

**Vlaamse overheid  
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie  
Cel Milieueffectrapportage  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 Brussel**

Brussel, 16 juni 2006

Betreft: Gezamenlijke reactie Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt kennisgeving plan-MER voor strategisch plan haven Antwerpen (dossiercode PL0015)  
O. ref.: AS/06166/EGPS

Geachte,

Hierbij wensen Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw en Natuurpunt vzw volgende reacties in te dienen bij de kennisgeving voor de plan-MER voor het strategisch plan voor de haven van Antwerpen. In deze inspraakreactie wordt dezelfde indeling gevolgd als in de kennisgevingsnota.

**1. Economische ontwikkeling – EOS (punt 4.3.2 kennisgeving, blz. 20)**

In de economische ontwikkelingsstudie (EOS) werd onder meer een inschatting gemaakt van de ruimtebehoeften en het ruimteaanbod voor toekomstige economische ontwikkelingen in de haven. Deze cijfers of kengetallen worden gebruikt als input in de plan-MER en zijn samengevat in de tabel C6 (blz. 52) van het basisdocument voor de plan-MER.

Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt stellen zich vragen bij de niet consistente interpretatie en gebruik van deze cijfers bij de berekening van ruimtevrage en -aanbod. Hierdoor ontstaat een onderschatting van het toekomstige ruimteaanbod en een overschatting van de ruimtevrage voor economische activiteiten en dit o.a. om volgende redenen:

1. De ruimte-inschatting voor maritieme goederenbehandeling (rij 2 van tabel C6) is gebaseerd op de trafiekprognose van de EOS. In de cijfers van het aanbod (rij 7) werden de hectaren van het Deurganckdok niet meegerekend (270 ha netto), 'aangezien het Deurganckdok al uitgegeven werd' (zie blz. 175 EOS). In de berekening van de trafiekprognose (blz. 108-112 EOS) wordt echter geen exceptie gemaakt van de toekomstige trafiek voor het Deurganckdok. Hierdoor ontstaat een scheeftrekking en dubbeltelling, aangezien een belangrijk deel van

die toekomstige trafiekgroei hoe dan ook aan het Deurganckdok terecht zal komen<sup>1</sup>.

Daarom moeten de hectaren van het Deurganckdok volgens BBL en Natuurpunt mee opgenomen worden in de aanbodcijfers van tabel C6. De 270 ha van het Deurganckdok kunnen wel naar beneden worden bijgesteld, omdat vandaag tot 120% van de capaciteit voor containeroverslag in de haven wordt benut. Deze overcapaciteit (ongeveer 1 miljoen TEU volgens EOS) zal mee opgevangen worden door de ontwikkeling van het Deurganckdok. Aangezien 1 miljoen TEU grosso modo overeenkomt met 50 ha, stelt BBL voor om in tabel C6 220 ha van de 270 ha van het Deurganckdok bij het aanbod op te tellen. Het gemiddeld aanbod volgens tabel C6 zou dan 1.483 ha in plaats van 1.263 ha bedragen. Het uiteindelijk gevolg is uiteraard dat er (gemiddeld) geen ruimtetekort is in de haven maar wel een overschot.

2. Ten tweede zijn BBL en Natuurpunt van mening dat de IJzeren voorraad (rij 5 van tabel C6) niet mag opgeteld worden bij de vraag, maar wel een onderdeel is van het aanbod. De vraag naar bijkomende bedrijventerreinen is gebaseerd op de Nexant-studie. Die vraag is onder meer afhankelijk van de verwachte economische groei en van de vooruitzichten voor de verschillende sectoren. De vraag naar bedrijventerreinen kan toch niet kunstmatig en "out of the blue" boven op deze door Nexant berekende vraag komen, enkel omdat er een IJzeren voorraad moet zijn? Volgens BBL en Natuurpunt is dit methodologisch niet correct. Daarom zijn ze van mening dat de 'totale vraag' (rij 6 van tabel C6) moet verminderd worden met resp. 140 en 240 ha (de oppervlakte van de IJzeren voorraad). Deze IJzeren voorraad is een onderdeel van het aanbod; meerbepaald het direct uitgeefbare, bouwrijpe onderdeel van het aanbod, dat toelaat om kort op de bal te spelen.

Voor de volledigheid, zou de tabel C6 er volgens BBL en Natuurpunt dus als volgt moeten uitzien:

<b>Sector</b>	<b>Behoefte 2015 (netto)</b>	<b>Behoefte 2030 (netto)</b>
Maritieme goederenbehandeling	201 – 328	275 – 486
Logistiek	306 – 388	354 – 491
Industrie	28 – 113	56 – 225
Totaal Vraag	535 – 829	685 – 1202
Totaal aanbod (incl. ijzeren voorraad)	1.141 – 1.238 – 1.384	1.141 – 1.238 – 1.384
Gemiddelde vraag	682	944
Gemiddeld aanbod	1.483	1.483

3. Verder wordt slechts een deel van de interne reserves bij het aanbod gerekend. Nochtans zou men toch verwachten dat deze interne reserves tegen 2030 opgevuld raken? Ook dit gegeven lijkt te resulteren in een onderschatting van het aanbod.

Om deze redenen vragen BBL en Natuurpunt om in het kader van de plan-MER opnieuw in te schatten hoe groot de ruimtevrage en het ruimteaanbod is en dit ook te vertalen in de MER-richtlijnen.

---

1. Meer concreet zullen - volgens kolom 7 'bijkomende benodigde oppervlakte containers' van de tabellen 51 en 52 van EOS (blz. 141 en 142) - de hectaren aan het Deurganckdok volstaan om de trafiekgroei tot 2013 (hoge groei) of 2030 (lage groei) op te vangen.

## **2. Autonome evolutie van de omgevingsfactoren (punt 5.3 kennisgeving, blz. 30)**

In het onderdeel "autonome evolutie" moeten volgens BBL en Natuurpunt ook de effecten van havenontwikkelingen in andere havens in de Hamburg – Le Havre range ingeschat worden. Deze ontwikkelingen zullen immers een impact hebben op vraag en aanbod in de haven van Antwerpen. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte te Rotterdam, aan de Westerschelde Containerterminal te Vlissingen, ...

## **3. Scenario's (punt 6 kennisgeving, blz. 33 e.v.)**

De scenario's en bijhorende varianten zijn volgens Natuurpunt en BBL niet altijd even duidelijk. Beide organisaties vragen daarom verduidelijkingen en aanpassingen voor de volgende punten:

- *Onduidelijk verschil/tegenspraak tussen het nulscenario en het scenario A*

Bij het nulscenario wordt gesteld dat de verdere havenontwikkeling plaatsvindt door interne herstructureringen en door optimalisering van de bestaande bedrijventerreinen, met uitzondering van ondermeer Verrebroekse Plassen, Z-gebied tussen Verrebroek-/Doeldok en de Putten. Anderzijds wordt er gesteld dat deze zones toch kunnen ontwikkeld worden, doch enkel mits passende natuurcompensaties. Het verdwijnen van andere tijdelijke natuurcompensatiegebieden en de ontwikkeling van beide logistiek parken wordt hierdoor ook mogelijk. (blz. 35-36).

In tegenstelling daarmee houdt scenario A op de LO ten opzichte van de referentiesituatie de ontwikkeling van het logistiek park Waasland in, de *mogelijke* ontwikkeling van tijdelijk natuurcompensatiegebieden als bedrijventerreinen waarvoor de voorkeursnatuurvariante geen kwaliteitsdoelstellingen formuleert (waaronder de Verrebroekse plassen in het scenario A1b) en de Liefkenshoespoortunnel (enkel in scenario A1b). (blz. 37-38)

- *Het toewijzen van natuurvarianten aan de verschillende A-scenario's*

Scenario A1a krijgt natuurvariant A1-A1' en A4 en A4' (die (deels) het behoud van de Putten betekenen) toegewezen. Scenario A1b krijgt A2-A2' en A3-A3' (waarbij de putten verdwijnen). Scenario A2 krijgt ook de natuurvarianten A2-A2' en A3-A3' toegewezen. Waarom is niet duidelijk, dit wordt ook niet gemotiveerd in de kennisgeving. De scenario's zonder de putten verdienen blijkbaar nu reeds overal de voorkeur? Dit laatste is volgens BBL en Natuurpunt niet correct.

- *Verskil B1 en B2-scenario*

Het verschil tussen scenario B1 en B2 omvat de grootte van het Saeftingedok. Dat wordt nochtans niet opgelijst onder de infrastructuur voor water, zie blz. 43. Het zou interessant zijn als het verschil tussen beide scenario's verduidelijkt wordt. Op het gebied van infrastructuur wordt er geen verschil tussen scenario B2 en B1 gesteld. De groei van de haven kan zich in B1 en B2 ook doorzetten tot na 2030. Ook de beschrijving in bijlage levert geen verduidelijking, aangezien hierin dezelfde kengetallen worden gebruikt. Waar zit het verschil dan juist? Met het oog op het onderzoeken van de impact van beide scenario's is het volgens BBL en Natuurpunt aangewezen dit verschil uitgebreider te stofferen.

- *Het toewijzen van natuurvarianten aan de verschillende B-scenario's*

Bij de B-scenario's (blz.41-45) wordt nergens melding gemaakt van de natuurvarianten. In tegenstelling tot bij de A-scenario's is dit volgens Natuurpunt en BBL wel aangewezen. Zo staat scenario B3 volgens ons voor het verdwijnen van de Putten, wat het natuurscenario A1-A1' en A4-A4' overbodig maakt. Deze info is dan weer wel te vinden in bijlage. Alleen is de keuze voor natuurvariant A1-A1' /A4-A4' bij B1 en A2-A2' / A3-A3' bij B2 ook hier weer niet duidelijk.

- *Onduidelijke kengetallen bij de scenario's in bijlage B*

Bijlage B (blz. 112 e.v.) met de voornaamste kenmerken van de te onderzoeken scenario's is volgens BBL en Natuurpunt onvolledig en bevat fouten, zeker met betrekking tot het kengetal voor het benaderend netto havenareaal in 2030. Er is ook niet altijd overeenstemming met de kengetallen die gehanteerd worden in het basisdocument plan-Mer Strategisch plan haven (blz. 91-92).

- *Modal split in de diverse scenario's*

Voor het bereiken de optimale hypothetische modal split, wordt de aanleg van een tweede sluis op LO nodig geacht. Toch wordt een tweede sluis niet in alle scenario's voorzien. (blz.21-22)

- *Combinatievoorstel*

Over het al dan niet (volledig) uitvoeren van het combinatievoorstel bestaat blijkbaar nogal wat onduidelijkheid: in de kennisgeving staat 'niet volledig uitgevoerd' (blz. 35) en 'niet uitgevoerd' (blz. 112), terwijl in het bijhorende basisdocument onder punt 5.3.1 referentiesituatie (blz. 77) 'niet uitgevoerd' staat. Echter nergens wordt verduidelijkt in welke mate de economische projecten die hiermee samenhangen ook niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd. Dit punt dreigt de rechtszekerheid voor deze economische projecten andermaal te ondergraven. Dit vraagt dringend verduidelijking. Voorts maken BBL en Natuurpunt sterk voorbehoud bij elk scenario dat slechts een gedeeltelijke uitvoering van het combinatievoorstel voorziet, aangezien dit zondermeer afbreuk doet aan de rechtszekerheid van elk project apart.

- *referentiejaar en nulscenario:*

Voor beide gebruikt men de situatie zoals ze in 2030 zal zijn, maar voor sommige deelaspecten wordt een ander referentiejaar gebruikt. Voor de duidelijkheid van het MER is het volgens BBL en Natuurpunt aangewezen om steeds het referentiejaar 2030 te hanteren.

#### **4. Effecten, criteria en methode van effectbepaling (punt 7 kennisgeving, blz. 46 ev)**

##### **4.1 Discipline lucht (blz. 63 e.v.)**

Bij het onderzoek van emissies van broeikasgassen moet voldoende aandacht besteed worden aan de emissies van zeeschepen die aangemeerd liggen in de havens. Volgens sommige onderzoeken leveren deze een niet onaanzienlijke bijdrage aan de emissie van broeikasgassen. Hierbij kan in het MER specifiek onderzocht worden wat de mogelijke positieve impact is van het gebruik van walstroom.

#### **4.2 Discipline mens – ruimtelijke aspecten (blz. 85 e.v.)**

De kennisgevingsnota besteedt weinig of geen aandacht aan de ruimteproductiviteit op containerterminals (uitgedrukt in TEU/ha). De EOS gaat uit van 18.000 TEU/ha vandaag en verwacht een toename van de ruimteproductiviteit tot 24.000 TEU/ha in 2020.

BBL en Natuurpunt vragen dat in de plan-MER onderzocht wordt of en hoe deze ruimteproductiviteit verder kan toenemen, dit aan de hand van een internationale benchmarking met andere wereldhavens. Containerhavens in Azië (Singapore, Hong Kong) halen een ruimteproductiviteit van 38.000 TEU/ha, de nieuwe terminal van Maersk op de Maasvlakte te Rotterdam haalt al een doorzet van 27.000 containers per jaar. Onderzoek in het kader van de Tweede Maasvlakte verwacht een verder toename van de ruimteproductiviteit tot 35.000 TEU/ha in 2035.

De ruimteproductiviteit zou volgens BBL en Natuurpunt nog gevoelig kunnen toenemen, ofwel door nieuwe technische concepten voor containerafhandeling in te voeren ofwel door de dwell time te beperken (de tijd dat containers op de terminal blijven staan).

- Technologische concepten die de ruimteproductiviteit op een containerterminal kunnen verhogen zijn bv. geautomatiseerde hijsvoertuigen, twin lifting, een drijvende kraan voor directe overslag naar binnenschepen<sup>2</sup>,...
- Om de doorvoertijd van containers te beperken kan inspiratie opgedaan worden bij havens van Hong Kong en Singapore. In de haven van Singapore zijn vervoerders verplicht containers direct op te halen (trucker appointment), met veel hogere ruimteproductiviteit tot gevolg. Ook via informaticatoepassingen en een beter ketenmanagement moet het mogelijk zijn om doorvoertijden te beperken (bv. containers groeperen per modus voor achterlandverbinding, waardoor het aantal bewegingen op de terminal beperkt kan worden) en ruimteproductiviteit te verhogen. De havens van Hong Kong en Singapore halen een ruimteproductiviteit van ongeveer 38.000 TEU/ha.

Ook voor andere havenactiviteiten dan containers kan de ruimteproductiviteit verder toenemen. Hierbij kan bv. gedacht worden aan de bouw van opslagloodsen met vijf verdiepingen (zoals in het Japanse Yokohama), auto's via een silosysteem in meerdere bouwlagen parkeren (cfr. Hamburg), ondergrondse opslag van bulkproducten (graan, fruit, kolen,...),... Ondergrondse opslag heeft als bijkomend voordeel dat het energieverbruik voor eventuele koeling sterk zal afnemen (cfr. ondergrondse koelopslagplaats van het bedrijf Van Bennekum Hoekstra in het havengebied van Rotterdam).

#### **4.3 Studie naar ecologische effecten (blz. 94 e.v.)**

De inhoudelijke afbakening van dit werkveld schrijft het rangschikken van de natuurvarianten voor op basis van hun compatibiliteit met havenontwikkelingsscenario's en hun ecologievriendelijkheid. Bij de verschillende havenontwikkelingsscenario's worden echter niet steeds alle scenario's voor onderzoek meegenomen (zie ook opmerking bij scenario's).

Een ander belangrijk punt voor Natuurpunt en BBL zijn de reeds gemaakte voorafnames op het natuurluik:

- de ontwikkeling van het Log hidden City te Kallo (Beveren) door de NV Kallo Industries. In de passende beoordeling bij deze vergunde ontwikkeling werd gesteld dat voor de concrete invulling van de compensatie de initiatiefnemer aangewezen is

---

<sup>2</sup> Zie o.a. "De containerterminal van de toekomst", onderzoek TU Delft, projectleider Prof. H. Ligteringen

op de maatregelen van de diverse overheden voor de duurzame ruimtelijke invulling van de instandhoudingsdoelstellingen.

- De inrichting van het logistiek park 'Waasland' en de aanleg van de zuidwestelijke havenontsluiting. De verwachte compensatieverplichtingen voor beide projecten worden momenteel doorgeschoven naar de realisatie van een natuurscenario.
- Bij tal van lopende infrastructuurprojecten is er geen invulling gegeven aan het Europese beschermingsstatus van de rugstreeppad als bijlage 4-soort van de Habitatrichtlijn. Het betreft hier ondermeer het project "oostelijke ontsluitingsinfrastructuur van het Deurganckdok". De voorgestelde milderende maatregelen in de aanvullende MER Linkerscheldeoever-Deurganckdok (MER/CAI/01/396), die nochtans als bindende randvoorwaarde bij dit project moeten worden aanzien, hebben op het terrein geen vertaling gekregen.
- Ook bij de ontwikkeling van het industriecomplex ten zuiden van Bayer dat zich beroept op een algemene vergunning uit 2000 worden de verplichtingen van Vogelrichtlijn zelfs niet aan de orde gesteld.

In die zin vragen BBL en Natuurpunt dat het probleem dat gesteld wordt door dit natuurdeficit (of het nieuwe historische passief) dat zich sinds het Nooddecreet reeds terug heeft opgestapeld op LO expliciet aan bod komt in deze MER.

## **5. Detailopmerkingen**

- Blz. 21, tabel 3: optimale verdeling over de vervoerswijzen: Binnenvaart en weg hebben zowel in totaal als enkel containers 30%, terwijl het spoor net boven de 15% zit. Waarom is dat een optimale verdeling?
- Blz. 22: all. over 'Opstalvalleigebied', laatste zin: "m.a.w. het herstel van ... voor de typische avifauna van de Kuifeend". Natuurpunt en BBL stellen voor om "Kuifeend" vervangen door "het VRL-gebied", aangezien de doelstellingen die gerealiseerd moeten worden in het opstalvalleigebied ruimer zijn dan enkel de Kuifeend.
- Blz. 27, voetnoot: Effecten van toegenomen scheepvaart worden niet onderzocht in de Plan-MER, wel in de project-MER voor de verdieping, maar enkel voor zover die effecten zijn toe te wijzen aan de verdieping. Wat als er effecten zijn die niet toe te wijzen zijn aan de verdieping? Deze moeten ook onderzocht worden (zie ook opmerking over emissies broeikasgassen door scheepvaart)
- Blz. 31, tabel 4: in deze tabel moet volgens BBL en Natuurpunt ook de nieuwe Europese richtlijn over milieuschade worden vermeld, aangezien deze normaliter in 2007 van kracht wordt. Ook de Ramsarconventie moet in deze tabel opgenomen worden.
- Blz. 39, voor weg, tweede punt (geldt ook voor sommige andere scenario's): Aanleg 'nieuw complex op A12': volgens Natuurpunt en BBL moet zeker ook opnieuw de mogelijkheid onderzocht worden om vandaaruit richting Antwerpen te rijden, zoals oorspronkelijk aan de Dijkstraat het geval was (maar dan zonder verkeerslichten).
- Blz. 42: voor 'weg', punt 5: 'herorganisatie op en afritten A12N': BBL en Natuurpunt vragen om ook de veiligheid van dorpen bij calamiteiten te onderzoeken en dit bij alle scenario's (zijn er voldoende vluchtwegen e.d). Idem dito blz 51: BBL en Natuurpunt vragen een extra punt toe te voegen inzake veiligheid/bereikbaarheid/evacuatiesnelheid van de havendorpen in geval van calamiteiten. Dit kan ook best toegevoegd worden in de tabel op blz. 55.

- Blz. 62: BBL en Natuurpunt vragen om een extra punt toe te voegen inzake de effecten van het verleggen of omleiden van bestaande waterlopen.

Bond Beter Leefmilieu en natuurpunt gaan er van uit dat deze opmerkingen terdege zullen onderzocht worden en doorvertaald zullen worden naar de richtlijnen voor de plan-MER.

Hoogachtend,

Erik Grietens,  
Beleidsmedewerker  
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen v.z.w.

Peter Symens,  
Beleidsmedewerker  
Natuurpunt v.z.w.