wel al voor een deel gezorgd dat langeafstands doorgaand verkeer eerder via de Liefkenshoektunnel gaat rijden dan via de Oosterweelverbinding / Kennedytunnel.. In de PON zal onder paragraaf 8.2 (Referentiesituatie) en paragraaf 8.3 (Externe ontwikkelingen) meer expliciet aangegeven worden hoe de engagementen van het toekomstverbond al dan niet ingewerkt werden in de gebruikte verkeersmodellen.	
A8	De voorbereiding van het Projectbesluit Containercluster Linkerscheldeoever moet gepaard gaan met een bijzonder grondige studie van de mobiliteitseffecten, waarbij het effect wordt onderzocht van: - het nagaan en grondig onderzoeken of uitvoering van de maatregelen die voorzien waren in het Waas mobiliteitsplan voor het beheersen en geleiden van het wegverkeer (de zogenaamde ‘dubbele kamstructuur’) nog steeds relevant is en toekomstbestendig. - een doorgedreven beleid om het aandeel van de binnenvaart en van het spoor in de afwikkeling van het goederenvervoer te maximaliseren en de naar voor geschoven modal split te realiseren; - de aanleg van een goederenspoorlijn tussen de Vlaamse havens, zoals voorzien in het structuurplan Vlaanderen; - de versnelde realisatie van veilige en vlotte fietsverbindingen van, naar en in de Waaslandhaven, net als een sterke verbetering van het collectief vervoer.
Deze opmerkingen zijn gelijkaardig aan voorgaande opmerkingen over het deel mobiliteit. Zie ook de aanpassingen die zullen doorgevoerd worden aan de PON naar aanleiding van die opmerkingen. Geen verdere aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking.	
A8	De uitvoering van de maatregelen die nodig zijn om de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid in de regio te garanderen, moeten in timing van uitvoering gekoppeld zijn aan de plannen voor de realisatie van de Containercluster Linkerscheldeoever.
In het projectbesluit voor CCL zullen de modal split doelstellingen expliciet opgenomen worden, wat een garantie zal inhouden dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio aanvaardbaar blijft. Daarnaast zal in het geïntegreerd onderzoek ook ruimte zijn voor flankerend beleid die de bereikbaarheid en leefbaarheid kan verbeteren. Dit is geëxpliciteerd in de PON.	

Geen aanpassing van de PON vereist	
1	De Kruispunten bij de op en afrit voor de Liefkenshoektunnel op Linkeroever kunnen tijdens de spits de hoeveelheid vrachtwagens en auto's nu al niet aan. Vrachtwagens blokkeren er het kruispunt. Een verkeersanalyse op de invloed van extra terminals en bijhorend verkeer hierop zou niet slecht zijn. Vlake van Zwijndrecht, Bieshoek: eens we hier beginnen met wegnemen van natuur staat de deur open er te blijven bouwen tot geen bos meer over schiet... Dit kan een must zijn voor de uitbreiding van de haven op linkeroever, maar ooit zal ook hier geen bouwgrond meer over schieten voor kantoorruimten, wat dan? Vrasene, Doel, Verrebroek weg?
De analyse met betrekking tot capaciteit van kruispunten is een onderdeel van het uit te voeren onderzoek en werd zo gespecificeerd in de PON.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
2	Meer dan 20 jaren geleden werden de eerste plannen gemaakt voor het aanleggen van de rondweg om Vrasene Beveren en Nieuwkerken te ontlasten van het doorgaand havenverkeer. Het bleef bij plannen tot hiertoe. Wase politiek ijvert reeds lang voor de aanleg maar tot hiertoe zonder noemenswaardig gevolg. Inmiddels kennen we het doorrijverbod +3.5 ton wat goed is maar wordt toch niet altijd goed opgevolgd. Ook politie kan niet permanent toezicht houden. Het pendelverkeer van zuid naar noord en vice versa zorgt wel voor lange files in onze dorpen. Wanneer de haven nog gaat uitbreiden dringt zich de aanleg van deze rondweg meer en meer op. Er komt sowieso meer verkeer in onze dorpen. Nu reeds kennen we onze limiet. Wij ijver ervoor om deze rondweg te realiseren vooralleer er een uitbreiding komt van de haven. Zeker voor het jaar 2025 en voordat de nieuwe aansluitingsweg haven -E34 wordt gerealiseerd thv Vrasene. U kan wel bij de juiste personen dit probleem aankaarten. Met dank voor je inzet.
In de PON werd gespecificeerd dat sluipverkeer onderdeel uitmaakt van het lopende onderzoek (hoofdstuk 8.5)	
In paragraaf 8.2 Referentiesituatie en paragraaf 8.3 Externe ontwikkelingen werd gespecificeerd welke onderdelen al dan niet deel uitmaken van de referentiesituatie	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	De modal split op Blz 108 – 109, met 9 % spoor en 91 % weg voor de Vlake van Zwijndrecht is veel te weinig ambitieus en moet bijgesteld worden. De spoorlijn die reeds in het gebied aanwezig is moet ten volle uitgebouwd worden door meerdere aftakkingen in de logistieke zone aan te leggen. Vooral het transport tussen het tweede getijdendok en de logistieke zone Vlake van Zwijndrecht is vanwege zijn regelmaat en groot volume zeer geschikt om per spoor te groeperen en te transporteren.
Naar aanleiding van o.a. bovenstaande opmerking over modal split zal de projectonderzoeksnota zal aangevuld worden met volgende passage onder paragraaf 5.4:	
“Specifiek voor de Vlake van Zwijndrecht zal tijdens de uitwerkingsfase verder onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om deze zone ook voor binnenvaart te ontsluiten met het oog op het milderen van de mobiliteitseffecten. In het onderzoek zal beoordeeld worden of er mogelijkheden zijn voor binnenvaart voor deze zone (nieuwe binnenvaartkade aan de Schelde, organisatie binnenvaart via bestaande waterinfrastructuur, ...) en in welke mate hiermee de mobiliteitseffecten kunnen worden gemilderd in vergelijking / combinatie met andere mogelijke milderende maatregelen (beheersen vervoersstromen, groter aandeel via spoor, transport via leidingen,...). Indien uit het onderzoek zou blijken dat de ontsluiting van de vlakte van Zwijndrecht voor binnenvaart een nodige milderende maatregel is, kan deze verder verankerd worden in het projectbesluit.”	
7	Er dienen synergiën gezocht te worden tussen de huidige bedrijven en de toekomstige bedrijven op de nieuwe logistiek-industriële terreinen om de onderlinge transporten zo kort en optimaal mogelijk te organiseren.
Op dit moment is niet exact geweten welke bedrijven zich zullen vestigen op deze zones. Wanneer geweten is welke bedrijven zich zullen vestigen, kunnen mogelijke synergieën worden uitgewerkt.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Piekbelastingen op de verkeersfiles moet voorkomen worden door ruimere openingstijden van de terminals

Het onderzoek gaat uit van het feit dat de nieuwe terminals 24/7 operationeel moeten kunnen zijn. Dit impliceert ook de mogelijkheid om ruimere openingstijden voor aan- en afvoer van containers te kunnen realiseren.. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Het gebruik van de Liefkenshoektunnel voor het transport over de weg, maar ook via het spoor moet ruimschoots gestimuleerd worden, om zones buiten het havengebied niet nodeloos te belasten De analyses van het gebruik van de Liefkenshoektunnel zit mee ingebed in de verschillende analyses en simulaties die uitgevoerd zullen worden in het kader van het geïntegreerd onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.
7	Bij de uitbating van alle containerterminals moeten systemen op punt gesteld worden om transport van lege vrachtwagens en of lege containers te beperken, waarmee meer bewegingen van de weg, het spoor en het water worden weggehaald. Leegrijden kan beperkt worden, doch niet volledig vermeden. Bij de verkeersmodellering wordt leegrijden wel degelijk mee in rekening gebracht. Geen aanpassing van de PON vereist.
7	We stellen ons de vraag hoe de modal shift zal opgevolgd en afgedwongen zal worden. Bv. normen vastleggen en verplichting om op niveau van deelgebieden transportbewegingen te registreren. Dit moet zeker goed gemonitord worden. Welke bijsturingsmechanismen zijn er in ECA voorzien om bij niet behalen van de vooropgestelde verdeling te kunnen ingrijpen? In het onderzoek wordt ook een sensitiviteitsonderzoek opgenomen waarbij de effecten van het niet realiseren van de modal split worden nagegaan. Daarnaast dient het projectbesluit een performante monitoring (met mogelijkheid tot bijsturing) te voorzien. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein. Op basis van eerdere opmerkingen van A1 werd hiervoor in voorgaande hoofdstukken reeds beslist tot een aanpassing / specificering in de PON Geen verdere aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking.
7	Om overlast van geparkeerde vrachtwagens in het landelijk gebied en nabij de natuurgebieden maximaal te voorkomen moeten er spoedig goed uitgeruste parkings worden ingericht. Dit moet meteen het vele sluikestort en zwerfvuil langs de wegen voorkomen. In het onderzoek zal de noodzaak aan parkeerplaatsen worden ingeschat. Het Havenbedrijf zal alleszins een parking voor 370 vrachtwagens voorzien aan de Ketenislaan om overlast op ongewenste plaatsen tegen te gaan (momenteel reeds in vergunningsproces). Geen aanpassing van de PON vereist.
9	Hoewel de terminal operatoren de targets omtrent de modal split ondersteunen kan de realisatie van deze targets niet worden verwezenlijkt door verplichtingen in hoofde van deze spelers te creëren, noch via de concessievoorwaarden noch anderszins. Het zijn nl. niet zij, maar wel de verladers, expediteurs en rederijen die beslissen op welke manier lading tussen haven en hinterland getransporteerd wordt. Dit op basis van o.a. kostprijs, tijd en betrouwbaarheid van de verschillende modi – aspecten waar de terminal operators geen vat op hebben. Het is daarom duidelijk de taak van de overheid ervoor te zorgen dat spoor en binnenvaart kunnen concurreren met het wegtransport. Het belang hiervan kan niet genoeg worden benadrukt, daar eea ook raakt aan de doelstelling van het project zelf. Het is nl. zo dat indien de voorgenomen modal split niet wordt gerealiseerd terwijl de terminals zich bij het uitbouwen van capaciteit daar wel hebben op afgestemd, een

	deel van de capaciteit van de terminals ondergebruikt zal worden waardoor de totale container behandlingscapaciteit van de terminals de facto beperkt wordt. Het realiseren van dat level playing field voor de diverse transportmodi dient te gebeuren bij wege van positieve incentives ten aanzien van de marktwerking enerzijds en anderzijds door middel van het wegwerken van operationele bottle necks die de concurrentialiteit van het spoor en de binnenvaart negatief beïnvloeden. Wat de binnenvaart betreft gaat het hier voornamelijk over het consolideren van volumes en het inzetten op gezamenlijke procedures zoals een centrale lichterplanning en het invoeren van minimum Internal call sizes. Eea moet ervoor zorgen dat de terminal operators op een efficiënte wijze voldoende lichterbehandelingscapaciteit kunnen voorzien. Wat het spoor betreft moeten een aantal belangrijke barrières worden aangepakt zowel binnen als buiten het havengebied. Zonder deze (infrastructuur)aanpassingen zal het onmogelijk zijn om de beoogde volumes over het spoor op een vlotte manier te vervoeren en het spoor concurrentieel te laten zijn met het wegvervoer.
Dit aspect wordt meegenomen naar het onderzoek. In het onderzoek wordt ook een sensitiviteitsonderzoek opgenomen waarbij de effecten van het niet realiseren van de modal split worden nagegaan. Daarnaast dient het projectbesluit een performante monitoring (met mogelijkheid tot bijsturing) te voorzien. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein. Op basis van eerdere opmerkingen van A1 werd hiervoor in voorgaande hoofdstukken reeds beslist tot een aanpassings / specificiëring in de PON Geen verdere aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking. Geen aanpassing van de PON vereist.	
9	Mobiliteit Naast realisatie van de modal shift kan een verschuiving van de pieken in het vrachtverkeer op de weg naar dalperiode's s' nachts of zelfs in het weekend een belangrijke verlichting van de druk op het wegennet betekenen. Ook hier zijn ondersteunende maatregelen van de overheid nodig om ervoor te zorgen dat de hele logistieke keten mee moet gaan in dit verhaal. Verder mag niet uit het oog worden verloren dat het mobiliteitsvraagstuk geen probleem is van de Antwerpse haven alleen. De haven is één element in een veel breder mobiliteitsgegeven. Tenslotte is mobiliteit een steeds evoluerend gegeven dat in de toekomst meer en sneller dan ooit zal veranderen door het ter beschikking komen van nieuwe technologieën. Aldus dienen te nemen maatregelen in de toekomst op regelmatige basis op hun effectiviteit te worden geëvalueerd.
Onder paragraaf 8.5 zal expliciet bij ingeschreven worden in de PON dat verschuiving van vrachtverkeer naar dalperiodes deel moet uitmaken van de totaalanalyse.	
10	Het mobiliteitsonderzoek gaat uit van een modal split van 15 % spoor, 43 % wegvervoer en 42% binnenvaart, in lijn met de eerdere ambitie tegen 2030. Alfaport Voka onderschrijft deze ambitie maar wijst opnieuw op de gedeelde verantwoordelijkheid van private sector maar ook overheid om deze doelstelling te halen.
Geen aanpassing van de PON vereist.	
11	Wat wordt de impact op de mobiliteit? In het verleden werden al vaker beloftes gedaan die nooit werden waargemaakt. De druk op het omliggende gebied wordt wel erg groot.
Het projectbesluit moet een performante monitoring en sturing voorzien. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein. Op basis van eerdere opmerkingen van A1 werd hiervoor in voorgaande hoofdstukken reeds beslist tot een aanpassing/ specificiëring in de PON	

Geen verdere aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking.	
13	Vervolgens wens ik verder in te gaan op het sluipverkeer dat hoogstwaarschijnlijk zal toenemen in Kallo. De kortste weg van de Waaslandhaven naar de Vlakte van Zwiendrecht is immers via de N450 – Hoog-Kallostraat en Kapeldijkstraat. Dit traject passeert o.a. een kinderdagverblijf, het dorpscentrum, de kleuter- en lagere school en een voetbalclub. Het behoeft geen tekening om te stellen dat er zich op deze wegen zeer kwetsbare groepen voortbewegen. Daarnaast zijn deze wegen fysiek niet geschikt om extra verkeer te slikken gezien hun historische inrichting. Gezien de aanwezigheid van de E34, de Steenlandlaan, Keetberglaan, Boereveldseweg en Canadastraat kan men perfect hierlangs de ontsluiting van de Vlakte voorzien. Via de Boereveldseweg moet men immers slechts de spoorweg oversteken waarna men recht in de center van de Vlakte terechtkomt. In dat opzicht is het totaal niet meer te verantwoorden om de koppeling van de Scheldedijk en de Smoutpot (ten noorden van de Vlakte) te laten bestaan. In dit specifiek geval wens ik uitdrukkelijk voor te stellen om de Kwarikweg/Scheldedijk te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Bijkomend zou de Galgestraat ook hetzij geknipt moeten worden, hetzij een doorrijverbod krijgen. De koppeling van de Smoutpot en de Kwarikweg kan wel blijven bestaan als alternatief voor de Melseledijk/N450. Hieronder heb ik een foto toegevoegd ter illustratie.
Sluipverkeer wordt expliciet vermeld als te onderzoeken aspect (paragraaf 8.5)	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
13	Verder worden de milieueffecten (road kill, geluid, sluikstort, ...) gemilderd op het Rietveld Kallo, het Groot Rietveld en Kallo zelf. Er wordt immers gesteld dat voor de Vlakte van Zwiendrecht het uitgangspunt op vlak van modal split 91% via de weg en 9% via het spoor is. Bijkomend wil men inzetten op een time shift. De milidering wordt dan bewerkstelligd door het (vracht)verkeer via de Scheldedijk of via een nieuwe ontsluiting langs de Boereveldseweg naar de Keetberglaan te geleiden en niet langs de Kwarikweg doorheen de natuurgebieden(!). De verstoring van het nocturnaal en zelfs het diurnaal gedrag van de aanwezige fauna zal op die manier bovendien een flink stuk verzacht worden. Bovendien is dit een uitgelezen kans in het kader van duurzaam woonwerkverkeer. Immers, de nieuwe fietserbrug over de E34/Keetberglaan wordt quasi rechtstreeks aangesloten op de Kwarikweg. Het vrijwaren van deze weg van zwaar vervoer ten voordele van de fietsers & lokaal verkeer is m.a.w. een bijkomend positief argument.
De ontsluiting van de vlakte van Zwiendrecht maakt deel uit van het onderzoek. De aanpassing van wegenis is een maatregel die volgt uit het onderzoek. Het inrichtingsplan voor de Vlakte van Zwiendrecht zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
14	Aangaande de modal split: Een uitgewerkt plan van aanpak voor de doorgedreven inzet op een verhoogde modal split.
Zie ook een aantal voorgaande opmerkingen.	
Het projectbesluit moet een performante monitoring (met mogelijkheid tot bijsturing) voorzien. In het projectbesluit zullen tevens de flankerende maatregelen hard verankerd worden, zodat maximale zekerheid bekomen wordt dat deze flankerende maatregelen effectief ingang vinden op het terrein.	
Op basis van eerdere opmerkingen van A1 werd hiervoor in voorgaande hoofdstukken reeds beslist tot een aanpassing/ specificëring in de PON	
Geen verdere aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking.	
14	Aangaande het spoor: - Het ontlasten van goederenvervoer van de spoorlijn 59 (Gent-Antwerpen).

	- Het voorzien van personenvervoer via de aftakking op spoorlijn 59 om werknemers van en naar de Waaslandhaven te brengen. - Het opstarten van de ruimtelijke planningsprocessen voor het project goederenspoorlijn tussen de Vlaamse havens zoals het reeds in het structuurplan Vlaanderen voorzien.
14	Aangaande het sluipverkeer: Een plan van aanpak voor het sluipverkeer in nauw overleg met de Wase gemeenten en Interwaas, waarin zowel timing als middelen worden opgenomen. Overigens loopt bij Interwaas volop de studie over de aanpak van het sluipverkeer in het Waasland en is het niet meer dan logisch dat ook daarmee rekening wordt gehouden (wij ontvingen geen vragen naar een stand van zaken of inzage). De studie van Interwaas zal zeker worden meegenomen in de evaluatie van mogelijke oplossingen. In de PON is momenteel reeds voldoende geborgd dat bovenstaande aspecten een plaats in het onderzoek kunnen krijgen. In het onderzoek wordt een uitgebreide (capaciteits)studie Spoor voorzien zodat de noodzaak en de timing van de opgesomde werken kan ingeschat worden (zie paragraaf 8.5 van de PON). Het is niet aan de PON om groen licht te geven voor opstart van ruimtelijke planprocessen. Geen aanpassing van de PON vereist.
14	Aangaande de dubbele kamstructuur: De onmiddellijke start van de ruimtelijke processen, een tijdshorizon en het voorzien van de nodige middelen voor uitvoering van het mobiliteitsplan van de Wase burgemeesters. Er werd een aanzet van studie gemaakt door Studiegroep Omgeving in opdracht van het departement Omgeving. In het eindrapport van deze opstartstudie (december 2019) worden aanbevelingen gedaan en wordt een drieledige finaliteit naar voor geschoven. - Alleen een verbindingsweg – is dan voor departement MOW. - De verbindingsweg als onderdeel van een ruimer mobiliteitsproject “realisatie van de dubbele kamstructuur” – gebeurt dan gezien de vele ruimtelijke raakvlakken best in samenwerking departementen MOW en Omgeving. - De verbindingsweg als onderdeel van een gebiedsgericht strategisch project – is dan voor departement Omgeving. Het proces kan worden opgevat als: - Een gebiedsgericht strategisch project – te trekken door departement Omgeving. - Een complex project – te trekken door departement MOW. Verder wordt de inhoud van het proces toegelicht en wordt aangegeven met welke andere processen en projecten dient afgestemd. (Waaslandhaven West – E34 en masterplan N70 met doortocht Beveren). Enige afstemming met de mobiliteitsproblematiek gekoppeld aan de extra containercapaciteit is evident, maar niet terug te vinden in de onderzoeksnota. Wij menen dat de verbindingsweg als onderdeel van een ruimer mobiliteitsproject “realisatie van de dubbele kamstructuur” moet worden gezien. De realisatie van deze dubbele kamstructuur – qua timing voorafgaand aan de realisatie van de Oosterweelverbinding op de Linkeroever en aan de realisatie van het ECA project – is voor het Waasland cruciaal en een conditio sine qua non voor verdere havenontwikkeling. Zie hierboven. Omdat het planningsproces voor de dubbele kamstructuur nog lopende is, kan het niet als onderdeel van de referentiesituatie opgenomen worden. Daarom wordt het meegenomen als ontwikkelingsscenario. In paragraaf 8.2 Referentiesituatie en paragraaf 8.3 Externe ontwikkelingen van de PON wordt geëxpliciteerd dat de dubbele kamstructuur niet in de modellering van de referentiesituatie zit.

14	Tenslotte dient ook afstemming te zijn met de aanpak van het haventracé (noordelijke halve grote ring boven Antwerpen). Voor het Waasland zijn vooral de E34 west en de Tijsmanstunnel van belang; zij worden beiden als prioritair opgegeven. Het is de bedoeling alle havenverkeer te concentreren op de westelijke ontsluiting als alternatief voor de Provinciale Baan. Het is dan ook essentieel dat die ontsluiting en de expresweg E34 perfect aantakken.
De beide vernoemde infrastructuurwerken worden in de referentiesituatie 2030 meegenomen. Er wordt dus vanuit gegaan dat deze zijn gerealiseerd op het moment dat ECA operationeel wordt.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	
15	Polderdorpen-leefbaar vraagt dat er prioritair werk wordt gemaakt van een rechtstreekse aansluiting van de Waaslandhaven op de E34. Met de Westelijke ontsluiting wordt enkel de capaciteit verhoogd voor het vrachtverkeer. Daarmee verandert er niets aan de leefbaarheid van de dorpen. De enige ingreep die een verschil maakt is de een rechtstreekse aantakking. In afwachting daarvan vragen wij aan de gemeente Beveren er alles aan te doen om – ter bevordering van de veiligheid - de nodige ingrepen te doen op baan van de E34 tot in Kieldrecht.
De vernoemde infrastructuurwerken worden in de referentiesituatie 2030 meegenomen. Er wordt dus vanuit gegaan dat deze zijn gerealiseerd op het moment dat ECA operationeel wordt.	
Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.8.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- Onder paragraaf 8.5 van de PON wordt een paragraaf toegevoegd waar een overzicht gegeven wordt van de data die aangeleverd zullen worden vanuit de discipline mobiliteit aan de andere disciplines.
- In paragraaf 8.2 en paragraaf 8.3 van de PON wordt geëxpliciteerd dat de dubbele kamstructuur niet in de modellering van de referentiesituatie zit.
- In paragraaf 5.4 van de PON wordt volgende paragraaf aangevuld : “Specifiek voor de Vlake van Zwijndrecht zal tijdens de uitwerkingsfase verder onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om deze zone ook voor binnenvaart te ontsluiten met het oog op het milderen van de mobiliteits-effecten. In het onderzoek zal beoordeeld worden of er mogelijkheden zijn voor binnenvaart voor deze zone (nieuwe binnenvaartkade aan de Schelde, organisatie binnenvaart via bestaande water-infrastructuur, ...) en in welke mate hiermee de mobiliteitseffecten kunnen worden gemilderd in vergelijking / combinatie met andere mogelijke milderende maatregelen (beheersen vervoersstromen, groter aandeel via spoor, transport via leidingen,...). Indien uit het onderzoek zou blijken dat de ontsluiting van de vlakte van Zwijndrecht voor binnenvaart een nodige milderende maatregel is, kan deze verder verankerd worden in het projectbesluit.”
- In de PON zal onder paragraaf 8.2 en paragraaf 8.3 meer expliciet aangegeven worden hoe de engagementen van het toekomstverbond al dan niet ingewerkt werden in de gebruikte verkeersmodellen.
- Onder paragraaf 8.5 zal expliciet bij ingeschreven worden in de PON dat verschuiving van vrachtverkeer naar dalperiodes deel moet uitmaken van de totaalanalyse.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.9 Categorie 9 Onderzoeksmethodiek water

4.2.9.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Verharding Bovendien zal niet alleen verharden of verder ruimtebeslag waterinfiltratie verhinderen. Het wegnemen van bestaande beplanting, bv. door aanlegwerken, en het wijzigen van de bodem, bv. door ophoging, veroorzaken verdroging en belemmeren bijgevolg ook de waterinfiltratie. We nemen aan dat ook deze oorzaken van verdroging, naast verharden van de bodem, worden meegenomen in de discipline water, waar verdroging wordt beoordeeld. Tot slot is het van belang de impact van verdroging op andere disciplines, bv de temperatuurstijging op de biodiversiteit, eveneens in beeld te brengen.
Het thema verharding zal mee behandeld worden in de uitwerkingsfase. De gevolgen van verharding op het grondwater zullen gekwantificeerd worden (wijziging kwantiteit en kwaliteit grondwater). Bij elke verharding zal gekeken worden of deze doorlatend kan worden uitgevoerd, er hergebruik mogelijk is van verzameld hemelwater en/ buffering met infiltratie en in het laatste geval vertraagde afvoer. De gevolgen voor het grondwater zullen modelmatig inzichtelijk worden gemaakt. Dit wordt verduidelijkt in de PON in volgende hoofdstukken: Onderzoeksmethodiek water: toevoeging in paragraaf 9.5 Wijziging grondwaterkwantiteit. Onderzoeksmethodiek bodem: toevoeging in paragraaf 10.4 Effectbeoordeling bodem en significantiekader. Onderzoeksmethodiek klimaat: thema 'hittestress' wordt verder uitgewerkt in paragraaf 12.3 Ingreep-effectrelatie	
A1	Verharding P.146: "Op basis van de ingrepen ter hoogte van de Vlake van Zwijndrecht worden er geen grootschalige effecten op de omgeving (bijvoorbeeld het naastgelegen natuurgebied Groot Rietveld) verwacht." Kan hier een meer uitgewerkte motivatie opgenomen worden? Welke zijn die ingrepen en waarom hebben deze geen verwachte impact? Het gaat toch over een aanzienlijke verharding van wat nu onverhard terrein is.
Het al dan niet opstellen van een grondwatermodel voor de vlakte van Zwijndrecht werd besproken tijdens MER-richtlijnenvergadering. Er werd beoordeeld dat een volledig grondwatermodel, waarbij de impact op grondwaterstanden ter hoogte van Groot Rietveld kwantitatief in beeld gebracht worden, geen echte meerwaarde betekent, ook gezien de zeer specifieke situatie mbt de bodemtoestand (opgespoten slib in slibvakken en waterscheidende waterloop tussen de Vlake van Zwijndrecht en het Groot Rietveld). In de PON zal in paragraaf 10.5.1 Grondwatermodellering wel verder verduidelijkt worden dat voor de vlakte van Zwijndrecht een berekening van de waterbalans (i.p.v. een grondwatermodel) in het gebied opgemaakt zal worden. Zo kan aangetoond worden dat de toestroming van water naar de omgeving op peil blijft of, in het geval deze niet op peil zou blijven, welke acties kunnen ondernomen worden om de nodige balans te behouden.	

A7	Water Onderzoek naar de impact op de afwatering van de niet-watergebonden logistieke terreinen: voorzien van de nodige afwatering en buffering.
Buffering, vertraagde afvoer en infiltratie van regenwater zijn inherent onderdeel van de inrichtingsstudies voor de verschillende projectonderdelen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A12	LNV maakt zich zorgen over de negatieve trends van de natuurlijkheid van de Westerschelde, en zet in om deze om te buigen. Er worden voortdurend ingrepen in het systeem gedaan. De cumulatieve effecten hiervan (onder meer op de instandhoudingsdoelstellingen) zijn niet goed bekend. Via de VNSC-werkplannen wordt daarom onderzoek uitgevoerd en kennis vergaard over onder meer de cumulatieve effecten van de projecten, de oorzaak-gevolg-relatie van projecten, de troebelheid in de Westerschelde en factoren dat zijn daarop van invloed zijn. De resultaten van deze onderzoeken bieden belangrijke en noodzakelijke informatie.
De uitwerkingsfase zal gedetailleerd het aspect troebelheid meenemen in het onderzoek en aldus mogelijk tot bijkomende inzichten voor LNV leiden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A13	Paragraaf 9.5.2., wijziging grondwaterkwantiteit: Aandacht voor grondwaterstandsdaaling ter plaatse van Natura2000 gebieden. Brabantse Wal is droogtegevoelig. Een grondwaterstandsdaaling van meer dan 5 cm is niet gewenst. Indien uit modellering blijkt dat dit zou kunnen optreden ter plaatse van de grens NI/B dan dient dit nader uitgewerkt te worden met milderende maatregelen die een dergelijke grondwaterstandsdaaling voorkomen.
Er wordt een uitgebreid grondwatermodel opgesteld in de uitwerkingsfase, waarbij impact van het project, zowel tijdens werffase als tijdens operationele fase in detail bestudeerd wordt.. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	We kunnen ons niet akkoord verklaren met de omschrijving op blz 146: "Op basis van de ingrepen ter hoogte van de Vlake van Zwijndrecht worden er geen grootschalige effecten op de omgeving (bijvoorbeeld het naastgelegen natuurgebied Groot Rietveld) verwacht. Het grondwatermodel wordt dan ook niet uitgebreid tot dit gebied. Eventuele bemalingswerken tijdens de aanleg kunnen met eenvoudige berekeningen worden geëvalueerd. De invloed van wijziging in infiltratie zal eveneens worden geëvalueerd maar zonder uitgebreid grondwatermodel. Dit lijkt op basis van expert judgement en de huidige kennis van het project niet nodig." We vragen om voor de Vlake van Zwijndrecht / Bieshoek een volledige waterstudie uit te voeren. Die is van groot belang omwille van de meerdere watergebonden natuurgebieden in de nabije omgeving en het feit dat er op Fort Sint Marie natuurwaarden aanwezig zijn die gebonden zijn aan brakke kwel. Wanneer blijkt dat bij volledige bezetting van het terrein er effecten zijn op grondwaterstomen richting natuurgebieden, dan moeten milderende maatregelen er voor zorgen dat er geen vermindering van watertoestroming optreedt.

Het al dan niet opstellen van een grondwatermodel voor de vlakte van Zwijndrecht werd besproken tijdens MER-richtlijnenvergadering. Er werd beoordeeld dat een volledig grondwatermodel, waarbij de impact op grondwaterstanden ter hoogte van Groot Rietveld kwantitatief in beeld gebracht worden, geen echte meerwaarde betekent, ook gezien de zeer specifieke situatie mbt de bodemtoestand (opgespoten slib in slibvakken en waterscheidende waterloop tussen de Vlakte van Zwijndrecht en het Groot Rietveld). In de PON zal in paragraaf 9.5 'Grondwatermodellering' wel verder verduidelijkt worden dat voor de vlakte van Zwijndrecht een berekening van de waterbalans (i.p.v. een grondwatermodel) in het gebied opgemaakt zal worden. Zo kan aangetoond worden dat de toestroming van water naar de omgeving op peil blijft of, in het geval deze niet op peil zou blijven, welke acties kunnen ondernomen worden om de nodige balans te behouden.	
7	Bij de baggerwerken en de slibproblematiek van het nieuwe dok moeten alle cumulatieve effecten met de werken en slibverwerkingen van de Oosterweelwerken bekeken en gemilderd worden tot het bekomen van een gunstig niveau voor de goede instandhouding van het Habitatgebied van de Schelde. Cumulatief effect van onderhoudsbaggerwerken is onderdeel van het onderzoek. Zie hoofdstuk 10 Water oppervlaktewater en turbiditeit. De slibterugstortingen van Oosterweel zijn een vergunde situatie en zitten daarom mee in de referentiesituatie. Deze slibterugstortingen zijn ook enkel tijdens de aanlegfase van de Oosterweeltunnel van toepassing. Deze zullen dus niet plaatsvinden op moment van slibterugstortingen tijdens de onderhoudsfase van het nieuwe getijdendok. Er zal, conform KRW, nagegaan worden of de huidige kwaliteit niet verslechtert en de toekomstige verbetering naar de gunstige toestand niet wordt belemmerd. Geen aanpassing van de PON vereist.
7	Er moet vroegtijdige afstemming komen over de slibverwerking en -berging in een gecoördineerde aanpak van zowel het slib van ECA, OWV, de dokken en sluizen en van de onderhoudsbaggerwerken in de Schelde. Daarin moet gekeken worden of nuttige toepassing mogelijk is en of er meerdere van bovenstaande slibstromen kunnen geborgen worden in onderwatercellen op de bodem van het te dempen Noordelijk Insteekdok. Zie ook voorgaande opmerking. Nuttige toepassingen van slibrijke onderhoudsbaggerspecie in de Schelde liggen niet binnen bereik. In de slibverwerkingsinstallatie AMORAS vindt men ondanks meerdere proefprojecten over meerdere jaren, nu al ruim onvoldoende nuttige toepassingen om verwerkt slib af te zetten. Het aan land brengen, drogen en verwerken van de onderhoudsbaggerspecie voor ECA zou een zeer grote kostenverhoging betekenen en de noodzaak om grootschalige stortplaatsen in te richten (jaarlijks naar schatting een aanvoer van 700 000 ton droge stof). Het inrichten van een stortplaats op de bodem van het te dempen Noordelijk Insteekdok is ongewenst voor de toekomstige exploitatie (zettingen) en lijkt ook geen best beschikbare techniek voor de verwerking van slib. Cumulatief effect van onderhoudsbaggerwerken is onderdeel van het onderzoek. Zie hoofdstuk 10 Water oppervlaktewater en turbiditeit. Er zal, conform KRW, nagegaan worden of de huidige kwaliteit niet verslechtert en de toekomstige verbetering naar de gunstige toestand niet wordt belemmerd. Geen aanpassing van de PON vereist.

16	Niettegenstaande het gekozen alternatief niet voor de grootste toename zorgt in onderhoudsbehoefte van slib is 0,7 MTDS/j nog steeds een significante wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Het waterlichaam bevindt zich nu reeds in een ongunstige toestand waardoor milderende maatregelen noodzakelijk zijn. Natuurpunt Waasland verwacht dat bij de analyse van de impact van het project (zowel in aanleg- als in operationele fase) op deze turbiditeit ook rekening wordt gehouden met de te verwachten tijdelijke cumulatieve effecten bij de aanleg van de Oosterweelverbinding. Natuurpunt Waasland wenst hierbij uitdrukkelijk haar bezwaar tegen deze toename kenbaar te maken en verwacht van het projectteam dan ook dat er gezocht wordt welke milderende maatregelen kunnen ingeschakeld worden om de impact van deze toename te reduceren. Daarbij dient gekeken te worden naar mogelijke bijkomende inspanningen voor (vroegtijdige en bijkomende) creatie van slik- en schor in het Schelde-estuarium. Ook verwachten we dat er vroegtijdig wordt afgestemd over de slibverwerking en -berging in een gecoördineerde aanpak voor zowel ECA als Oosterweel en de onderhoudsbaggerwerken van de dokken en de vaargeul van de Schelde. Daarin moet gekeken worden of nuttige toepassingen mogelijk zijn en of er meerdere van bovenstaande slibstromen kunnen geborgen worden in onderwatercellen op de bodem van het te dempen Noordelijk Insteekdok.
	Zie voorgaande opmerking in verband met timing van slibterugstortingen van de Oosterweel versus slibterugstortingen als gevolg van de onderhoudswerkzaamheden van het getijdendok. Het strategisch MER kwam tot de conclusie dat de bijkomende onderhoudsbaggerwerken geen significant negatief effect veroorzaken, waardoor milderende maatregelen op dit ogenblik niet aan de orde zijn. De effecten zullen opnieuw onderzocht worden in kader van voorliggende PON. Indien uit het onderzoek nu wel negatieve effecten zouden blijken, zullen milderende maatregelen noodzakelijk zijn en onderzocht worden. Geen aanpassing van de PON vereist.
16	Er dient op een zinvolle manier met hemelwater te worden omgesprongen. De natuurgebieden in de directe omgeving van de haven ondervinden nu reeds een toegenomen stress vanwege het gebrek aan neerslag en de toename van hittegolven ten gevolge van de klimaatverandering. Deze stress zal de komende jaren enkel maar toenemen. Bij elke geplande ontwikkeling binnen ECA dient te worden nagegaan in hoeverre er daarbij hemelwater (al dan niet rechtstreeks) kan ter beschikking worden gesteld van nabijgelegen natuurgebieden. Hemelwater dat niet kan hergebruikt worden (door natuur of andere toepassingen) dient maximaal geïnfiltreerd te worden alvorens wordt nagedacht over afvoer. Daarmee moet niet enkel tijdens de exploitatiefase worden rekening gehouden, maar ook tijdens de bouwfase. Zo kan het niet zijn dat, zoals op blz. 144 te lezen staat, het bemalingswater geloosd wordt in de Schelde. Dit is in strijd met de recente "blue deal" van Zuhail Demir waarmee wordt geijverd om bemalingswater maximaal een nuttige toepassing te geven.

In de PON zal in paragraaf 9.5 'Grondwatermodellering' verder verduidelijkt worden dat voor de vlakte van Zwijndrecht een berekening van de waterbalans (i.p.v. een grondwatermodel) in het gebied opgemaakt zal worden Het bemalingswater voor aanleg van het Tweede Getijdendok zal brak of zout water zijn. Dit beperkt de mogelijke nuttige toepassing voor dit bemalingswater significant. In paragraaf 9.5 'Grondwatermodellering' wordt dit verder verduidelijkt en wordt tevens aangegeven dat retourbemalingen ook een mogelijkheid zijn.	
18 19	Daarnaast maakt de projectonderzoeksnota reeds melding van mogelijke milderende maatregelen om de verzilting tegen te gaan. Een van deze gesuggereerde milderende maatregelen is een aangepast peilbeheer in de polder. Als landbouwsector willen we duidelijk stellen dat een aangepast peilbeheer enkel kan in samenspraak met de waterloopbeheerder en zolang dit geen negatieve invloed heeft op het landbouwgebruik in de polder. Een grote oorzaak van de verzilting in de polder is de dalende infiltratie van regenwater door het verharderen van poldergronden door de havenontwikkeling. Bij de milderende maatregelen wordt nergens bijkomende infiltratie van regenwater binnen het havengebied meegenomen. Bijkomende regenwaterinfiltratie in het havengebied moet gemodelleerd worden als één van de belangrijkste maatregelen om de verzilting van de poldergronden tegen te gaan.
Op basis van het op te maken grondwatermodel zal in eerste instantie het potentiële effect van verzilting gemodelleerd worden, waarna een eventuele nood aan mildering verder geëvalueerd kan worden. Verzilting is in de PON opgenomen als te behandelen thema bij de grondwatermodellering (paragraaf 10.5.1 Grondwatermodellering). Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.9.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In de PON wordt het thema verharding toegevoegd en geëxpliciteerd in volgende paragrafen:
 - Onderzoeksmethodiek water: toevoeging in paragraaf 9.5 Wijziging grond waterkwantiteit)
 - Onderzoeksmethodiek bodem: toevoeging in paragraaf 10.4 Effectbeoordeling bodem
 - Onderzoeksmethodiek klimaat: thema 'hittestress' wordt verder uitgewerkt in paragraaf 12.3 Ingreep-effectrelatie
- In de PON wordt in paragraaf 9.5 Grondwatermodellering verder verduidelijkt dat voor de Vlakte van Zwijndrecht een berekening van de waterbalans (i.p.v. een grondwatermodel) in het gebied opgemaakt zal worden. Zo kan aangetoond worden dat de toestroming van water naar de omgeving op peil blijft of, in het geval deze niet op peil zou blijven, welke acties kunnen ondernomen worden om de nodige balans te behouden.

- In paragraaf 9.5 'Grondwatermodellering' wordt verder verduidelijkt dat het bemalingswater voor aanleg van het tweede getijdendok brak of zout water zal zijn wat de mogelijke nuttige toepassingen significant beperkt. Tevens wordt aangevuld dat retourbemalingen ook een mogelijkheid zijn.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.10 Categorie 10 Onderzoeksmethodiek bodem

4.2.10.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Verharding De extra-verharding ten gevolge van voorliggend project dient kwantitatief berekend te worden. Vervolgens dienen bijkomend in het kader van de doelstelling van de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (de verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag te stabiliseren tegen 2050, met bij voorkeur een terugdringen van de verhardingsgraad t.o.v. 2015) maatregelen uitgewerkt te worden in dit project zodat er geen extra verharding komt ten gevolge van dit project.
De methodologie voor het thema verharding zal verder gespecificeerd worden in de PON op basis van bovenstaande opmerking. - o Minimaliseren van verharding - o Indien toch noodzakelijk maximaal doorlatend - o Indien niet doorlatend -> infiltratie naast de verharding (bufferbekkens en nuttige toepassing, infiltratiebekkens,) Het thema verharding wordt verduidelijkt in de PON in volgende paragrafen: ▪ Onderzoeksmethodiek water: toevoeging in paragraaf 9.5 Wijziging grondwaterkwantiteit ▪ Onderzoeksmethodiek bodem: toevoeging in paragraaf 10.4 Effectbeoordeling bodem ▪ Onderzoeksmethodiek klimaat: thema 'hittestress' wordt verder uitgewerkt in paragraaf 12.3 Ingreep-effectrelatie	
A1	Verharding P.157: "De invloed van de verharding zal dan ook in een later stadium worden vergund, de potentiële effecten zullen worden onderzocht en geëvalueerd." Het is hier niet duidelijk geformuleerd, maar voor beleidsdomein Omgeving is het van belang reeds in dit onderzoek de (cumulatieve) impact van de verharding te onderzoeken.
De methodologie voor het thema verharding zal verder gespecificeerd worden in de PON (zie ook vorige adviezen en inspraakreacties)	
7	De ontwikkeling van Vlake van Zwijndrecht en Bieshoek brengt ook een duidelijke bijkomende verharding met zich mee. Deze bodemveranderingen dienen in een verhardings-/onthardingsbalans beoordeeld en gecompenseerd te worden. Ook hiervoor

	heeft Milieuraad een aantal voorstellen binnen de gemeente Zwijndrecht in een uitvoerige presentatie gebundeld. Mogelijkheden zijn er onder andere op en rond Fort Sint Marie, opbreken van vele privé- en openbare, -vaak niet vergunde- verhardingen in de bebouwd kom, opbreken overbodige wegen,... Deze presentatie is op eenvoudige aanvraag te verkrijgen bij de milieudienst of milieuraad van Zwijndrecht. De concrete bijdrage vanuit ECA kan er in bestaan dat er financieel en/of logistiek wordt bijgedragen aan de realisatie van deze onthardingsvoorstellen om op die manier de bijkomende verharding deels te compenseren in de gemeente Zwijndrecht.
De methodologie voor het thema verharding zal verder gespecificeerd worden in de PON (zie ook vorige adviezen en inspraakreacties)	
7	Op plaatsen waar geen accidentele vervuiling in de bodem kan indringen stellen we voor om daar goed waterdoorlatende bodembedekking op te leggen.
De methodologie voor het thema verharding zal verder gespecificeerd worden in de PON (zie ook vorige adviezen en inspraakreacties)	
7	Bij de beschrijving van “speciebergings” en “mogelijkheden om grondoverschotten af te zetten” op blz 38 van de nota is geen optie gegeven voor nuttig hergebruik van het slib, na steekvast maken en samenpersen in de Amoras-installatie. Deze vorm van nuttig grondstofhergebruik van deze meest problematische fractie van de speciebergings moet vermeld en aangemoedigd worden.
Niet al het slib op AMORAS wordt nuttig hergebruikt. Ondanks meerdere proefprojecten voor nuttig hergebruik wordt het slib hoofdzakelijk gestort in de naastgelegen stortplaats. De verwerkingsinstallatie op AMORAS is ontworpen en vergund om verontreinigd slib te verwerken, wat een aanzienlijke kostprijs geeft per m³. Voor niet-verontreinigde specie wordt dan ook naar andere oplossingen gekeken. Zoals vermeld in de PON wordt voor zandige specie gekeken naar afzet op de commerciële markt als alternatief voor delfstoffen. Geen aanpassing PON vereist.	
7	We vinden de op blz 158 – 159 gehanteerde beoordelingswaarden niet evenwichtig opgesteld en vragen om bijsturing. Bv +2: ontharden 10 % van projectgebied ↓→ -2: verhardten infiltratie kan voor >= 50 % binnen projectgebied. Als 10 % als aanzienlijk +2 wordt aanzien, dient 10% verhardten als aanzienlijk negatief (-2) aanzien te worden. Idem voor de andere cijfers.
Het toetsingskader voor verharding wordt na overleg als volgt aangepast: -3 Meetbare impact op de grondwaterbalans, ook buiten het projectgebied (polder), aanzienlijk negatief -2 Meetbare impact op de grondwaterbalans binnen het projectgebied, negatief -1 Beperkte impact op de grondwaterbalans binnen het projectgebied, beperkt negatief 0 Geen impact, geen of verwaarloosbaar effect.	
8	In deze inspraak wordt vastgesteld dat de PON-CCL na drie jaar nog steeds vaag is over de speciebergings terwijl voor dergelijke project als CP-ECA en in het bijzonder CCL een dergelijke vaagheid nefast is voor de beoordeling van de concrete realisatiemogelijkheid van het project (Winkelhaakdok of Boemerangdok). Deze vaagheid, tot zelfs mogelijk tijdens de uitvoeringsperiode, is niet toelaatbaar, en moet zo snel mogelijk uitgeklaard (ook met betrekking tot de MKBA) worden. Wij kiezen niet voor een techniek van de voldongen feiten.
In de uitwerkingsfase zullen verdere onderzoeken gevoerd worden naar de problematiek van grondoverschot en de mogelijke oplossingsrichtingen.	

In de SMKBA werd wel degelijk rekening gehouden met een kost samenhangende met het grondoverschot. Geen aanpassing van de PON vereist.	
16	De ontwikkeling van ECA en andere deelprojecten (zoals WOW en Bieshoek) brengt ook een duidelijke bijkomende verharding met zich mee. Deze bodemveranderingen dienen in een verhardings- /onthardingsbalans beoordeeld en gecompenseerd te worden. Daarvoor kunnen delen van de Kwarikweg en delen van de verharding in Fort St-Marie worden opgebroken. Binnen het project dient gekeken te worden welke oppervlaktes eveneens kunnen worden onthard. Voor het overschot van deze balans (wat onvermijdelijk is gezien de grote toename aan verharding) moet maximaal ingezet worden op (ondergrondse) infiltratie van hemelwater en groendaken om het hitte-eilandeffect te verkleinen.
De methodologie voor het thema verharding zal verder gespecificeerd worden in de PON (zie ook vorige adviezen en inspraakreacties)	

4.2.10.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- Het thema verharding wordt verduidelijkt in de PON in volgende paragrafen:
 - Onderzoeksmethodiek water: toevoeging in paragraaf 9.5 Wijziging grondwaterkwantiteit
 - Onderzoeksmethodiek bodem: toevoeging in paragraaf 10.4 Effectbeoordeling bodem
 - Onderzoeksmethodiek klimaat: thema 'hittestress' wordt verder uitgewerkt in paragraaf 12.3 Ingreep-effectrelatie
- Het toetsingskader voor verharding wordt als volgt aangepast in een nieuwe paragraaf 9.5 :
 - 3 Meetbare impact op de grondwaterbalans, ook buiten het projectgebied (polder), aanzienlijk negatief
 - 2 Meetbare impact op de grondwaterbalans binnen het projectgebied, negatief
 - 1 Beperkte impact op de grondwaterbalans binnen het projectgebied, beperkt negatief
 - 0 Geen impact, geen of verwaarloosbaar effect.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.11 Categorie 11 Onderzoeksmethodiek lucht

4.2.11.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Lucht en klimaat
----	------------------

	Gezien de relevante uitstoot van het ECA project, is het noodzakelijk om in het hoofdstuk juridisch kader en randvoorwaarden de beleidsrelevantie met de lucht- en klimaatplannen (2030-2050) robuuster te omschrijven en te toetsen. De hoofdtekst dient afgestemd te worden met de bijlage in de PON.
In de PON worden in paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4 het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan en het Vlaams luchtplan vermeld. De beschrijvingen in deze paragrafen zullen uitgebreider gemaakt worden, met vermelding dat dit in de verschillende relevante disciplines afgetoetst moet worden.	
A1	Lucht en klimaat Er dient in dit onderzoek nagegaan te worden in welke mate het project kan bijdragen aan de doelstellingen uit deze plannen met focus op de sector 'transport – goederenvervoer'. Dit wordt aangekondigd op p.162. Er dient aanvullend omschreven te worden op welke manier getoetst zal worden aan de relevante subdoelstellingen, vermeld in bijlage 2 bij dit advies. Momenteel ontbreekt zowel in het hoofddocument van de PON als in de bijlage bij het PON de toetsing aan de subdoelstellingen uit de beleidsplannen lucht en klimaat. Deze omschrijving moet in de PON opgenomen worden zodat het duidelijk is aan welke subdoelstellingen er gaat getoetst worden.
In de PON worden in paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4 het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan en het Vlaams luchtplan vermeld. De beschrijvingen in deze paragrafen zullen uitgebreider gemaakt worden, met vermelding dat dit in de verschillende relevante disciplines afgetoetst moet worden. Subdoelstellingen verkeer te beoordelen bij discipline mobiliteit	
A1	Lucht en klimaat Onderzoek naar milderende maatregelen kan noodzakelijk zijn op basis van het toetsen van de impact aan het significantiekader van Lucht. Milderende maatregelen kan ook noodzakelijk zijn om invulling te geven aan de beleidsmatige randvoorwaarden. In de discipline lucht en klimaat betreft dit de doelstellingen uit het Vlaams luchtbeleidsplan 2030, het Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030 en de Vlaamse klimaatstrategie 2050 (inclusief de subdoelstellingen die gedefinieerd werden voor bepaalde sectoren of activiteiten). Voor alle geplande activiteiten die een relevante impact hebben op het behalen van deze doelstellingen dient bijgevolg milderende maatregelen onderzocht te worden. Uit het Strategische MER bleek dit reeds het geval te zijn voor NOx en CO₂. Hierbij is het ook belangrijk dat nagegaan wordt of de keuze van milderende maatregelen de lange termijn doelstellingen niet hypothekeert en dus toekomstbestendig (robuust) is, hierbij wordt specifiek verwezen naar de lange-termijn-doelstellingen van zowel het luchtplan als de klimaatstrategie.
In de PON worden in paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4 het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan en het Vlaams luchtplan vermeld. De beschrijvingen in deze paragrafen zullen uitgebreider gemaakt worden, met vermelding dat dit in de verschillende relevante disciplines afgetoetst moet worden. Onderzoek naar MM wordt gekoppeld aan zowel impact op de luchtkwaliteit als de relevantie van de emissies in functie van de beleidsdoelstellingen. Voor diverse subdoelstellingen worden beoordelingen in andere disciplines opgenomen, al of niet nadat vanuit de discipline lucht hiervoor de nodige data werden aangeleverd. CO₂ emissie voor klimaat; verzurende en vermestende deposities voor biodiversiteit. Subdoelstellingen inzake verkeer komen aan bod in de discipline mobiliteit	
A1	Lucht en klimaat De conclusies dienen doorvertaald te worden naar de receptordisciplines van mobiliteit.

Naar aanleiding van de opmerkingen op deel mobiliteit zal in de PON onder paragraaf 8.5.4 toegevoegd worden welke data aangeleverd zullen worden vanuit de discipline mobiliteit aan de andere disciplines. Dit zorgt ervoor dat ook met bovenstaande opmerking rekening gehouden wordt.	
7	De totale uitstoot van vervuilende en verzurende stoffen mag na het in gebruik nemen van het nieuwe containerdok niet groter zijn dan ervoor. Daartoe moeten op diverse vlakken uitstootverminderingen gerealiseerd worden.
De impact als gevolg van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen wordt beoordeeld in het MER, conform het in de PON vermeldde toetsingskader. De uitstoten worden begroot en vergeleken met de uitstoten in de referentiesituatie. Merk op dat de stellingname “geen toename van emissies op een bepaalde locatie”, waar actueel nog geen activiteiten zijn, totaal onmogelijk is. De wijzigingen inzake de emissies worden in kaart gebracht. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
7	P 24: ‘Verder is in de projectdefinitie uit het voorkeursbesluit volgende passage opgenomen: “Om geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke elementen van de beschermingszones te veroorzaken zal een reductie met 20% van de NOx emissies van de aangemeerde schepen (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) en een reductie met 80% van de NOx emissies van de terminalexploitatie (ten opzichte van de geplande situatie in 2025) moeten gerealiseerd worden. Tenzij dat uit meer gedetailleerde berekeningen tijdens de uitwerkingsfase kan aangetoond worden dat een lagere reductie zou volstaan.” ‘ → het is te onduidelijk wat de waarden van NOx in de geplande situatie in 2025 zullen zijn. Komen de voorgestelde reducties overeen met een stand-still van de uitstoot? Of toename? Of afname? De huidige formulering is veel te onduidelijk wat betreft de effectieve referentiewaarden om reductie van 20% of 80% tegen af te wegen. Als referentietoestand zouden de meest recente cijfers van de NOx-emissies moeten gebruikt worden. De emissies zouden in elk geval niet mogen toenemen en bij voorkeur moeten dalen tov huidige toestand. In deze paragraaf en bij de “actie met doorwerking in de uitwerkingsfase” op blz 49 staat “reductie met .. % voor NOx, tenzij dat een lagere reductie zou volstaan” Deze laatste toevoeging moet verwijderd worden omdat er nu reeds een te hoge NOx-uitstoot is en men moet gaan voor de maximaal haalbare reductie.
De definitie van het project zoals vermeld in het Voorkeursbesluit is het startpunt van het onderzoek. Tijdens de uitwerkingsfase kan de definitie verder scherp gesteld worden zodat het projectbesluit zeer duidelijk aangeeft wat kan en niet kan. Er kan bij de start van het MER uiteraard niet gesteld worden in hoeverre de emissies zullen toe- of afnemen versus de emissies 2025. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
7	Door de capaciteitsverhoging zullen er extra zeeschepen in de haven varen. De effecten hiervan op de luchtkwaliteit dienen ook mee in rekening gebracht te worden en milderende maatregelen moeten hier ook mee voorzien worden.
De PON voorziet het nodige onderzoek hiervoor. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
7	Zowel het vervoer over de weg, het spoor als het water moeten op korte termijn (tegen 2025) beduidend schoner gemaakt zijn.
De vergroening van transport is eerder regionaal, federaal of zelfs Europees geregeld.	

Bij de uitwerking van het MER wordt uiteraard rekening gehouden met de te verwachten evolutie. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
7	De regelgeving voor de Lage Emissiezone (LEZ) moet verder uitgebreid worden voor het volledige havengebied en de omliggende gemeenten; zowel voor personen als voor vracht- en spoorwegvervoer en vaartuigen
In het kader van deze inspraakronde worden enkel methodologische reacties weerhouden. Dit is eerder een standpunt dan een reactie op methodologie. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	De volledige scheepvaartvloot moet in de eerstkomende jaren (in de aanloop naar de bouw van ECA) reeds beduidend schoner worden, om klaar te staan met een overwicht aan schone vaartuigen tegen dat ECA operationeel zal worden. Voor ECA zullen dan vanaf de opening nog strengere voorschriften gelden. Deze maatregelen moeten vele jaren op voorhand aangekondigd worden omdat het omvormen van dure vaartuigen een proces is dat lang duurt. Daarbij moet men er rekening mee houden dat het aandeel van schepen in de totale emissie van vervuilende en verzurende stoffen een zeer groot aandeel vormen van de totale uitstoot.
De emissies van scheepvaart worden mee begroot in de uitwerkingsfase. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijke autonome of gestuurde vergroening, en met de maatregelen die in het project reeds opgenomen zijn Geen aanpassing van de PON vereist.	
9	De voorliggende studie heeft tot doel voor het deel luchtkwaliteit de mogelijke lucht-emissie tijdens de exploitatie in te schatten en deze te vergelijken met het referentie-scenario. Een van de relevante bronnen van emissies is containerbehandeling. Uit de beschrijving van het model is echter niet duidelijk welke emissies horen bij containerbehandeling. Logischerwijze worden enkel de emissies nodig om een container te behandelen meegenomen in de berekening en dit naar analogie van de GLEC methode voor de berekening van CO2 emissie per container. In het kader van het “de vervuiler betaalt” principe moet de verantwoordelijkheid voor de emissies liggen bij diegene die ook effectief verantwoordelijk is voor de uitstoot ervan. Enkel op die manier kunnen maatregelen genomen worden om dergelijke emissies te verminderen.
De scope van de emissieberekeningen is wel degelijk aangegeven in de PON. Alle emissies in het geselecteerde studiegebied worden geïnventariseerd, en de impact van de extra emissies beoordeeld. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
9	De basis van het onderzoek naar de niet voor de weg bestemde mobiele machines is een OFFREM studie die dateert uit 2015. Ondertussen zijn er nieuwe technologieën en bijkomende eisen gesteld aan de straddle carriers, kranen,... die worden gebruikt op de terminals. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat de data uit de studie gedateerd is. Aangezien deze studie de emissiemodellen en daar uitvloeiend de grenswaarden mee zal bepalen lijkt het ons logisch dat er gerekend wordt met correcte uitgangswaarden. Vanuit DP World zijn wij dan ook vragende partij om betrokken te worden bij deze studie zodat correcte data kan worden aangeleverd.
In de PON zal in paragraaf 12.2.1.5 ‘Niet-voor de weg bestemde mobiele machines’ bijkomend vermeld worden dat de OFFREM studie uit 2015 minstens geherevalueerd zal worden in het licht van recente technologieën.	
9	Voor de milieukwaliteitseis voor luchtkwaliteit dient voldaan te worden aan huidige en toekomstige luchtkwaliteitsnormen. Zoals hierboven reeds aangegeven onder het deel geluid creëert dit een grote rechtsonzekerheid bij bedrijven over welke maatregelen genomen moeten worden.

Dit is geen reactie op methodologie van het onderzoek. Geen aanpassing van de PON vereist.	
9	Omdat sommige spelers in de haven de afgelopen jaren reeds grote inspanningen leverden om energie te besparen en uitstoot te reduceren is voor de verschillende emissiedoelstellingen een gedifferentieerde aanpak noodzakelijk. Het nieuwe state of the art dok dient anders te worden benaderd dan de reeds bestaande terminals. Niet alleen moet er bij de bestaande terminals rekening gehouden worden met bestaande operaties, vereiste flexibiliteit en de haalbaarheid van bepaalde technieken maar ook met de reeds geleverde inspanningen naar emissiereducerende maatregelen en innovatieve technieken.
In het projectbesluit zullen de nodige randvoorwaarden alsook het flankerend beleid opgenomen worden. Deze randvoorwaarden, alsook het flankerend beleid kan gedifferentieerd worden, met specifieke acties naar nieuwe terminals en specifieke acties naar bestaande terminals. De beoordeling van de emissies wordt in eerste instantie toegespitst op de nieuwe activiteiten. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
13	Enkele laatste bezorgdheden zijn er op vlak van luchtvervuiling inzake NOx en fijn stof. Als men de meetgegevens van IRCEL raadpleegt, heeft het weinig uitleg om te zien dat het allesbehalve gunstig is. Hierbij doel ik specifiek op de meetstations rond Kallo. Ik hoop dat dit milieuaspect eveneens uitgebreid aandacht krijgt en dat er maximaal ingezet wordt om deze emissies te beperken, hetzij terug te dringen.
Het onderzoek voorziet een volledige analyse van de huidige en geplande situatie met betrekking tot o.a. NOx en fijn stof. Geen aanpassing aan de PON vereist.	
16	Natuurpunt Waasland is dan ook van mening dat in de definitieve projectbesluiten maatregelen moeten worden opgenomen die een zo maximaal mogelijke (d.i. zowel economisch als technisch haalbare) reductie van deze emissies bewerkstelligen zonder dit nog aan extra voorwaardes (zoals resultaten van meer gedetailleerde berekeningen) te onderwerpen.
Deze reactie weerspiegelt niet de definitie van het project zoals opgenomen in het Voorkeursbesluit. Verder onderzoek in de uitwerkingsfase zal aantonen tot op welk niveau emissies beperkt of gereduceerd moeten worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.11.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In paragraaf 4.3 en 4.4 van de PON zullen de toelichtingen met betrekking tot Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan en Vlaams luchtplan uitgebreid worden, met vermelding dat dit in de verschillende disciplines afgetoetst moet worden.
- In de PON zal in paragraaf 11.2 'Niet-voor de weg bestemde mobiele machines' bijkomend vermeld worden dat de OFFREM studie uit 2015 minstens geherevalueerd zal worden in het licht van recente technologieën.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.12 Categorie 12 Onderzoeksmethodiek klimaat

4.2.12.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Lucht en klimaat Bij het voorliggend onderzoek en beoordeling naar milderende maatregelen voor discipline klimaat dient van volgend uitgangspunt vertrokken te worden: “Elke bijkomende broeikasgasemissie is significant, we moeten streven naar zo hoog mogelijke maatschappelijke baten en zo laag mogelijke uitstoot.” Het voorgestelde beoordelingskader in de PON moet dan ook geschrapt worden. Vanuit deze type- beoordeling dienen binnen de discipline klimaat milderende maatregelen onderzocht te worden. Bijkomend heeft de beoordeling binnen klimaat als doel de grootteorde van de impact en de nood aan flankerend beleid binnen dit project te duiden.
Het voorgestelde significantiekader in de PON in paragraaf 12.4 ‘Effectbeoordeling en significantiekader’ wordt geschrapt. Tijdens de richtlijnenvergadering werd door de adviesverlener verduidelijkt dat geen kwantitatief significantiekader voor de discipline klimaat opgenomen moet worden. Wel dient uiteraard een gedetailleerde evaluatie van het ECA project ten opzichte van het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan gemaakt te worden, Dit wordt verduidelijkt in de PON.	
A7	Onderzoeksmethodiek klimaat Het onderdeel focust zich hoofdzakelijk op de broeikasgassen. Op lokaler niveau speelt mogelijk de toename van verharding een grotere rol op de kaart van de hittestress. Gemeente Zwijndrecht scoort door de verstedelijking slecht qua hittestress. Bijgevolg dienden de gevolgen op de hittestress van de ontwikkeling van deze zone te worden onderzocht. Dit zowel in het havengebied als de gevolgen voor gemeente Zwijndrecht.
Hittestress is als thema reeds mee opgenomen in de PON. Het effect zal kwalitatief besproken worden in het MER. Dit wordt verduidelijkt in de PON in hoofdstuk 12 Onderzoeksmethodiek klimaat.	
A7	Toename van hittestress op grondgebied Zwijndrecht ten gevolge van bijkomende verharding in voorliggend complex project kan gedeeltelijk worden geredimeerd door (1) gemotiveerde en robuuste dimensionering van groenblauwe vingers in het projectgebied, en (2) middels een onthardingscompensatie onthardingsprojecten op het gemeentelijk grondgebied te financieren in redelijke verhouding tot de toename van hittestress ten gevolge van het project. De gemeente vraagt om beide op te nemen als te onderzoeken milderende maatregel.
Hittestress is als thema reeds mee opgenomen in de PON. Uit het onderzoek zal blijken of dergelijke maatregelen nodig zijn; nu nog geen voorafname erop. Het effect zal kwalitatief besproken worden in het MER. Dit wordt verduidelijkt in de PON in hoofdstuk 12 Onderzoeksmethodiek klimaat.	

7	Blz 172 De Europese Commissie heeft bovendien een gezamenlijke reductie van de uitstoot van broeikasgassen in 2050 met 80 tot 95 % (tegenover het referentiejaar 1990) als lange termijn doelstelling gesteld. Ook Vlaanderen heeft een Vlaamse Klimaatstrategie 2050 (goedgekeurd door de VR op 20 december 2019), met als streefdoel de Vlaamse niet-ETS broeikasgasemissies met 85% te reduceren tegen 2050 t.o.v. 2005. Hierin zijn ook indicatieve doelstellingen per sector bepaald; voor transport wordt tegen 2050 gestreefd naar een nuluitstoot. Dit houdt in dat tegen dan zowel het personenvervoer als het goederenvervoer op dat moment volledig emissievrij moeten zijn. Zoals blijkt uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 - 2030 zal België, bij de huidige tendensen, er niet in slagen de doelstellingen voor 2030 te halen zonder belangrijke bijkomende inspanningen. Het kan in de ontwikkeling van ECA geen optie zijn om er van uit te gaan dat België er niet in zal slagen om voor 2030 de doelstellingen te halen en zich daar bij neer te leggen. De aandacht moet daarentegen gelegd worden bij het nemen van “bijkomende inspanningen” om deze uitermate belangrijke doelstellingen wél te halen.
ECA zal beoordeeld worden in het licht van de Vlaamse energie- en klimaatdoelstellingen. Dat is zo voorzien in de PON in hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context. Het emissievrij zijn van goederen- en personenverkeer is een doelstelling en taakstelling voor de hogere overheden (Vlaams, federaal, Europees). Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Blz 67 bij klimaatrobustheid ook een verhardings- / onthardingsbalans laten opmaken met ontharding elders. De bijkomende opwarming door meer gebouwen en verhardingen, moeten gecompenseerd worden met bijkomend groen en water
Het thema ‘hittestress’ zal kwalitatief besproken worden in de milieueffectbeoordeling. Dit wordt verduidelijkt in paragraaf 12.4 Effectbeoordeling en significantiekader in de PON.	
7	Blz 175 bij de ingreep – effectrelatie vragen we om meer aandacht te hebben voor effecten van het project op waterinfiltratiecapaciteit (tgv verharding, maar ook door de manier van inrichten van de niet-verharde delen) moeten beoordeeld worden; daarom toevoegen aan ‘Bijdrage van het project aan de weerbaarheid tegen de gevolgen van klimaatverandering.’
Het thema ‘hittestress’ zal kwalitatief besproken worden in de milieueffectbeoordeling. Dit wordt verduidelijkt in paragraaf 12.4 Effectbeoordeling en significantiekader in de PON. Ook voor het aspect verhardingen wordt de PON aangevuld (zie onderdeel bodem).	
7	Op blz 177 staat: “Het effect van ECA binnen de LULUCFsector zal getoetst worden aan de hoger vermelde no debit-rule. Om die doelstelling te bereiken voorziet het Vlaamse Klimaat- en energieplan een reeks maatregelen, waarvan sommige rechtstreeks relevant (kunnen) zijn voor de ingrepen die voorzien zijn in het kader van ECA, onder meer: 1) Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag -Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag; -De verhardingsgraad binnen het bestaande en het bijkomende ruimtebeslag doen afnemen resp. beperken; -Het inrichten en beheren van niet-verhard ruimtebeslag met oog op verhoogde koolstofopslag. 2) Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur -Voorkomen van (...) verlies van lang liggende graslanden -Verhoogde opslag door aanleg van bijkomend bos en natuur -Verhoogde opslag door integraal waterbeheer, inrichting en vernatting Voorbeelden hiervan zijn de doelstellingen om de verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos tegen 2050 minstens met 1/5 terug te dringen (ten opzichte van 2015) en de verhardingsgraad binnen de bestemmingen gedomineerd door ruimtebeslag te stabiliseren tegen 2050, met bij voorkeur een

	terugdringen van de verhardingsgraad ten opzichte van 2015.” Het is zeer waardevol om in deze projectonderzoeksnota deze reeks maatregelen op te nemen. We vragen met aandring om ze nog verder uit te werken in concrete en bindende maatregelen, toegepast op de ontwikkeling van ECA in al haar aspecten.
ECA zal beoordeeld worden in het licht van de Vlaamse energie- en klimaatdoelstellingen. Dat wil niet zeggen dat elk onderdeel van het Vlaams energie- en klimaatplan per definitie ook een weerslag moet hebben binnen een individueel project als ECA. Verder uit te werken tijdens de uitwerkingsfase, maar geen aanpassing van de PON vereist.	
9	Voor de kwaliteitseis rond klimaat wordt er gesproken over het inzetten op klimaatrobuustheid. Hierbij moet echter opgemerkt worden dat wanneer eisen met betrekking tot collectieve voorzieningen (bijvoorbeeld hergebruik grijs water en warmtenetwerk) en duurzame energie-opwekking steeds rekening gehouden dient te worden met de grootte van het perceel en de effectieve energievraag het bedrijf. Het zou onlogisch zijn om op kleinere percelen verplichtingen op te leggen die de beschikbare operationele ruimte tot een minimum beperken.
Overweging zal binnen het geïntegreerd onderzoek meegenomen worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
11	Hoe kadert u dergelijk plan binnen de klimaatdoelstellingen ? Het is toch de bedoeling om klimaatvriendelijker te werken en dit zie ik niet bij deze plannen. Meer containertrafiek betekent meer CO2 uitstoot, zowel door de schepen als door het lossen, laden en transport naar het achterland. Wat met de waterhuishouding? Droogte, warmte? Weer meer betonning en verstoring van de bodem.
ECA zal beoordeeld worden in het licht van de Vlaamse energie- en klimaatdoelstellingen. Dat is zo voorzien in de PON, en rekening houdend met de opmerkingen van EKG betreffende beoordelingskader. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.12.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- Het voorgestelde significantiekader in paragraaf 12.4 ‘Effectbeoordeling en significantiekader’ wordt geschrapt. Voor de discipline klimaat wordt geen kwantitatief significantiekader vooropgesteld in de aangepaste PON. Wel wordt verduidelijkt dat de broeikasgasemissies van het project ECA gedetailleerd begroot zullen worden en afgetoetst ten opzichte van het Vlaams energie- en klimaatbeleidsplan.
- In paragraaf 12.4 ‘Effectbeoordeling en significantiekader’ in de PON wordt verder verduidelijkt dat het thema ‘hittestress’ kwalitatief besproken zal worden in de milieueffectbeoordeling.
- In paragraaf 8.5 van de PON (onderzoeksmethodiek mobiliteit) wordt aangevuld dat de gevoeligheidsanalyse naar modal split ook omwille van mogelijke toekomstige capaciteitsproblemen op de Rijn omwille van laagwaterstanden wordt uitgevoerd.

***Noot:** verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.*

4.2.13 Categorie 13 Onderzoeksmethodiek geluid en trillingen

4.2.13.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Er wordt in de methodiek voor de discipline geluid en trillingen nog geen rekening gehouden met de beoordeling van de cumulatieve effecten van ECA in zijn geheel (incl. de Westelijke Ontsluiting die momenteel overeenkomstig de algemene methodiek deel uitmaakt van de referentiesituatie 2030). Deze beoordeling maakt echter integraal deel uit van de PON CCL en moet nog worden opgenomen.
In de CCL zullen ook de geluidseffecten van de werking van de WOW beschreven worden. Daarnaast zullen in een afzonderlijke paragraaf de geluidseffecten van de aanleg van de WOW mee herhaald worden in het effectonderzoek voor de CCL zodat hier een cumulatieve impactbeoordeling kan plaatsvinden. De WOW maakt echter wel degelijk deel uit van de referentiesituatie van de CCL, zoals correct beschreven in de PON in paragraaf 13.2 Referentiesituatie.	
A1	Er wordt in de projectonderzoeksnota gesteld dat de impact voor verkeersgeluid beperkt is. Zeker voor het spoorverkeer, dat omwille van de noodzakelijke modal shift fel gaat groeien, is dat geen correcte aanname. Het spoorverkeer zal ook buiten het havengebied een impact hebben op de leefbaarheid van omwonenden. Dit dient in het MER correct in beeld gebracht te worden.
In paragraaf 13.1 Studiegebied wordt de motivatie voor afbakening van het studiegebied verder versterkt. Het studiegebied wordt ook uitgebreid.	
A1	Hinder en geluid p.87: De inhoudelijke beschrijving van de geluidsactieplannen beperkt zich tot het geluidsactieplan voor belangrijke wegen, echter ook de geluidsactieplannen voor belangrijke spoorwegen en de agglomeratie Antwerpen zijn hierbij van belang en moeten in deze beschrijving opgenomen worden.
Deze opmerking dient overgenomen te worden in de PON in hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context in tabel 4-1.	
A1	Hinder en geluid Studiegebied p. 179: Het vooropgestelde studiegebied is te beperkt gekozen, want uitgaande van de veronderstelling dat de impact van het project op het verkeersgeluid beperkt is. Men bakt het studiegebied af tot een gebied waarbij een effect van 1dB op het omgevingsgeluid verwacht wordt. De aannames hierbij zijn echter niet correct, met name niet voor spoorverkeer. Het behalen van de vooropgestelde modal split voor containervervoer van 43% vrachtwagens, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart, zowel voor de nieuwe als de bestaande containerterminals, maakt immers deel uit van de projectdefinitie van ECA (p.24 van de PON). De huidige modal split is 34% binnenvaart, 8% spoor en 58% weg. Dit betekent dus bijna een verdubbeling van het goederen-spoorverkeer alleen al uitgaande van deze modale shift (+87%). Het studiegebied moet dus verruimd worden tot het gebied waarbinnen men nog effecten verwacht uitgaande van het toegenomen spoorverkeer.
In paragraaf 13.1 'Studiegebied' wordt de motivatie voor afbakening van het studiegebied verder versterkt. Het studiegebied wordt ook uitgebreid. Het studiegebied zal om die reden ook opgesplitst worden voor de evaluatie m.b.t. de industriële activiteiten enerzijds en de transportactiviteiten (weg- en spoorverkeer) anderzijds.	
A1	Hinder en geluid

	De cumulatieve effecten van het gehele complexe project ECA moeten besproken worden in deze PON, het studiegebied moet dus ook in functie daarvan gekozen worden (het aansluitpunt van de WOW op de E34 ligt amper binnen het studiegebied).
In paragraaf 13.1 'Studiegebied' wordt de motivatie voor afbakening van het studiegebied verder versterkt. Het studiegebied wordt ook uitgebreid.	
A1	Hinder en geluid Er wordt een huidige referentiesituatie (2020?) voorgesteld (p.180) op basis van metingen en bestaande gegevens, waaronder de strategische geluidsbelastingkaarten voor belangrijke wegen en spoorwegen ▪ Het aantal meetpunten is eerder beperkt in het licht dat ook de cumulatieve effecten van het gehele complexe project ECA moeten worden bepaald en in het licht van de toename in het goederenspoorverkeer. Er worden best nog bijkomende metingen uitgevoerd (of overgenomen uit de andere onderdelen van ECA) ter bepaling van het omgevingsgeluid (o.a. ter hoogte van Verrebroek, Kieldrecht, Ekeren voor spoorverkeer). ▪ Metingen moeten uitgevoerd worden onder representatieve omstandigheden. Er moet een inschatting gemaakt worden in welke mate de huidige corona-maatregelen de huidige omstandigheden beïnvloeden. ▪ Gelieve de correcte bronvermelding te hanteren bij het gebruik van o.a. de strategische geluidsbelastingkaarten en het referentiejaar te vermelden (zie Geopunt, bijv. "Strategische geluidsbelastingskaart, referentiejaar 2016, belangrijke en aanvullende wegen, Lden, Vlaamse Overheid - Dep. Omgeving (BJO) en AWV (Afdeling Wegenbouwkunde)"). De huidige kaarten hebben referentiejaar 2016. Een belangrijke nuancering is ook dat deze kaarten niet gebiedsdekkend zijn, er kunnen dus geen conclusies getrokken worden voor (spoor)wegen die hierin niet werden opgenomen. Daarnaast zijn de kaarten strategisch van aard en zijn ze minder geschikt voor specifieke lokale situaties op project-niveau. ▪ Er wordt geen toelichting gegeven over de referentiesituatie 2030 die wordt voorgesteld in de algemene methodiek. Hoe wordt deze bepaald voor de discipline geluid en trillingen?
Deze opmerkingen worden als volgt beantwoord: • m.b.t. referentiesituatie: Het is de bedoeling om de verschillende meetpunten in verschillende onderdelen van ECA samen te gebruiken, zodat een ruim beeld van de geluidssituatie bekomen wordt. Dit wordt aangevuld in de PON. • m.b.t. representativiteit onder Covid-19 maatregelen: de geluidsmetingen die zo snel mogelijk worden uitgevoerd, ter bepaling van het huidige omgevingsgeluid kunnen een onderschatting zijn omwille van minder verkeer en minder havenactiviteiten. Het effect dat bijgevolg bepaald wordt voor het complexe project ECA zal groter zijn en bijgevolg worst-case. Aanvullend wordt getracht om een inzicht te krijgen in het percentage minder verkeer en minder havenactiviteiten om een inschatting te kunnen maken hoe groot de onderschatting kan zijn. • m.b.t. strategische geluidsbelastingskaarten LNE 2016: om die reden worden deze aangevuld met de geluidsbelastingskaarten opgemaakt door het havenbedrijf zelf in 2016. • m.b.t. referentiesituatie 2030: voor de industriële activiteiten wordt dezelfde situatie in 2030 als in 2019 verondersteld. Voor weg- en spoorverkeer wordt gewerkt met de cijfers uit de discipline mobiliteit voor referentiesituatie 2030 (waarin o.a. WOW en andere ontwikkelingen reeds zijn inbegrepen). Dit wordt aangevuld in de PON in paragraaf 13.2 Referentiesituatie.	
A1	Hinder en geluid In het ingreep-effectschema werden de planologische wijzigingen en de wijzigingen in verkeer/transport voor geluid in de aanleg- en exploitatiefasen nog niet opgenomen.
Deze opmerking wordt verwerkt in paragraaf 13.3 'Ingreep effectschema'.	
A1	Hinder en geluid Er wordt een eindscore toegekend op basis van het respecteren van de geluidsnormen. Dit heeft echter niets te maken met het planologische effect, namelijk dat de geluidsnormen sterk wijzigen. De eindscore is in deze dan

	ook niet toepasselijk en zorgt enkel voor verwarring of een onderschatting van de effecten (het respecteren van de geluidsnormen maakt van een tussenscore -3 bij het stijgen van de geluidsnormen met 10 dB als gevolg van de herbestemming een eindscore van -1). Een bijkomende nuancering is daarbij ook dat voor woongebied de geluidsnormen verder verlaagd kunnen worden indien het oorspronkelijk omgevingsgeluid laag is. Dit is niet het geval voor het gebied op <500 m van industriegebied. Afhankelijk van de LA95,1h van het oorspronkelijk omgevingsgeluid kan de effectieve impact dus nog groter zijn.
Deze opmerking werd besproken op de richtlijnenvergadering. In overleg met de inspreker van deze reactie werd geconcludeerd dat bovenstaande stelling niet correct is en dat de in de PON vermelde methodiek wel degelijk behouden kan blijven. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A1	Hinder en geluid - containerterminals Het piekgeluid veroorzaakt door de kranen wordt vermeld. Naast het geluid van de kranen zelf zijn ook de handelingen met de containers een belangrijke geluidsbron (harde contacten, impulsachtig geluid indien dit tot 10% van de beoordelingstijd beperkt blijft). Deze situeren zich zowel ter hoogte van de te laden en te lossen schepen als ter hoogte van de kade. Vooral de containerhandelingen op de schepen zijn moeilijk af te scherpen vanuit het terrein van de containerterminal. Aan het eventuele milderen van de geluidspieken die hierdoor veroorzaakt worden moet in deze fase dan ook zeker voldoende aandacht besteed worden
De PON vermeldt dat een volledige geluidsstudie opgemaakt zal worden, met name in paragraaf 13.4.3.1 Nieuwe containerterminal en industriële/logistieke terreinen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A1	Hinder en geluid Er moet in de effectbepaling ook rekening gehouden worden met de scenario's die uit de sensitiviteitsanalyse voor de modal shift en de verschillen in transshipment komen (discipline mens – mobiliteit).
Deze opmerking wordt meegenomen in het verder onderzoek. Deze opmerking wordt geïntegreerd in de PON in paragraaf 13.4.3 Exploitatiefase	
A1	Hinder en geluid Op basis van welke gegevens en methodiek zal de geluidsemissie en -immissie van de schepen bepaald worden? De toelichting hieromtrent beperkt zich in de tekst nagenoeg tot het stellen dat zal nagegaan worden of de modal shift van wegverkeer naar verkeer via de waterweg zal/kan zorgen voor een afname van het geluid. Naast de effecten van de algemene modal shift (zowel op de bestaande als de nieuwe terminals) zal er ook het effect van de bijkomende capaciteit zelf zijn. Beide effecten moeten nagegaan worden binnen het MER.
In de PON zal de methodologie voor bepaling van geluidsemissies van schepen toegevoegd worden onder paragraaf 13.4.3 Exploitatiefase.	
A1	Hinder en geluid Er werd in de methodiek voor de discipline geluid en trillingen nog geen rekening gehouden met de verschillende ontwikkelingsscenario's. Dit moet ook nog worden opgenomen.
Deze opmerking wordt meegenomen in het verder onderzoek. Deze opmerking wordt geïntegreerd in de PON (zie ook voorgaande opmerking van A1).	
A1	Hinder en geluid

	Milderende maatregelen p.190: Bij het onderzoek naar milderende maatregelen moet ook rekening gehouden worden met de planologische effecten en de effecten van het verkeer op de ruimere omgeving.
Deze opmerking wordt meegenomen in het onderzoek. Deze opmerking wordt geïntegreerd in de PON in paragraaf 13.4.5 Milderende maatregelen.	
A1	Hinder en geluid P.35: verduidelijken dat ook een verhoging van de buffer een mogelijkheid is, afhankelijk van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek
Deze opmerking wordt meegenomen in het onderzoek. Deze opmerking wordt geïntegreerd in de PON in paragraaf 2.5.4 Buffer.	
A1	Hinder en geluid P.187: in de discipline geluid is sprake van elektrische straddle carriers. Het is belangrijk dat inzake havenwerktuigen in alle disciplines van dezelfde aannames wordt vertrokken. Uit de PON blijkt dat deze voertuigen onderdeel zijn van een future proof ontwikkelingsscenario, en niet van het basisscenario.
Het uitwerken van een exacte definitie van het future proof scenario is onderdeel van de uitwerkingsfase. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A6	Op vlak van geluid wordt enkel gekeken naar omliggende woningen. Op basis van meldingen, stellen wij echter vast dat ook in bepaalde delen van de dorpskernen van Verrebroek en Kieldrecht geluidshinder ervaren wordt. Wij vragen, gelijkaardig aan ons advies voor de PON Westelijke Ontsluitingsweg, om in bijkomende meetpunten in Verrebroek en Kieldrecht te voorzien en de gemeente nauw te betrekken bij het verdere deelonderzoek.
Het is de bedoeling om de verschillende meetpunten in verschillende onderdelen van ECA (WOW + CCL) samen te gebruiken, zodat een ruim beeld van de geluidssituatie bekomen wordt. Dit wordt aangevuld in de PON. Daarnaast zullen ook de beschikbare gegevens in het kader van andere studies mee geïntegreerd kunnen worden. Dit wordt verder toegelicht in de PON onder paragraaf 13.2 Referentiesituatie.	
A6	De onderzoeksnota (p. 179) beperkt het studiegebied volgens ons onterecht tot enkele kilometers rondom de projectzone; de impact rijkt veel verder. Om deze redenen blijft het voor ons van belang dat het dossier van het aparte goederenspoor ten noorden van de E34 hernieuwde aandacht krijgt in de Vlaamse spoorstrategie.
Het studiegebied voor discipline geluid en trillingen wordt geherevalueerd en aangepast in de PON. Zie antwoorden op voorgaande opmerkingen.	
A7	Monitoring en evaluatie Geluid: Onderzoek naar een monitoringstool om de geluidsnormen conform de samenwerkingsovereenkomst en –protocol op te volgen. Mens Gezondheid: Onderzoek naar een monitoringstool om de geluidsnormen conform de samenwerkingsovereenkomst en –protocol op te volgen.
Deze opmerking wordt meegenomen in het onderzoek en zal ook in de PON expliciet bijkomend vermeld worden in paragraaf 13.4 Significantiënkader.	

7	Blz 179 figuur 13-1 Zwijndrecht zit niet in de onderzoekszone voor de effecten van geluid en trillingen. Deze gemeente is nochtans belangrijk in de doorvoer van de verwachte toename aan vrachtverkeer met een mogelijke toename van de geluidsbelasting.
Het studiegebied voor discipline geluid en trillingen wordt geherevalueerd en aangepast in de PON in paragraaf 13.1 Studiegebied. Zie ook antwoorden op vorige opmerkingen mbt tot opsplitsen studiegebied industriële activiteiten en weg- en spoorverkeer	
9	Geluid Met betrekking tot de kwaliteitseis “het garanderen van leefomgevingskwaliteit voor mens en milieu” wordt gesteld dat zowel de huidige als de toekomstige milieukwaliteitsnormen op vlak van geluid moeten worden gerespecteerd. Wanneer bedrijven investeringen doen voor de exploitatie van een site moet duidelijk zijn aan welke normen en voorwaarden voldaan moet worden om in lijn te zijn met de regelgeving. Verplichtingen opleggen zonder dat het duidelijk is welke deze zijn creëert een grote rechtsonzekerheid bij de bedrijven. Volgens de tekst kunnen overschrijdingen van de VLAREM-richtwaarden leiden tot het “beperken van geluidsintensieve activiteiten in bepaalde zones”. Voor DP World is dit echter onaanvaardbaar. Wij zijn ervan overtuigd dat minderende maatregelen zoals geluidswal of scherm voldoende moet zijn om eventuele hinder te beperken. Voor een haven die 24/7 opereert is het opleggen van dergelijke maatregelen dramatisch voor de financiële haalbaarheid en de operationele efficiëntie van een groot expansieproject zoals het ECA project. Tenslotte wordt gesteld in de tekst dat de inplanting van de nieuwe inrichtingen wordt ontwikkeld naar analogie met de Nederlandse indelingsmethode. Wij begrijpen niet dat er binnen het project een andere methode wordt gezocht die volledig losstaat van de methode die elders in Vlaanderen wordt gebruikt. Elk bedrijf en elke locatie in Vlaanderen zou gelijkaardig behandeld moeten worden.
Het gebruik van kengetallen is een Nederlandse methode die ook in Vlaanderen wordt gebruikt (cfr. richtlijnenboek discipline geluid en trillingen par 8.3.1.). Er is immers geen Vlaamse methode met kentallen. Dat is tevens de methode die in andere MER's voor andere locaties in Vlaanderen wordt gebruikt door alle deskundigen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
13	Op vlak van het geluid kan zonder meer gesteld worden dat Kallo reeds een aanzienlijke geluidsdruk ondergaat. Dat is niet verwonderlijk gezien Kallo geflankeerd wordt door de Waaslandhaven in het westen en noorden en door de E34 en industrie in het zuiden; de Scheldelaan laat ik even buiten beschouwing. 's Nachts is dat voornamelijk laagfrequent geluid, dat beduidend meer hinderlijk is dan hoger frequent geluid. De ontwikkeling van de Vlakte van Zwijndrecht zal onlosmakelijk een bijkomende geluidsdruk genereren op het bewoonde gebied alsook op de naastgelegen natuurgebieden. De eerste vragen die hierbij rijzen zijn: Op welke manier zal men hiermee omgaan bij de inrichting van de Vlakte? Wordt er tevens rekening gehouden met het cumulatief effect van de bedrijvencuster aan de Keetberglaan/Canadastraat alsook de aanwezige spoorlijn? Totnogtoe konden het Groot Rietveld en de Vlakte als akoestisch zacht worden beschouwd. Bij de ontwikkeling van de Vlakte zal deze als akoestisch hard beschouwd moeten worden. Dit zal mijns inziens een negatief effect hebben op de bodemattenuatie van het geluid geproduceerd door de genoemde bedrijvencuster.
Er is een akoestische studie voorzien voor de vlakte van Zwijndrecht, waarbij bovenstaande elementen in rekening genomen worden. Geen aanpassing van de PON vereist.	
13	Vervolgens houdt men op deze manier het door het (vracht)verkeer gegenereerd geluid verder weg van de bewoning én uit de natuurgebieden. Er wordt in de nota gesteld dat “een belangrijke verkeerstoename met 26% overeenkomt met b.v. een geluidstoename met “slechts” 1 dB(A), terwijl het interval van geluidskarten doorgaans 5 dB(A) is”. Dit wil niet zeggen dat het effect niet significant is omdat het niet onderscheidbaar is op basis

	van het interval van de geluidscontourkaarten. Een toename van 1 tot 3 dB wordt bijvoorbeeld op basis van het significantiekader (tussenscore) als beperkt significant negatief aangeduid. Volgens deze stelling zou de geluidstoename op de Kwarikweg enorm zijn aangezien deze weg op heden verkeersarm is. Ik wens daarbij op te merken dat de Kwarikweg op slechts 150m een woonwijk passeert. Mijns inziens wordt de hierboven geciteerde stelling tevens misbruikt om het argument van geluids(over)last te af te zwakken. De afstand tot een geluidsbron is een belangrijke parameter om het geluidsniveau bij de ontvanger te bepalen vanwege de omgekeerde kwadratenwet en mits de veronderstelling van een puntbron. Die stelt dat elke verdubbeling van de afstand tot de bron resulteert in een afname van 6 dB (SPL). Als men elke (vracht)wagen benadert als een puntbron, kan men niet anders dan concluderen dat een verkeersontsluiting elders dan via de Kwarikweg een onmiskenbaar goede maatregel is.
	Er is een akoestische studie voorzien voor de vlakte van Zwijndrecht, waarbij bovenstaande elementen in rekening genomen worden. Geluid afkomstig van weg- en spoorverkeer wordt steeds als een lijnbron gemodelleerd, en niet als een puntbron. Zoals eerder gesteld naar aanleiding van andere opmerkingen, zal worden gemodelleerd voor weg- en spoorverkeer voor een ruimer gebied dan momenteel voorgesteld in de PON. De intervallen zijn en blijven hierbij wel steeds 5 dB(A). Er zullen verschilkaarten worden voorzien waarop kleinere intervallen worden gevisualiseerd. Deze relatieve verschillen zullen een veel correcter beeld geven, dan de absolute getalwaarden die berekend worden op de geluidskaarten, omdat deze met dezelfde uitgangsparameters werken. Geen bijkomende aanpassing van de PON vereist naar aanleiding van deze opmerking.
13	Hierop voortbordurend kan men ten slotte stellen dat de meest hinderlijke inrichtingen ingeplant dienen te worden zo ver mogelijk van de bewoning en de natuurgebieden. Installaties en machines kunnen immers veel eenvoudiger benaderd worden als puntbronnen.
	Bovenstaande stelling is niet in lijn met de geluidsnormering zoals voorzien in Vlarem II. Geen aanpassing van de PON vereist.

4.2.13.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In de PON wordt een afzonderlijke alinea toegevoegd waarin gespecificeerd wordt dat de geluidseffecten van de aanleg van de WOW mee samengevat zullen worden in het milieuonderzoek voor de CCL, zodat een volledig impactbeeld geschetst kan worden in het MER voor CCL.
- In paragraaf 13.1 'Studiegebied' wordt de motivatie voor afbakening van het studiegebied verder versterkt. Het studiegebied wordt ook uitgebreid. Het studiegebied zal om die reden ook opgesplitst worden voor de evaluatie m.b.t. de industriële activiteiten enerzijds en de transportactiviteiten (weg- en spoorverkeer) anderzijds.
- In de PON in hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context in tabel 4-1 wordt op pagina 87 melding gemaakt van de geluidsactieplannen voor de belangrijke spoorwegen en de agglomeratie Antwerpen.
- In de PON wordt in paragraaf 13.2 Referentiesituatie aangevuld dat ook de omgevingsmetingen in het kader van WOW, naast de omgevingsmetingen, specifiek voor CCL, mee gebruikt zullen worden voor beoordeling van de geluidssituatie in de referentiesituatie.
- In de PON wordt een bijkomende alinea ingeschreven, die de referentiesituatie 2030 verduidelijkt.
- In paragraaf 13.3 Ingreep-effect schema wordt de aanlegfase verder geëxpliciteerd als te bestuderen onderdeel.
- In de PON wordt vermeld onder paragraaf 13.4.3 Exploitatiefase dat bij de effectbepaling ook rekening gehouden wordt met de scenario's die uit de sensitiviteitsanalyse voor de modal shift en de verschillen in transshipment komen. In die zin worden de gegevens vanuit de discipline mobiliteit gevolgd.

- In de PON zal de methodologie voor bepaling van geluidsemissies van schepen toegevoegd worden onder paragraaf 13.4.3 Exploitatiefase.
- In de PON wordt volgende paragraaf toegevoegd onder paragraaf 13.4.5 Milderende maatregelen: “Bij het onderzoek naar milderende maatregelen moet ook rekening gehouden worden met de planologische effecten en de effecten van het verkeer op de ruimere omgeving.”
- in de PON wordt in paragraaf 2.5.4 Buffer volgende opmerking toegevoegd: “Ook een verhoging van de buffer is een mogelijkheid, afhankelijk van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek”
- In de PON wordt bijkomend vermeld onder paragraaf 13.4 Beoordeling Geluid en Trillingen en significantiekader dat onderzoek gedaan zal worden naar een monitoringstool om de geluidsnormen conform de samenwerkingsovereenkomsten en – protocol op te volgen.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.14 Categorie 14 Onderzoeksmethodiek mens ruimtelijke aspecten

4.2.14.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Mens-ruimte In uitvoering van het RSV dient het zeehavengebied in een GRUP ruimtelijk te worden afgebakend. Het GRUP horende bij dit projectbesluit kan ook de nieuw bestemde delen die behoren tot de zeehaven (buffer, de terminals, dokken, logistieke parken, infrastructuurbundel) in zeehavengebied leggen. Hiertoe kan langsheen de buffer een afbakeningslijn (overdruk) worden aangeduid (zie typevoorschrift ‘afbakeningslijn zeehavengebied’.)
De afbakening van zeehavengebied is geen noodzakelijke voorwaarde alvorens tot herbestemming van gebieden als zeehavengebied kan worden over gegaan, zodat er geen afbakeningslijn hoeft te worden aangeduid. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A1	Externe veiligheid P.111: “Mens – veiligheid: dit aspect zal in een afzonderlijk Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) worden bestudeerd. Een samenvatting komt aan bod in het hoofdstuk mens – ruimtelijke aspecten.”: dit is het goede uitgangspunt voor Team Externe Veiligheid. Maar misschien moet wel nog expliciet aangegeven worden in welke mate alle volgende paragrafen, die in feite op alle MER-disciplines van toepassing zijn, van toepassing zijn voor dit aspect.
In de PON in paragraaf 5.6.1 Selectie van de significante milieudisciplines zal worden verduidelijkt dat deze paragrafen geen impact hebben op de opmaak van het RVR, enkel op de vormgeving van het MER.	
A1	Externe veiligheid P.22: het RVR moet opgemaakt worden door een “erkende VR-deskundige”. “Veiligheidsdeskundige” is niet specifiek genoeg.

Deze opmerking wordt aangepast in de PON paragraaf 1.4 Samenstelling van het team van onderzoekers.	
A1	Externe veiligheid P.53, tabel 2-7: Het Team Externe Veiligheid wenst nogmaals te benadrukken dat het deel nucleaire veiligheid niet valt onder het aspect externe veiligheid. Meer nog, dat is hier expliciet van uitgesloten. Het Team Externe Veiligheid heeft geen enkele bevoegdheid op het vlak van nucleaire veiligheid en doet hier dan ook geen enkele uitspraak over. Nucleaire veiligheid zal ook niet in het RVR behandeld worden. Het FANC is de instantie die zal aangeven hoe het deel nucleaire veiligheid dient onderzocht te worden. Idem voor p.198, waar dezelfde tekst herhaald wordt.
Vermelding in de PON in paragraaf 2.8.2 Acties detaillering onderzoek tabel 2-7 en paragraaf 16.4.4.1 Juridisch kader dat nucleaire veiligheid niet valt onder het aspect externe veiligheid wordt bijgevoegd.	
A1	Externe veiligheid P.62 e.v.: voor verschillende projectonderdelen is “Beheersbaar houden van de risico’s op vlak van externe veiligheid” opgenomen, maar niet bij de hoogspanningslijnen. Dat is hier echter ook van belang
In de PON in paragraaf 3.1 ‘Gebiedsgerichte uitwerking Tweede Getijdendok – Drie dokken – Doeldok – Noordelijk insteeddok’ wordt toegevoegd dat ook hoogspanningslijnen onderdeel uitmaken van de veiligheidsanalyse.	
A1	Externe veiligheid P.197 e.v.: §15.4.4 betreft externe veiligheid met in §15.4.4.1 het juridisch kader. §15.4.4.2 gaat over de analyse van de landbouwsector. Ook §15.4.4.3 en §15.4.4.4 gaan over de landbouw. Wat is het verband met “externe veiligheid”? En moet het aspect externe veiligheid, meer bepaald wat er juist in het RVR onderzocht gaat worden (zoals aangegeven in de ontwerp-PON), niet verder gedetailleerd worden? Het team VR heeft de indruk dat er een stuk is weggefallen.
Analyse van de landbouwsector staat verkeerdelijk onder externe veiligheid. De nummering hiervan moet een niveau hoger. Dit wordt aangepast in de PON.	
A1	Externe veiligheid P.198: de conclusie van de RVR-toets in de twee onderste paragrafen lijkt verschillend. Tekstueel aan te passen.
Een tekstuele aanpassing wordt voorzien in de PON.	
A1	Externe veiligheid Zoals hoofdstuk 15 nu is geschreven, lijkt het RVR een onderdeel te vormen van het MER. Het RVR is echter een afzonderlijk op zichzelf staand document. Het is wel aanbevolen om de conclusie over te nemen in het MER. Wordt dit dan ook niet best op deze manier in de PON opgenomen (zoals op p. 111 aangegeven)? Gelieve dit ook in hoofdstuk 15 zo te omschrijven.

Een tekstuele aanpassing wordt voorzien in de PON.	
A2	Het departement Landbouw en Visserij wil op de hoogte gebracht worden hoe de landbouwimpactstudie van VLM is opgebouwd. In welke mate wordt er ook rekening gehouden met vernatting (door wijziging peilbeheer) en verzilting, die allebei een negatieve impact kunnen hebben op de landbouwactiviteiten en opbrengsten? Op pg. 44 wordt vermeld dat er een milderende maatregel, aanbeveling en/of flankerende maatregel voorzien dient worden voor lokale (zoute) kwel of lokale grondwaterstijging of –daling. Pg. 145- 146 - De vernatting zou vooral in Prosperpolder Zuid en het nieuwe Getijdendok gebeuren (niet in vlakke van Zwijndrecht). We gaan er dus van uit dat zowel verzilting als waterpeilbeheer voldoende wordt onderzocht en ook voldoende in rekening worden gebracht in de landbouwimpactstudie.
Deze opmerking wordt meegenomen in het onderzoek. Indien uit het onderzoek zou blijken dat er effectief effecten zijn op het waterpeilbeheer en de verzilting, dan zal in eerste instantie gezocht worden naar maatregelen om deze effecten te milderen. Indien niet gemilderd kan worden en er negatieve effecten blijken voor de landbouw, dan zal dit worden meegenomen in de landbouwimpactstudie. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A2	Ook de impact van het foerageergebied van de bruine kiekendief (beperking van teelten) moet in rekening worden gebracht (zie verder) en beperkingen door ecologische inrichting (zie ook natuurcompensatie) alsook uiteraard de directe inname van landbouwgrond (door infrastructuurwerken, door natuurcompensatie).
Deze elementen worden voorzien en meegenomen in de landbouwimpactstudie. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A4	Het FANC merkt op dat de sectie 15.4.4 Externe Veiligheid enkel beschrijft dat een ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden en een analyse van de landbouwsector bevat, hetgeen geen betrekking heeft op externe veiligheid. Het FANC kan, op basis van de gegeven informatie in de projectonderzoeksnota, niet opmaken dat dit ruimtelijk veiligheidsrapport op voldoende wijze de nodige informatie zal bevatten om de noodzakelijke maatregelen, zowel voor tijdens de aanleg als voor tijdens de exploitatie, te bepalen. Het FANC vraagt dan ook dat de onderzoeksmethodiek Externe Veiligheid meer gedetailleerd wordt uitgewerkt en dit op een zodanige wijze dat het duidelijk wordt dat er voldoende rekening zal gehouden worden met onze eerder gemaakte opmerkingen. Indien de scope van de onderzoeksmethodiek Externe Veiligheid niet voldoende breed is, dient volgens het FANC de actie “Bepalen van de noodzakelijke maatregelen voor de kerncentrale van Doel, in samenspraak met de exploitant en met het FANC, om de nucleaire veiligheid ten allen tijde te kunnen garanderen. Niet limitatief worden hier als aandachtspunten bronbemaling, bereikbaarheid, de noodzaak aan twee onafhankelijke elektrische voedingen reeds vermeld.” (zoals vermeld in §5.1.5 van de bijlage van het besluit van de Vlaamse Regering van 31 januari 2020 houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”) ook opgenomen worden bij andere delen van het onderzoek.
Het FANC zal mee betrokken worden bij de opmaak van het RVR, dat opgemaakt wordt conform de richtlijnen van het team externe veiligheid van Departement Omgeving. Anderzijds zullen in andere disciplines ook elementen aan bod komen waarvan de impact op de kerncentrale beoordeeld zal worden (bv. impact grondbemaling)	

Geen aanpassing van de PON vereist.

A6

Volwaardig flankerend landbouwbeleid te Prosperpolder

Onderzoek naar flankerend landbouwbeleid Prosperpolder wordt meegenomen in het ontwerpend onderzoek. Dit wordt uitgewerkt op basis van de Landbouwimpactstudie. Hiervoor kan tevens verwezen worden naar het actieprogramma en de wijze waarop de acties en flankerende maatregelen verder onderzocht worden zoals beschreven in de PON onder §3.6 en meer specifiek met betrekking tot flankerend maatregelen geïmpacteerde landbouwers en bedrijven §3.6.2.5.

Geen aanpassing aan de PON vereist.

A10

Hieronder vindt u een - niet exhaustieve lijst - van elementen die voor de goede en veilige werking van de kerncentrale steeds gegarandeerd dienen te worden:

- De twee 380 kV hoogspanningslijnen die de rechtstreekse verbinding vormen tussen de kerncentrale van Doel en de hoogspanningspost van Mercator in Kruibeke worden verplaatst en verhoogd om het tweede getijdendok veilig te bouwen en te kruisen. Deze wijzigingen aan de hoogspanningslijnen door ELIA mogen gedurende en na de werken geen impact hebben op de beschikbaarheid en/of nucleaire veiligheid van de kerncentrale. Twee externe elektrische voedingen vanuit de hoogspanningslijnen dienen te allen tijde (bij voorbereiding, realisatie en exploitatie van het project) gevrijwaard te blijven conform de veiligheidsstudies en uitbatingsspecificaties van KCD.
- Bij de aanleg van een nieuw, tweede getijdendok zal grondbemaling plaatsvinden. Indien dit gebeurt zonder aanleg van een waterremmend scherm kan dit aanleiding geven tot zetting van omliggende grond, met een mogelijke impact op de funderingen van de kerncentrale. Dit risico moet geëvalueerd worden in de studiefase voor de aanleg van het dok.
- De toegang tot de kerncentrale is een belangrijk aandachtspunt. Bij het ontwerp, realisatie, opstart dient dit gegarandeerd te worden. Het normale verkeer van werknemers, uitzonderlijke transporten, radiologische en nucleaire transporten, ... welke bij de exploitatie plaatsvinden moeten te allen tijde mogelijk blijven. De wegenis dient voldoende breed, draagkrachtig, te zijn; daarnaast moet de draaicirkel van bochten groot genoeg zijn voor de uitzonderlijke transporten.
- Opdat de openbare hulpdiensten zouden kunnen interveniëren tijdens noodsituaties, dienen ze ten allen tijde 2 onafhankelijke toegangs- en uitvalswegen beschikbaar te zijn naar en van de Kerncentrale Van Doel. En dit vanuit verschillende windrichtingen. Deze dienen eveneens te voldoen aan de hierboven vermelde voorwaarden.
- De huidige capaciteit van de afwatering van de site bij storm, overvloedige regenval en dijkbreuk dient te allen tijde gegarandeerd te blijven.

Rondom de site is een overdrukzone van 1800 m van toepassing. In deze zone mogen geen industriële activiteiten plaatsvinden welke de integriteit (tgv explosie, brand,...) van de site in het gedrang brengen. Deze grenslijn in bij een eerdere uitgave van het gewestplan op een onverklaarbare wijze niet meer opgenomen. In een zone van 8000 m rondom de site kunnen geen "risicovolle activiteiten" welke het ontwerp van de installaties kunnen in het gedrang brengen. In de omgevingswetgeving werd dit gecompenseerd door een adviesplicht van het FANC. Gezien haven activiteiten buiten de Seveso reglementering en de Vlaremplichtingen vallen kan bij exploitatie

	(containertrafiek,...) deze veiligheidsvoorwaarde in het gedrang komen. Bij exploitatie dient met deze voorwaarde rekening gehouden te worden.
De uitbater van de kerncentrale en het FANC zullen mee betrokken worden bij de opmaak van het RVR, dat opgemaakt wordt conform de richtlijnen van het team externe veiligheid van Departement Omgeving. Anderzijds zullen in andere disciplines ook elementen aan bod komen waarvan de impact op de kerncentrale beoordeeld zal worden (bv. impact grondbemaling). Ook deze resultaten zullen doorgesproken worden met vernoemde partijen. Geen aanpassing van de PON vereist.	
9	Verdere uitwerking en onderzoek tijdens deze uitwerkingsfase: het is van groot belang dat er zowel tijdens deze uitwerkingsfase over wordt gewaakt dat alle aspecten van de uitwerking in lijn blijven met het objectief van efficiënt ruimtegebruik. Hiertoe dient tijdig, voortdurend en diepgaand overleg worden gepleegd met specialisten bekend met de inrichting en werking van moderne container terminals. Aandachtspunten zijn: ▪ Borgen dat de beslissingen die worden genomen in deze fase de optimale layout van de in te richten containercapaciteit niet hinderen (de nodige terminal diepte tov lengte van de voorziene kaaimuren, inplanting van hoogspanningsmasten, enz.) ▪ Borgen dat de toekomstige terminals zullen worden uitgerust met de best beschikbare technologie in het kader van optimaal ruimtegebruik. Hieromtrent moet een duidelijk kader worden voorzien en richtlijnen opgelegd die tevens moeten dienen als criteria waaraan voldaan moet worden in de toewijzing van concessies aan de operatoren.
Deze opmerking wordt meegenomen in het onderzoek. Specialisten bekend met de inrichting en werking van moderne container terminals zullen betrokken worden bij het verdere geïntegreerde onderzoek (Haven, Rebel...). Geen aanpassing aan de PON vereist	
19	Als landbouwsector zijn we sterk bezorgd over stikstofgevoelige natuurinrichting in de polder. Veebedrijven worden via de PAS vandaag gelimiteerd in hun N-emissies op de Europese natuur in hun directe omgeving. De inrichting van Prosperpolder-Zuid als waardevolle natuur kan dan ook op langere termijn gevolgen hebben voor de veebedrijven nabij dit poldergebied. We vragen dan ook dat de overheid deze bezorgdheid meeneemt in dit proces en alles in het werk zet, zodat dit projectbesluit geen negatieve invloed heeft op de vergunningverlening van de landbouwbedrijfszetels in de nabije regio.
Er wordt weinig gevoeligheden verwacht op dit vlak. De beoogde vegetatietypes binnen Prosperpolder-Zuid, zijnde strandvlaktes, permanent open water, grachten en rietkragen, natte poldergraslanden, zijn niet bijzonder gevoelig voor vermesting en verzuring door atmosferische stikstof. Bovendien hebben deze natuurtypes in vogelrichtlijngebied vooral een faunistische doelstelling. Dijkgraslanden die mogelijks ook voorzien worden, voor zover ze schraal zijn, zijn hier op vandaag al aanwezig, waardoor er hiervoor eigenlijk geen verschil is met huidige situatie. Geen aanpassing aan de PON vereist.	

4.2.14.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In de PON zal in paragraaf 5.6.1 Selectie van de significante milieudisciplines worden verduidelijkt dat de beschreven algemene methodiek/opzet milieudisciplines niet van toepassing is voor het afzonderlijke op te maken RVR.
- In de PON wordt volgende opmerking geïntegreerd in paragraaf 1.4 Samenstelling van het team van onderzoekers: “het RVR moet opgemaakt worden door een “erkende VR-deskundige”. “
- In de PON wordt in paragraaf 2.8.2 Acties detaillering onderzoek en paragraaf 16.4.4.1 Juridisch kader vermeld dat nucleaire veiligheid niet valt onder het aspect externe veiligheid.
- In de PON wordt toegevoegd dat ook hoogspanningslijnen onderdeel uitmaken van de veiligheidsanalyse. Toevoeging onder paragraaf 3.2 Gebiedsgerichte uitwerking Hoogspanningslijn: ‘Beheersbaar houden van de risico’s op vlak van externe veiligheid’.
- Analyse van de landbouwsector staat in de PON verkeerdelijk onder het hoofdstuk externe veiligheid (paragraaf 15.4.4). De nummering hiervan zal worden aangepast.
- In de PON wordt verduidelijkt dat de RVR-toets aantoonst dat een ruimtelijk veiligheidsrapport opgemaakt moet worden.
- Aanvulling onder paragraaf 15.4.4: *Het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) is een afzonderlijk op zichzelf staand document dat wordt opgemaakt door erkende VR-deskundigen. De conclusies zullen in het geïntegreerd onderzoek meegenomen worden.*

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.15 Categorie 15 Onderzoeksmethodiek mens gezondheid

4.2.15.1 Inspraakreacties en antwoorden

A1	Mens en gezondheid Het is niet duidelijk welke dosis-effect-relaties toegepast zullen worden voor de bepaling van de ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Recent werden de nieuwe WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) in Annex III van de richtlijn Omgevingslawaaï (RL 2002/49/EG) opgenomen d.m.v. Richtlijn 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020. In deze WHO-richtlijnen staat de aanbeveling om geluidsniveaus van wegverkeerslawaaï te beperken tot 53 dB Lden en de geluidsniveaus van spoorverkeerslawaaï tot 54 dB Lden, gezien vanaf dan er een impact op gezondheid wordt verwacht. De dosis-effect-relaties in de discipline mens-gezondheid dienen afgestemd te worden met de nieuwe richtlijn (die medio 2021 omgezet wordt naar Vlaanderen), en die de basis zal vormen voor de nieuwe geluidsactieplannen.
Deze opmerking wordt geïntegreerd in de PON. De nieuwe WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid en dosis-effect-relaties worden aangevuld in de PON in paragraaf 16.5.2.2 Beoordeling geluidshinder: _	

A1	Mens en gezondheid P.210: de beoordeling van groene ruimte kan in vraag gesteld worden. Wat is de meerwaarde van deze beoordeling?
Dit heeft inderdaad weinig meerwaarde. De beoordeling van de groene ruimte (paragraaf 16.5.2.4) wordt geschrapt.	
A7	Onderzoeksmethodiek mens gezondheid Het onderzoek moet rekening houden met de resultaatsverbintenis vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst en samenwerkingsprotocol met het Vlaams Gewest. De maximale geluidsnormen vermeld in de geluidskaarten moeten gevolgd worden. Ook daarbij is het noodzakelijk om te onderzoeken wat de effecten van de time shift op het geluidsniveau. Immers wordt het geluid 's nachts verder gedragen dan overdag.
Naar aanleiding van eerdere opmerkingen zal deze samenwerkingsovereenkomst mee opgenomen worden in de PON bij het beleidsmatig kader, zodat dit inderdaad relevant is voor de uitwerking van de discipline geluid en de doorvertaling naar de discipline gezondheid.	
15	Polderdorpen-leefbaar dringt er tenslotte op aan dat zo snel als mogelijk werk wordt gemaakt van maatregelen die de leefbaarheid van de dorpen ten goede komen. Dat wil zeggen: een échte leefbaarheidsbuffer (naar het voorbeeld van de leefbaarheidsbuffer in Doel) en de introductie van walstroom. Ook hiervoor kijken wij naar de gemeente Beveren om dit de nodige kracht bij te zetten.
Bij de verdere uitwerking zal worden nagegaan wat de impact is op de gezondheid (en leefbaarheid) van de omringende polderdorpen en in welke mate de voorziene buffering voor voldoende mildering zorgt of bijkomende maatregelen nodig zijn. Geen specifieke aanpassingen in de PON vereist.	

4.2.15.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- Onder paragraaf 16.5 Beoordeling geluidshinder (geluidshinder ten gevolge van weg en spoor), wordt het volgende toegevoegd:

In oktober 2018 werden nieuwe richtwaarden voor omgevingslawaaï gepubliceerd door de WHO. Voor wegverkeer bedragen de richtwaarden volgens de publicatie van 2018: 53 dB(A) voor Lden, en 45 dB(A) voor Lnight. Voor spoorverkeer bedragen deze richtwaarden 54 dB(A) voor Lden, en 44 dB(A) voor Lnight.

Het studiegebied voor geluidshinder en gezondheidseffecten via geluid wordt bepaald door deze recente advieswaarden voor geluid, i.c. Lden = 53 dB(A) en de Lnight, outside = 45 dB(A) voor wegverkeer en Lden = 54 dB(A) en de Lnight, outside = 44 dB(A) voor spoorverkeer.

De berekening van het aantal potentieel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden zal gebeuren met de formules van Miedema die de dosis-respons-relaties in beeld brengen (conform richtlijnenboek gezondheid). Er zijn verschillende types van geluidsbronnen die elk hun eigen dosis-responscurve hebben. Deze voor wegverkeer en spoorwegverkeer, relevant voor voorliggend project, zijn:

Wegverkeer

- *Ernstige hinder: %HA = $9,868 \cdot 10^{-4} (L_{den} - 42)^3 - 1,436 \cdot 10^{-2} (L_{den} - 42)^2 + 0,5118 (L_{den} - 42)$*
- *Ernstige slaapstoring: %HSD = $20,8 - 1,05 (L_{nigh}) + 0,01486 (L_{nigh})^2$*

Spoorverkeer

- *Ernstige hinder:* $\%HA = 7,239 \cdot 10^{-4} (L_{den} - 42)^3 - 7,851 \cdot 10^{-3} (L_{den} - 42)^2 + 0,1695 (L_{den} - 42)$
- *Ernstige slaapstoring:* $\%HSD = 11,3 - 0,55 (L_{nigh}) + 0,00759 (L_{night})^2$
- De beoordeling van groene ruimte binnen discipline mens – gezondheid (paragraaf 16.5) wordt geschrapt.
- De samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Zwijndrecht en het Vlaams Gewest alsook de geluidsactieplannen van het Vlaams Gewest worden mee opgenomen in de PON bij het beleidsmatig kader (hoofdstuk 4), aangezien dit inderdaad relevant is voor de uitwerking van de discipline geluid en de doorvertaling naar de discipline gezondheid.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.16 Categorie 16 Onderzoeksmethodiek biodiversiteit

4.2.16.1 Inspraakreacties en antwoorden

A2	Het departement Landbouw en Visserij vraagt dat elke natuur die moet gecompenseerd worden eerst nauwkeurig in kaart wordt gebracht (soort, habitat, hoeveel, grootte, ..) en dat heel duidelijk wordt aangeduid hoe en waar dit gecompenseerd wordt.
Deze vraag maakt inherent deel uit van het voorziene onderzoek. Geen specifieke aanpassing in de PON vereist	
A12	De mogelijke gevolgen van het project voor Nederlandse Natura 2000 gebieden, zoals stikstofdepositie en veranderingen in de sedimenthuishouding, dienen separaat en volgens het Nederlandse kader te worden beoordeeld. Hierbij is het van belang dat de gevolgen geheel in beeld worden gebracht en niet bij voorbaat begrensd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om het totaal aan gevolgen goed in beeld te brengen bij de vergunningaanvraag van het definitieve project. Wij waarderen het initiatief van vooroverleg voorafgaand aan de formele vergunningprocedure. Uit de projectonderzoeksnota blijkt niet of het Nederlandse kader volledig gehanteerd zal worden. Daarnaast is voor biodiversiteit een initieel studiegebied van 5 km rond de projectlocatie (zoals pagina 211 stelt) te beperkt. De effecten voor Natura2000-gebieden dienen volledig in beeld gebracht te worden, zoals andere delen van het document ook lijken aan te geven.
Deze opmerking met betrekking tot toetsingskaders werd besproken op de richtlijnenvergadering. Het is niet correct te stellen dat Vlaamse projecten met een grensoverschrijdende impact op gebied van stikstofdepositie beoordeeld moeten worden volgens het Nederlandse toetsingskader, de vergunning wordt immers in Vlaanderen afgeleverd en kan zich dus niet baseren op Nederlandse wetgeving. De PON beschrijft op correcte wijze de ecologische evaluatie die gemaakt moet worden, in overeenstemming met de Europese Habitatrichtlijn.	

Daarnaast stelt de PON niet dat het studiegebied beperkt is tot 5 km, maar dat het studiegebied afgebakend zal worden nadat de resultaten van de abiotische disciplines gekend zijn. Geen aanpassing van de PON vereist.	
A13	Tabel 5-3, onderdeel Biodiversiteit: Hier ontbreekt het onderzoeksaspect verzuuring/vermesting. Met name stikstofdepositie kan een wezenlijk grensoverschrijdend karakter hebben.
Deze opmerking zal mee verwerkt worden in de PON in paragraaf 5.5 Onderzoekaspecten en effectgroep Tabel 5-3.	
A13	Paragraaf 17.3.1. Aanlegfase: Eutrofiëring kan ook in de aanlegfase een rol spelen, door o.a. langere tijd inzet van zwaar verkeer, machines, baggerschepen e.d.. dit aspect dient hierbij meegenomen te worden.
Deze opmerking zal mee verwerkt worden in de PON in paragraaf 17.3 Aanlegfase.	
A13	Tabel 17-3: Significantiekader biodiversiteit: In deze tabel wordt aangegeven dat deposities van minder dan 3% van de kritische last leiden tot geen of verwaarloosbaar effect en derhalve de score 0 krijgen. Echter ook kleine depositieverhogingen kunnen negatieve effecten veroorzaken, zeker bij gevoelige habitatsoorten. Geen effect kan derhalve pas gebruikt worden bij 0% toename. Immers de Europese Habitatrichtlijn vereist wetenschappelijke zekerheid dat aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura2000 gebieden is uitgesloten. In de tekst van paragraaf 17.5 over de passende beoordeling wordt dit in de alinea over art. 6 van de Habitatrichtlijn ook vermeld. Met de huidige voorgestelde beoordelingsmethode wordt daar niet aan voldaan. Voor de Nederlandse overheden is het van cruciaal belang dat er zekerheid wordt verkregen dat het project de instandhoudingsdoelstellingen van de Nederlandse Natura2000 gebieden niet aantast.
Tabel 17.3 toont het significantiekader voor eutrofiëring door stikstofdepositie buiten habitatgebieden. Bovenstaande opmerking lijkt dus een foutieve interpretatie van de tekst. Binnen habitatgebieden geldt de afwezigheid van een betekenisvolle impact. De passende beoordeling zal de aan- of afwezigheid van een betekenisvolle impact binnen habitatgebieden in kaart brengen en expliciteren. Dit staat zo vermeld in de PON. Geen aanpassing van de PON vereist.	
7	Anderzijds moet de functie van de Vlake van Zwijndrecht als tijdelijk compensatiegebied voor Deurganckdok en de havenuitbreiding, tijdig elders vervangen worden en moet dat vervanggebied zijn werkzaamheid reeds bewezen hebben vooraleer de werken aan de Vlake van Zwijndrecht mogen aangevat worden. De werkzaamheid van het nieuwe compensatiegebied moet aangetoond worden door het behalen van een voldoende hoog aantal broedvogels uit de groep van strand- en plasbroeders, dat het aantal van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) zeer dicht benadert met een voldoende hoog reproductiecijfer (aantal grootgebrachte jongen) per koppel.
De timing van de werken en compensatietrajecten is opgenomen in de PON. Hierbij wordt duidelijk vermeld dat compensatie voorafgaat aan ingebruikname. Geen specifieke aanpassing van de PON vereist.	

7	In de beoordeling van de effecten van het logistiek park op Vlake van Zwijndrecht, wordt er te weinig aandacht besteed aan lichtverstoring. Dit kan een groot ongewenst effect hebben op de omliggende natuurgebieden en aanwezige fauna.
Potentiële lichtverstoring vanuit Vlake van Zwijndrecht op omliggende natuurgebieden zal als bijkomend te onderzoeken thema gespecificeerd worden in de PON in hoofdstuk 18 Onderzoeksmethodiek biodiversiteit.	
7	Blz 212 "De effectgroep verzuring wordt niet afzonderlijk besproken. Zoals ook reeds aangegeven in het S-MER wordt het aandeel SO ₂ in de depositie via lucht beperkt geacht gezien de eisen die in 2025 opgelegd worden aan de schepen inzake laag S-gehalte in de gebruikte brandstof en het zo goed als zwavelvrij zijn van diesel. Eventuele verzurende effecten omwille van stikstofdepositie worden samen met de eutrofiërende effecten besproken (effectgroep eutrofiëring door lucht)." Gezien de vele beschermde en gevoelige natuurwaarden in de ruime omgeving van ECA vragen we om de verzuring toch bijkomend te bespreken en te zien of er nog verdere verbeteringen mogelijk zijn.
Verzuring zal als thema kwalitatief mee besproken worden in het milieueffectrapport in paragraaf 17.3.2 Exploitatiefase.	
10	Ook met betrekking tot natuurcompensatie moet er een rechtszeker kader bestaan voor ondernemingen. Alfaport Voka dringt er sterk op aan dat er terzake niet aan gold plating wordt gedaan en dat er een level playing field bestaat met ontwikkelingen in concurrerende havens. Het bepalen en uitvoeren van de compenserende maatregelen zal bovendien de timing van dit project significant beïnvloeden. Een strikte planning, duidelijkheid over de criteria welke gaan bepalen wanneer de natuurwaarde gecompenseerd is, een strakke coördinatie met respecteren van termijnen en nauw overleg met de overheid en betrokken actoren voor uitvoering van de compensaties is hierbij aangewezen.
De planning is indicatief aangegeven in de PON en zal tijdens de uitwerkingsfase verfijnd worden. Geen aanpassingen aan de PON vereist.	
16	In 2.8.1 staat als geïntegreerde actie in de voorlopige projectbeschrijving dat er "bij het definitieve ontwerp voor de Vlake van Zwijndrecht aandacht moet gaan naar het herstel van de zichtbaarheid van de Defensieve Dijk ." Natuurpunt Waasland is van mening dat deze actie niet ten koste mag gaan van het ruimtebeslag dat er nodig is voor de buffering van het Groot rietveld. De bufferende werking mag hierdoor niet verminderen. We zijn dan ook eerder voorstander voor de realisatie van een nieuw dijklichaam waarin verwijzingen naar de (ondergespoten) Defensieve dijk zijn geïntegreerd.
De PON verwijst in paragraaf 2.2.5 naar een overkoepelend inrichtingsplan voor de Vlake van Zwijndrecht. Het inrichtingsplan kan, waar mogelijk, een antwoord bieden aan de elementen vermeld in bovenstaand advies. Het is niet opportuun om deze opmerkingen op dit moment in de PON op te nemen. Het inrichtingsplan zal input leveren aan het geïntegreerd onderzoek en vice versa, en zal in het verdere proces – in overleg met diverse stakeholders – verder geconcretiseerd en waar nodig bijgestuurd worden. Het finale inrichtingsplan zal ook mee opgenomen worden in het milieueffectrapport. Geen aanpassingen aan de PON vereist.	

16	In de beoordeling van de effecten van het logistiek park op Vlake van Zwijndrecht, dient er voldoende aandacht te worden besteed aan lichtverstoring. Dit kan een groot ongewenst effect hebben op de omliggende natuurgebieden en aanwezige fauna.
Lichtverstoring wordt bijkomend opgenomen in de PON als te onderzoeken thema in hoofdstuk 18 Onderzoeksmethodiek biodiversiteit..	
16	Onder 3.4 (gebiedsgerichte uitwerking voorafgaandelijke natuurcompensaties) staat dat "de huidige natuurwaarden (plas en strand) die verdwijnen volledig vervangen moeten worden door evenwaardige en voorafgaand te realiseren natuurwaarden". Deze formulering is wellicht goedbedoeld, maar nogal ongelukkig. Met het ECA project verdwijnt de totale oppervlakte die bestemd is voor de borging van zowel de compensatie van het Deurganckdok als de IHD voor strand- en plasbroeders. Het zijn niet de huidige natuurwaarden op de voor dit biotoop ingeschakelde gebieden die als compensatieopgave dienen te worden aanzien, maar de aanvankelijk bestemde opgave voor dit biotoop. Omwille van het jaren na elkaar niet behalen van de IHD en het vele jaren laten meetellen van ongeschikte of laagwaardige biotopen in de samenstelling van de 200 ha strand- en plasbiotoop compensatieopgave van het Deurganckdok, is er immers een zware achteruitgang opgetreden in het broedbestand.
De formulering in de PON wordt aangepast in paragraaf 3.4 Gebiedsgerichte uitwerking voorafgaandelijke natuurcompensaties. De aangehaalde paragraaf over kwaliteitseisen moet inderdaad aangepast worden naar : ‘de huidige natuurwaarden die verdwijnen (met inbegrip van eventueel ongerealiseerde natuurcompensatieverplichtingen van het Deurganckdok die rusten op die terreinen) moeten volledig vervangen worden door evenwaardige en voorafgaand te realiseren natuurwaarden’.	
16	Van zodra er een bepaald ‘tijdelijk compensatiegebied’ aangesneden wordt, moet het als volledig te compenseren aanzien worden. Aangezien het gebied Prosperpolder Zuid slechts 155 van de 170 ha compensatieopgave kan borgen (zie verder), is er nood aan een bijkomende oplossing voor 15ha en dit zowel tijdens de aanlegfase als nadien tijdens de exploitatiefase van het ECA-project. Het project dient dan ook na te gaan welke (tijdelijke) extra inspanningen kunnen geïntegreerd worden om de resterende 15ha op te vangen en het broedbestand opnieuw op te krikken . Zo zou het compensatiegebied PPZ al eerder volledig en optimaal ingericht kunnen worden en er gelijktijdig meerdere gebieden van de huidige plas- en strandgebieden in gunstige staat als surplus kunnen behouden blijven. Tevens kan de werkplanning dermate opgesteld worden dat in bepaalde gedeelten van de zones die op termijn zullen verdwijnen een tijdelijke onderbreking in de verstorende activiteiten komt, om die delen als bijkomend broedgebied te kunnen gebruiken. Op die manier kan de ontbrekende opgave van 15 ha tijdelijk worden opgevangen en wordt er lichtjes aan de jarenlange tekorten tegemoet gekomen.
Zoals aangehaald in de PON zal de compensatiebehoefte opnieuw gedetailleerd berekend worden in de uitwerkingsfase. Daarbij zullen evenwaardige natuurcompensaties voorgesteld worden. Geen aanpassingen in de PON vereist.	
16	Tot slot dringen we er op aan dat er voor het totale ECA-project (inclusief onderdelen zoals de WOW en Bieshoek)

	- een volwaardige en overzichtelijke compensatiematrix (inclusief boscompensaties) wordt opgesteld naar analogie met die van het DGD - op voorhand een prognose van de strand- en plasbalans wordt opgemaakt waarin de evolutie van de ingeschakelde oppervlaktes over de gehele looptijd van het project wordt uitgewerkt - daar een volwaardig monitoringsluik aan wordt gekoppeld - en de bewaking van de realisatie van de compensatiedoelen als taakstelling wordt geformuleerd voor een opvolgingscommissie
De eventuele natuurcompensaties voor bieshoekbos en WOW worden vastgelegd in de vergunningsprocedures van deze projecten. De PON vermeldt een actie in verband met de monitoring van natuurcompensaties. Deze actie zal verder getoetst, verfijnd en waar nodig aangevuld of bijgestuurd worden in de uitwerkingsfase. Geen aanpassingen in de PON vereist.	
16	De resultaten van de broedvogelmonitoring van de voorbije 20 jaar illustreren dat het eerdere gehanteerde aantal te verwachten broedvogels per hectare niet gehaald wordt waardoor eigenlijk een hogere compensatiefactor dient te worden in rekening gebracht dan de huidige gehanteerde factor 1/1. In het voorkeursbesluit werd daarbij de optie van de bijkomende broedgelegenheid d.m.v. eilanden in de Schelde nog aangehaald als bijkomende extra inspanning. Nu deze (technisch) niet haalbaar blijken, dient op z'n minst Prosperpolder Zuid volledig te worden ingericht om de IHD's voor strand en plasbroeders maximaal te kunnen borgen. Dat betekent ook dat er in de directe omgeving geen bijkomende verstorende elementen (zoals de populierenbestanden op de Zoetenberm) mogen bestaan. Zelfs als er met de factor 1/1 wordt gerekend, volstaat het gebied in principe immers niet om de resterende IHD-opgave (170 ha, de overige 30 ha werden immers, ruim bemeten op de 3 eilanden van Prosperpolder noord geparkeerd) te borgen. Zoals ook eerder aangehaald zijn er binnen de contour van het gebied dijken, wegenissen en woonzones die niet meegerekend kunnen worden als nuttige broedoppervlakte (waardoor de werkelijke oppervlakte die in aanmerking komt om mee te rekenen in de natuurcompensatie-opgave voor strand en plas slechts 155 ha bedraagt). Deze oppervlaktes dienen te worden beschouwd als noodzakelijke buffer die noodzakelijk is om de rest van het gebied als volwaardig broedbiotoop te laten functioneren, maar kunnen bezwaarlijk meegerekend worden in de opgave van 170 ha. Intenties zoals onder 3.4.1 wordt vermeld om enkele kleinere eilanden eventueel met riet te voorzien zijn principieel niet verenigbaar met het broedbiotoop van strand- en plasbroeders en doen dus afbreuk aan de vooropgestelde doelen.
Zoals aangehaald in de PON zal de compensatiebehoefte opnieuw gedetailleerd berekend worden in de uitwerkingsfase. Daarbij zullen evenwaardige natuurcompensaties voorgesteld worden. Geen aanpassing in de PON vereist	
16	Om die reden dringt Natuurpunt Waasland ook aan op een dwingende evaluatie van de evolutie van de populaties van strand- en plasbroeders. We stellen dan ook voor dat er: - een doorgedreven monitoring wordt opgezet die het succes van het gebied voor deze soorten beoordeeld (voor de methode verwijzen we naar de bijlage bij dit bezwaarschrift) - een eerste preliminaire evaluatie wordt voorzien na het eerste jaar en vervolgens na 3, 6 en 9 jaar na het moment dat de oorspronkelijke compensatiegebieden

	van het Deurganckdok werd aangesneden, telkens in de maand september van het betreffende jaar De uitkomsten van deze evaluaties mogen niet zonder gevolgen blijven. Indien de gebieden niet geschikt blijken, moet een doorschuifoperatie naar beter geschikte gebieden en/of gunstige inrichting van bijkomende gebieden tot de mogelijkheden behoren.
De PON vermeldt een actie in verband met de monitoring van natuurcompensaties. Deze actie zal verder getoetst, verfijnd en waar nodig aangevuld of bijgesteld worden in de uitwerkingsfase. Geen aanpassing van de PON vereist.	

4.2.16.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- In de PON wordt tabel 5.3 aangevuld met het onderzoeksaspecten verzuring/vermesting (onderdeel Biodiversiteit).
- In de PON wordt in paragraaf 17.3 volledigheidshalve vermeld dat eutrofiëring ook in de aanlegfase een rol kan spelen.
- Potentiële lichtverstoring (vanuit Vlakte van Zwiendrecht op omliggende natuurgebieden) zal in paragraaf 17.3.2 als bijkomend te onderzoeken thema gespecificeerd worden in de PON.
- In paragraaf 17.3.2 zal bijkomend vermeld worden dat verzuring door SO₂ emissies kwalitatief besproken zal worden in het milieueffectrapport.
- De paragraaf over kwaliteitseisen natuurcompensaties (paragraaf 3.4) moet aangepast worden naar : 'de huidige natuurwaarden die verdwijnen (met inbegrip van eventueel ongerealiseerde natuurcompensatieverplichtingen van het Deurganckdok die rusten op die terreinen) moeten volledig vervangen worden door evenwaardige en voorafgaand te realiseren natuurwaarden'.

Noot: verwijzingen naar bladzijden en paragrafen zijn steeds verwijzingen naar de oorspronkelijke gepubliceerde projectonderzoeksnota. Door aanpassingen kan zowel bladnummering als paragraafnummering anders zijn in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

4.2.17 Categorie 17 Onderzoeksmethodiek betaalbaarheid en uitvoerbaarheid

4.2.17.1 Inspraakreacties en antwoorden

8	In deze Inspraak wordt gesuggereerd om een update uit te voeren van de MKBA resultaten uit de "Onderzoeksfase", nu blijkt dat op basis van de eerste detailgegevens uit de "Uitwerkingsfase", een hemelsbreed verschil is naar realisme tussen de meerkosten per extra TEU voor "2b" Winkelhaakdok (en identiek Boemerangdok) €3377,54 en de overige varianten aan het licht komt (€151/extra TEU). En dan daaruit de nodige logische conclusies te trekken, als blijkt dat het onderdeel CCL naar MKBA resultaat onrealistisch is.
---	---

De door de inspreker opgegeven bedragen zijn gebaseerd op foutieve aannames. Momenteel is er geen aanleiding om aan te nemen dat de conclusies van de S-MKBA achterhaald zouden zijn. Een toetsing aan de grootte-orde gehanteerd in de S-MKBZ is voorzien, zoals beschreven in de PON onder hoofdstuk 19 Onderzoeksmethodiek betaalbaarheid en uitbaarheid.

4.2.17.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

De adviezen en inspraakreacties, zoals hierboven vermeld, geven geen aanleiding tot aanpassingen van de projectonderzoeksnota.

4.2.18 Categorie 18 Timing

4.2.18.1 Inspraakreacties en antwoorden

A9	Deze technische oplossing vereist een uitgebreide detailstudie die ongeveer 30 maanden in beslag neemt. Een definitieve keuze van het inrichtingsalternatief dringt zich op, waarna met deze detailstudie gestart kan worden. Eventuele wijzigingen aan dit alternatief na de hiervoor vermelde keuze en na de start van de detailstudie, kunnen een impact hebben waardoor de haalbaarheid en timing opnieuw geanalyseerd dienen te worden.
De timing zoals opgenomen in de PON is op dit moment indicatief en zal verder verfijnd worden tijdens de uitwerkingsfase. Bovenstaande opmerking wordt meegenomen in het verdere geïntegreerde onderzoek. Geen aanpassing aan de PON vereist.	

4.2.18.2 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

De adviezen en inspraakreacties, zoals hierboven vermeld, geven geen aanleiding tot aanpassingen van de projectonderzoeksnota.

4.2.19 Overige

4.2.19.1 Detailopmerkingen departement Omgeving

Onderstaande tabel toont tekstuele detailopmerkingen van het Departement Omgeving die aangepast worden in de projectonderzoeksnota.

A1	Detailopmerkingen Departement Omgeving ▪ P.14: in de figuur wordt bij de onderzoeksfase aangegeven dat de startbeslissing reeds een duidelijke projectdefinitie omvat. Dat is niet helemaal correct. Die is er
----	---

	eerder bij het voorkeursbesluit. De verwijzing naar projectdefinitie schrappen. <i>Aangepast in paragraaf 1.1 Procedure Complexe Projecten.</i> ▪ P.15: er wordt n.a.v. de adviesronde onderaan de blz. verwezen naar overwegingsdocument of verslag van de adviesvergadering. Beide schrappen en verwijzen naar de antwoordennota die is opgemaakt als antwoord op de adviezen op het voorontwerp voorkeursbesluit. <i>Aangepast in paragraaf 1.2 Voorgaande onderzoeksfase.</i> ▪ P.16: in de paragraaf boven 1.3 aangeven dat niet enkel de locaties inzake extra containercapaciteit werden vastgelegd, maar ook die van de logistieke terreinen en de westelijke ontsluiting. <i>Aangepast in paragraaf 1.3 Start uitwerkingsfase et opmaak van projectonderzoeksnota's.</i> ▪ P.16: voetnoot 2 "voorkeursbesluit" <i>Aangepast in paragraaf 1.3 Start uitwerkingsfase et opmaak van projectonderzoeksnota's.</i> ▪ P.17: schrappen van de zin "Het onderzoek dat zal leiden tot dit projectbesluit zal de cumulatieve effecten van volledig ECA beschouwen." In de eerste paragraaf is correct aangegeven hoe wordt omgegaan met de cumulatieve effecten in deze PON CCL. In de tweede paragraaf die handelt over de PON WOW lijkt deze zin niet correct of alleszins verwarrend. <i>Aangepast in paragraaf 1.3 Start uitwerkingsfase et opmaak van projectonderzoeksnota's.</i> P.17: de derde paragraaf handelt over de Vlake van Zwijndrecht. In de laatste zin wordt verwezen naar de cumulatieve effecten van gans ECA. Dit is niet correct. Het is beter te verwijzen naar de cumulatieve effecten van de volledige Vlake van Zwijndrecht. Ook in de vierde paragraaf de verwijzing naar de cumulatieve effecten schrappen. <i>Aangepast in paragraaf 1.3 Start uitwerkingsfase et opmaak van projectonderzoeksnota's.</i> ▪ P.18: in figuur 1-2 wordt nog verwezen naar de Schelde-eilanden. Schrappen. <i>Aangepast in paragraaf 1.3 Start uitwerkingsfase et opmaak van projectonderzoeksnota's.</i> ▪ P.26: figuur 2-1 bevat in de legende een aantal categorieën die niet op de figuur staan aangeduid. <i>Aangepast in paragraaf 2.3.3 Inrichtingsalternatieven.</i> ▪ P.26 ev: bij inrichtingsalternatief 1 wordt verwezen naar dedicated binnenvaartligplaatsen aan de oostzijde van Doeldok. In inrichtingsalternatief 2 niet, hoewel die daar ook worden voorzien. <i>Aangepast in paragraaf 2.3.3 Inrichtingsalternatieven</i> ▪ P.40 onderaan: de nummers 5 en 7 toevoegen. <i>Aangepast in paragraaf 2.6 Planbeschrijving: te realiseren bestemmingswijzigingen.</i> ▪ P.50 onderaan: het is onduidelijk hoe zal worden omgegaan met de geluidsverstoring t.h.v. Putten West. <i>Aangepast in paragraaf 2.8.2 Acties detaillering onderzoek Tabel 2-6.</i> ▪ P.56: in de rechterkolom staat tweemaal zelfde tekst. <i>Aangepast in paragraaf 2.8.3 ECA-overstijgende acties Tabel 2-8.</i> ▪ P.47 en 49 + p.56: de roadmap walstroom, de bijkomende stimulansen voor walstroom en de aanpassing elektriciteitsdecreet staan op twee plaatsen vermeld. Het lijkt ons dat ze enkel op p.56 dienen vermeld te worden. Inzake klimaat staat op p.51 en 58 een identieke maatregel inzake aanpassen beleid (Sigmaplan,...). Deze is vooral relevant op p.58. <i>Aangepast in paragraaf 2.8.3 ECA-overstijgende acties Tabel 2-8.</i> P.70: de twee figuren staan niet vermeld in de tekst erboven. Louter op basis van de neergeschreven conclusies vormen ze geen meerwaarde. Dus schrappen. <i>Aangepast in paragraaf 3.4.2 Schelde-eilanden.</i> ▪ P.80: niet verwijzen naar de voorlopige vaststelling van het GRUP. Bovenaan heb je immers aangegeven dat dit grotendeels vernietigd werd. Enkel die zin schrappen. De andere uitleg over het strategisch plan kan behouden blijven. <i>Aangepast in hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context.</i>
--	---

	▪ P.106: wat wordt er bedoeld met consolidatie van goederenstromen? <i>Aangepast in paragraaf 5.4 Operatonele aspecten containerterminals.</i> ▪ P.113: schrappen Prosperpolder zuid. Inzake afstemming op natuurontwikkeling zal er mogelijks ook met andere gebieden (bv in de polder) moeten afgestemd worden. <i>Aangepast in paragraaf 5.7 Algemene methodologie MER-disciplines.</i> ▪ P.126: de tabel bevat enkel negatieve effecten. <i>Aangepast in paragraaf 9.5.4.8 Mobiliteitsaspecten - Verkeersleefbaarheid.</i> ▪ P.132 onderaan: 'Zolang' (i.p.v. "zoals") de intensiteiten beneden de 600 pae/uur blijven.... <i>Aangepast in paragraaf 9.5.4.8 Mobiliteitsaspecten - Verkeersleefbaarheid.</i> ▪ P.146, 9.5.2: de eerste paragraaf over de watertoets kan best verplaatst worden. Deze hoort hier niet thuis. <i>Aangepast in paragraaf 10.5.2 Wijziging grondwaterkwantiteit.</i> ▪ P.154: het is niet duidelijk wat in de derde regel bedoeld wordt met "met uitzondering". <i>Aangepast in paragraaf 11.1 Afbakening studiegebied.</i> ▪ P.154 (10.3.1): de onderste zin is onvolledig. <i>Aangepast in paragraaf 11.3.1 Aanlegfase.</i> ▪ P.159 bovenaan: er wordt verwezen naar een tabel zettingsgevoeligheid bodem. In de discipline bodem ontbreekt deze tabel. <i>Aangepast in paragraaf 11.4 Effectbeoordeling bodem en significantiekader.</i> ▪ P.159 (tabel inzake gewijzigd bodemgebruik): er ontbreekt een beoordeling -3. Ook de tekst van -2 is niet erg duidelijk. <i>Aangepast in paragraaf 11.4 Effectbeoordeling bodem en significantiekader.</i> ▪ P.187: In de 2^e en 3^e paragraaf wordt telkens melding gemaakt van 'industriële logistieke terreinen'. In de 2^e paragraaf gaat het echter om de containerterminals. <i>Aangepast in paragraaf 14.4.3.1 Nieuwe containerterminal en industriële/logistieke terreinen.</i> ▪ P.199: de eerste zin onder 'samenvatting per deelgebied' is onduidelijk. <i>Aangepast in paragraaf 16.4.5 Analyse van de landbouwsector.</i> ▪ P.218: onvolledige zin net boven tabel 17-2. <i>Aangepast in paragraaf 18.4 Effectbeoordeling biodiversiteit en significantiekader.</i> Bijlage 5: de disclaimer bevat een verwijzing naar het openbaar onderzoek over het voorkeursbesluit
--	--

4.2.19.2 Stellingnames in plaats van opmerkingen op methodologie

Onderstaande adviezen en inspraakreacties zijn eerder stellingnames dan methodologische bemerkingen of vragen. Aangezien de doelstelling van de PON is om de methodologie helder en éénduidig te krijgen, hebben onderstaande reacties niet tot een aanpassing van de PON geleid. Ter volledigheid worden ze hier wel weergegeven.

3	Deze uitbreidingen MOETEN er komen om te kunnen concurreren met andere wereldhavens.
4	Als "Leefbaar Melsele" verzetten wij ons tegen eender welke uitbreiding van de container capaciteiten, zolang er geen duurzame oplossing is om het doorgaand verkeer uit de dorpskernen van Beveren en Melsele en uit de nabijheid van de scholen te weren. De huidige toestand is voor de gezondheid en veiligheid van de inwoners al alarmerend genoeg.

5	Vraag tot overleg mbt lozingspunt in Noordelijk Insteekdok
10	Excel met opmerkingen en vragen van Voka Alfaport
15	Omtrent de projectonderzoeksnota Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven sommen we de vorige bezwaren terug op die ondertekend zijn door de buurtbewoners: 1. Er wordt te weinig rekening gehouden met de leefbaarheid en de mogelijke geluidsoverlast voor de verschillende polderdorpen, in het bijzonder de dorpskernen van Kieldrecht en Verrebroek. 2. Om die reden kunnen wij niet akkoord gaan met de verdubbeling van 2 naar 4 rijvakken ter hoogte van de Blikken. De verdubbeling van de rijvakken staat ook haaks op het voornemen om het vrachtverkeer niet verder te laten toenemen. 3. De huidige leefbaarheidsbuffer wordt amper versterkt of verhoogd ten opzichte van zijn huidige toestand. En dat ondanks de extra gecreëerde capaciteit voor weg- en treinverkeer. 4. Er komen weliswaar bomen op de dijk maar de bomenrijen aan de Drijdijk, die ook een bufferende werking hebben naar geluid en licht toe, worden allemaal gekapt. Daarmee is dit meer dan een nuloperatie. Voor de dorpskernen die nu reeds hinder ondervinden is dat veel te weinig. De buffer moet hoger, de bomenrijen aan Drijdijk moeten blijven staan. 5. Ter hoogte van Verrebroek wordt voorzien in een spoorbundel van niet minder dan 16 sporen! Gesitueerd op deze locatie zal dit voor onaanvaardbare overlast zorgen. Spoorbundels horen niet aan de rand van een dorp. 6. Het is ook onaanvaardbaar dat niet veel sneller werk wordt gemaakt van een afzonderlijke aansluiting vanuit de haven op de E34. Daarvan wordt de voltooiing maar verwacht tegen 2030. Terwijl de voltooiing van de Westelijke ontsluiting voorzien is tegen 2025. Wij vragen dat er eerst en vooral een afzonderlijke aansluiting komt op de E34. Zodat de dorpen eindelijk ontlast worden van havenverkeer.
17	Er zijn volgens ons onvoldoende garanties op vlak van: - impact mobiliteit voor de omliggende dorpskernen - gevolgen op vlak van luchtkwaliteit en geluidshinder - impact op de leefbaarheid van de polderdorpen: zal de bufferzone voldoende zijn om de impact zodanig te reduceren dat leven en wonen in die omliggende polderdorpen gezond kan? - modal shift: de huidige voorstellen klinken veel belovend maar vroegere uitdagingen werden nooit gehaald. Het lijkt ons dan ook zeer utopisch te verwachten dat deze noodzakelijke ommekeer er dan ook tijdig zal komen.
17	En tot slot: meerdere onderzoeken en gebeurtenissen van de voorbije maanden tonen nogmaals aan hoe urgent onze klimaatproblematiek is. Het is dan ook onbegrijpelijk dat er op vlak van impact op milieu en natuur geen moedigere en noodzakelijkere keuzes gemaakt worden. Het is schuldig verzuim als er anno 2020 geen beslissingen worden genomen die echt een antwoord bieden op de huidige uitdagingen en noden.
18 19	De natuurontwikkeling domineert de havenontwikkeling en de landbouwontwikkelingen op LSO. De Europese natuurwetgeving bepaalde in het recente verleden de havenontwikkeling en zal dit ook nog in de toekomst doen. Als landbouwsector betaalden we op deze manier onterecht een dubbele prijs voor de havenontwikkeling. De

	haven moet verder kunnen ontwikkelen binnen zijn grenzen en rekening houden met de draagkracht van de omgeving. Maar nieuwe natuurontwikkeling gebeurde er reeds meer dan voldoende in en nabij de haven. De vzw landbouwgemeenschap Wase polders zal zich altijd verzetten tegen extra landbouwgronden die worden ingezet voor natuurcompensatie. We stellen vast dat dit projectbesluit uitgaat van een noodzaak aan natuurcompensatie zonder dat men weet of en wat men moet compenseren. Men moet eerst een degelijke passende beoordeling maken en nagaan of er een betekenisvolle aantasting van beschermde habitats voorligt. Is dit het geval dan moet men nagaan of men deze betekenisvolle aantasting kan vermijden. Lukt dit niet dan moet men beschadigde natuur eerst herstellen. Compensatie is de laatste stap die slechts mogelijk is als preventie en herstel onmogelijk blijken. Dit moet steeds in het achterhoofd gehouden worden bij de natuur op LSO. Er is nog steeds geen draagvlak voor natuurcompensatie, laat staan voor bijkomende natuurcompensaties. Andere, nieuwe en alternatieve pistes rond het natuurverhaal dienen hier aangewend te worden, zodat in dit projectbesluit een consensus kan gevonden worden waar iedereen zich kan in vinden. Het kritisch bekijken van de natuurdoelen en de natuurontwikkelingen op LSO is hierin een belangrijke eerste stap. Het valt te betreuren dat de piste van het vogeleiland in de Schelde niet kan worden weerhouden. Evenwel vinden wij dergelijke of gelijkaardige initiatieven of ideeën zeer welkom, gezien deze benadering zeer ruimteeffectief kan zijn. Daarnaast vragen we ook om werk te blijven maken van een grensoverschrijdende aanpak voor het halen van de 'Europese natuurdoelen'. De Vlaamse overheid heeft zopas geïnvesteerd, en zal dit ook in de toekomst nog meer doen, in Europese natuur op Nederlands grondgebied. Deze inspanningen moeten ook kunnen gevalideerd worden in het kader van het halen van de Europese doelstellingen. Vogels en natuurlijke elementen stoppen nu eenmaal niet aan de grens. Waarom zouden natuurcompensaties niet op Nederlands grondgebied kunnen gebeuren, wanneer deze een duidelijke bijdrage hebben voor onze Vlaamse doelstellingen/compensatie-opgaves?
18 19	Als landbouwsector willen we duidelijk stellen dat de grondenbank gronden in de zoekzone polder heeft aangekocht om landbouwers uit te ruilen en niet om natuurinrichting uit te voeren. Deze gronden in overheidseigendom, zijn voor vele landbouwers belangrijk om de impact op hun bedrijfsvoering te compenseren. Deze gronden zijn dan ook uitermate geschikt voor de landbouw in de regio. Het is dan ook absoluut ongewenst om deze gronden in te zetten voor natuurinrichting in de polder. Ook de landbouwsector wil in deze regio kunnen ontwikkelen.
18 19	Daarnaast zullen ook een aantal instrumenten gekoppeld worden aan dit projectbesluit zoals landinrichting, voorkeurecht, minnelijke verwerving etc. Als landbouwsector verwachten we dat landbouwers die gronden bewerken die absoluut noodzakelijk voor havenontwikkeling gebruik kunnen maken van het flankerend beleid, zoals dit vandaag bestaat. Maar we vragen ook dat het voorkeurecht enkel kan geactiveerd worden voor gronden die absoluut noodzakelijk zijn voor havenontwikkeling.
18 19	De voorwaarden onder dewelke Doel 2020 en de gemeente Beveren bereid waren om mee te werken aan een eventuele gedragenheid voor een alternatief 9 zijn geen randvoorwaarden, maar harde bindende voorwaarden voor de landbouwsector. Voor de landbouwsector zijn dit onderstaande voorwaarden die werden opgenomen: ▪ Inname van nieuw poldergebied boven de lijn De Bondt wordt zoveel mogelijk beperkt. ▪ Er wordt maximaal ingezet op het behoud van het huidige polderlandschap, met inbegrip van Prosperpolder-Zuid ▪ Gronden van de overheid die voor landbouwgebruik ter beschikking worden gesteld of voor medebeheer in aanmerking komen, dienen bij voorkeur aan de boeren van de streek te worden toegewezen en met ondubbelzinnige en duidelijke criteria. Voor deze percelen wordt steeds gelet op een doelgerichte afwatering van de percelen.

	- Op de landbouwpercelen van de boeren (eigendom of pacht) geldt een volledig vrije teeltkeuzen en teeltmethode zoals in zuiver agrarisch gebied elders in Vlaanderen van toepassing is. - Het voorkooprecht in het poldergebied wordt enkel nog uitgeoefend als het gaat om concrete plannen en projecten. In geval zicht dit voordoet zal dit voorafgaand aan bod komen binnen een structureel overleg. - De geel gekleurde gebieden uit het GRUP dienen minimaal naar de toekomst toe als landbouw bestendigd te worden - De Vlaamse regering zal de landbouwbedrijven in Prosperpolder dorp die door natuurontwikkeling een waardevermindering hebben, billijk vergoeden of aankopen tegen marktconforme prijzen
20	Zoals Omgeving in zijn rapport aanduidt is er historisch gezien heel veel bomenopslag verdwenen uit de polder, daarom is het systematisch kappen van alle bomen buiten het bufferdijlint (Drijdijk, Putten west en Putten weide, Hogendijk en andere historische dijken) onnodig. Ook niet uit ecologisch opzicht. Het gaat hier hoofdzakelijk om historisch bewoonde percelen (nog bestaand, geheel of gedeeltelijk verdwenen) waar aanplantingen van hofbomen als fruitbomen, vlier en wilg erfgoedkundig en landschappelijk waardevol zijn. De keuze om dit kilometerlange lint te beplanten met Grijze abeel is nogal ééndimensioneel, te meer daar er in het verleden altijd variatie was. Waarom niet afwisselen met okkernoot, en echte inheemse bomen zoals eik en linde? Dat zal ook de recreanten goede komen. Grijze abeel is in tegenstelling tot de studie van Omgeving niet inheems, maar afkomstig van Zuid-Europa. De keuze voor knotwilg op Drijdijk is niet houdbaar. Knotwilg is een waterbergende boom langs sloten en waterkanten, en is weinig functioneel op bufferdijken. De reden tot het verwijderen van de huidige bomenrij is arbitrair. Predatoren zullen nog altijd vanop de hoogte van de dijk en de lagere bomen hun prooi kunnen beloeven. De EGD&P pleit voor behoud van de typerende bomenrij op Drijdijk, maar verwelkomt wel de nieuwe rij bomen op de bufferdijk ter hoogte van Drijdijk, maar betreurt het dat er een hapering is waar Drijdijk grenst aan Putten-West. Uit visueel en landschappelijk oogpunt is dit bedenkelijk. Hogendijk kan best behouden blijven in hoogte en herbeplant met bomen. Het was reeds bebost tot men enkele jaren terug alles heeft weggemaaid. Dit bos kan een meerwaarde worden met kleine poelen en een fiets- en wandelpad. De Erfgoedgemeenschap hoopt ook dat deze bufferdijk zal worden ontsloten voor recreanten en dat er plaats zal worden gemaakt om het historisch landschap uit te leggen.

4.2.19.3 Uitgebreid advies van afdeling energie, klimaat en groene economie (als bijlage bij het advies van Departement Omgeving)

De afdeling energie, klimaat en groene economie heeft als bijlage bij het advies van departement Omgeving een meer uitgebreid advies meegegeven

Aangezien de kernelementen deel uitmaken van de hoofdtekst, werd geopteerd om deze bijlagen niet volledig te bespreken in dit overwegingsdocument, maar eerder enkel aan te geven welke suggesties weerhouden worden voor aanpassingen van de PON. Het betreft volgende suggesties:

P18. Na paragraaf 'Een of meerdere omgevingsvergunningen...(indien vereist)' een paragraaf toevoegen dat het volgende aspect van het projectbesluit belicht: 'In de

projectbesluiten kunnen ook minimale criteria verankerd worden in kader van plandoelstellingen en dwingende maatregelen (cfr. beschermingszones natuur) die in de projectdefinitie van het voorkeursbesluit werden vooropgesteld'. *Toegevoegd 1.3 Start uitwerkingsfase met opmaak projectonderzoeknota's.*

Paragraaf 2.4 Ontwikkelingsscenario's Een aanvullende tekst is nodig om dit aspect te verduidelijken want op ontwikkelingsscenario's wordt geen onderzoek verricht naar mildere maatregelen. De maatregelen verwerkt in het ontwikkelingsscenario zullen waarschijnlijk, op basis van de huidige MER-richtlijnen, ook niet vertaald kunnen worden in een actieprogramma. Het is belangrijk dat in de PON duidelijk wordt omschreven wat wel en niet mag verwacht worden. *Aangepast in paragraaf 2.4 Ontwikkelingsscenario's.*

P33. De tekst verbeteren door letterlijk neer te schrijven wat in figuur 2.4 is weergegeven. *'Binnen het geïntegreerd onderzoek tijdens de uitvoeringsfase zullen mildere maatregelen onderzocht worden vanuit het actieprogramma en nieuwe op basis van nieuwe verworven inzichten. Deze maatregelen zullen hun doorwerking vinden in het projectbesluit onder vergunningen, bestemmingswijzigingen en actieprogramma.'* *Toegevoegd in paragraaf 2.5 Voorlopige Projectbeschrijving: te vergunnen projecten.*

P43. Paragraaf '2.8. Actieprogramma met flankerende maatregelen opgenomen in voorkeursbesluit': Bij ECA-overstijgende acties volgende tekst toevoegen: *En verder verankerd worden, indien relevant, in de nodige besluitvormingsdocumenten.* *Toegevoegd in paragraaf 2.8 ECA-overstijgende acties.*

P83. Toch duidelijk richtinggevend!

Voor luchtkwaliteit is er een grenswaarde voor NO₂ en niet voor NOx.

PM2.5 als fijn stof ontbreekt hier. Aangepast in hoofdstuk 4 Beleidskader en juridische context.

In het strategisch verkeersmodel zit ook een groot deel van Nederland, Noord-Frankrijk en het westen van Duitsland waardoor ook de verwachte internationale vervoersstromen bij het niet realiseren van de containercapaciteit in het Tweede Getijdendok en Noordelijk insteeddok kunnen worden ingeschat.

Verduidelijken of dat al dan niet in de referentiesituatie zit? EKG vraagt dit aspect niet als referentie mee te nemen maar als sensitiviteitsoefening. De referentietoestand dient overeen te komen zonder extra verkeer zowel in het projectgebied als naar hinterland.

P.160. Exploitatiefase: in de opsomming ontbreken de emissiebronnen gekoppeld aan de exploitatie van de logistieke/industriële terreinen. (Zie ook opmerking hierboven)

P.161 bovenaan: *"Voor de impactbeoordeling ECA worden de impactberekeningen naar luchtkwaliteit gecumuleerd uitgevoerd voor alle bronnen samen. Voor de impact van emissies wordt zowel individueel per relevante bron als het cumulatief effect voor het meso-studiegebied en macro-studiegebied beschreven en beoordeeld."*

Voor EKG is de beschrijving van de beoordeling onvoldoende duidelijk. Zal enkel het cumulatief effect van alle clusters onderzocht worden per discipline of beide per discipline (eerst de impact van de cluster CCL en daarnaast het cumulatief effect van CP ECA)? Dit dient tekstueel aangevuld te worden.

P163. Hier wordt met *basisscenario* de referentietoestand bedoeld. Best doorheen de PON nog eens een kwaliteitscontrole doen naar het gebruik van uniformere terminologie. *Aangepast in paragraaf 11.1 Exploitatiefase.*

P225. *‘Het kan nuttig zijn om metingen aan te vullen met emissieberekeningen en luchtkwaliteitsmodellering.’*

Deze tekst voldoet niet aan eerdere EKG adviezen.

Motivatie:

- De terminologie ‘kan nuttig zijn’ geeft geen richting aan.
- Tekst herformuleren zodat duidelijk wordt dat een emissiemodellering en aanvullend lk-modellering de impact van het volledig studiegebied in beeld brengt. Metingen geven slechts een lokaal en temporaal beeld. Metingen dienen aangevuld te worden met modellering om de spreiding van luchtverontreiniging te beoordelen.

Voorstel tekst voor discipline Lucht:

Naast meten zijn ook emissieberekeningen en luchtkwaliteitsmodellering noodzakelijk om tot een kwaliteitsvolle monitoring te komen. *Aangepast in paragraaf 20. Monitoring en evaluatie.*

5 LIJST MET AFKORTINGEN

- ECA	Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen
- PON	Projectonderzoeksnota
- WOW	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
- CCL	Containercluster Linkeroever
- CP	Complex Project (zie decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten)
- VKB	Voorekeursbesluit
- (S-)MER	(Strategische) Milieu Effect Rapportage
- EWI	Economie, Wetenschap en Innovatie
- CBS	College van burgemeester en schepenen
- LV	Landbouw en Visserij
- WVG	Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- (G)RUP	(Gewestelijk) Ruimtelijk Uitvoeringplan
- MTEU	Eén miljoen Twenty Foot Equivalent Unit
- (s-)IHD	(Specifieke) Instandhoudingsdoelstellingen
- SRSS	Ondersteuningsdienst voor structurele hervormingen
- GGG	Gecontroleerd Gereduceerd Getijdengebied
- TAW	Tweede Algemene Waterpassing
- BVR	Besluit van de Vlaamse Regering
- LIS	Landbouw Impactstudie
- LSO	Linkerscheldeoever
- RUD	Regionale uitvoeringsdienst

6.1 ADVERTENTIE EN AANPLAKBRIEF

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA CONTAINERCLUSTER LINKERSCHELDEOEVER

Van 27 juli tot en met 11 september 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

• **Bevoegde overheid:** Havenbedrijf Antwerpen (trekker), Vlaamse overheid – departement Mobiliteit Openbare Werken, Maatschappij Linkerscheldeover

• **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien.

De uitwerking gebeurt via vier projecten, waarvan er twee lopen via een projectbesluit (de Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven) en twee via een omgevingsvergunning (Bieshoekbos en Noordzeeterminal).

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het project Containercluster Linkerscheldeover. Het gaat om de realisatie van een containerterminal ten westen van de Kieldrechtsluis (Doeldok en mogelijk het Waaslandkanaal) en door demping van het Noordelijk Insteekdok en de aanleg van een Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok. Daarnaast worden ook een aantal haventerreinen voor logistiek/industrie ontwikkeld, met name een terrein in de onmiddellijke omgeving van een Tweede Getijdendok (Zone "Drie Dokken") en de Vlake van Zwijndrecht.

• **Grondgebied:** gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

• **Waarom een raadpleging?**

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren. Dit maakt deel uit van de voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

• **Waar kan u de projectonderzoeksnota voor de Containercluster Linkerscheldeover inkijken?**

- U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website cpeca.be of na afspraak tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:
- Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren (afspraak via tel: 03 750 15 11)
- Dienst Leefomgeving, Gemeentehuis, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht (afspraak via tel. 0800 99 604)
- Havenbedrijf Antwerpen, Zaha Hadidplein 1, 2030 Antwerpen (afspraak via eca@portofantwerp.com)

• **De raadpleging loopt van 27 juli tot en met 11 september 2020.**

• **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot uiterlijk 11 september 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be.





6.2 PUBLICATIE IN GAZET VAN ANTWERPEN

GAZET VAN ANTWERPEN

MECHELEN 15
MAANDAG 27 JULI 2020

kroegentocht

LIER Brasserie-danscafé Fagoempel Centraal

"Hoe strenger de maatregelen, hoe beter"

Het is relatief rustig op het terras van Fagoempel Centraal op het Zimmerplein in Lier. Zaakvoester Stephanie Anthons maakt dan ook graag eventjes tijd vrij voor een babbelletje. En voor wie het zich afvraagt... Een 'fagoempel' is Liers voor een grote neus volgens Stephanie.

Was mij meteen opvalt is dat er op alle tafeltjes van haar zaak een QR code geplaatst is. "Die gebruik ik om de gegevens van de klanten te registreren. Wanneer ze de QR code inscannen, komen ze op een website terecht waar ze hun gegevens kunnen invullen", legt Stephanie uit. Ook in Fagoempel Centraal zijn alle klanten op de hoogte van de verspreide maatregelen. Iedereen volgt mooi de richtlijnen.

"Vorige donderdag is de politie hier geweest om te controleren", zegt Stephanie. "De enige opmerking die we kregen, is dat het personeel dat achter de bar staat van nu ook een mondkapje moet dragen."

Aan een tafeltje op het terras van de zaak zitten Dirk en Annemie. Ze zijn allebei verpleegkundigen. "Men had al veel vroeger die verspreide maatregelen moeten invoeren", zegt Annemie. "Voor ons, als verpleegkundigen, is het



Verpleegkundige Dirk op het terras van Fagoempel Centraal in Lier. FOTO WILMA BOSMANS

erg frustrerend als we mensen zien die het niet zo nauw nemen met de maatregelen. Anderzijds begrijpen we hen, want het signaal dat de overheid gaf was er een van 'alles is voorbij en alles mag weer'. Ze beseffen niet dat de zorgsector tot het uiterste is gegaan. Als er nu een nieuwe golf komt, dan weet ik niet of iedereen nog zo bereidwillig zal zijn. Daarom vinden wij dat de maatregelen niet drastisch genoeg kunnen zijn. Hoe strenger, hoe beter."

LIER Burgerbar II Cardinale

"Ik beseef niet meer dat ik een mondkapje op mijn gezicht heb"

Ugur Serkan van Burgerbar II Cardinale op het Zimmerplein in Lier toont mij het formulier dat hij gebruikt om de gegevens van zijn klanten te registreren. Het is een simpel A4-tje met enkele kolommen.

"Onze klanten hebben er geen probleem mee om hun gegevens achter te laten. Iedereen volgt het nieuws en niemand doet moeilijk", zegt Ugur.

Een politiecontrole kreeg hij voorlopig nog niet. "Ik merk wel dat ze hier regelmatig voorbij wandelen op het Zimmerplein. Zelf is Ugur zijn mondkapje ondertussen al helemaal gewoon.



Ugur Serkan van Burgerbar II Cardinale Lier. FOTO WILMA BOSMANS

KLEIN-WILLEBROEK Brasserie Zeezicht

"Per week tien liter desinfectiegel"

"Wij zijn van bij de heropening van de horeca volledig met al onze personeelsleden.

Iedereen, ook in de keuken en achter de bar, draagt sinds dag één een mondkapje", zegt zaakvoester Annick De Wit. "Ik merk dat onze klanten dat appreciëren."

"Ik gebruik ongeveer tien liter ontsmettingsmiddel per week. Onze tafeltjes staan bijna twee meter uit elkaar en als een klant de zaak verlaat, wordt alles meteen ontsmet", zegt Annick.

Ondanks al die maatregelen was het volgens Annick heel druk de afgelopen weken. "Zeker nu we mosselen serveren, zit de zaak steeds vol. Ik zou zelfs van een topselzoen durven te spreken. Misschien zullen de nieuwe maatregelen wat meer impact hebben, maar voorlopig merk ik daar niets van."

Voor de registratie van de klantgegevens gebruikt Annick een formulier dat ze vond op de website van Horeca Vlaanderen, maar volgende week gaat ze met QR-codes werken. De mondkapjes, die ze al lang gewoon. "Je wordt wel sneller moe



Annick De Wit
Brasserie Zeezicht
"Nu we mosselen serveren, zit de zaak steeds vol. Ik zou zelfs van een topselzoen durven te spreken."

en met warm weer is het heel lastig. Maar soms vergeet ik het zelfs af te zetten als ik in de auto

zit." Aan een tafel op het terras zitten Dwayne, Sven, Rikke, Thant, Lindsey en Carry. De nieuwe maatregelen storen hen niet. "Wij komen liever naar hier in plaats van naar drukke plaatsen in de stad te gaan. Winkelen doen we enkel nog als het nodig is. We kunnen ons zelfs niet meer herinneren wanneer we nog eens gewoon gaan shoppen zijn. Wij doen wat de overheid ons vraagt."

WARD BOSMANS

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA CONTAINERCLUSTER LINKERSCHELDEOEVER

Van 27 juli tot en met 11 september 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- Bevoegde overheid: Havenbedrijf Antwerpen (HBA), Vlaamse overheid – departement Mobiliteit, Openbare Werken, Maatschappij Linkerscheldeover
- Doelstelling: Om de verwachte groei van containertrafic tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien.

De uitwerking gebeurt via vier projecten, waarvan er twee lopen via een projectbesluit. Dit Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven en twee via een omgevingsvergunning (Bilshoekbas en Noordzeeterminal).

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het project Containercluster Linkerscheldeover. Het gaat om de realisatie van een containerterminal ten westen van de Kieldrechtse Sluis (Doeldok en mogelijk het Waaslandhaven) en door demping van het Noordelijk Inzoochek en de aanleg van een Tweede Getijdendok dat aansluit op het Doorgedok. Daarnaast worden ook een aantal havenreinen voor logistiek/industrie ontwikkeld, met name een terrein in de onmiddellijke omgeving van een Tweede Getijdendok (Zone "Drie Dokken") en de Vaakte van Zwijndrecht.

- Grondgebied: gemeenten Boven en Zwijndrecht.

Waarom een raadpleging?

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat onderzoek moet worden en hoe dat zal gebeuren. Dit maakt deel uit van de voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

- Waar kan u de projectonderzoeksnota voor de Containercluster Linkerscheldeover bekijken?

- U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website eca.be
- of na afspraak tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:
 - Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9100 Boven IJfpraak via tel. 03 750 15 18
 - Dienst Leefomgeving, Gemeentehuis, Binnenplein 1, 2030 Zwijndrecht IJfpraak via tel. 0800 99 4048
 - Havenbedrijf Antwerpen, Zaha Hadidplein 1, 2030 Antwerpen IJfpraak via eca@portofantwerpen.com

- De raadpleging loopt van 27 juli tot en met 11 september 2020.

Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?

Opmerkingen kan u tot uiterlijk 11 september 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@eca.be.



6.3 PUBLICATIE IN 'T KOERIERKE

Leon en Liliane Nys-Thoen vierden hun briljanten jubileum

Het feest was oorspronkelijk voorzien voor 23 april 11, maar uiteindelijk moesten – wegens het coronavirus – Leon en Liliane wachten tot 18 juli om hun diamanten huwelijksverjaardag te vieren. Daarbij kwamen burgemeester Marc Van de Vijver hen feliciteren en daarna genoot de familie nog van een heerlijk maaltijd. Ze hadden het graag wel anders gewild, maar het moest nu eenmaal in beperkte kring gebeuren met in acht name van de nodige coronamaatregelen.

Leon Nys stamt uit een gezin van 10 kinderen en hij werd nog in de kraamkliniek Sint-Helena van Vrasene geboren

huishoudelijke verrichtingen. Daar bleef het niet bij, want wanneer ze samen met Leon – zoon 10 jaar na hun huwelijk – een eigen zaak begonnen in de Kouterstraat, ging ze prompt ook van start in de werkplaats om er o.a. nieuwe en occasionele wagens op te poetsen. Dit gaf toen het voordeel dat men hierdoor een extra werknemer kon uitsparen.

Leon ging, als oudste zoon uit het gezin, op leercontract in garage De Cock in Vrasene. Door verdere studies te volgen, bekwaam hij het diploma van automechaniker en ging hij als meester-garagist nog enige ervaring opdoen in een garage te

groeide uit zijn voegen. Zodoende werd in 1988 een nieuwbouw neergezet aan de Provinciale Baan. Zoon Rony runt daar nu al een aantal jaren een drukke zaak, samen met zijn zus Suzy, en uiteindelijk is Leon daar ook heel wat aan samenwijd.

Het echtpaar Nys-Thoen kreeg dus twee kinderen en momenteel zijn er ook drie kleinkinderen: Dennis, Elise en Maxim. Sport wakte steeds de interesse van Leon. Zo was hij vroeger 17 jaar koersdirecteur en lid van de "Smishoekvrienden". Maar tijdens de babbel met de burgemeester kwam uiteraard ook het voetbal ter sprake.

Leon is nog steeds de burgervader dankbaar voor de mooie accommodatie die KFC Vrasene kan gebruiken, want voetbal is nog steeds zijn passie. Vergeten we niet dat hij als voorzitter van KFC een groot aandeel had in de totstandkoming van deze club, voortgesproten uit de fusie van Herleving met Klein Laar Vrasene.

Tot slot willen Liliane en Leon langs deze weg iedereen bedanken voor de attenties die ze mochten ontvangen ter gelegenheid van dit jubileum. Vrij van 1 Koerierke wensen hen nog vele jaren... en op naar het jubileum van 65 jaar!



op 28/08/1939, als zoon van Prosper en Elvire Van Cleemput. Liliane Thoen zag het levenslicht in Beveren op 04/01/1941 en was één van de drie kinderen van Kamel en Maria Van Goothem.

Liliane was na de school als verpleegster werkzaam in de Sint-Annakliniek van Beveren, maar deed daarnaast ook

Antwerpen. Maar de bedoeling was al die tijd om op "eigen benen te staan" en na het bekomen van een handelsregister, begon hij een eigen zaak op 1 januari 1971. In de Kouterstraat kon hij een verkoopcontract versieren met het merk Simca, wat later leidde tot het agentschap Peugeot. Dat breuk een succes, want de garage

RAADPLEGING PROJECTONDERZOEKSNOTA CONTAINERCLUSTER LINKERSCHELDEOEVER

Van 27 juli tot en met 11 september 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

• **Bevoegd overheid:** Houtbedrijf Antwerpen (Houtbedrijf Vlaamse overheid – departement Mobiliteit, Openbare werken, Maatschappij Linkerscheldeover)

• **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De uitvoering gebeurt via vier projecten, waarvan er twee lopen via een projectbesluit (de Containercluster Linkerscheldeover en de Regionale Ontwikkeling Waaslandhaven) en twee via een omgevingsvergunning (Wesbeekbos en Noordzeedijk naal).

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het project Containercluster Linkerscheldeover. Het gaat om de realisatie van een containerterminal ten westen van de Keldersbruggen. Doelstellingen: Het Waaslandhaven en de omgeving van het Noordelijk Kanaal en de aanleg van een Tweede Getyendijk (dat aansluit op het Deurganckdok). Daarnaast worden ook een aantal havengebieden voor logistiek industrie ontwikkeld, met name een terrein in de onmiddellijke omgeving van een Tweede Getyendijk (Geme. 'De Dijk' en de Vlaamse van Zwijndrecht).

• **Grondgebied:** gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

• **Waarom een raadpleging?**

Op 31 januari 2020 sloot de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat onderzoek moet worden in hoe dat zal gebeuren. Dit maakt deel uit van de voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergoeding voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand te laten zien op dit onderzoek.

• **Waar kan u de projectonderzoeksnota raadplegen op de website openbaare indijken?**

– U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website openbaare of via afspraak tijdens de openinguren van de diensten op volgende adressen:
– Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9000 Beveren (afpraak via tel. 050 700 10 10)
– Dienst Leefomgeving, Gemeentehuis, Binnenplein 1, 2020 Zwijndrecht (afpraak via tel. 0500 99 404)
– Houtbedrijf Antwerpen, Dijk Houtdijk 1, 2050 Antwerpen (afpraak via website houthout.be)

• **De raadpleging loopt van 27 juli tot en met 11 september 2020.**

• **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot sabbat 11 september 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@eca.be



Een zoekertje plaatsen?
Zoekertjes verschijnen drie keer.

€ 5 standaard
€ 7,5 vet
€ 12,5 in kader

Algemene
Bouwonderneming

Durgenesse 20 1100 Durgenesse

GBM: Benito Diego 0472/10.07.37
GBM: Samson Jozef 0476/08.20.68
E-mail: info@benito.be

IMMOCOOP

SAMEN IS BETER

WOON & BOUWBUREAU BEVEREN EN HOMEVAST BLAAN DE HANEN IN SLEAAR.
Na 10 jaar hebben Andrea en Freddy van Woon & Bouwbureau beslist om kerke nader aan te komen. Het gebouw Kanten Jagers verhuurde naar de kantoren van Homevast.
Zo heeft hun slaan met doordien agent en makelaar begeleid.
Het Homevast - won verhuurders u groep in de Stationsstraat te Beveren

Woon & Bouwbureau

STATIONSSTRAAT 118-1130 BEVEREN
03 360 17 44 - info@homevast.be
www.homevast.be

HOMEVAST
VASTGOEDAGENT

6.4 AANKONDIGING DOOR GEMEENTES BEVEREN EN ZWIJNDRECHT

Raadpleging Projectonderzoeksnota Containercluster Linkerscheldeoever van 27 juli 2020... Page 1 of 1



Raadpleging Projectonderzoeksnota Containercluster Linkerscheldeoever van 27 juli 2020 tot en met 11 september 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Betroegde overheid:** Havenbedrijf Antwerpen (trekker), Vlaamse overheid – departement Mobiliteit en Openbare Werken, Maatschappij Linkerscheldeoever
- **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien.
De uitwerking gebeurt via vier projecten, waarvan er twee lopen via een projectbesluit (de Containercluster Linkerscheldeoever en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven) en twee via een omgevingsvergunning (Bieshoedbos en Noordzaaierterminal).
Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het project Containercluster Linkerscheldeoever. Het gaat om de realisatie van een containerterminal ten westen van de Kieldrechtsluis (Doeldok en mogelijk het Waaslandkanaal) en door damping van het Noordelijk Insteekdok en de aanleg van een tweede gebijddok dat aansluit op het Dauganddok. Daarnaast worden ook een aantal haventerminalen voor logistiek/industrie ontwikkeld, met name een terrein in de onmiddellijke omgeving van een Tweede Gebijddok (Zone "Drie Dakken") en de Vlotte van Zwijndrecht.
- **Grondgebied:** gemeenten Beveren en Zwijndrecht.
- **Waarom een raadpleging?**
Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren. Dit maakt deel uit van de voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.
- **Waar kan u de projectonderzoeksnota voor de Containercluster Linkerscheldeoever inkijken?**
U kan de projectonderzoeksnota raadplegen [op de website cpeca.be](http://op-de-website-cpeca.be) of [na afspraak](mailto:na.afspraak) tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:
 - Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren (afpraak via tel: 03 750 15 11)
 - Dienst Leefomgeving, Gemeentehuis, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht (afpraak via tel. 030 99 504)
 - Havenbedrijf Antwerpen, Zaha Hadidplein 1, 2030 Antwerpen (afpraak via eca@portofantwerp.com)
- **De raadpleging loopt van 27 juli tot en met 11 september 2020.**
- **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**
Opmerkingen kan u tot uiterlijk 11 september 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be.

 [AFFICHE A2 CP ECA_GVA_060520_fr.pdf \(PDF, 1,47 MB\)](#)



Kom naar de bib wanneer het jou past!

Vanaf maandag 27 juli is de bib opnieuw open volgens de normale openingsuren. Zo kan je langs komen wanneer het je past én verspreiden we het aantal mensen over verschillende uitleenmomenten. Veiliger voor jou, de andere leners en ons.



Project havenuitbreiding ter inzage in het gemeentehuis vanaf 27 j

Vanaf maandag 27 juli tot en met 11 september zal opnieuw een deelproject van het 'Comp project Extra Containerbehandelingscapaciteit voor de Haven van Antwerpen' ter inzage lig bij de dienst Leefomgeving in het gemeentehuis.



Oosterweel: Antwerpsesteenweg tijdlang onderbroken

Door werken aan de brug langs de E17 zal de Antwerpsesteenweg afgesloten zijn voor alle verkeer tot 13 augustus. Er is een aparte omleiding voorzien voor voertuigen en voor fietsen voetgangers.

Gemeente Zwijndrecht

Binnenplein 1

2070 Zwijndrecht

0800 99 604

info@zwijndrecht.be

www.zwijndrecht.be

Verstuurd naar conny.deneweth@denscommunicatie.be -