Stuk **872** (2001-2002) – Nr. 1

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2001-2002

25 oktober 2001

VOORSTEL VAN DECREET

– van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer en de heren Robert Voorhamme, Marc van den Abeelen, Johan Malcorps en Herman Lauwers –

voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden

INHOUD

Blz.

Algemene toelichting 4

1. Inleidende toelichting 4

a) Situering van het voorstel 4

b) Toelichting van de in het voorstel uitgewerkte regeling 5

c) Doelstellingen en uitgangpunten van het voorstel 6

2. Buitengewone omstandigheden en dwingende redenen van groot algemeen belang 6

a) Het niet kunnen uitvoeren van de langetermijnplanning en het doorbreken van de daarmee gepaard gaande continuïteit in de besluitvorming, afgestemd op de evolutie inzake containerisatie 7

b) De economische en budgettaire gevolgen van het stilliggen van de werken 7

c) Het veiligheidsaspect na de stillegging van de werken 10

d) Dwingende redenen van groot algemeen belang 12

3. Uitgangspunten bij de voorgestelde regeling 13

a) Beperking van het toepassingsgebied naar voorwerp toe en in de tijd 13

b) Maximaal behoud van de bestaande procedures 14

c) Ecologische doelstellingen 15

Artikelsgewijze toelichting 17

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Overzicht van de besluitvorming en studies 24

Bijlage 2. Bewarende maatregelen in het kader van het stilleggen van de werken 28

Bijlage 3. Situering van het groot algemeen belang van het Deurganckdok 31

Bijlage 4. Omschrijving van de werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok aan te leggen en operationeel te maken (toelichting bij art. 2, 2° tot 4°) 40

Bijlage 5. De ecologische compensaties (toelichting bij art. 2, 5°) 51

Voorstel van decreet 64
Bijlagen bij het voorstel van decreet 67
Kaart 1 : Bouw van het Deurganckdok – Situatieplan 69
Kaart 2 : Bouw van het Deurganckdok – Opspuitingsplan 71
Kaart 3 : Bouw van het Deurganckdok – Baggerzone op de drempels van de Schelde 73
Kaart 4 : Overzichtsplan compensaties 75
Kaart 5 : Natuurcompensaties in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke - Bazel - Rupelmonde 77

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

1. INLEIDENDE TOELICHTING

a) Situering van het voorstel

Dit voorstel van decreet beoogt een aantal limitatief opgesomde werken ter verwezenlijking van het Deurganckdok in de haven van Antwerpen en een aantal daarmee samenhangende ecologische compensaties (ter naleving van Europese regelgeving) van dwingend groot algemeen en strategisch belang voor Vlaanderen te verklaren. De aard en de omvang van de belangen die op het spel staan met de uitbouw van het Deurganckdok in het Linkerscheldeoeverproject in Antwerpen zijn zeer groot, zowel vanuit sociaal, maatschappelijk en economisch, als vanuit ecologisch en ruimtelijk oogpunt, zodat men kan stellen dat het om een strategisch project gaat voor het Vlaamse Gewest. De Vlaamse regering heeft in het verleden diverse besluiten getroffen om het Deurganckdok mogelijk te maken, zijnde onder meer de vaststelling van gewestplanwijzigingen en het verlenen van bouwvergunningen. Deze besluitvorming van opeenvolgende Vlaamse regeringen werd telkens gedragen door een ruime meerderheid in het Vlaams Parlement. Uit een overzicht van de besluitvorming i.v.m. de infrastructurele aanleg en uitbouw van het Linkerscheldeoeverproject, blijkt dat die reeds sinds lange tijd bezig is, zeer grote investeringen heeft ingehouden die naar kosten en baten, als één geheel moeten worden aangezien. Zonder de afwerking van die investeringen tot hun sluitstuk, blijven de gemaakte inspanningen zonder rendement.

Het besluit tot aanleg van het containergetijdendok 'west' op de Linkerscheldeoever is uitgegaan van navolgende economisch-strategische gegevens[1], die nauw aansluiten bij de eerder beschreven verdere containerisatie van de trafieken, waardoor de nood aan bijkomende aan containerinfrastructuur vóór de sluizen aangetoond wordt :

"Uitgedrukt in overgeslagen tonnen was Antwerpen in 1995 de achtste wereldhaven, na Singapore, Rotterdam, Kaoshiung, Kobe, Hong-Kong, Nagoya en Yokohama. In Europa is Antwerpen de tweede haven na Rotterdam. Voor de overslag van conventioneel stukgoed is de haven marktleider. Voor nat- en droog massagoed alsmede voor containeroverslag is de haven van Antwerpen de derde haven in noordwest Europa. Antwerpen is, samen met Rotterdam, de enige haven die voor alle verschijningsvormen van de maritieme aftrek een rol van betekenis speelt.

Uitgedrukt in toegevoegde waarde, creatie en tewerkstelling is Antwerpen zelfs het belangrijkste industrieel-portuair complex in Europa. Zo realiseerden de havengebonden ondernemingen in Antwerpen in 1995 een directe toegevoegde waarde van 234 miljard BEF, hetzij 5,5 % van het Vlaamse Bruto Binnenlands Product (en 3,3 % van het Belgische BBP). In datzelfde jaar werd de tewerkstelling op 57.500 voltijdse arbeidskrachten of 2,5 % van de totale binnenlandse werkende beroepsbevolking in Vlaanderen geraamd. Als ook het indirecte effect van de Antwerpse haven in rekening wordt gebracht, dienen hoger vermelde opgaven te worden verdubbeld.

De afgelopen jaren zijn de containertrafieken in de haven van Antwerpen bijna explosief gestegen. Sinds 1994 is Antwerpen elk jaar de snelste groeier van de grote containerhavens : op nauwelijks drie jaar tijd nam de overslag van gecontaineriseerd stukgoed toe met 45 %, hetzij een jaarlijkse groei van meer dan 13 %. In dezelfde korte tijdspanne is Antwerpen van een elfde plaats op de wereldranglijst van de containerhavens opgeklommen tot de negende plaats. In de range is Antwerpen onbetwistbaar marktleider op de Atlantische route alsmede voor alle belangrijke noord-zuid routes, een positie dewelke de afgelopen jaren nog werd versterkt. Voor het Verre Oosten heeft de haven haar marktaandeel weten te handhaven.

De opvallend sterke groei van de afgelopen jaren is deels toe te schrijven aan de substitutie van conventioneel stukgoed naar containers. Maar ook nu heeft Antwerpen een relatief lage containerisatiegraad (56 % in 1996) in vergelijking met de belangrijkste containerhavens in de range (75 % à 85 %). Hierdoor blijft in dit marktsegment een enorm groeipotentieel voor de volgende jaren aanwezig. Bovendien is de containertrafiek volgens diverse studies de enige sector waar het volgend decennium nog een autonome groei van 6 % à 7 % per jaar kan worden verwacht. Het is voor de haven dan ook van fundamenteel belang dat deze basistrend kan worden gevolgd.

De snelle groei van de containeractiviteiten vindt plaats in een hypercompetitieve omgeving, dit wil zeggen een economische context die aan snelle technische, maatschappelijke en organisatorische verandering onderhevig is.

De schaalvergroting van de containerschepen, de vorming van mega-consortia in de containerlijn-

---

[1] B.Vl.R. doc. VR/98/2001/doc/0036.

vaart, de vraag naar een snellere en gespecialiseerde behandeling van steeds grotere ladingsvolumes en het behoud van een bedrijfsvriendelijke omgeving stellen dan ook nieuwe eisen waarop overheid en privé-sector tijdig en gepast dienen in te spelen. De enorme groei van de laatste jaren vraagt dan ook een aantal structurele ingrepen.

Om tegemoet te komen aan de stringente eisen inzake tijdsgebruik voor de schepen van de grote intercontinentale containerrederijen, werd het concept van de rivierterminals ingevoerd (Europa-terminal, 1990 en Noordzeeterminal, januari 1997). De Europaterminal is nagenoeg volledig bezet en verwacht wordt dat de extra capaciteit van de Noordzeeterminal in 2000 volledig zal ingenomen zijn. Een nieuw project moest dan ook worden uitgewerkt. "

In functie van die vaststellingen werd een eerste gewestplanwijziging doorgevoerd om de uitbreiding van de haven zowel ruimtelijk als ecologisch te onderbouwen binnen het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren. Zoals nadien opgelegd door het havendecreet van 2 maart 1999 werd 'avant la lettre' gestart met de opmaak van een strategisch plan voor het ganse Linkerscheldeoevergebied (LSO-gebied) in samenwerking tussen alle overheidsdiensten met kennisgeving aan de milieugroeperingen. Dit resulteerde in principes van een strategisch plan voor het LSO-gebied die principieel goedgekeurd werden door de toenmalige Vlaamse regering. Het regeerakkoord van de huidige Vlaamse regering verwijst naar dezelfde beginselen als basis voor de verdere ontwikkeling van het havengebied in het LSO-gebied. Dit werd gedragen door een ruime meerderheid in het Vlaams Parlement. In een tweede gewestplanwijziging werden de opties van dat strategisch plan in de ruimtelijke planning geïmplementeerd. De principes van het strategisch plan van de Linkeroever vormen de basis van een totaal strategisch plan voor de ganse haven op zowel Linker- als Rechteroever.

De werken tot realisatie van het Deurganckdok zijn gestart in september 1999. Ingevolge arresten van de Raad van State dienden de werken te worden stilgelegd[2]. De economische, budgettaire en maatschappelijke gevolgen van het stilliggen van de reeds jaren geplande en gedeeltelijk aangevatte werken aan het Deurganckdok zijn enorm. De indieners van het voorstel menen dat het Vlaams Parlement in deze zaak de taak heeft om, rekening houdend met het enorme belang van het project voor Vlaanderen, het noodzakelijke juridische kader te scheppen, waarbinnen de bedoelde werken kunnen worden voltooid.

b) Toelichting van de in het voorstel uitgewerkte regeling

Het voorstel van decreet machtigt de Vlaamse regering (en andere vergunningverlenende overheden) om bij het verlenen van stedenbouwkundige en andere (milieu)vergunningen uitzonderingen te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. De aan de Vlaamse regering (en andere vergunningverlenende overheden) verleende machtiging is beperkt, enerzijds, wat het voorwerp betreft en, anderzijds, wat de geldingsduur betreft. De beperking m.b.t. het voorwerp vloeit voort uit art. 2 van het voorstel, waarin de bedoelde werken en ecologische compensaties limitatief worden opgesomd. De beperking in de tijd vloeit voort uit art. 9, waarin bepaald staat dat de mogelijkheid om uitzonderingen te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg ophoudt te bestaan vanaf het ogenblik dat deze vergunningen kunnen verleend worden op basis van een voorlopig vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan voor het betrokken gebied, dit zal doorgaans zijn vanaf dat dit in openbaar onderzoek is geweest (zoals bedoeld in art. 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening). De Vlaamse regering verleent de stedenbouwkundige vergunningen volgens de normale procedure opgenomen in art. 127 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Dit brengt o.m. met zich mee dat de inspraakmogelijkheden van belanghebbende burgers gegarandeerd blijven. De Vlaamse regering kan de vergunning slechts verlenen na te hebben nagegaan of voldaan is aan een aantal uitdrukkelijk in art. 4 van dit voorstel opgesomde bepalingen van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, van de richtlijn betreffende de milieueffectenbeoordeling, van de richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna en van de richtlijn inzake het behoud van de vogelstand. Indien aan deze bepalingen is voldaan kan het Vlaams Parlement de verleende stedenbouwkundige vergunningen (niet de andere vergunningen) bekrachtigen bij wege van decreet. Op die manier versterkt het Parlement zijn controle op de uitoefening van de in dit voor-

[2] Zie R.v.St., nr. 87.739 van 31 mei 2000 (schorsing van gewestplanwijziging); R.v.St., nr. 87.740 van 31 mei 2000 (schorsing bouwvergunning); R.v.St., nr. 93.767 van 7 maart 2001 (schorsing nieuwe bouwvergunning).

stel van decreet aan de regering toegekende machten. Deze controle wordt nodig geacht wegens het uitzonderlijk karakter van de verleende machtiging en wegens het uitzonderlijke belang van het project voor Vlaanderen. De door de Vlaamse regering verleende stedenbouwkundige vergunningen verkrijgen uitvoerbare kracht na bekrachtiging door het Parlement. Na de bekrachtiging kunnen de werken aan het Deurganckdok dus worden verdergezet. Indien het Parlement niet bekrachtigt, worden de vergunningen geacht niet te zijn verleend. Het voorstel van decreet verplicht de aanvragers van de vergunningen bovendien uitdrukkelijk compenserende maatregelen te nemen om te waarborgen dat de algemene samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. Op het niet naleven van deze verplichting worden strafsancties voorzien. Om de aanvragers van de vergunningen in de mogelijkheid te stellen deze verplichtingen te vervullen, dient de Vlaamse regering te voorzien in de nodige ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De indieners van het voorstel zijn er zich van bewust dat de in dit voorstel uitgewerkte regeling op een aantal punten afwijkt van de normale procedures en rechtsbeschermingsmechanismen, maar oordelen dat een aantal (verder in deze toelichting uitgewerkte) bijzondere omstandigheden en motieven van groot algemeen belang deze afwijkingen moeten kunnen verantwoorden.

c) Doelstellingen en uitgangspunten van het voorstel

Met dit voorstel wensen de indieners het juridisch kader te creëren om de werken aan het Deurganckdok te kunnen voltooien. De indieners van het voorstel zijn van oordeel dat dit juridisch kader niet alleen noodzakelijk, maar ook gerechtvaardigd is omwille van een aantal buitengewone omstandigheden :

- de economische en budgettaire impact die zich o.m. uit in volgende items :
  - schadevergoedingen aan aannemers ;
  - schadevergoedingen aan concessionarissen van kade ;
  - 'algemene economische schade' door aantasting van het imago van :
    - de haven ;
    - het Gewest ;
  - tewerkstellingschade en haar weerslag ;
  - vermindering van te realiseren toegevoegde waarde ;
  - aantasting van het Vlaams 'motor'-effect ;
  - aantasting van het rendement van infrastructurele investeringen, zoals o.m. in :
    - autowegen ;
    - spoorwegen ;
    - waterwegen zoals Albertkanaal ;
    - onteigende gronden voor haveninfrastructuur ;
- de noodzaak tot verdere continuïteit in de besluitvorming m.b.t. de Antwerpse haven en
- het herstel van de rechtszekerheid voor de uitbouw van het Linkerscheldeoeverproject (LSO-project).

Zich bewust zijnde van het uitzonderlijk karakter van het voorstel, zijn de initiatiefnemers bij het uitwerken van het juridisch kader vertrokken van de volgende uitgangspunten :

- het uitgangspunt om de normale procedures, waar dit mogelijk is, te respecteren en de waarborgen voor de burger niet uit te hollen ;
- Europese regelgeving na te leven, te waarborgen en waar nodig expliciet te implementeren in dit voorstel ;
- rekening te houden met alle aspecten van de problematiek en een evenwicht te zoeken tussen maatschappelijke en ecologische elementen t.o.v. economische noden ;
- de werking van dit initiatief zo beperkt mogelijk te houden, zowel naar voorwerp toe, naar uitgestrektheid op het terrein als naar tijd ; en
- de terugkeer naar de gewone rechtssituatie zo snel mogelijk te garanderen.

2. BUITENGEWONE OMSTANDIGHEDEN EN DWINGENDE REDENEN VAN GROOT ALGEMEEN BELANG

De indieners van het voorstel zijn van oordeel dat een aantal buitengewone omstandigheden en redenen van groot algemeen belang, het Parlement niet

alleen noodzaken om een juridisch kader te creëren, maar ook een verantwoording vormen voor de in het voorstel uitgewerkte uitzonderingen op de normale procedures.

a) Het niet kunnen uitvoeren van de langetermijnplanning en het doorbreken van de daarmee gepaard gaande continuïteit in de besluitvorming afgestemd op de evolutie inzake containerisatie

Het is onbetwistbaar dat de havenaanleg en uitbreiding als totaal project, ook in het LSO-gebied, een duidelijke en continue lange termijn uitbouw kent. Die uitbouw werd duidelijk en onomkeerbaar ten uitvoer gelegd, niet alleen in planning, maar ook door uitvoering op het terrein. Dit blijkt o.m. uit

– onteigeningen (> 3.900 ha) ;

– het verlenen van vergunningen voor uitvoering van werken, zoals

  – de uitvoering van onomkeerbare opspuitingen ;

  – de verkoop van terreinen aan industriële groepen ;

– de verlening van uitbatings- en bouwvergunningen voor die industriële groepen ;

– het ontwerpen van de natte, zowel als van de droge infrastructuur ;

– de voorziening van de nodige middelen in de begrotingen voor de uitvoering ;

– aanbestedingen en het sluiten van contracten voor uitvoering ;

– uitvoering van grote infrastructuurwerken zoals aanleg van de zeesluis (Kallosluis), het Waaslandkanaal, het Verrebroekdok en het Vrasenedok en de daartoe noodzakelijke bouw-,baggerwerken en ophogingen.

Buiten het gebied zelf werd bovendien reeds voorzien in aansluitende infrastructuren, zoals :

– de uitbouw van spoorontsluitingen ;

– de aansluiting en uitbouw van autowegen met bruggen, tunnels en kruisingen ;

– de verbreding en uitdieping van het Albertkanaal en zijn sluizenstelsel om het tot 9.000 ton te brengen ;

– de aanleg van pijpleidingen, …

– de bouw van aanmeerinfrastructuur voor zee- en binnenvaartschepen.

Uit de historische context van de besluitvorming omtrent de uitbouw van de Antwerpse haven op de Rechteroever, en vanaf 1965 vervolgens op de Linkerscheldeoever, blijkt een duidelijk vast te stellen continuïteit[3]. In dit kader kan in het bijzonder gewezen worden op het feit dat de wetgever reeds in de wet van 1978 betreffende het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen (gewijzigd bij het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens) het betrokken gebied als haven- en industriegebied heeft omschreven. Tevens dient er op gewezen te worden dat de nodige wijzigingen aan de plannen van aanleg werden doorgevoerd en dat, op basis van deze plannen, de nodige vergunningen werden afgeleverd. Het niet kunnen voltooien van de werken aan het Deurganckdok brengt met zich mee dat de verdere havenontwikkeling sedert de jaren' 90 in het gedrang komt.

De omstandigheid dat in dit voorstel van decreet de regering gemachtigd wordt om uitzonderingen te voorzien op de plannen van aanleg, betekent geenszins dat daarmee een breuk komt in de continuïteit van de besluitvorming inzake de bouw van containerinfrastructuur vóór de sluizen. Integendeel, de werken en de compensaties waarvoor de regering deze machtiging krijgt, kunnen volledig ingepast worden in de maatregelen en beslissingen die voordien reeds werden genomen.

b) De economische en budgettaire gevolgen van het stilliggen van de werken

Het stilliggen van de werken aan het Deurganckdok heeft op economisch/budgettair vlak aanzienlijke repercussies. Het imago en de commerciële betrouwbaarheid van de Antwerpse haven kunnen bij een langdurige onderbreking zware klappen krijgen die zelfs op lange termijn moeilijk kunnen worden hersteld. Langdurig uitstel betekent dat lopende engagementen niet kunnen worden gehonoreerd, dat de dienstverlening op de huidige terminals verder dramatisch achteruitloopt door overbezetting en dat bijkomende groei op relatief korte

---

[3] Zie bijlage 1. Overzicht van de besluitvorming en studies.

tijd niet langer kan worden opgevangen. Nog erger zou zijn dat grote klanten Antwerpen zouden verlaten : niet alleen zou het economische verlies op het vlak van tewerkstelling en gederfde inkomsten bijzonder hoog liggen, maar bovendien is het onwaarschijnlijk dat deze rederijen, éénmaal vertrokken, na hun ervaringen, in de toekomst nog naar Antwerpen zullen terugkomen. De raming van de economische schade is niet evident omdat er nog een aantal onduidelijkheden zijn. Daarom wordt doorgaans uitgegaan van een vork met een boven- en ondergrens. De belangrijkste verliezen kunnen toegeschreven worden aan :

– De schadeclaims van de ondernemers.

– De kostprijs van de onderhouds- en veiligheidswerken tijdens de stillegging.

– De kostprijs verbonden aan het langer moeten gebruiken van de huidige overbezette, gesatureerde terminals.

– Het derven van inkomsten voor de overheid (concessievergoeding en onroerende voorheffing).

– Het rechtstreekse verlies aan toegevoegde waarde omdat het gebruik van de terminals in het Deurganckdok in de tijd wordt verschoven. Hierdoor wordt de overbrenging van een aantal transshipmenttrafieken en het aantrekken van een aantal nieuwe loops van rederijen (definitief ?) uitgesteld. Binnen twee jaar zal ook de autonome groei van de bestaande trafieken niet langer kunnen worden opgevangen.

– Het afbetalen van leningen zonder dat er mee verbonden productiemiddelen kunnen worden ingezet.

– De meerprijs door de stouwer te betalen ingevolge van het niet naleven of herzien van contracten en leningen.

– Een toename van de externe kosten veroorzaakt door het bijkomend vervoer over land naar Antwerpen.

– Maar wellicht de belangrijkste schade is de negatieve invloed van reders en verladers op het imago en de beeldvorming van de haven. Dit is moeilijk te kwantificeren. Enige indicatie voor dit belang kan gevonden worden in het jaarlijkse rapport dat de Nationale Bank van België opmaakt over de Haven van Antwerpen (versie 2000 in bijlage).

Een eerste "orde van grootte"-indicatie van het rechtstreekse economisch verlies van het stilliggen van de werken – dus exclusief extrakosten leningen en contracten toeleveranciers, en exclusief toename externe kosten en imagoverlies van de haven - wordt in deze minimum benadering dan gemiddeld begroot op ruim 552 miljoen BEF/maand (18,4 miljoen /dag) of **6,6 miljard BEF/jaar**. Daarvan kan er ruim 281 miljoen BEF/maand (9,4 miljoen BEF/dag) of **3,37 miljard BEF/jaar** onmiddellijk worden toegewezen aan diverse bedrijven (bouwondernemer, stouwers) en overheidsinstellingen (havenbedrijf, Vlaamse regering). Het verschil tussen beide opgaven is het verlies aan economische activiteiten (de toegevoegde waarde verbonden aan containers die niet in Antwerpen kunnen worden behandeld). Deze bedragen zijn eerder minimumramingen omdat wordt vertrokken van een relatief korte tijdspanne van het stilliggen van de werken. Het is evenwel verre van denkbeeldig dat een lange schorsing van de bouwwerken (bv. anderhalf tot twee jaar) kan leiden tot het verlies van de klanten die rekenden op een (semi-)dedicated terminal. Door het vertrek van klanten als MSC en CP-Ships kan het aantal containers dat Antwerpen definitief verlaat op ongeveer 2 miljoen teu[4] in 2003 worden geraamd. Alleen al op het vlak van economische activiteiten stemt dit overeen met een verlies aan toegevoegde waarde van ongeveer 10,86 miljard BEF per jaar bovenop de hoger geciteerde cijfers. Dit is een absolute minimumschatting. Daarnaast moeten ook nog de gederfde havenrechten, de terugval aan toeleverende activiteiten (slepen, bunkering, scheepsherstelling, …) worden gerekend alsmede de onderbenutting van de bestaande installaties. Het vertrek van grote klanten is bovendien een zeer negatief signaal naar de internationale maritieme wereld en draagt een reëel risico om een negatieve spiraal voor de havengemeenschap in gang te zetten.

– Een overzicht van de schadeclaims geeft navolgend beeld

1. De schadeclaims van de ondernemer

In feite betreft het hier de kostprijs voor het niet gebruiken van productiemiddelen. De schadeclaims van de ondernemers van de bouwwerken kunnen bijzonder hoog liggen. Voor de raming van de schade kan men een klassieke formule gebruiken, maar als de ondernemer voor de rechtbank kan aantonen dat ook andere aspecten werden beïnvloed door het stopzetten van de werken, kan

4 Twenty equivalent unit = een laadeenheid met een equivalent van één twintig voet container.

de uit te betalen schadevergoeding ook veel hoger liggen dan de bedragen berekend volgens de formule.

De klassieke formule is een minimumbenadering en bestaat uit een berekening in twee stappen. Eerst wordt de totale kostprijs gedeeld door de bouwtijd en vervolgens vermenigvuldigd met de tijd waarin de werken werden stilgelegd. Vervolgens worden op dit bedrag het aandeel van de vaste, algemene kosten (doorgaans op ca. 15%) en het bedrag voor gederfde winsten (ca. 7,5%) berekend (deze bedragen kunnen schommelen binnen een bepaalde bandbreedte). In dat geval zou de schade voor de 1ste en 2de fase samen ca. 1,3 miljoen/dag of ca. 39,2 miljoen/maand bedragen. Dit bedrag vormt een ondergrens.

2. *De kostprijs van de onderhouds- en beveiligingswerken tijdens de stillegging*

Om schade aan de bouwwerf en de omgeving te beperken en om een minimaal veiligheidsniveau te behouden, dienen een aantal werken te worden uitgevoerd (bv. bemaling van bouwzone en omgeving, bewaking,afschrijvingen, diverse verbruiksgoederen, verzekeringen, …). Deze worden geraamd op 0,231 miljoen BEF/dag of 6,93 miljoen BEF per maand.

3. *De kostprijs verbonden aan het langer moeten gebruiken van de huidige overbezette terminals*

Als gevolg van het langdurige besluitvormingsproces voor de bouw van het Deurganckdok is de situatie op de bestaande terminals precair geworden. Vooral bij Hessenatie en vanaf volgend jaar ook bij Noordnatie wordt de exploitatiekost per eenheid sterk opgedreven door toenemende saturatie en vermindert bijgevolg het rendement op de ingezette middelen sterk (hoger stapelen, meer arbeid nodig voor dezelfde taken, …). Hierdoor wordt een rendementsverlies geleden van ongeveer 10%. Dit stemt overeen met een extra kostprijs van 200 BEF/containermove of een verlies van ongeveer 54 miljoen BEF per maand.

4. *Het derven van inkomsten voor de overheid (concessievergoeding en onroerende voorheffing)*

Bovendien veroorzaakt elke maand vertraging op de werken voor de 1ste en 2de fase een uitstel van de inning van concessierechten en van de onroerende voorheffing voor de overheid. Vermits het de bedoeling is om de 3de fase aansluitend op de eerste twee fasen uit te baggeren, zal elke maand vertraging voor de huidige werken dus ook een maand vertraging betekenen voor de indienststelling van de terminals van de 3de fase. Deze inkomsten kunnen voor de terminals liggende aan het Deurganckdok op ruwweg op 352 miljoen BEF/jaar of 29,3 miljoen BEF/maand worden geraamd. Het verlies aan inkomsten verbonden aan onder meer de havenrechten en de economische activiteiten van de tijdelijk verloren trafieken (bijkomende en autonome groei) werden niet mee opgenomen omdat deze al impliciet in de toegevoegde waarde van de containerbehandeling zijn opgenomen (zie punt 5).

5. *Het rechtstreekse verlies aan toegevoegde waarde als gevolg van het later in gebruik nemen van de terminals in het Deurganckdok. Hierdoor wordt de overbrenging van een aantal transshipmenttrafieken en het aantrekken van een aantal nieuwe loops van rederijen uitgesteld. Binnen twee jaar (of vroeger) zal ook de autonome groei van de bestaande trafieken niet langer kunnen worden opgevangen*

Het is niet vanzelfsprekend om het aantal containers te ramen dat als gevolg van het gebrek aan plaats op de bestaande terminals tijdelijk niet naar Antwerpen komt. Door de congestie op de terminals worden momenteel een aantal transshipmenttrafieken van MSC en CP-Ships niet in Antwerpen behandeld. Dit zal wel gebeuren wanneer de eerste twee terminals in het Deurganckdok in gebruik worden genomen. Verder kunnen momenteel de trafieken van een aantal grote rederijen – ondanks hun expliciete vraag – wegens plaatsgebrek niet meer naar Antwerpen worden overgebracht. Waarschijnlijk wordt het merendeel van de transshipment-trafieken en van de andere loops overgeheveld bij het in dienst nemen van de eerste twee fasen (de HN/MSC en de HN/CP-Ships terminals). Het betreft hier ongeveer 400 à 500.000 teu waarvan de behandeling in Antwerpen allicht zal worden uitgesteld voor de duur van het stilleggen van de werken. Voorzichtigheidshalve wordt in de hiernavolgende raming vertrokken van 300.000 teu's. Een teu creëert een directe toegevoegde waarde van ongeveer 5.430 BEF/jaar (*PRC*, 2001). Een maand vertraging van de afwerking van het dok betekent dus een verlies van 135,8 miljoen BEF/maand (of 4,5 miljoen BEF/dag) voor de Vlaamse economie. Naast de onmogelijkheid om bijkomende trafieken te kunnen opvangen, moet nog rekening worden gehouden met de vaststelling dat de autonome groei van de container-trafieken na twee jaar (of zelfs vroeger) niet langer zal kunnen worden ondervangen. Bij een relatief bescheiden groeivoet van 7% à 8% betreft het hier ook ongeveer 300.000 teu op jaarbasis, hetzij een verge-

lijkbaar bedrag als voor de gederfde bijkomende trafieken (135,8 miljoen BEF/maand). Samen dus een verlies aan toegevoegde waarde voor de Vlaamse economie van ongeveer 276 miljoen BEF.

6. *Het afbetalen van leningen zonder dat er mee verbonden productiemiddelen kunnen worden ingezet*

Meer in het bijzonder vormen de rentekosten van het geleend kapitaal een belangrijke kost voor de stouwer. Voor elke maand dat de met deze lening aangekochte productiemiddelen niet kunnen worden ingezet, moet een bedrag van 35,6 miljoen BEF aan rente worden terugbetaald.

7. *De meerprijs uit te betalen tengevolge van het niet naleven of herzien van contracten en leningen*

Over de schadeclaims in verband met aankoopgaranties bij toeleveraars van de superstructuur bezit het havenbedrijf vooralsnog geen informatie. Wel is geweten dat in diverse offertes van toeleveringsbedrijven expliciet wordt verwezen naar voorwaarden met of zonder verschuivingen in de tijd tengevolge van beslissingen van de Raad van State. De impact van het stilleggen is ons evenwel onvoldoende bekend.

8. *Een belangrijke toename van de externe kosten veroorzaakt door het bijkomend vervoer over land naar Antwerpen*

Elk uitstel van uitvoering betekent dat een aantal rederijen hun trafieken via andere havens moeten blijven verzenden. Hierdoor is het landvervoer van containers tijdens een langere periode substantieel groter. Vooral voor het wegvervoer kunnen dan grote bedragen worden aangerekend tengevolge van pollutie, ongevallen en vooral congestie. Deze schadepost is niet opgenomen in de ramingen (alleen de directe economische kosten). Verder spreekt het voor zich dat een deel van de congestiekosten aan de terminals zullen worden doorgerekend aan de verladers.

9. *Maar wellicht de belangrijkste prijs is de enorme schade aan het imago en de beeldvorming van de haven*

Deze schade is moeilijk te kwantificeren. Vele rederijen blijven momenteel in Antwerpen omdat ze het perspectief hebben ook op langere termijn te kunnen blijven groeien en omdat zij anticiperen op de Scheldeverdieping. Daarom zijn zij bereid de huidige ongemakken (mindere kwaliteit van de service op de overvolle terminals, te kleine vaarvensters voor de nieuwe grotere schepen) tijdelijk te accepteren. Een 2de mogelijk langere stillegging van de werken zou het vertrouwen van de reders in de toekomst van de haven dermate kunnen aantasten dat zij beslissen om Antwerpen als aanloophaven te laten vallen. Ook zou een langdurige opschorting van de werken ernstige gevolgen kunnen hebben op de lopende onderhandelingen in verband met de Scheldeverdieping. Hoeveel het verlies van het huidige aantal containers zou kunnen bedragen, is moeilijk te voorspellen maar als de stopzetting van de werken te lang duurt, zou het economisch verlies wel eens zeer aanzienlijk kunnen zijn (voor elke 100.000 teu een verlies aan toegevoegde waarde van ongeveer 54,3 miljoen BEF/maand of 652 miljoen per jaar).

Besluit : in de raming van de economische schade door het stilliggen van de werken werd o.a. rekening gehouden met een aantal onzekerheden in verband met de schadeclaims van de ondernemers, de kostprijs voor onderhouds- en veiligheidswerken op de werf, de kostprijs verbonden aan de overbezetting van de huidige terminals, de gederfde inkomsten voor de overheid, het betalen van leningen voor behandelingsmateriaal dat niet door de stouwers kan worden gebruikt, alsmede met de financiële impact van de containers waarvan de behandeling in Antwerpen zal worden uitgesteld. Kosten verbonden aan de schadeclaims van toeleveranciers voor de terminalsuperstructuur, bijkomende milieukosten alsmede schade toegebracht aan het imago van Antwerpen werden niet in de berekening opgenomen en enkel pro memorie vermeld. De werkelijke schade ligt dus nog aanzienlijk hoger dan de hier weergegeven bedragen. De economische schade bedraagt in deze minimumbenadering dan gemiddeld ruim 552 miljoen BEF/maand (18,4 miljoen /dag) of 6,6 miljard BEF/jaar. Daarvan kan er ruim 281 miljoen BEF/maand (9,4 miljoen BEF/dag) of 3,37 miljard BEF/jaar onmiddellijk worden toegewezen aan diverse bedrijven en overheidsinstellingen (dus exclusief verlies aan toegevoegde waarde).

c) Het veiligheidsaspect na de stillegging van de werken

De stillegging van de in uitvoering zijnde werken, confronteert de bouwheer en het Vlaamse Gewest met een uiterst delicate situatie m.b.t. de beveiliging van bewoning in de omgeving, de polders en van de industrie, die op de Linkeroever is gevestigd in de nabijheid van het project. De beheersing hiervan vergt op zich uitzonderlijk belangrijke uitgaven. Omwille van de veiligheid dienden een aantal

bewarende maatregelen te worden genomen. Hiertoe werd een onderzoek opgedragen aan het Technisch controlebureau voor het Bouwwezen SECO[5].

De werken moeten op een zorgvuldig geplande wijze stilgelegd worden. Hierbij werden vier scenario's in beschouwing genomen (zie bijlage 2) :

1. de werken worden onmiddellijk stilgelegd, met inbegrip van de bemaling en de retourbemaling ;

2. de werken aan de kaaimuren worden onmiddellijk stilgelegd, de bemaling en de retourbemaling worden in stand gehouden ;

3. de werken aan de kaaimuren worden geleidelijk stilgelegd, de bouwputten worden gevuld met water, de bemaling en retourbemaling worden geleidelijk tot stilstand gebracht ;

4. (de werken aan de kaaimuren worden geleidelijk stilgelegd, de bouwputten worden gevuld met aanvullingszand waarna de bemaling en de retourbemaling geleidelijk tot stilstand worden gebracht.)

De scenario's 1 en 3 kunnen echter niet in overweging genomen worden. Immers de stabiliteit van de taluds van de bouwputten en van de Scheldedijk is dan niet gegarandeerd, hetgeen ontoelaatbaar is. Voorts is het zo dat in deze scenario's schade kan aangebracht worden aan de funderingen van de hoogspanningsmasten en aan de reeds uitgevoerde werken. Scenario 2 is aangewezen bij een kortstondige onderbreking van de werken (enkele maanden). Bij een langere onderbreking van de werken zijn bijkomende bewarende maatregelen aangewezen. Ingevolge de lange duur van de werkonderbreking, blijft enkel het scenario 4 over.

Scenario 4 bevat de volgende werken :

– de ontbrekende gedeelten in de overgangskaaimuren worden afgewerkt ;

– de Scheldedijk moet geïnspecteerd worden en eventueel verzwaard om zijn rol als waterkerende dijk te kunnen vervullen ;

– de bescherming van de wachtwapeningen van de reeds gebouwde moten van de kaaimuur gebeurt door het optrekken in beton van de verticale wanden van de kaaimuur tot onder de kop van de muur ;

– voorafgaand aan het aanvullen van de bouwputten met zand worden alle bekistingen en materiaal uit de bouwputten verwijderd ;

– vervolgens worden de bouwputten gevuld met aanvullingszand tot een niveau waarbij de stabiliteit van de taluds verzekerd is (bvb –5.00 TAW) ;

– de aanvullingen achter de reeds uitgevoerde kaaimuren worden verdicht zoals beschreven in het bestek ;

– de bemaling en de retourbemaling kunnen slechts stopgezet worden van zodra de bouwputten met zand gevuld zijn, de inspectie en het eventueel onderhoud van de bemalingsputten gaat door met dezelfde frequentie als voorheen.

In functie van het voorgaande werd door de afdeling Zeeschelde een stabiliteitstudie toevertrouwd aan het Studiebureau SBE nv. Die studie wees uit dat het verzwaren van de dijk met zand en de aanleg van een binnentalud van 16/4 geen voldoende veiligheid biedt bij het onderwater zetten van de dijk.

De enige technische veilige oplossing bestaat dan ook om naar analogie met de bouw van de kaaimuren deel 1 de overgangskaaimuur af te werken, en gezien de aanwezigheid van de oude geul, een nieuwe dijk op te werpen (voorbij de vroegere geul) beginnende vanaf moot MZ 11 tot MZ 25. De kosten van de veiligheidsmaatregelen worden hierdoor verhoogd. Het onder water zetten van de bouwput geeft aanleiding tot belangrijke andere gevolgen. Praktijkgegevens uit het verleden bevestigen dat in het geval een bouwput onder water wordt gesteld, de 4/4 taluds aan weerszijden van de bouwput instabiel worden en zullen instorten tot flauwere hellingen. De huidige steile taluds zijn enkel stabiel, mits een krachtige bemaling. De bemalingsputten zijn vlak naast de bouwput opgesteld alsmede vacuümbemalingen zijn opgesteld ter hoogte van de teen van het talud. Eens de taluds zijn ingestort, vereist dit dat nieuwe bemalingsbronnen worden aangelegd aan de rand van de ingestorte taluds, terwijl zonder meer met zekerheid kan aangenomen worden dat de bestaande vacuümbemaling zal vernietigd zijn, wat een herinstallatie in zeer moeilijke en penibele omstandigheden vereist. Doordat de bouwput alsdan ruim

---

[5] Zie bijlage 2 Bewarende maatregelen in het kader van het stilleggen van de werken.

verbreed zal zijn, zal het sowieso tot gevolg hebben dat de huidige capaciteit van de bemaling onvoldoende is. Meer filterbronnen zullen vereist zijn. De ondiepe ligging van de Boomse kleilaag heeft tot gevolg dat de instandhouding van de bemaling bij een veel bredere bouwput ernstig in het gevaar komt. Indien meerdere opstarts en stilstanden zich achter elkaar voordoen telkens met een her onder water zetten van de bouwsleuf, cumuleert uiteraard de problematiek.

d) Dwingende redenen van groot algemeen belang

De bouw van het Deurganckdok is van algemeen belang voor de Vlaamse en de N.W.-Europese regio omdat (zie bijlage 3 "Situering van het groot algemeen belang van het Deurganckdok") :

1. het onmisbaar is voor een zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de internationale handelsstromen in de ruimere regio en bijgevolg een belangrijke rol speelt om de competitiviteit van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden. Eventuele alternatieve oplossingen zijn niet marktconform en brengen een zware bijkomende milieukost met zich mee ;

2. het een cruciale voorwaarde is voor het behoud van de regionale welvaart en tewerkstelling ;

3. de ligging ervan mobiliteitsbesparing met zich meebrengt ;

4. het een vanuit militair oogpunt strategische ligging heeft.

De Antwerpse haven speelt een sleutelrol in de afhandeling van de goederenstromen van en naar Vlaanderen. De haven van Antwerpen beschikt voor het achterlandvervoer over waardevolle comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens. Zo is zij ten opzichte van andere havens diep landinwaarts gelegen. Dit reduceert het aantal vervoers-kilometers over land en creëert aldus belangrijke ecologische baten. Bovendien beschikt de haven over een belangrijk basislading. Nergens anders in Europa wordt de aangeboden scheepscapaciteit op een dergelijk hoog niveau benut. Door die unieke landinwaartse ligging bevindt Antwerpen zich zeer dicht bij de productie- en consumptiecentra in het geïndustrialiseerde hart van Europa. Zo bedraagt de gemiddelde afstand voor containers tussen de haven en het achterland in België slechts 69 km. Voor het internationale verkeer is dit 225 km. Het grote cargo-aanbod zorgt tevens voor een evenwichtige verhouding tussen ladingen en lossingen en bewerkstelligt belangrijke schaalvoordelen in de diverse havenactiviteiten. Door de omvangrijke trafieken kan tevens het achterlandverkeer efficiënter via het spoor en de binnenvaart en dus milieuvriendelijker worden georganiseerd.

Door dit alles kunnen de bedrijven in Vlaanderen en de aangrenzende regio's hun logistieke kosten beter controleren. Voor een land/regio wiens economie zeer sterk op de overzeese markten is gericht, is een kostenefficiënte vervoersorganisatie een absolute noodzaak om haar competitiviteit op de wereldmarkt te kunnen behouden. Het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer is overigens ook de hoofddoelstelling van het Europese vervoers- en havenbeleid (cfr. TEN's, Port Package, Galileoproject, Erika I & II-project, Richtlijn havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, Europese promotie SSS, Greenpaper on seaports and maritime infrastructure).

In de haven van Antwerpen zijn rechtstreeks 55.000 mensen tewerkgesteld. Via toeleveringsbedrijven, onderhoud, verhuuractiviteiten horecavoorzieningen, allerlei diensten, enz. is een gelijkaardig aantal mensen aan het werk, zodat gesteld kan worden dat de haven van Antwerpen 110.000 voltijdse arbeidsplaatsen impliceert. Dit is van significant sociaal-economisch belang in de regio.

De aanleg van het Deurganckdok is cruciaal. Zonder dit dok kan de haven zijn huidige rol als efficiënte draaischijf van de internationale handel niet behouden. Omwille van technisch-nautische redenen en omwille van capaciteitsproblemen kunnen de toekomstige overzeese vervoersstromen alleen via dit dok worden behandeld. Antwerpen kende de voorbije zeven jaar telkens een explosief groeiende containertrafiek. Tussen 1993 en 2000 nam de containeroverslag in Antwerpen bijna dubbel zo snel toe als in de andere rangehavens (119% in Antwerpen t.o.v. 64% voor de andere rangehavens, in ton) en steeg het marktaandeel van 16,8% tot 21,2%. Tegenover een groei van 119% sinds 1993 stond slechts een toename van de behandelingscapaciteit met 28,6% (uitgedrukt in ha terminaloppervlakte) ! Belangrijk is ook dat er een algemene consensus bestaat dat het containervervoer ook het volgende decennium de groeisector bij uitstek zal zijn voor de internationale handel.

Rond 2010 zullen de terminals rond het Deurganckdok ruim 5,5 miljoen teu's behandelen of bijna 40% van de toekomstige maritieme overslag van de haven en bijna 60% van het hoogwaardige

en tijdsgevoelige stukgoed. Nog intensiever gebruik van de bestaande terminals is momenteel als gevolg van de overbezetting technisch niet haalbaar. Nu al is de situatie op verschillende terminals dramatisch moeilijk. Al in 1999 behoorde de ruimteproductiviteit in Antwerpen tot de hoogste van N.W.-Europa (dit evenwel ten koste van de rentabiliteit). Momenteel worden op de Antwerpse volcontainerterminals rendementen van 20.000 teu/ha (Europees in 1999 : 13.600 teu/ha) en van meer dan 1000 teu/meter kaai behaald (Europees in 1999 : 741 teu/m kaai). Maritieme overslag op alternatieve lokaties verhogen dan weer de kostprijs van de in- en uitvoer aanzienlijk omwille van de hogere kostprijs van het bijkomende landtransport en door de verhoogde complexiteit van de logistieke ketting. Bovendien worden de externe (milieu- en congestie)kosten van het goederenvervoer problematisch hoog.

Tenslotte mag niet uit het oog worden verloren dat de niet-uitvoering van het project ook aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de lokale economie. Door de congestieproblematiek zal het grootste deel van de containerlading naar het buitenland verschuiven waardoor duizenden arbeidsplaatsen zouden verloren gaan. Deze situatie is nu al kritisch. Ter illustratie : met ruim 4 miljoen containers in 2000 werkt de haven feitelijk op volle capaciteitsbenutting. De volgende vijf à tien jaar wordt minimaal een verdubbeling van de overslag verwacht. Het niet mogelijk maken van deze – te verwachten – groei betekent verlies van directe toegevoegde waarde. Het kan oplopen tot vele miljarden.

Zelfs alleen maar langdurig uitstel is dramatisch : dit betekent dat lopende engagementen niet kunnen worden gehonoreerd, dat de dienstverlening op de huidige terminals verder dramatisch achteruitloopt door overbezetting en dat bijkomende groei op relatief korte tijd niet langer kan worden opgevangen. Nog erger zou zijn dat grote klanten Antwerpen zouden verlaten : niet alleen zou het economische verlies op het vlak van tewerkstelling en gederfde inkomsten bijzonder hoog liggen, maar bovendien is het onwaarschijnlijk dat deze rederijen, éénmaal vertrokken, na hun minder fraaie ervaringen in de toekomst nog naar Antwerpen zullen terugkomen. Dit verlies aan economische activiteiten heeft uiteraard ook repercussies op de overheidsinkomsten en veronderstelt een suboptimaal gebruik van tal van havendiensten in Antwerpen.

De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, is niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze. Zeevervoer is de goedkoopste vorm van vervoer. Zeevervoer vervuilt veruit het minste per ton en per km. Het niet realiseren van het Deurganckdok betekent dus niet alleen een economische maar ook een ecologische kost van vele miljarden per jaar.

Naar veiligheid toe kan ten slotte verwezen worden naar de sleutelrol die de haven traditioneel op militair vlak speelt, niet alleen gewestelijk of nationaal, maar zelfs internationaal en in het kader van de NAVO (Dessertstorm, K-FOR, oefeningen, …). De ligging van de haven en de infrastructuur van het Deurganckdok en zijn kade- en overslagfaciliteiten zijn van militair strategisch belang, aangezien deze haven, zonder dat kunstwerken dienen te worden gepasseerd 100 km landinwaarts tot in het hart van Europa is gelegen en daar aansluiting geeft op een gans netwerk van water-, spoor- en autowegen die aansluiting geven op het Europese TEN-netwerk (trans-Europees netwerk).

3. UITGANGSPUNTEN BIJ DE VOORGESTELDE REGELING

Omwille van de hierboven beschreven buitengewone omstandigheden en redenen van algemeen belang, achten de indieners van het voorstel het noodzakelijk om een juridisch kader te scheppen, waarbinnen de werken aan het Deurganckdok zo vlug mogelijk kunnen worden voltooid. Bij de uitwerking van dit juridisch kader werd vertrokken van de volgende uitgangspunten :

1. aangezien de regeling op een aantal punten afwijkt van de normale procedures, dient de regeling beperkt te zijn, zowel naar voorwerp toe, als in de tijd ;

2. waar mogelijk moeten de normale procedures (die voorzien in adviesverlening en inspraakmogelijkheden) behouden blijven ;

3. bij het uitwerken van de regeling moet rekening gehouden worden met ecologische doelstellingen (die onlosmakelijk verbonden zijn met het project) en met de Europese regelgeving op dat vlak.

a) Beperking van het toepassingsgebied naar voorwerp toe en in de tijd

Dit voorstel van decreet machtigt de Vlaamse regering (en andere vergunningverlenende overheden) om bij het verlenen van stedenbouwkundige en andere (milieu)vergunningen uitzonderingen te

maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. De aan de Vlaamse regering (en andere vergunningverlenende overheden) verleende machtiging is evenwel beperkt, enerzijds, wat het voorwerp betreft en, anderzijds, wat de geldingsduur betreft.

De beperking m.b.t. het voorwerp vloeit voort uit art. 2 van het voorstel, waarin de bedoelde werken en ecologische compensaties limitatief worden opgesomd. Er werd bewust gekozen voor een beperkt toepassingsgebied van dit decreet. Andere denkpistes (bv. via de gewestplannen) werden bewust niet gevolgd, enerzijds, om de afwijkingen van de normale procedures zo beperkt mogelijk te houden, en, anderzijds, omdat het uitwerken van deze denkpistes automatisch tot gevolg zou hebben dat verder wordt gegaan dan vereist om de beoogde doelstelling te bereiken (namelijk het kunnen voltooien van de reeds jaren geplande en gedeeltelijk uitgevoerde werken aan het Deurganckdok). De beoogde werken en compensaties worden in artikel 2 omschreven en in bijlagen 4 en 5 uitgelegd. Het gaat om werken die nodig zijn om het Deurganckdok te kunnen voltooien, werken die nodig zijn om het Deurganckdok operationeel te maken en werken die nodig zijn omwille van de verplichting tot ecologische compensatie. Meer specifiek gaat het om de bouw van kaaimuren, baggerwerken, terreinophogingen, de bouw van een leefbaarheidsbuffer rond Doel, infrastructuurwerken voor de ontsluiting van de toekomstige terminals naar het hinterland toe en natuurcompensaties (zie voor meer details bijlage 4 en 5).

De beperking in de tijd van dit decreet vloeit voort uit art. 9, waarin bepaald staat dat de mogelijkheid om uitzonderingen te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg ophoudt te bestaan vanaf het ogenblik dat deze vergunningen kunnen verleend worden op basis van een voorlopig vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan voor het betrokken gebied, dit zal doorgaans zijn vanaf dat dit in openbaar onderzoek is geweest (zoals bedoeld in art. 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening). Deze bepaling heeft tot doel zo vlug mogelijk (van zodra een RUP voorlopig is vastgesteld) terug te keren naar de normale gang van zaken. Een voorlopige vaststelling van RUP kan worden verwacht in de loop van 2002.

b) Maximaal behoud van de bestaande procedures

De indieners van het voorstel hebben erover gewaakt om de bestaande procedures voor het bekomen van stedenbouwkundige en andere vergunningen maximaal te behouden. Daarom bepaalt het tweede lid van artikel 3 dat de bedoelde vergunningen en meldingen moeten worden aangevraagd en, behoudens hetgeen bepaald is in de artikelen van dit decreet, behandeld moeten worden volgens de daarvoor bestaande procedures. Dit brengt met zich mee dat de in deze procedures opgenomen adviesverlening en inspraakmogelijkheden voor belanghebbende burgers behouden blijven. De in dit decreet opgenomen afwijkingen van de bestaande procedures zijn de volgende :

– de mogelijkheid voor de vergunningverlenende overheden om uitzonderingen te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. Omwille van de hierboven beschreven buitengewone omstandigheden en dwingende redenen van algemeen belang, verleent het Parlement de machtiging aan vergunningverlenende overheden om vergunningen af te leveren, waarbij zonodig uitzonderingen kunnen worden gemaakt op de plannen van aanleg ;

– de verleende stedenbouwkundige vergunningen worden uitvoerbaar na bekrachtiging door het Vlaams Parlement. Omwille van het uitzonderlijk karakter van de verleende machtiging, wenst het Parlement op die manier zijn controle op de regering te verstevigen. Het bekrachtigingsvoorschrift is beperkt tot de stedenbouwkundige vergunningen. De andere vergunningen dienen niet bekrachtigd te worden. De indieners van het voorstel zijn immers van oordeel dat het Parlement zijn verstevigd controlerecht in voldoende mate kan uitoefenen n.a.v. de controle op de verleende stedenbouwkundige vergunningen. Een afwijking van de normale procedures inzake het aanvragen, behandelen en afleveren van milieuvergunningen wordt daarbij niet opportuun geacht, evenmin nodig geacht om de vooropgestelde doelstelling te bereiken ;

– de uitvoerbaarheid van de stedenbouwkundige vergunning wordt losgekoppeld van de milieuvergunning. Uit de beschrijving van de buitengewone omstandigheden en dwingende redenen van algemeen belang (voornamelijk de economische en budgettaire gevolgen en de veiligheidswerken), blijkt dat het zo vlug mogelijk kunnen herstarten van de werken een doelstelling van het Parlement moet zijn. Om die reden wordt bepaald dat de stedenbouwkundige vergunning uitvoerbaar wordt na de bekrachtiging. De uitvoerbaarheid wordt dus losgekoppeld van de milieuvergunning, die volgens de normale procedure moet worden aangevraagd ;

– indien toepassing zou moeten worden gemaakt van de artikelen 158 en 159 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, kan, voorafgaand aan het

vergelijk, een regularisatievergunning worden verleend. Deze afwijking heeft ook te maken met de doelstelling om de werken zo vlug mogelijk te kunnen laten herstarten. De afwijking blijft bovendien, naar het oordeel van de indieners, beperkt : het in de betrokken artikelen voorgeschreven vergelijk blijft vereist, maar dit vergelijk kan gebeuren na het verlenen van de vergunning en moet dus niet vóór het verlenen van de vergunning plaatsvinden.

Behoudens de hierboven beschreven afwijkingen blijft de normale procedure toepasselijk (namelijk de in art. 127 van het Decreet ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 bedoelde procedure). Dit brengt o.m. met zich mee dat :

– de stedenbouwkundige vergunningen moeten worden aangevraagd bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en voorgelegd aan de Vlaamse regering ;

– de aanvragen onderworpen worden aan een openbaar onderzoek, gedurende dewelke iedereen bezwaarschriften kan indienen ; en

– de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar advies vraagt aan de betrokken colleges van burgemeester en schepenen, aan de toepasselijke instanties voorzien in artikel 111 van het Decreet ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 en het besluit van de Vlaamse regering dd. 5 mei 2000 betreffende de adviesverlening inzake aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, en aan de afdeling Milieuvergunningen van AMINAL.

c) Ecologische doelstellingen

Tezamen met de voorgaande elementen onderkennen de initiatiefnemers de bijzondere aandacht die bij de uitbreiding van de haven en de uitbouw van het LSO-gebied moet gaan naar de ecologische impact hiervan op de omgeving, zowel mens als milieu met fauna en flora. In het kader hiervan kan niet voorbij gegaan worden aan de internationale verplichtingen die rusten op het Vlaamse Gewest ingevolge de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, de MER-richtlijn en het verdrag van Espoo. De Vogel- en Habitatrichtlijn beschermen de natuurwaarden in Europa en leggen de compensatieplicht voor verlies ervan vast. Delen van de Linkerscheldeoever zijn in het kader van de vogelrichtlijn aangewezen als speciale beschermingszone. De Scheldeschorren op de LSO zijn voorgesteld in het kader van de habitatrichtlijn. Dit vereist dan ook een specifieke behandeling. Nationaal natuurbeleid middels het decreet natuurbehoud en het bosdecreet vullen deze internationale regelgeving aan. In het kader van de vergunningaanvraag werd het door de Europese en Vlaamse reglementering verplichte MER-rapport opgemaakt. In het MER wordt o.m. getoetst aan de milieuhygiënische regelgeving, zoals die in VLAREM II is uitgewerkt en aan mogelijke verhoogde veiligheidsrisico's voor de omgeving van een dergelijk dok. Ten slotte wordt in het MER aan de hand van het verdrag van Espoo onderzocht of er sprake is van grensoverschrijdende gevolgen en conform dat verdrag dient er met de andere staat, in dit geval Nederland, overlegd te worden over deze effecten en de eventueel benodigde compensatie of mildering. Voor een uitvoerige behandeling van deze aspecten op het vlak van milieubeheer en milieuhygiëne wordt verwezen naar het MER, dat in functie van dit dok werd opgemaakt.

De beoogde werken hebben een impact op slik en schor, riet en water, plas en oevers, weidevogelgebied, spuitveld en ecologische kwaliteit van de polder. Aan al die aspecten werden diverse studies gewijd. Informatief kan verwezen worden naar o.m. de documenten die, niet uitputtend, vermeld zijn in bijlage 1 bij deze algemene toelichting[6].

---

6 Er is o.m. een onderzoek uitgevoerd uit hoofde van de Richtlijnen 79/409/EEG van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en 92/43/EEG van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Dat onderzoek gebeurde met het oog op de beschrijving van het project, vestigingsplaats, aard en omvang, de beschrijving van de gevolgen van het project voor het milieu voor mens, dier en plant, bodem, water, lucht, klimaat en landschap, de interactie daarvan en de materiële goederen en het culturele erfgoed, de beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige effecten te vermijden, te beperken en zo mogelijk te verhelpen, de gegevens om de vermoedelijk significante milieueffecten van het project te beoordelen, de noodzaak tot realisatie van compensaties waar dit nodig blijkt, de omvang ervan, de wijze waarop en de plaats waar en de soorten waarvoor ze beoogd worden te worden uitgevoerd, de timing en de wijze van uitvoering en de globale passende beoordeling van al die elementen. Cruciaal binnen dit onderzoek zijn: de opeenvolgende beslissingen inzake het strategisch plan voor de haven, waarin ook een ecologische afweging is gebeurd en waarin een ecologische invulling van de buitenste 100 meter van de buffer wordt voorzien; de diverse ecologische studies die werden opgemaakt door het Instituut voor Natuurbehoud; een zeer recente broedvogelinventarisatie (die laat zien dat het met de vogelstand aldaar goed gesteld is) en de afronding van een ge-update MER; de aanduiding van een overstromingsgebied (Kruibeke-Bazel-Rupelmonde) als vogelrichtlijngebied en het Schelde- en Durme-estuarium als habitatrichtlijn-gebied als belangrijkste compenserende maatregelen. Ook hadden diverse openbare onderzoeken plaats ter gelegenheid waarvan onder meer de bevolking en milieuorganisaties bezwaren en opmerkingen konden formuleren. Bij de vergunningverlening kunnen de compensatieaspecten mee worden betrokken zodat de wil tot uitvoering van de Europese engagementen duidelijk kan blijken.

Om er geen twijfel over mogelijk te laten dat het geenszins de bedoeling is van de initiatiefnemers, noch van de Vlaamse regering, om niet te doen wat op basis van de Europese regelgeving en de internationale engagementen verwacht wordt, is voor de in dit decreet bedoelde vergunningen de implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijn ingeschreven in artikel 7. Tezelfdertijd worden ook die compensaties erkend als zijnde van dwingend groot algemeen en strategisch belang (zie bijlage 5). Hierdoor wordt de koppeling tussen deze compensaties en de uit te voeren werken en op te starten inrichtingen duidelijk gelegd. Ook de stedenbouwkundige vergunning daarvoor wordt op dezelfde wijze bekrachtigd als de vergunning voor de aanlegwerken van het dok. Er is aldus de waarborg dat de uitvoering van de compensaties in de tijd gekoppeld is aan de uitvoering van de aanleg.

Omwille van het belang én de tijdsdruk wordt, zonder afbreuk te doen aan de noodzaak tot het aanvragen en bekomen van andere vergunningen, en het voldoen aan voorwaarden, een ontkoppeling doorgevoerd van de vereiste gelijktijdigheid van vergunningen voorafgaandelijk aan de uitvoerbaarheid ervan, die vereist wordt door het decreet ruimtelijke ordening en het milieuvergunningsdecreet. Het is duidelijk dat, eens de bouwvergunning voor dit werk is verleend, ook voldaan moet worden aan andere voorwaarden en andere vergunningsplichten. De voorwaarden die daarbij zullen moeten worden nageleefd, zullen daarin worden opgelegd. Ze zullen ook moeten worden nageleefd. Ook dat blijkt uit artikel 7.

De vergunningen voor de in dit decreet voorziene werken voor aanleg en ontsluiting van het Deurganckdok mogen niet geïnterpreteerd worden als beslissingen die bepalend zijn voor het onderzoek of de uitvoering van toekomstige scenario's voor eventuele bijkomende dokken met getijdenwerking.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

In dit decreet worden aangelegenheden geregeld die tot de bevoegdheid van het gewest behoren : ruimtelijke ordening, natuurbehoud en openbare werken.

Artikel 2

In artikel 2 worden een aantal werken, handelingen en inrichtingen om het Deurganckdok aan te leggen en operationeel te maken van dwingend groot algemeen en strategisch belang verklaard. De redenen daarvoor zijn extensief terug te vinden in de algemene toelichting. Ze hebben zowel betrekking op economische, budgettaire, ecologische, infrastructurele, militaire, veiligheids, en tewerkstellingsaspecten.

De opsomming is limitatief. Het "ruimtelijk" toepassingsgebied van dit decreet is dus zo beperkt mogelijk gehouden. Slechts de werken die noodzakelijk zijn om het Deurganckdok aan te leggen en het operationeel te maken en de ter naleving van Europese richtlijnen voorziene ecologische compensaties worden van uitzonderlijk algemeen belang verklaard.

Het beoogde gebied is begrensd door de kaartbladen 7/5, 7/6, 7/7, 15/1 en 15/2, zoals die werden vastgelegd bij het besluit van de Vlaamse regering van 8 september 2000 tot bekrachtiging van de tweede definitieve gewestplanwijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren op het grondgebied van de gemeenten Beveren, St.-Gillis-Waas en Stekene, en 15/6 en 15/7 van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren, overeenkomstig de eerste definitieve wijziging zoals vastgesteld door de Vlaamse regering op 1 juni 1999 op het grondgebied van de gemeente Kruibeke.

Artikel 3

Omwille van het uitzonderlijk algemeen en strategisch belang van de limitatief opgesomde werken, wordt de Vlaamse regering gemachtigd om bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunningen een uitzondering te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. Voor het overige dienen de stedenbouwkundige vergunningen verleend te worden volgens de normale procedures, waarin adviesverlening en inspraakmogelijkheden zijn gewaarborgd. Dit decreet wenst dus geen afbreuk te doen aan deze in de regelgeving op de ruimtelijke ordening voorziene adviesverlening en inspraakmogelijkheden.

De aan de Vlaamse regering verleende machtiging geldt eveneens voor andere vergunningverlenende overheden, evenals voor overheden die kennis nemen van milieutechnische meldingen. De doelstellingen van dit decreet kunnen immers slechts verwezenlijkt worden, indien de mogelijkheid om een uitzondering te maken op de bestemming van de plannen van aanleg ook geldt bij het verlenen van andere vergunningen, zoals milieuvergunningen, vergunningen op grond van het decreet natuurbehoud of het bosdecreet en voor het behandelen van de milieutechnische meldingen. Uiteraard moeten ook deze vergunningen en meldingen voor het overige volgens de normale procedures worden aangevraagd en behandeld.

De mogelijkheid om een uitzondering te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg is beperkt tot het in de toelichting bij artikel 2 beschreven gebied. Bovendien gaat het om een tijdelijke mogelijkheid (zie toelichting bij artikel 10).

Artikel 4

Dit artikel bevestigt vooreerst dat voor het afleveren van de stedenbouwkundige vergunningen de gewone interne en Europese wetgeving niet buiten spel wordt gezet, maar juist dient te worden nageleefd (behoudens het gestelde in artikel 3, eerste lid, en artikel 6). Meer in het bijzonder moeten de volgende bepalingen worden gerespecteerd : het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, de artikelen 14 (zorgplicht)[7] en 16, § 1 (tegengaan vermijdbare natuur-

---

[7] Art. 14 Natuurbehoudsdecreet stelt:

"Iedereen die handelingen verricht of hiertoe de opdracht verleent, en die weet of redelijkerwijze kan vermoeden dat de natuurelementen in de onmiddellijke omgeving daardoor kunnen worden vernietigd of ernstig geschaad, is verplicht om alle maatregelen te nemen die redelijkerwijze van hem kunnen worden gevergd om de vernietiging of de schade te voorkomen, te beperken of te herstellen.".

[8] Art. 16, §1, Natuurbehoudsdecreet stelt:

"Als voor een activiteit op grond van wetten, decreten of besluiten een vergunning of toestemming van de overheid, dan wel een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, draagt deze overheid er zorg voor door het opleggen van voorwaarden of het weigeren van de vergunning of toestemming dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan.".

schade)[8], van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, de MER-richtlijn, de Vogelrichtlijn, artt. 3 en 4[9], en artikel 6, leden 2 tot en met 4, van de Habitatrichtlijn[10]. De Vlaamse regering dient borg te staan voor de naleving van deze wetgeving bij het verlenen van de stedenbouwkundige vergunningen. Bedoeld worden steeds de wetgevingen met inbegrip van hun wijzigingen.

Artikel 4 moet samengelezen worden met artikel 5, waarin voorzien is dat het Vlaams Parlement de stedenbouwkundige vergunningen kan bekrachtigen in een of meerdere decreten. Het Vlaams Parlement zal, vooraleer over te gaan tot de bekrachtiging, uitdrukkelijk nagaan of de in artikel 4 aange-

---

9 De Vogelrichtlijn stelt in artikel 3 en 4:

"Artikel 3

1. Met inachtneming van de in artikel 2 genoemde eisen nemen de Lid-Staten alle nodige maatregelen om voor alle in artikel 1 bedoelde vogelsoorten een voldoende gevarieerdheid van leefgebieden en een voldoende omvang ervan te beschermen, in stand te houden of te herstellen.
2. Voor de bescherming , de instandhouding en het herstel van biotopen en leefgebieden worden in de eerste plaats de volgende maatregelen getroffen:

a) instelling van beschermingszones;

b) onderhoud en ruimtelijke ordening overeenkomstig de ecologische eisen van leefgebieden binnen en buiten de beschermingszones;

c) herstel of weer aanleggen van vernietigde biotopen;

d) aanleg van biotopen.

Artikel 4

1. Voor de leefgebieden van de in bijlage I vermelde soorten worden speciale beschermingsmaatregelen getroffen, opdat deze soorten daar waar zij nu voorkomen, kunnen voortbestaan en zich kunnen voortplanten .

In dat verband wordt gelet op :

a) soorten die dreigen uit te sterven ;

b) soorten die gevoelig zijn voor bepaalde wijzigingen van het leefgebied ;

c) soorten die als zeldzaam worden beschouwd omdat hun populatie zwak is of omdat zij slechts plaatselijk voorkomen ;

d) andere soorten die vanwege de specifieke kenmerken van hun leefgebied speciale aandacht verdienen . Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de tendensen en de schommelingen van het populatiepeil . De Lid-Staten wijzen met name de naar aantal en oppervlakte voor de instandhouding van deze soorten meest geschikte gebieden als speciale beschermingszones aan , waarbij rekening wordt gehouden met de bescherming die deze soorten in de geografische zee - en landzone waar deze richtlijn van toepassing is , behoeven .

2 . De Lid-Staten nemen soortgelijke maatregelen ten aanzien van de niet in bijlage I genoemde en geregeld voorkomende trekvogels , waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van het gebied van bescherming in de geografische zee - en landzone waar deze richtlijn van toepassing is , ten aanzien van hun broed - , rui - en overwinteringsgebieden en rustplaatsen in hun trekzones . Met het oog hierop besteden de Lid-Staten zelf bijzondere aandacht aan de bescherming van watergebieden en in het bijzonder aan de watergebieden van internationale betekenis .

3 . De Lid-Staten zenden de Commissie alle nuttige gegevens , zodat zij de geëigende initiatieven kan nemen voor de coordinatie die nodig is om te bereiken dat de zones bedoeld in lid 1 , enerzijds , en in lid 2 , anderzijds , een samenhangend geheel vormen dat voldoet aan de eisen inzake bescherming van de soorten in de geografische zee - en landzone waar deze richtlijn van toepassing is .

4 . De Lid-Staten nemen passende maatregelen om vervuiling en verslechtering van de woongebieden in de in de leden 1 en 2 bedoelde beschermingszones te voorkomen , alsmede om te voorkomen dat de vogels aldaar worden gestoord, voor zover deze vervuiling, verslechtering en storing, gelet op de doelstellingen van dit artikel, van wezenlijke invloed zijn. Ook buiten deze beschermingszones zetten de Lid-Staten zich in om vervuiling en verslechtering van de woongebieden te voorkomen.

---

10 Art. 6, leden 2 tot 4, van de Habitatrichtlijn stelt:

"2. De Lid-Staten treffen passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van deze richtlijn een significant effect zouden kunnen hebben.

3. Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

4. Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, neemt de Lid-Staat alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. De Lid-Staat stelt de Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen.

Wanneer het betrokken gebied een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat en/of een prioritaire soort is, kunnen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijke gunstige effecten dan wel, na advies van de Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang worden aangevoerd.".

duide bepalingen door de Vlaamse regering werden nageleefd.

Artikel 5

Omwille van het uitzonderlijk karakter van de in artikel 3 aan de Vlaamse regering verleende machtiging, achten de indieners van het voorstel het nodig dat het Vlaams Parlement zijn controle op de regering verstevigt. Daarom wordt voorzien in de bekrachtiging van de verleende stedenbouwkundige vergunningen. In het tweede lid wordt expliciet gesteld dat het Parlement de stedenbouwkundige vergunningen slechts zal bekrachtigen indien de in artikel 4 opgesomde voorwaarden door de regering werden nageleefd.

Artikel 5 moet worden samengelezen met artikel 6 van dit voorstel. Om het Vlaams Parlement toe te laten een "nuttige" controle uit te voeren, wordt in dit artikel 6 voorzien dat de door de regering verleende vergunningen slechts uitvoerbaar zullen zijn na de bekrachtiging door het Parlement. In het derde lid van artikel 5 wordt expliciet bepaald dat, indien het Parlement niet bekrachtigt, de vergunningen geacht worden niet te zijn verleend.

Na het verlenen van de stedenbouwkundige vergunningen zal het Vlaams Parlement een of meerdere decretale initiatieven tot bekrachtiging, binnen een termijn van 15 kalenderdagen al dan niet in overweging nemen. Het Vlaams Parlement dient zich over deze ontwerpen uit te spreken binnen een termijn van 30 kalenderdagen. In de vermelde termijnen zijn de dies a quo en de dies ad quem inbegrepen. Wanneer de termijn verstrijkt op een zaterdag, zondag of een wettelijke feestdag, dan wordt hij verlengd tot de eerstvolgende werkdag.

Het voorwerp van de bekrachtiging is uitdrukkelijk beperkt tot de stedenbouwkundige vergunningen. Andere vergunningen, zoals milieuvergunningen, zijn onmiddellijk uitvoerbaar en dienen dus niet bekrachtigd te worden.

Artikel 6

Eerste lid

Dit artikel bepaalt, enerzijds, dat de stedenbouwkundige vergunningen uitvoerbaar worden de dag na de publicatie van het bekrachtigingsdecreet in het Belgisch Staatsblad, en, anderzijds, dat de uitvoerbaarheid losstaat van de eventueel aan te vragen milieuvergunningen. De in het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening voorziene "koppeling" tussen de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunningen, belet de onmiddellijke uitvoerbaarheid van de stedenbouwkundige vergunning. Rekening houdend met de doelstellingen van dit decreet en meer specifiek met de economische en budgettaire gevolgen verbonden aan het stilliggen van de werken (zie de algemene toelichting), achten de indieners van dit voorstel het noodzakelijk dat de werken zo vlug mogelijk kunnen worden heraangevat.

De uitvoerbaarheid van de stedenbouwkundige vergunning gaat dus in de dag na de publicatie in het Belgisch Staatsblad. De milieuvergunningen worden volgens de gewone procedure behandeld en zijn uitvoerbaar na het verlenen ervan.

Tweede lid

Vooruitlopend op de behandeling door het Vlaams Parlement van het door de Vlaamse regering op 13 juli 2001 goedgekeurde voorontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening tot loskoppeling van het vergelijk van de regularisatievergunning (VR/PV/2001/30 – punt 77/VR/2001/13.07/doc.0737), wordt die loskoppeling ook hier voorzien, zonder dat evenwel de toepassing van het vergelijk, ná vergunning, wordt uitgesloten. Een opportuniteitsbeoordeling tot verlening van de vergunning gebeurt door de Vlaamse regering voorafgaandelijk aan de opportuniteitsbeoordeling van het vergelijk. Er is een bijkomende opportuniteitsbeoordeling bij de bekrachtiging door het Vlaams Parlement. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de opportuniteitsbeoordeling die voorzien is in het kader van het vergelijk. Ze gebeurt ná de vergunning in plaats van eraan voorafgaand.

Artikel 7

Teneinde zo nodig uitvoering van aanleg en operationeel maken van het Deurganckdok, gelijke tred te laten houden met de noodzakelijke ecologische compenserende maatregelen, kunnen die als voorwaarde worden opgelegd aan de stedenbouwkundige vergunning tot uitvoering van aanleg en operationeel maken van het dok. Daartoe geeft het artikel een rechtsgrond. De Vlaamse regering kan deze compenserende maatregelen opleggen in de

stedenbouwkundige vergunningen of ook bij afzonderlijk besluit, gebaseerd op dit artikel en de artikelen 14 en 16, § 1, van het Natuurbehouddecreet. Het bij afzonderlijk besluit opleggen van compenserende maatregelen zal alleszins nodig zijn voor die maatregelen die geen stedenbouwkundige vergunning behoeven. Het artikel verplicht de aanvrager tot het naleven van de compenserende maatregelen. De handhaving van de naleving wordt beheerst door het decreet ruimtelijke ordening, voorzover het gaat om compenserende maatregelen opgelegd in de stedenbouwkundige vergunningen, alsook (in elk geval) door het Natuurbehouddecreet.

Het tweede lid benadrukt de noodzaak van de gelijkwaardigheid tot compensaties, zowel naar soort als naar oppervlakte, voor in de speciale beschermingszones betekenisvolle aantastingen van de habitat- en leefgebieden. Ook het principe tot gelijktijdigheid van de compensaties wordt uitdrukkelijk gesteld. Voor sommige compensaties is een gelijktijdige afwerking onmogelijk. Voor die compensaties die als voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning worden opgelegd of waarvan de vergunningen gelijktijdig worden aangevraagd en afgeleverd, wordt de gelijktijdigheid van de aanvang en uitvoering tot aanleg opgelegd. In de stedenbouwkundige voorschriften dienen uitdrukkelijke bepalingen opgenomen te worden die deze gelijktijdigheid waarborgen.

Artikel 8

Het artikel voorziet dat de Vlaamse regering overeenkomstig artikel 37 van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening, ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaakt die voor de effectieve implementatie zorgen door bestemmings-, beheers- en inrichtingsvoorschriften van de werken en inrichtingen die noodzakelijk zijn voor de aanleg en het operationeel maken van het Deurganckdok derwijze dat stedenbouwkundige vergunningen tot gebruik van het dok mogelijk worden.

Eveneens moet het RUP zorgen voor de implementatie via bestemmings-, beheers- en inrichtingsvoorschriften van de artikelen 3 en 4 van Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en van de leden 2 tot 4 van artikel 6 van de Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

De uitvoering van bepaalde compenserende maatregelen en werken zou kunnen strijden met de ruimtelijke bestemmingen. Dit artikel gebiedt de Vlaamse regering derhalve via ruimtelijke uitvoeringsplannen de ruimtelijke bestemmingen in overeenstemming te brengen met het gestelde in artikel 2, met name dat de aldaar genoemde werken en compensaties van dwingend groot algemeen en strategisch belang zijn. Art. 8 moet eveneens samengelezen worden met artikel 10, waarin bepaald is dat de regeling van de artikelen 3, eerste lid, 5 en 6, tweede lid, een tijdelijk karakter heeft.

Artikel 9

Actieve landbouwers in hoofdberoep die cultuurgronden bewinnen in gebieden die ingericht worden ten behoeve van de aanleg van het Deurganckdok of het compenseren van natuur, kunnen (economisch) verlies lijden.

Ze moeten hiervoor vergoed worden, of in natura of financieel. Hiertoe dient o.m. :

– het instrument van de grondbank, zoals bedoeld in het besluit van de Vlaamse regering van 24 juli 1998, geactiveerd te worden ;

– een mix van instrumenten (kavelruil, toepassing voorkooprecht, vrijwillige ruil van onroerende goederen, beheersovereenkomsten, inrichtingsinstrumenten van de open ruimte – landinrichting, natuurinrichting & ruilverkaveling – ingezet te worden.

De Vlaamse Landmaatschappij zal dit geheel coördineren.

Artikel 10

De in artikel 3 opgenomen mogelijkheid om uitzonderingen te maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg is niet alleen beperkt wat het voorwerp betreft, maar ook wat de tijd betreft. De regering en andere vergunningverlenende overheden zijn slechts gemachtigd af te wijken van de plannen van aanleg zolang, en in de mate dat vergunningsaanvragen niet op basis van een voorlopig of definitief vastgesteld ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) voor datzelfde gebied kunnen worden beoordeeld en getoetst.

Deze bepaling heeft tot doel zo vlug mogelijk (van zodra een RUP voorlopig is vastgesteld) terug te keren naar de normale gang van zaken.

Artikel 11

Dit artikel voorziet de toepassing van het decreet vanaf de dag van de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Wivina DEMEESTER-DE MEYER
Robert VOORHAMME
Marc VAN DEN ABEELEN
Johan MALCORPS
Herman LAUWERS

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1. Overzicht van de besluitvorming en studies

Een overzicht van de besluitvorming tot uitbouw van van de industrieel-portuaire bestemming op de Linkerscheldeoever kreeg gestalte vanaf 1965 en geeft navolgende elementen:

1965 :	besluit tot de studie van de bouw van kerncentrales te Doel
1966 :	voorontwerp gewestplan St.-Niklaas-Lokeren met industrialisatieplannen Linkeroever
18.04.66 :	KB waarbij 80 ha in de Paardenschorpolder bestemd worden voor de uitbouw van de kerncentrale van Doel
08.05.68 :	bouwverbod in de poldergemeenten Doel, Kallo, Kieldrecht, Meerdonk, Verrebroek wordt ingesteld
01.06.68 :	aanvang opspuitingen voor de kerncentrale Doel
26.06.68 :	oprichting Intercommunale Land van Waas
01.10.68 :	opening Union Carbide in Melsepolder in Zwijndrecht
01.04.69 :	KB tot oprichting van de Dienst voor Ontwikkeling van de Linkerscheldeoever
1969 :	(niet meer leesbare datum) Plan B.W.W. 0096 “Zeeschelde L.O. – Nijverheidszone – Onteigeningsplan – Innemingen onder de gemeenten Kallo en Melsele” ; 30.07.69 : ondertekening van het onteigeningsplan B.W.W./POL. 0101 “Zeeschelde L.O. – Oprichting van een kerncentrale te Doel – Onteigeningsplan – inneming onder de gemeente Doel”
18.12.69 :	KB waarbij 1320ha bij Kallo van bestemming worden veranderd (onteigeningbesluit B.W.W.-0096)
1970 :	NV Bayer koopt 170 ha op Linkeroever tussen Doel en Kallo
05.05.70 :	Ondertekening van het plan B.W.W. 0109 “Zeeschelde L.O. – Nijverheidszone – Onteigeningsplan – Innemingen onder de gemeenten Kallo, Doel en Kieldrecht
29.10.70 :	aanbesteding van de bouw van de zeesluis te Kallo
24.02.71 :	KB tot 2° bestemmingwijziging van thans 1386 ha van de Wase polder (onteigeningsbesluit B.W.W.-0109)
01.04.71 :	start van de werken aan de zeesluis in Kallo
02.07.71 :	Ondertekening van het plan B/4-6061 “Nijverheidszone – Onteigeningsplan – Innemingen onder de gemeenten Kallo, Verrebroek en Vrasene”
01.12.71 :	verklaring tot nationaal belang van de Linkeroeverhaven door minister van Verkeers-wezen Bertrand – ingebruikname van thermische centrale van Kallo
10.02.72 :	aanbesteding voor uitbouw toegangsgeul naar Kallosluis
22.06.72 :	ondertekening van het plan B/4 6114, “dokken – algemeen liggingplan” voor de linkeroeverhaven met het ganse dokkencomplex van aan de Kallosluis, via 6 dokken tot aan de Nederlandse grens, richting Verdronken Land van Saefthinge; idem B/4 6115 “Dokken – oeververdediging – type profiel; idem B/4 6116 “Dokken – Type profielen – grondverbetering – uitvoeringsprofiel
07.11.72 :	ondertekening van het contract tot uitvoering van de baggerwerken der plans B/4-6114, 1°, 5° en 6° dok en grondverbetering van het plan B/4-6116
26.02.73 :	Ondertekening van het plan B/4-6092/A “Onteigeningsplan t.b.v. de infrastructuur-werken – Stortgronden – Nijverheidszone – innemingen onder de gemeenten Kallo en Verrebroek”
25.08.74 :	installatie van een werkgroep tot uitbouw van een beheerscommissie voor de linkeroever
28.05.75 :	derde onteigeningsbesluit voor 1.034 ha (B4 6092A)
01.10.75 :	ingebruikname tweede eenheid kerncentrale Doel
15.10.75 :	vaststelling ontwerpgewestplan St.-Niklaas-Lokeren met aanduiding van Doel als industrieel-portuaire bestemming

21.10.75 : Ondertekening van het plan B/4-6405 “Onteigeningsplan t.b.v. de Infrastructuurwerken – stortgronden – Nijverheidszone – Innemingen onder de gemeenten Kieldrecht, Verrebroek en Doel”

19.01.76 : Ondertekening van het plan B/4-6130 “Onteigeningsplan t.b.v. de Infrastructuurwerken – Stortgronden – Nijverheidszone – Innemingen onder de gemeenten Doel en Kieldrecht”

18.02.77 : besluit tot opmaak van het SIGMA-dijkverhogingplan voor het verhogen van de veiligheid tegen overstromingen

19.06.78 : Wet m.b.t. het beheer van het linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen

07.11.78 : KB gewestplan St.-Niklaas-Lokeren

18.12.79 : Ondertekening van het plan B/4-6807 “Dienstbevel 13 : overzichtplan van de uit te voeren werken”

19.12.80 : bouwvergunning voor de demping van de ‘Groot Gatkreek’

24.06.81 : de formulering van “objectief 85”, zijnde het programma van de infrastructuurwerken op de Linkerscheldeoever, uitgaande van al hetgeen beslist werd in de periode, omschreven in Deel I, hiervoor.

04.11.81 : Ondertekening van het plan B/4-6972, “Dienstbevel 15 – Overzichtstekening der uit te voeren werken. Planning van de op te zetten storten 1983”

14.05.82 : Ondertekening van het plan B/4-6808h “Overzichtstekening Storten – Toestand 01.04.82”

15.12.82 : oprichting en installatie van de Intercommunale Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het linkerscheldeoevergebied te Kallo

01.03.83 : aanbesteding van 1.720 meter kaaimuur van het Vrasenedok

09.06.83 : besluit van het ministerieel comité van economische en sociale coördinatie tot de bouw van Liefkenshoektunnel

01.08.84 : het ministerie van openbare werken wordt aangesteld voor het opmaken van een BPA Industriegebied kerncentrale Doel.

01.09.84 : gunning van de aanbesteding van de vierde en laatste fase van de aanleg van het Vrasenedok

01.12.84 : principiële toewijzing van de bouw en uitbating van de Liefkenshoektunnel

01.12.87 : voltooiing van de kaaimuren van het Vrasenedok

17.10.88 : aanduiding van de SBZ nr. 3.6. “Schorren en Polders van de Beneden Schelde als niet-integraal Vogelrichtlijngebied, nl. beperkt tot de “dijken, kreken, oevervegetatie”. (Er moet vastgesteld worden dat er toen binnen het gebied reeds geen kreken meer waren.)

01.01.89 : voorbereidende werken tot realisatie van de aansluitingswerken van de complexen die de expresweg Antwerpen-Zeekust en de Liefkenshoektunnel het het autowegennet op de rechteroever met elkaar moeten verbinden

01.02.89 : Verschijningsdatum van het K.B. waarin de grenzen van het havengebied op de linkeroever worden vastgelegd

1987-90 : bouw van de Europaterminal (containerkaai-zuid) ten zuiden van de Berendrechtsluis

1994-97 : bouw van de Noordzeeterminal (containerkaai-noord) ten noorden van de Zandvlietsluis

02/02/94 Besluit van de Vlaamse regering tot aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (hierna: KBR)

02/09/94 : Besluit van de Vlaamse regering tot uitbouw van het gecontroleerd overstromingsbekken Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

09/95 : Opmaak Startnota Containerkaai dok-west

1995 : Opmaken van de LSO-MER voor de Variant A7

14/02/96 : Aanduiding H.R.-gebieden (liever voluit: habitatrichtlijngebieden)

23/10/96 : Kosten/baten analyse Deurganckdok

31/01/97 : Conformverklaring MER

01/09/97 : Start van de bouw van het Verrebroekdok

17/12/97 : RSV wordt bekrachtigd door het Vlaams Parlement met als belangrijkste inhoud t.o.v. huidige problematiek :
- bevestiging van de portuaire bestemming van de haven van Antwerpen en de verdere uitbouw op de LSO in de richtinggevende bepalingen van het RSV, onderdeel 4.1.1. op p. 457, 2° laatste alinea en punt 1 op p. 458, evenals omschrijving van de ruimtelijke betekenis van "zeehavengebied" op p. 573
- bevestiging van de portuaire bestemming van de haven van Antwerpen en de verdere uitbouw op de LSO in de bindende bepalingen van het RSV onder de punten 2.1. en 5.1.

20/01/98 Principebesluit van de Vlaamse regering over aanleg van het getijdendok Deurganckdok en schrappen van het Baalhoekkanaal en het Kieldrechtdok en opmaak van een strategisch plan voor de uitbouw van de haven op grond van de wet Chabert van 19 juni 1978 zoals nadien gewijzigd door het decreet van 02/03/99

23/06/98 : BVlR voorlopige vaststelling 1de wijziging gewestplan

23/06/98 : BVlR inkrimping VR-gebied (liever voluit: vogelrichtlijngebied)

23/06/98 : BVlR aanduiding KBR als compensatiegebied

19/10/98 : Openbaar onderzoek 1ste gewestplanwijziging

05/11/98 : Bouwaanvraag Deurganckdok

21/12/98 : Niet schorsing BVlR dd. 20/1/1998 door R.v.St.

Eind 1998 : Openbaar onderzoek bouwvergunningsaanvraag Deurganckdok

02/03/99 : Havendecreet

08/03/99 : Kennisgeving project Deurganckdok aan Europese Commissie

29/04/99 Basisprincipes voor het strategisch plan van de haven worden vastgelegd. De grote principes ervan zijn :

- de inkrimping van het havengebied ten behoeve van de landbouw, de dorpen en de natuur waardoor het evenwicht in het Linkerscheldeoevergebied wordt hersteld;
- de buffering van de dorpen Kieldrecht, Verrebroek en Kallo;
- de garantie voor een gefaseerde uitbouw van de volumebuffer (buitenste rand van het havengebied);
- de inrichting van de buitenste 100 m van de volumebuffer als waardevolle natuur;
- de versterking van de landbouwfunctie binnen het havengebied met als tijdelijke hoofdbestemming 'landbouw', waardoor meer economische zekerheid ontstaat voor deze sector;
- de reservatie van een gebied tussen de Nederlandse grens en het havengebied waarin landbouw en natuur samengaan;
- de aanduiding van een lokatie voor de bouw van een tweede sluis op het uiteinde van Deurganckdok waardoor de dreigende capaciteitsproblemen met de Kallosluis zullen kunnen worden opgevangen;

- de aanduiding van een binnenvaartterminal op het uiteinde van Verrebroekdok, waardoor de multimodale potenties van het logistiek park worden versterkt;
- de reservatie van een zone voor een doorgang in het havengebied, nodig voor de eventuele bouw van een nieuw getijdedok ter hoogte van Doel, waardoor een langetermijnperspectief voor de havenontwikkeling gegarandeerd is;
- de reservatie van ruimte waardoor de uitbouw van een nieuwe marine-industriële cluster ten allen tijde wordt gegarandeerd;
- scenario's voor een inbreidingsgerichte ontwikkeling van het havengebied, waardoor de verdere inname van nieuwe gronden zo lang mogelijk in de tijd wordt uitgesteld.

01/06/99 : BVlR definitieve vaststelling 1ste wijziging gewestplan
01/06/99 : BVlR voorlopige vasttelling 2de wijziging gewestplan
24/08/99 : BVlR afgifte 1ste bouwvergunning
09/99 : Start bouwwerken Deurganckdok
25/09/99 : BVlR goedkeuring principes Strategisch Plan Waaslandhaven
20/11/99 : Openbaar onderzoek 2de gewestplanwijziging
17/12/99 : Beslissing van de Vlaamse regering tot inrichting van KBR als gecontroleerd overstromingsgebied
04/00 Bijdrage van de werkgroep Buffering Waaslandhaven aan :
- het strategisch plan van Waaslandhaven m.b.t. de ecologische invulling van de buitenste 100 m van de volumebuffer

04/00 de meldingsplicht aan de Europese Commissie over de compensatie van de beschermde habitats binnen het Vogelrichtlijngebied 'Schorren en Polders van de Beneden Schelde' (EEG/79/409) Advies IN.2000.50
17/04/00 Iris Consulting i.s.m. de KUL : Studie omtrent de leefbaarheid van de woonkern Doel
12/05/00 : Advies Regionale Commissie Advies 2de wijziging gewestplan St.-Niklaas-Lokeren
19/05/00 Aktename door de VL.R. van de conclusies van de 'Studie omtrent de leefbaarheid van de woonkern Doel', beslissingen m.b.t. de strategische planning en gewestplan-wijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen (1), m.b.t. Doel (2°, m.b.t. regionaal overleg conform artikel 28 van het havendecreet (3) en inzake sliblagunering en buffering (5)
31/05/00 : A. Schorsing BVlR door R.v.St. definitieve vaststelling 1ste wijziging zelfde gewestplan
B. Niet-schorsing door R.v.St. BVlR. Voorlopige vaststelling 2de wijziging
31/05/00 : Schorsing eerste bouwvergunning
07/06/00 : Niet schorsing door R.v.St. BVlR dd. 23/6/1998
13/06/00 : BVlR afgifte 2de (nieuwe) bouwvergunning voor Deurganckdok
08/09/00 : BVlR definitieve goedkeuring 2de gewestplanwijziging St.-Niklaas-Lokeren
17/05/01 : Beantwoording namens de Vlaamse regering van de ingebrekestelling door de E.C. bij haar brief van 18 januari 2001 (SG (2001) 1998/4669 en 1998/5005 D/285212
09.2001 : Afronding van een ge-update MER
10.2001 : Conformverklaring van het ge-update MER

Bijlage 2. Bewarende maatregelen in het kader van het stilleggen van de werken.

Voor een goed begrip, hierbij enige toelichting bij enkele uitdrukkingen:

- het stilleggen van de werf: de werken met betrekking tot het bouwen van de kaaimuren deel 1 en deel 2 worden stilgelegd, met inbegrip van de bemaling en de retourbemaling.
- bemaling: het geheel der maatregelen om de bouwputten droog te houden en de taluds van de uitgravingen stabiel te houden.
- retourbemaling: het geheel der maatregelen om het grondwaterpeil in de onmiddellijke omgeving van de bouwplaats op een veilig peil te behouden gedurende de bemaling teneinde schade aan omliggende bebouwing en industriële installaties te vermijden.
- omliggende bebouwing en industriële installaties: het dorp Doel, de hoogspanningsmasten, de bedrijven Aqualon, Haeltermann, Indaver, ...
- bewarende maatregelen: het geheel der maatregelen teneinde:
    - schade aan de reeds uitgevoerde werken te vermijden,
    - de Scheldedijk in een stabiele toestand te houden en aldus de achterliggende terreinen, goederen en installaties tegen overstroming te beschermen,
    - de fundering van de hoogspanningsmasten stabiel te houden en te vrijwaren van ontoelaatbare zettingen,
    - schade aan omliggende bebouwing en installaties te vermijden,
    - de reeds uitgevoerde investeringen te beveiligen,
    - de nog uit te voeren investeringen niet in het gedrang te brengen.

De werken moeten op een zorgvuldig geplande wijze stilgelegd worden. Hierbij zijn de volgende scenario's te beschouwen.

Scenario's voor het stilleggen van de werf:

1. De werken worden onmiddellijk stilgelegd, met inbegrip van de bemaling en de retourbemaling.

   Van zodra de bemaling stopgezet wordt zal het grondwaterpeil in de bouwputten stijgen. Het water zal uit de taluds van de uitgravingen en de Scheldedijk stromen met als gevolg dat:
   - de taluds van de uitgravingen en in het bijzonder de Scheldedijk onstabiel worden en kunnen bezwijken,
   - de funderingen van de hoogspanningsmasten die zich in de nabijheid van de bouwputten bevinden onstabiel worden,
   - het grootste gedeelte van het reeds uitgevoerde werk onder water komt, met inbegrip van de onbeschermde wachtwapening,
   - de installaties van de bemaling zullen beschadigd worden door het verzakken van de taluds van de bouwput en aldus niet meer bruikbaar zijn bij een latere heropstart van de werken,
   - ...

2. De werken aan de kaaimuren worden onmiddellijk stilgelegd, de bemaling en de retourbemaling worden in stand gehouden.

   Dit is het scenario dat zich voordoet bij iedere onderbreking van de werkzaamheden zoals bijvoorbeeld in de verlofperiodes.
   Hierbij dient opgemerkt dat een normale onderbreking van de werkzaamheden hoogstens één maand duurt. Wanneer de onderbreking meerdere maanden duurt, dient het volgende in overweging genomen te worden :
   - de stabiliteit van de taluds van de uitgravingen is enkel nagezien in een tijdelijke fase, gezien de aard van de aanwezige grondlagen kan de schuifweerstand na tijdsverloop verminderen, hetgeen kan leiden tot instabiliteit van de taluds,

- de stabiliteit van de funderingen van de hoogspanningsmasten in de nabijheid van de bouwputten zijn eveneens enkel gewaarborgd in een tijdelijke fase,
- de beschermdijk kant Schelde (de Scheldedijk) is ter plaatse van de overgangskaaimuren eveneens niet voorzien voor een langdurige situatie). In deze zones zouden de aanvullingen achter de overgangskaaimuren moeten uitgevoerd worden en de overgangsmuren volledig afgewerkt worden.
- Bij een langdurige blootstelling moet de wachtwapening van de kaaimuren beschermd worden tegen corrosie.
- ....

3. De werken aan de kaaimuren worden geleidelijk stilgelegd, de bouwputten worden gevuld met water, de bemaling en retourbemaling worden geleidelijk tot stilstand gebracht

   In dit scenario worden de werken aan de kaaimuren voorlopig voortgezet met het oog op het beschermen van de wachtwapeningen , waarna de bekistingen en alle materiaal uit de bouwputten verwijderd worden. Vervolgens worden de bouwputten onder water gezet met water dat van buitenuit toegevoegd wordt. Dit kan gedeeltelijk bemalingswater zijn en gedeeltelijk oppervlaktewater uit de naburige dokken. Ondertussen kan de bemaling en de retourbemaling geleidelijk aan verminderd worden.
   De bedoeling is hier ervoor te zorgen dat het grondwater niet naar de bouwputten toe door de taluds kan stromen. Nadelen van deze werkwijze :
   - De stabiliteit van de taluds van de bouwput onder water is zeker niet gegarandeerd.
   - Verzakkingen van de taluds kunnen optreden hetgeen een complicatie betekent bij het heropstarten van de bemaling en de werken aan de kaaimuren.
   - De stabiliteit van de Scheldedijk dient nagezien te worden voor deze situatie, een verzwaring van deze dijk is wellicht nodig.
   - Eenzelfde bedenking dient gemaakt te worden ter plaatse van de funderingen van de hoogspanningsmasten in de nabijheid van de bouwputten.
   - ....

4. De werken aan de kaaimuren worden geleidelijk stilgelegd, de bouwputten worden gevuld met aanvullingszand waarna de bemaling en de retourbemaling geleidelijk tot stilstand worden gebracht.

   In dit scenario worden de werken aan de kaaimuren voorlopig voortgezet met het oog op het beschermen van de wachtwapeningen , waarna de bekistingen en alle materiaal uit de bouwputten verwijderd worden. Vervolgens worden de bouwputten gevuld met aanvullingszand tot een niveau waarbij de stabiliteit van de taluds verzekerd is.
   Ter bescherming van de Scheldedijk worden de werken aan de overgangskaaimuren beëindigd.
   De bemaling en de retourbemaling kunnen slechts stopgezet worden van zodra de bouwputten met zand gevuld zijn.

Beoordeling van de verschillende scenario's.

Het moge duidelijk zijn dat de scenario's 1 en 3 verder niet meer in overweging kunnen genomen worden. Immers de stabiliteit van de taluds van de bouwputten en van de Scheldedijk is dan niet gegarandeerd, hetgeen ontoelaatbaar is. Voorts is het zo dat in deze scenario's schade kan aangebracht worden aan de funderingen van de hoogspanningsmasten en aan de reeds uitgevoerde werken. Scenario 2 is aangewezen bij een kortstondige onderbreking van de werken (enkele maanden). Bij een langere onderbreking van de werken zijn bijkomende bewarende maatregelen aangewezen. Ingevolge de lange duur van de werkonderbreking, blijft enkel het scenario 4 over.

De bewarende maatregelen van scenario 4

- De ontbrekende gedeelten in de overgangskaaimuren worden afgewerkt.
- De Scheldedijk moet geïnspecteerd worden en eventueel verzwaard om zijn rol als waterkerende dijk te kunnen vervullen.
- De bescherming van de wachtwapeningen van de reeds gebouwde moten van de kaaimuur gebeurt door het optrekken in beton van de verticale wanden van de kaaimuur tot onder de kop van de muur.
- Voorafgaand aan het aanvullen van de bouwputten met zand worden alle bekistingen en materiaal uit de bouwputten verwijderd.
- Vervolgens worden de bouwputten gevuld met aanvullingszand tot een niveau waarbij de stabiliteit van de taluds verzekerd is (bvb –5.00 TAW).
- De aanvullingen achter de reeds uitgevoerde kaaimuren worden verdicht zoals beschreven in het bestek.
- De bemaling en de retourbemaling kunnen slechts stopgezet worden van zodra de bouwputten met zand gevuld zijn, de inspectie en het eventueel onderhoud van de bemalingsputten gaat door met dezelfde frequentie als voorheen.

I.f.v. het voorgaande werd door de afdeling Zeeschelde een stabiliteitstudie toevertrouwd aan het Studiebureau SBE nv. Die studie wees uit dat het verzwaren van de dijk met zand en de aanleg van een binnentalud van 16/4 geen voldoende veiligheid biedt bij het onderwater zetten van de dijk. Lokale afschuivingen blijven bestaan. Door de aanwezigheid van zeer doorlatende zandlagen binnen de dijk, kunnen kleine deeltjes progressief worden meegenomen worden door het water, waardoor een ondermijning van de dijk kan ontstaan. Ter hoogte van de bouwput deel 2 was er vroeger de geul 'Het Groot Gat', restant van de middeleeuwse Deurganck (rond Doelpolder). De Scheldedijk is ter hoogte van de bouwput deel 2 reeds afgeschoven in het begin der werken wegens de aanwezigheid van deze oude geul. Er is het niet meer te achterhalen hoe en waar juist deze oude geul afgesloten werd van de Schelde en wat de toestand is van deze afsluiting (afdamming). Hoe dan ook zal deze afdamming ontworpen zijn om de Schelde af te snijden van de geul en van het achterliggend polderlandschap en niet ten opzichte van een 30 m diepe bouwput. De grondkarakteristieken in deze geul zijn zeer variabel en er zijn mogelijks slibzakken ingesloten in deze geul, die tot instabiliteit van de grondmassieven kunnen leiden.

Dit alles in overweging nemende is het niet mogelijk de bestaande Scheldedijk veilig te maken in een bouwput die onder water moet gezet worden. De enige technische veilige oplossing bestaat dan ook om naar analogie met de bouw van de kaaimuren deel 1 de overgangskaaimuur af te werken, en gezien de aanwezigheid van de oude geul, een nieuwe dijk op te werpen (voorbij de vroegere geul) beginnende vanaf moot MZ 11 tot MZ 25. De kosten van de veiligheids-maatregelen worden hierdoor verhoogd. Het onder water zetten van de bouwput geeft aanleiding tot belangrijke andere gevolgen. Praktijkgegevens uit het verleden bevestigen dat in het geval een bouwput onder water wordt gesteld, de 4/4 taluds aan weerszijden van de bouwput instabiel worden en zullen instorten tot flauwere hellingen. De huidige steile taluds zijn enkel stabiel, mits een krachtige bemaling. De bemalingsputten zijn vlak naast de bouwput opgesteld alsmede vacuümbemalingen zijn opgesteld ter hoogte van de teen van het talud. Eens de taluds zijn ingestort vereist dit dat nieuwe bemalingsbronnen worden aangelegd aan de rand van de ingestorte taluds, terwijl zonder meer met zekerheid kan aangenomen worden dat de bestaande vacuümbemaling zal vernietigd zijn, wat een herinstallatie in zeer moeilijke en penibele omstandigheden vereist. Doordat de bouwput alsdan ruim verbreed zal, zijn zal het sowieso tot gevolg hebben dat de huidige capaciteit van de bemaling onvoldoende is. Meer filterbronnen zullen vereist zijn. De ondiepe ligging van de Boomse kleilaag heeft tot gevolg dan de instandhouding van de bemaling bij een veel bredere bouwput ernstig in het gevaar komt. Indien meerdere opstarts en stilstanden zich achter elkaar voordoen telkens met een her onder water zetten van de bouwsleuf, cumuleert uiteraard de problematiek.

Bijlage 3. Situering van het groot algemeen belang van het Deurganckdok

Er dient onderstreept te worden dat het voor de onderbouwing van de argumentatie inzake de naleving van het gemeenschapsrecht, inzonderheid de bepalingen van artikel 6, leden 3 en 4, van de habitatrichtlijn, noodzakelijk is *het historisch en actueel uitzonderlijk belang* van het behoud en de uitbouw van de haven in de omgeving van Antwerpen in ogenschouw te nemen. Dankzij deze kennis van de feiten zal de naleving van de vereisten bvb. op vlak van de studie van alternatieven en de onderbouwing van het groot openbaar belang doorheen de gevolge procedures in verband met de betwiste bouwwerken in een juist perspectief kunnen geplaatst worden. Deze aanpak getuigt van de zorgvuldigheid die het Vlaamse Gewest heeft betracht.

Verder is het belangrijk aan te stippen dat de havenontwikkeling te Antwerpen in de tijd geëvolueerd is van een quasi uitsluitend haventechnisch concept naar een maatschappelijk integraal project waarin met de best beschikbare inzichten en technieken gestreefd wordt naar complementaire win-win-situaties voor economie, ecologie, leefbaarheid voor de omliggend woonkernen en mobiliteit, waarbij zuinig ruimtegebruik steeds meer voorop staat (zie verder).

In de evolutie heeft zich naast de eigenlijke havenontwikkeling een even bijzonder te behartigen ecologisch belang in datzelfde gebied gemanifesteerd.

Om deze beleidsevolutie begrijpelijk aan te tonen moet een chronologisch relaas van de havenontwikkelingen gepresenteerd worden. De enorme expansie van de haven van Antwerpen is uiteraard reeds begonnen voor de inwerkingtreding van de vogelrichtlijn. Uit het aanvoeren van de tijdslijnen van de gestadige planning en uitbouw van de haven kan echter niet automatisch afgeleid worden dat geen rekening moet gehouden worden met de juridische bescherming van reeds aanwezige en veruitwendigde of reeds in potentie aanwezige natuurwaarden. Immers, zoals verder zal aangetoond worden, kan de natuurontwikkeling in dit gebied gedeeltelijk op rechtstreekse en onrechtstreekse wijze in hetzelfde historische verband van de havenontwikkeling gebracht worden. Dankzij de verwikkeling van functies en doelstellingen (natuur en haven), die zich ook actueel en in de toekomst onder andere modaliteiten zal doorzetten, wordt ernaar gestreefd de uniciteit van de beschermingszone te behouden en zelfs te versterken.

Het historisch en actueel belang van de haven van Antwerpen

De evolutie van de haven zoals we deze vandaag kennen kan uitgesplitst worden in een periode voor de inwerkingtreding en een periode na de inwerkingtreding van de vogelrichtlijn. Deze laatste periode kan uitgesplitst worden in twee perioden, nl. de toen lopende ontwikkeling en de recente ontwikkeling met de bouw van het Verrebroek en Deurganckdok met inbegrip van de recente planningsbeslissingen voor de uitbouw van de haven in het komende decennium (tot 2007).

Als bijlage wordt een chronologisch overzicht van de beslissingen en uitvoeringen op het terrein weergegeven (zie bijlage nr. 1).

De haven van Antwerpen (net zoals deze van Brugge) is ontstaan in de Middeleeuwen. De haven van Antwerpen heeft een ontplooiing gekend, aanvankelijk in de stad Antwerpen (Brouwersvliet, Sint-Pietersvliet,… tot ca. 1880), naderhand langs de Scheldekaaien ter hoogte van de stad (1900), gevolgd in de negentiende en begin twintigste eeuw in de onmiddellijke nabijheid en in de Stad (het huidige Eilandje en omgeving) en vervolgens op de rechteroever stelselmatig noordwaarts tot aan de Nederlandse grens (1950-1980). Daarna werd een aanvang genomen met de uitbouw van de planning voor de binnendijkse uitbouw Linkerscheldeoever (1969 Kallosluis - tot heden). Sinds 1987 werd opnieuw gekozen voor aanlegplaatsen langs de Schelde met de bouw van containerkaaien, de Europaterminal (1990) en de Noordzeeterminal (1997). De noodzaak om meer getijden aanmeerplaatsen ter beschikking te stellen ter

hoogte van Antwerpen, zoals verder wordt aangetoond, vereist dat een insteekdok (Deurganckdok 2000) wordt gerealiseerd.
Door de tijdsduur veranderen mogelijkerwijze de inzichten en concepten voor de ontwikkeling van een haven. Ze worden onder meer thans meer geïnspireerd door kenmerken die leiden tot een duurzame ontwikkeling van de havens, het streven naar meer compacte havens en een cohabitatie van economie en ecologie en ander functies. Het is echter onmogelijk de klok terug te draaien, waardoor sowieso heden moet rekening gehouden worden met de bestaande en reeds gerealiseerde situaties.

Uit de gehele tijdslijn kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- gans het gebied van de Linkerscheldeoever is op een gestadige wijze in haven- en industriële uitbouw sedert de helft van de jaren ’60;
- de verklaring door de centrale regering van het project als zijnde van 'nationaal belang’ dateert van einde 1971 ;
- meer dan 3.900 ha werden voor haven- en industriële activiteiten onteigend voorafgaandelijk aan de inwerkingtreding van de vogelrichtlijn, hierin vallen ook gronden waarover in het kader van de ingebrekestelling van 18.1.2001 vragen worden gesteld en of opmerkingen geformuleerd, naar aanleiding van de daar verder in uitvoering zijnde afwerking van het linkeroeverhaven-gebied ;
- de industrieel-portuaire bestemming dateert van halverwege de jaren ’70;
- de havenaanleg en -uitbouw werd door onteigeningsbesluiten en ordeningsbesluiten steeds preciezer gestalte gegeven vanaf de helft van de jaren ’60 t.e.m. het opstellen van de gewestplanning voor het gebied;
- het ganse gebied waarover de ingebrekestelling handelt had als totaal project een lange termijnplanning voor het in de jaren ’60 vooropgezette doel van de uitbouw van de haven op de linkeroever;
- die uitbouw werd op het terrein duidelijk ten uitvoer gelegd niet alleen in planning, maar ook op het terrein door o.m. :
    - de onteigeningen (meer dan 3.900 ha waarvan de grootste deel voor 1981, cfr. infra);
    - het verlenen van vergunningen voor uitvoering van werken;
    - de uitvoering van opspuitingen;
    - de verkoop van terreinen aan industriële groepen;
    - de verlening van uitbatings- en bouwvergunningen voor die industriële groepen;
    - het ontwerpen van de natte, zowel als van de droge infrastructuur;
    - de voorziening van de nodige middelen in de begrotingen voor de uitvoering;
    - de aanbesteding daarvan en het sluiten van de contracten voor uitvoering;
    - de uitvoering van grote infrastructuurwerken zoals aanleg van zeesluis en Vrasenedok en de daartoe noodzakelijke bouw- en baggerwerken en ophogingen;
- op het moment dat:
    a) de Vogelrichtlijn is goedgekeurd (2 april 1979)
    b) de Vogelrichtlijn in werking is getreden (7 april 1981)
    c) de aanwijzing van de speciale beschermingszones bij besluit van de Vlaamse regering is gepubliceerd (17 oktober 1988)

  waren binnen de perimeter van het vogelrichtlijngebied 3.6 “Schorren en polder van de Beneden-Schelde*”* een aantal zones aanwezig die niet relevant of belangrijk of van betekenis waren voor vogels die aan de basis hebben gelegen van de aanduiding van deze speciale beschermingszone(s) onder meer omdat een aantal zones al ingenomen was voor en door haveninfrastructuur en havenactiviteiten.

Uit het voorgaande blijkt duidelijk dat onder meer door de fysiek gecreëerde omstandigheden voor 1981 de uitbouw van de haven ook op de Linkerscheldeoever een zeer redelijk uitgangspunt blijft. De aangehaalde historische elementen tonen immers aan dat:

1° er van lang voordien *"dwingende redenen van groot openbaar belang"* waren, genomen door *"openbare initiatieven van de overheid"*, eerst nationaal, gewestelijk én mede ondersteund door lokale overheden m.b.t. de ontwikkeling van een groot infrastructureel project;
2° uitgegaan is van een in de loop van de jaren ontwikkelde langetermijnvisie, die voortdurend werd verfijnd en waarvan alle (latere en actuele) fasen ten uitvoer gelegd zijn. Die ten uitvoer legging zijn de *"dwingende eisen"* die steun vinden in het *"nastreven van legitieme doelstellingen op het vlak van economisch en sociaal beleid"* die van groot belang waren erkend lang voorafgaandelijk aan de vogelrichtlijn (en die recenter ook een Europese erkenning kregen door de opname in de TEN's);
3° de ontwikkelingen na 1981 ten gevolge van de voordien genomen nationale en gewestelijke besluitvorming slechts in beperkte mate konden teruggeschroefd of bijgestuurd worden zonder dat de omvangrijke en reeds uitgevoerde publieke en private investeringen zoniet onmogelijk zouden worden dan toch ernstig in het gedrang zouden komen worden waardoor gelet op het vitaal maatschappelijk belang van de haven van Antwerpen iedere ondersteuning van de nationale en internationale economie gefnuikt wordt.

De haven van Antwerpen is morfologisch bij uitstek een intercontinentale haven, hetgeen voor containertrafieken een bijzonder en gunstig kenmerk is. De kosten van het landtraject wegen hierdoor minder zwaar in de totale logistieke keten. Zeetransport van massavolumegoederen heeft ten overstaan van landtransport niet enkel gunstige financiële kenmerken, het heeft tevens een erg gunstige transportecologische impact. De landinwaartse ligging beïnvloedt het maatschappelijk belang van de haven van Antwerpen zowel economisch als ecologisch in gunstige zin. Kusthavens zoals Zeebrugge en Vlissingen profileren zich in zake containeroverslag op niches waarin ze een strategisch voordeel hebben door hun kustligging:

- short-sea-trafieken waarbij het tijdselement belangrijker is en wegtransport op de landzijde voor snelheid en flexibiliteit zorgt en
- sea-transshipment of trafieken van zeeschip tot zeeschip waarbij het landtransport geen rol speelt.

De economische en ecologische verschillen ingevolge de morfologie van kusthavens en intercontinentale zeehavens zijn op hoofdlijnen vergelijkbaar. Verdergaande vergelijkingen maken tussen zeehavens, zelfs binnen de range Hamburg-Le Havre is echter bijzonder moeilijk vermits de correcte inschatting van alle parameters die de maatschappelijke waarde van een haven determineren en de onderlinge weging ervan quasi onmogelijk is.

Havens en uitbouw van havens zijn per definitie planningselementen die op zeer lange termijn worden geprojecteerd, over zeer lange termijn worden afgewerkt, en op zeer lange termijn worden afgeschreven. Niettemin moet er constant aandacht zijn voor gewijzigde situaties en moet ook binnen de planning voldoende dynamiek ingebouwd zijn. Om dit te illustreren kan verwezen worden naar de beslissingen in verband met de verdere havenontwikkelingen. De Vlaamse regering nam in de gewestplanherziening, die definitief werd vastgesteld op 8 september 2000, de optie om het landbouwgebruik ten noorden van het Deurganckdok te vrijwaren tot minstens 2007 door het betrokken gebied te herbestemmen naar zeehavengebied met tijdelijke agrarische bestemming. Dit betekent dat ten vroegste in 2007 voor het geheel of een gedeelte van het gebied een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kan worden vastgesteld dat het gebied bestemd als zeehavengebied type 2. In afwachting heeft het gebied een agrarische bestemming.

Men kan niet uitgaan van een ontwikkeling van het 'concept-LSO' die slechts zou aangevat zijn nadat de vogelrichtlijn van toepassing was. De historiek van de Antwerpse Haven enerzijds, en de éénheid van opzet, belangen, beheer en uitbouw van zowel rechter- als linkeroeverhaven langs de Schelde ter hoogte van Antwerpen, evenals naar voormelde tijdslijn, opgenomen in bijlage 1 tonen aan dat dergelijk premisse moet bijgesteld worden. Zowel de **planning** als de **uitvoering van essentiële onderdelen van zowel natte als droge infrastructuur dateren van eerdere datum.**

Het verloop van het verwerven door de overheid ten behoeve van de ontwikkeling van dit haven- en industriegebied is gerelateerd tot de diverse onteigeningsbesluiten die aan de basis hiervan gelegen zijn. Van de ca. 3.762 ha die in 1988 zijn onteigenend, was in de loop van 1981 hiervan reeds 3.581 ha of 95 % eigendom van de overheid. Aan de historische kostprijs kan aangenomen worden dat toen een bedrag van **ca. 4,6 miljard frank** aan onteigeningsgelden was uitbetaald. Na 1981 werden er dus nauwelijks nog gerechtelijke onteigeningen doorgevoerd (doorgaans uitgestelde verwervingen ten gevolge van procedures), omdat de uitvoering van de in de tijdslijn aangehaalde onteigeningsbesluiten hadden plaatsgevonden. In totaal waren alsdan 246 woningen, waarvan 210 landbouwbedrijven onteigend, wat geraamd kan worden op een 700 à 750 bewoners. Dit tijdsschema bevestigt dat voor 7 april 1981 niet enkel tot de opmaak van besluiten werd overgegaan maar tot de effectieve uitvoering. De foto's van 2.9.1982 daarenboven bevestigen dat niet enkel tot de verwerving van de gronden werd overgaan, maar tevens tot de inname voor de uitvoering van werken over quasi de gehele uitgestrektheid van de onteigeningsbesluiten die tot 1979 werden genomen. Na 1.4.1981 tot recent werden geen bijkomende onteigeningsbesluiten meer genomen. Het op tekening DOLS 1367/C (7/0/1997) aangegeven overzicht van de onteigeningsbesluiten (waarvan kopie toegevoegd als bijlage nr. 1.21) stemt overeen met de inname van de gronden voor de uitvoering van het Linkeroeverproject, met uitzondering van de gebieden gekend als MIDA I en II, die oorspronkelijk volledig zouden dienen voor het bergen van de gronden afkomstig van het baggeren van het Deurganckdok.

Het voorgaande houdt in dat een significant deel van het havengebied was ingenomen voor industriële en commerciële activiteiten en dat hiermede de noodzaak van een havenontwikkeling wordt onderkend. Hierbij wordt aangestipt dat in die tijd bij de inname van de gronden weinig of geen rekening werd gehouden met de principes van duurzaam ruimtegebruik. Het zuinig ruimtegebruik vormt trouwens één van de basisprincipes van de strategische planning in de havens en zal onder meer de basis vormen voor de latere ruimtelijke uitvoeringsplannen en milieueffectenrapportages (zie verder). De grotere onder deze bedrijven investeren telkens bij de eerste onderdelen van hun vestiging voor meerdere **miljarden franken** (uitgaven van private firma's), in totaal meerdere tientallen miljarden franken (historische bedragen).

Zowel de ophoging van de havengronden en de aanleg van de kanaaldokken (in 1981 reeds 7,1 miljard frank), als de aanleg van weginfrastructuur, als de bouw van sluizen, tunnels (in 1981 reeds 8,8 miljard frank) en dies meer, gaan gepaard met belangrijke investeringen (totaal 15,9 miljard frank), waarvoor contracten werden afgesloten. In de eerste periode tot 1998 bedroegen de overheidsinvesteringen aan historische bedragen samen met de onteigeningen dus meer dan 20 miljard frank. Omgezet naar prijzen 2000 vertegenwoordigt dit een geraamd bedrag van 50 miljard frank.

De haven van Antwerpen heeft verschillende functies. Deze haven op wereldschaal, is een overslagplaats voor goederen van en naar het Europese hinterland. In het bijzonder geldt dit voor allerlei strategische voorraden, voedselbevoorrading (graan, agriproducten, suiker,… enz.), brandstoffen, stookolie en dies meer. Het havengebied vervult een rol die reikt tot ver binnen de Europese unie. De uitzonderlijke ligging van Antwerpen resulteert ook in de lokalisatie van talrijke industriële bedrijven. Nergens in Vlaanderen, noch in België bevinden er zich buiten Antwerpen raffinaderijen die instaan voor de energiebevoorrading van het land. In de Antwerpse haven bevinden er zich vier grote. Alle andere raffinaderijen die in het verleden zijn opgericht of zouden worden opgericht zijn verdwenen (Ibramco, Texaco Gent, Feluy), waardoor de haven van Antwerpen sowieso haar functie van algemeen belang illustreert. Het is dan ook niet verwonderlijk dat over de voorbije decennia heen, de algehele haven steeds van nationaal belang werd verklaard en elke investering, waaronder in het bijzonder alle werken op de rechteroever van het tienjarenplan, en de ontwikkeling van het havengebied op de linkerscheldeoever gecatalogeerd werden als werken van algemeen belang.

1. Het dok is onmisbaar voor een zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de internationale handelsstromen in de regio en speelt bijgevolg een belangrijke rol om de competitiviteit van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden. De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, is niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze.

Transportactiviteiten, waaronder ook de havens als schakel tussen het maritieme en het continentale vervoer, zijn een afgeleide activiteit van de ontwikkelingen van de wereldeconomie en meer in het bijzonder van de steeds verder voortschrijdende globalisering (of internationalisering) van de economie. Transportvolumes worden dus niet door havens gecreëerd, havencapaciteit wordt gebouwd om de uitwisseling van goederen via de steeds stijgende internationale handel mogelijk te maken.

Via de internationale handel beogen vele bedrijven belangrijke schaalvoordelen te realiseren (grote productie-eenheden die vaak in verschillende werelddelen diverse onderdelen maken die daarna in assemblagebedrijven worden samengesteld en/of verdeeld). Hierdoor wordt de logistieke dienstverlening voor vele bedrijven erg belangrijk. Door de toenemende individualisering van de consumentenvraag en de wens van de grotere ondernemingen om de kosten van het voorraadbeheer te drukken (o.a. via JIT, SILS), worden logistiek en transport sleutelelementen in de concurrentiestrategie van vele bedrijven. Dit geldt ook voor de Belgische bedrijven. In 1999 bedroeg de waarde van de export 75% van het Belgische BBP. Daarvan werd een aanzienlijk deel naar de buurlanden uitgevoerd. Maar met een aandeel van ongeveer 30% van het BBP (NBB, Eurostat) is de maritieme overzeese handel een fundamenteel element van onze economie. In 1999 nam Vlaanderen alleen al 76,6% van de Belgische uitvoer voor zijn rekening. De nabijheid van een performante maritieme haven biedt dan ook tal van directe voordelen aan de Vlaamse bedrijven met een sterke oriëntatie op de overzeese markt (zowel aan- als afvoer). Dit streven sluit overigens aan bij de hoofddoelstelling van het Europese vervoers- en havenbeleid (cf. TEN's, liberalisering havendiensten) om via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer de concurrentiekracht van de Europese economie te behouden en te versterken.

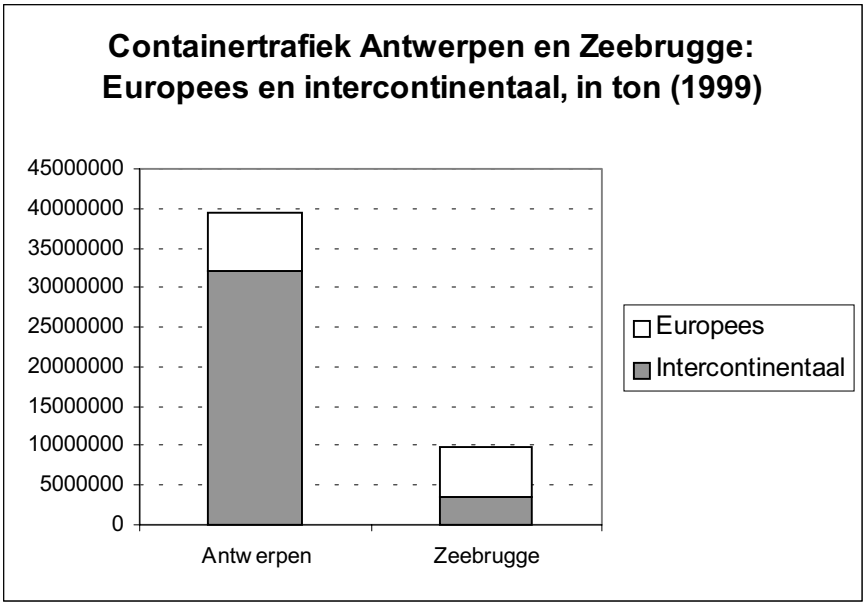
Het Deurganckdok is het enige project dat een reëel perspectief biedt om gedurende de eerstvolgende jaren nog containers in de haven te kunnen behandelen. Omwille van technisch-nautische redenen en omwille van capaciteitsproblemen is binnen de haven geen alternatief meer voorhanden binnen de huidige havenzone. Rond 2010 zullen de terminals rond het dok ruim 5,5 miljoen teu's behandelen. Dit zal dan overeenstemmen met bijna 40% van de toekomstige maritieme overslag van de haven en zelfs bijna 60% van het toekomstig behandelde hoogwaardige en tijdsgevoelige stukgoed. Indien zou worden afgezien van de verdere bouw van containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen zijn er theoretisch twee alternatieven voorhanden. Enerzijds kan worden gepoogd de groeiende containertrafieken verder op de bestaande terminals te behandelen. Een tweede mogelijkheid is de nieuwe trafieken naar kusthavens te vervoeren en daar verder capaciteit uit te bouwen.

Nog intensiever gebruik van de bestaande terminals is als gevolg van de overbezetting niet haalbaar of gewoon onbetaalbaar. Nu al is de situatie op verschillende terminals dramatisch. Al in 1999 behoorde de ruimteproductiviteit in Antwerpen tot de hoogste van N.W.-Europa (dit evenwel ten koste van de rentabiliteit). Het vervoeren van containers naar alternatieve locaties (Rotterdam, …) verhoogt dan weer de kostprijs van de in- en uitvoer aanzienlijk omwille van het bijkomende landtransport en door de verhoogde complexiteit van de logistieke ketting. De kostprijzen kunnen aanzienlijk zijn. Het extra-landtransport naar kusthavens kan meer dan 100 USD per container kosten of ongeveer 3 miljard BEF/jaar per miljoen teu's. Zonder nieuw dok kan de haven de verwachtte verdubbeling de volgende vijf à tien jaar onmogelijk behandelen en betekent dit alleen al voor de extra-transportkosten een uitgave voor het bedrijfsleven van circa 12 miljard BEF/jaar. Omdat vele verladers toch Antwerpen verkiezen, blijven de BL's overwegend op Antwerpen uitgeschreven en is een bijkomende overslag nodig, waardoor de logistieke ketting onnodig gecompliceerd en een stuk duurder wordt.

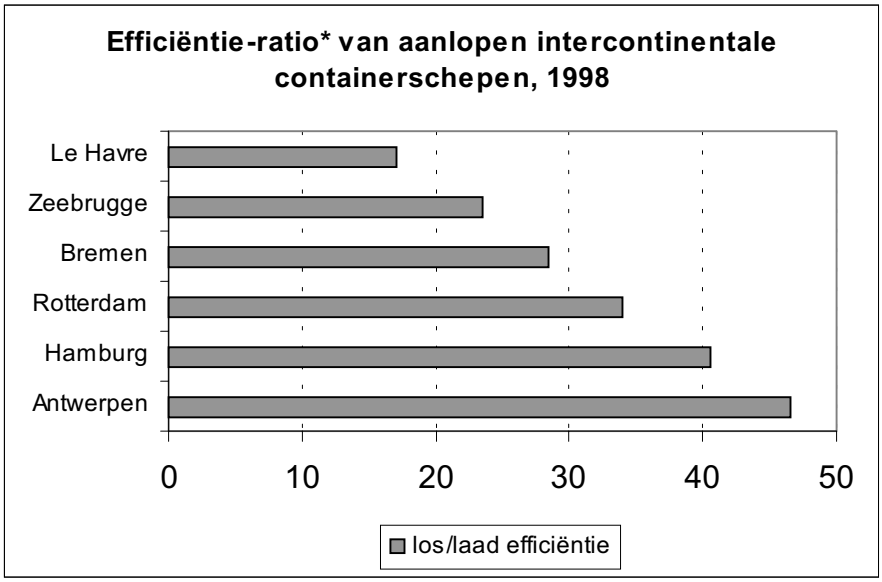
Het spreekt voor zich dat de bouw van het Deurganckdok vanuit transporteconomisch oogpunt veruit de beste keuze is om een performante logistiek voor de regio en de omliggende streken uit te bouwen en het motoreffect van de haven te behouden voor de ganse Vlaamse economie. Eventuele alternatieve oplossingen zijn niet alleen minder marktconform maar betekenen tevens een zware bijkomende milieukost. Binnen de totale logistieke "deur tot deur"-keten is zeevervoer altijd goedkoper en milieuvriendelijker dan landtransport. Gecombineerd met het ladingaanbod in Antwerpen hebben reders en verladers op basis van fundamentele marktmechanismen er alle belang bij Antwerpen aan te lopen. Het Deurganckdok is daarbij een 'conditio sine qua non'. Er is nu reeds geen plaats meer om de huidige containeroverslag op een bedrijfseconomische wijze te behandelen.

De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, is niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze. Zeevervoer is de goedkoopste vorm van vervoer. Zeevervoer vervuilt veruit het minste per ton en per km. Bij niet-realisatie van het Deurganckdok kan de economische kost voor het bijkomend landvervoer van de toekomstige containertrafieken naar naburige kusthavens op vele miljarden BEF per jaar worden geraamd

Ongeveer driekwart van het containerachterland bevindt zich ten oosten van de Schelde. Door de verschuiving van een deel van de overslag naar kusthavens zullen bijgevolg nauwelijks minder vrachtwagens over de Antwerpse Ring rijden. Kusthavens zijn goede havens. Maar in de containerindustrie zijn zij actief in met Antwerpen complementaire niche-markten: ferrytrafieken naar de Britse eilanden, kustvaart en "sea-sea transhipment". Deze opmerkingen worden bevestigd door de realiteit. Zeebrugge is nagenoeg afwezig als aanloophaven op de intercontinentale containerlijnvaart (zie grafiek).

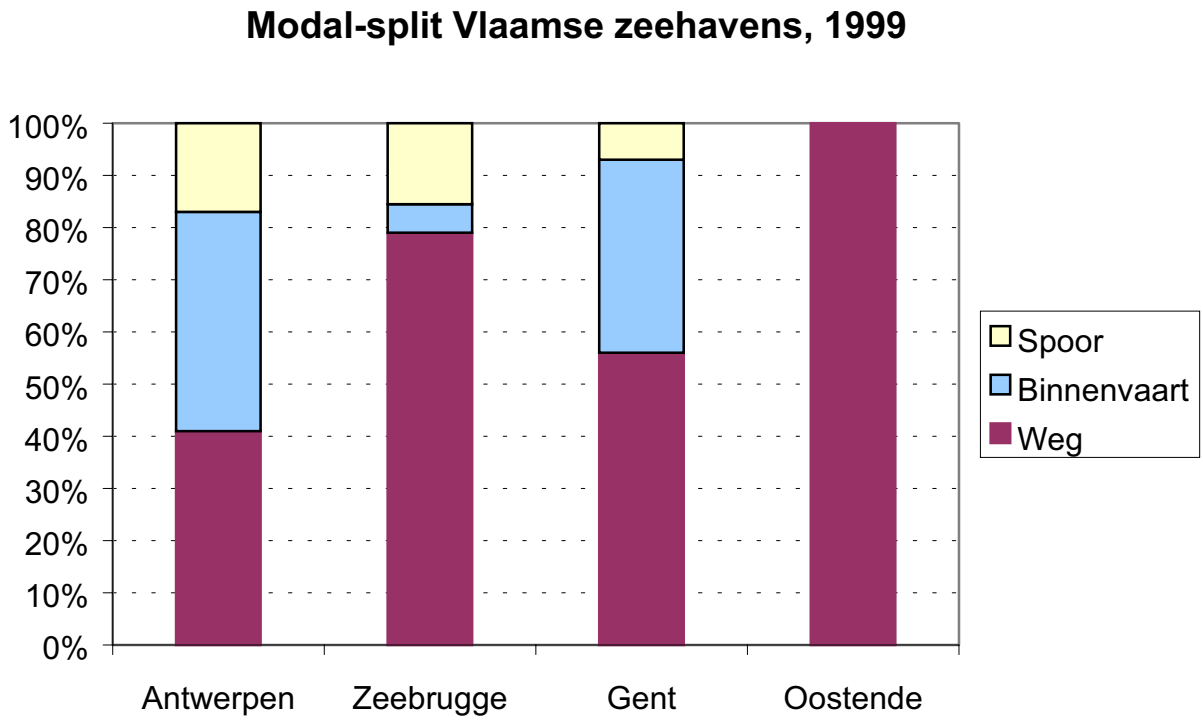


Essentieel voor de trafiekontwikkeling van een haven is het ladingaanbod of de cargogeneratie. Grote intercontinentale rederijen verkiezen havens aan te lopen die voldoende 'kritische massa' genereren, t.t.z. waar ze voldoende lading kunnen lossen en waar voldoende teruglading aanwezig is. Dit criterium is ook de reden waarom het aantal grote containerhavens overal ter wereld relatief beperkt is. Inzake containerbehandeling scoort Antwerpen van alle Noordwest-Europese havens het best op dit vlak: nergens anders worden er zo veel containers gelost en geladen in verhouding tot de aangeboden scheepscapaciteit dan in de Antwerpse haven (zie grafiek).



Het is juist haar ladingsaanbod dat een haven zo aantrekkelijk maakt voor de reders, waardoor op zijn beurt de afvaartfrequentie en bijgevolg ook de kwaliteit van de dienstverlening naar de grote verladers (productie- en distributiecentra) toe wordt versterkt. Mede door de sterke aanwezigheid van havengebonden industrie (vooral petrochemie maar ook auto-industrie) en door zijn centrale ligging in het industriële hartland van West-Europa, heeft Antwerpen een stabiele en snel groeiende basislading (cf. infra). Door zijn landinwaartse ligging wordt een aanzienlijke besparing geboekt op het landtransport van haven naar de bestemming in het achterland. Diverse lijnen die Antwerpen in de 1ste helft van de jaren 1990 hadden verlaten voor Zeebrugge en Rotterdam, zijn teruggekomen omdat de kostprijs van het landvervoer te hoog lag (bv. *Cast* uit Zeebrugge en *Maersk/Sealand* uit Rotterdam). Verder investeert Hessenatie, de toekomstige operator van de Westerschelde-containerterminal (WCT) in Vlissingen, een veelvoud aan middelen in de uitbouw van de Antwerpse terminals.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de veel grotere concentratie van containers in Antwerpen in combinatie met een aantal geografische omstandigheden, het mogelijk maken om in Antwerpen een bijzonder gunstige modal-split te realiseren. Het organiseren van milieuvriendelijk transport naar het achterland is immers slechts mogelijk wanneer er voldoende “kritische massa” aanwezig is om alternatieve spoor- en binnenvaartproducten te ontwikkelen (zie grafiek).



2. Het dok is een cruciale voorwaarde voor het behoud van de lokale welvaart en tewerkstelling.

Bij dit alles mag verder niet uit het oog worden verloren dat een haven niet alleen een belangrijke dienstverlenende functie heeft naar de (inter)nationale economie toe, maar zelf ook een indrukwekkende motor is van tewerkstelling en toegevoegde waarde (en dus ook van overheidsinkomsten) in de regio. De bouw van het Deurganckdok creëert een directe tewerkstelling van 4 à 6.000 arbeidsplaatsen en een indirecte tewerkstelling van 6 à 8.000 arbeidsplaatsen. Ongeveer de helft van deze door het dok voortgebrachte (nieuwe) toegevoegde waarde (geraamd op ongeveer 22 miljard BEF/jaar) vloeit terug naar de overheid onder de vorm van belastingen. Aldus vormt het Antwerpse havencomplex in vele opzichten de economische ruggegraat van de streek. Zonder Deurganckdok “degradeert” de haven van wereldspeler tot nationale actor. Hiervoor zal de regio evenwel een aanzienlijke prijs moeten betalen op het vlak van tewerkstelling en overheidsinkomsten (zowel lokaal als regionaal).

3. De militair- strategische ligging

Naar veiligheid toe kan verwezen worden naar de sleutelrol die de haven traditioneel op militair vlak speelt, niet alleen gewestelijk of nationaal, maar zelfs internationaal en in het kader van de NAVO (Dessertstorm, K-FOR, oefeningen, …). De ligging van de haven en de infrastructuur van het Deurganckdok en zijn kade- en overslagfaciliteiten zijn van militair strategisch belang, aangezien deze haven, zonder dat kunstwerken dienen te worden gepasseerd 100 km landinwaarts tot in het hart van Europa is gelegen en daar aansluiting geeft op een gans netwerk van water-, spoor- en autowegen die aansluiting geven op het Europese TEN-netwerk (trans-Europees netwerk).

4. Mobiliteitsaspecten

M.b.t. mobiliteit wordt verwezen naar de diep landinwaartse penetratiemogelijkheid van grote monovolumes zonder dat kunstwerken moeten worden overschreden. Hierdoor worden grote hoeveelheden goederen tot diep in het land gebracht. Kostenbesparing en mobiliteitsbesparing op het wegennet zijn er het onmiddellijk gevolg van (zie ook punt 1).

Bijlage 4. Omschrijving van de werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok aan te leggen en operationeel te maken (toelichting bij art. 2, 2° tot 4°)

De hiernavolgende werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok aan te leggen en operationeel te maken, worden, limitatief, door dit decreet beoogd:

1. de aanleg in 3 fasen van maximum 5.300 m diepgefundeerde kaaimuren en aanhorigheden, inbegrepen alle bijhorende droge grondwerken, met inbegrip van eventuele zandwinning;
2. het baggeren van het dok en de toegang ervan tot de Beneden-Zeeschelde, inbegrepen de verruiming van de Drempel van Frederik en Zandvliet, en het aanwenden van de vrijgekomen baggerspecie voor het ophogen van de terreinen omheen het dok en ten westen van en aansluitend aan het Doeldok, alsook voor het gedeeltelijk dempen van het Doeldok, met inbegrip van eventuele zandwinning;
3. de aanleg van de leefbaarheidsbuffer tussen Doel en de terreinen rond het Deurganckdok;
4. de aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur voor weg- en spoorverkeer, inclusief de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande transportinfrastructuur en haar aanhorigheden;
5. de compenserende maatregelen in toepassing van artikel 6, leden 3 en 4, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992, inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna waarvoor een vergunning nodig is.

ALGEMENE OMSCHRIJVING

De uit te voeren werken kunnen als volgt worden omschreven:

Bouw van de kaaimuren

Na afweging van verschillende varianten werd de huidige inplanting van het containergetijdendok Deurganckdok. De bouw van het Deurganckdok omvat de bouw van ca. 5.200 lopende meter diepe kaaimuur in het gebied omgeven door Doel, het Doeldok, het Waaslandkanaal, de industriële vestigingen langs de R2 tussen de Beverentunnel en de Liefkenshoektunnel en de Schelde. Het dok zal onmiddellijk verbonden zijn met de Schelde, waardoor de schepen geen sluizen zullen moeten passeren om hun ligplaats te bereiken.

Om de kaaimuren in droge omstandigheden te kunnen bouwen, wordt eerst langsheen het tracé van de kaaimuren een bemaling geplaatst. Hiermee wordt het grondwater verlaagd waardoor het mogelijk wordt een droge bouwput te graven waarin de kaaimuur gebouwd kan worden.

Om te vermijden dat deze grondwaterverlaging een nadelige invloed zou hebben op de omgeving, wordt een retourbemaling geïnstalleerd. Bij een retourbemaling wordt een deel van het opgepompte grondwater op een afstand van de bouwput opnieuw in de ondergrond gebracht om een verlaging van het grondwaterpeil in de omgeving te voorkomen. Wanneer de bouwput volledig uitgegraven is, wordt een kaaimuur gebouwd in gewapend beton. Na voltooiing van de kaaimuur wordt de bouwput achter de kaaimuur (aan de toekomstige landzijde) opnieuw aangevuld.

Baggerwerken - terreinophogingen

Na afwerking van een gedeelte van de kaaimuren, wordt een tijdelijke waterkerende dijk gebouwd waardoor het mogelijk wordt een gedeelte van het dok reeds uit te baggeren en in gebruik te nemen. De specie die vrijkomt bij deze baggerwerken wordt gebruikt om de terreinen rond het dok op te hogen. Dit ophogen van de terreinen is noodzakelijk om het achterland te beschermen tegen overstroming bij extreem hoge waterstanden.

Bij het vrijbaggeren van het dok komt echter zoveel specie vrij, dat er na het ophogen van de terreinen onmiddellijk rond het dok nog specie over is. Deze resterende specie zal gebruikt worden om een afsluitdam in het Doeldok te bouwen, waardoor het mogelijk wordt een gedeelte van het Doeldok te dempen met baggerspecie. De specie die dan nog overblijft, zal geborgen worden op terreinen rondom het Doeldok, waarvan maximaal 45 ha gelegen is in Doelpolder en 20 Ha in de Nieuw Arenbergpolder. Hierbij zal de inname van een gedeelte van de Arenbergpolder zo lang mogelijk uitgesteld worden en indien mogelijk zal de Arenbergpolder volledig gevrijwaard worden van opspuitingen.

"De drempel van Frederik, gelegen tussen de Europaterminal en het Deurganckdok, was niet opgenomen in het 38/43/48-voet verdiepingsprogramma gezien dit programma gericht was op de vaart naar de Zandvliet - en de Berendrechtsluis. De drempel van Frederik heeft momenteel een nominale diepte van -11 m GLLWS (11,44 m TAW). Teneinde eenzelfde getijonafhankelijke vaart van containerschepen naar het Deurganckdok toe te laten als naar de meer afwaarts gelegen Noordzee- en Europaterminal zal een verdieping van de drempel van Frederik tot het peil -13,00 m GLLWS, (-13,44 m TAW) gerealiseerd worden. Dit is dezelfde diepte als thans, op de drempel van Zandvliet onmiddellijk afwaarts van het Zandvliet/Berendrechtcomplex gelegen, onderhouden wordt. Hierbij is gerekend met een kielspeling van 10 % op een getijonafhankelijke diepgang van 118 dm die thans in de Schelde afwaarts het Zandvliet/Berendrechtcomplex van toepassing is. Deze kleine kielspeling van slechts 10 % is mogelijk gelet op de kleine vaarsnelheid van de schepen voor het binnenvaren van de toegangsgeul van de sluizen en de in de onmiddellijke omgeving daarvan gelegen Noordzee- en Europaterminal. Gezien de schepen die naar het Deurganckdok varen de drempel van Zandvliet met een grotere snelheid dan thans zullen overvaren moet aldaar, omwille van de veiligheid, de kielspeling verhoogd worden tot 12,5 % wat een verdieping van de drempel van Zandvliet inhoudt tot -13,3 m GLLWWS (-13,74 m TAW). Op de drempel van Frederik zal de vaarsnelheid terug laag zijn waardoor een diepte van -13,0 m GLLWS (-13,44 m TAW) volstaat.

Leefbaarheidsbuffer

Er wordt een leefbaarheidsbuffer gebouwd tussen het dorp Doel en de terreinen rond het Deurganckdok zoals aanbevolen in de meest recente leefbaarheidsstudie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van grondspecie voortkomend van baggerwerken. Deze leefbaarheidsbuffer moet gebouwd zijn vooraleer de eerste terminal in exploitatie kan gaan.

Ontsluiting

Naast de bouw- en baggerwerken voor het dok zelf, zullen ook de nodige infrastructuurwerken uitgevoerd worden voor de ontsluiting van de toekomstige terminals naar het hinterland toe. Een ringweg rondom het dok werd reeds aangelegd. Deze ringweg zal via een ongelijkvloers rond punt aangesloten worden op de R2 in het gedeelte tussen de Liefkenshoektunnel en de Beverentunnel. Deze werken zullen gelijktijdig met de werken voor de bouw van het dok zelf uitgevoerd worden, zodanig dat het aansluitingscomplex op de R2 afgewerkt is bij ingebruikname van de eerste terminal aan het Deurganckdok.

Ook voor de spoorweg zal een nieuwe ontsluiting aangelegd worden. Aan de westzijde van het dok (kant van Doel) zullen, na ophoging van de terreinen, twee los- en laadbundels aangelegd worden: bundel Doel tussen het Deurganckdok en Doel, en bundel Krommenhoek tussen de ringweg en het Doeldok. Aan de oostzijde van het dok wordt de bundel Kalishoek aangelegd.

Langs de R2 zal, ter hoogte van het aan te leggen rondpunt, een rangeerbundel (bundel Liefkenshoek) aangelegd worden.

Al deze bundels worden aangesloten op een verkeersspoor omheen het Deurganckdok dat langs de R2 verder over de Kallosluis zal lopen en zal aansluiten op de bestaande spoorinfrastructuur.

Wegens capaciteitsbeperkingen van het spoorverkeer over de Kallosluis zal het op termijn noodzakelijk zijn een westelijk spoorontsluiting aan te leggen ten westen van het Doeldok en het Verrebroekdok. Voor deze westelijke ontsluiting zal een bouwaanvraag ingediend worden door de NMBS zodra de ophogingswerken van de aldaar gelegen terreinen dit mogelijk maken.

De aanleg van de spoorzaten en spoorwegbruggen maakt deel uit van een eerder ingediende bouwaanvraag. De eigenlijke spoorinfrastructuur zelf zal het voorwerp uitmaken van een bouwaanvraag in te dienen door de NMBS.

Natuurcompensaties (zie bijlage 5)

Het verlies aan natuurwaarden, vogelgebieden en habitats wordt gecompenseerd in de inrichting van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, en in het Linkeroevergebied. Voor de inrichting van het gecontroleerd overstromingsgebied KBR zijn initiatieven genomen. Voor de uitvoering van die compensaties zijn de uitvoeringsbesluiten genomen. De eerste aanbesteding gebeurt in 2001. De

compensaties in het Linkeroevergebied waarvoor infrastructurele werken nodig zijn die een stedenbouwkundige vergunning vereisen zijn de volgende:
- herstel van het Paardenschor ten noorden van de kerncentrale Doel;
- inrichting van een krekengebied in het gedeelte voor ecologische infrastructuur in de buffer ten zuidwesten van het havengebied;
- inrichting voor natuurwaarden van het natuurgebied Drijdijck tussen Verrebroek en Kieldrecht.

Verder is nog de aanleg voorzien van een kreek in de buffer ten noorden van het havengebied. De bouwaanvraag hiervoor wordt ingediend zodra de nodige voorafgaande studies zijn uitgevoerd.
De andere dan voormelde compenserende maatregelen in het Linkerscheldeoevergebied zijn beheersmaatregelen die niet onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning.

MEER SPECIFIEKE OMSCHRIJVING

Buiten de compensaties waarover reeds vroeger werd beslist via de aanleg van een GOG KBR, waarvan de uitvoering in de opstartfase zit en onder toepassing van dit decreet valt, kunnen de navolgende deelprojecten worden onderscheiden.
A. Deurganckdok (kaaimuren en droge grondwerken): bouwaanvraag door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen – tekeningen reeks A: A1 t.e.m. A17
B. Baggerwerken Deurganckdok: bouwaanvraag door de afdeling Zeeschelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen – tekeningen reeks B: B1A, B1B, B2 t.e.m. B16
C. Leefbaarheidsbuffer Doel: Bouwaanvraag door de afdeling Zeeschelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen – tekeningen reeks C: C1 en C2
D. Ontsluiting Waaslandhaven: bouwaanvraag door de afdeling Zeeschelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen – tekeningen reeks D: D1 t.e.m. D32
E. Compensaties – herstel Paardenschor: bouwaanvraag door het GHA – tekeningen reeks E: E1 en E2
F. Compensaties – Aanleg plas Drijdijck: bouwaanvraag door het GHA – tekeningen reeks F: F1, F2 en F3
G. Compensaties – Aanleg zoetwaterkreek: bouwaanvraag door het GHA – tekeningen reeks G: G1 t.e.m. G5
H. Compensaties – Aanleg kreek in het noorden van het havengebied : bouwaanvraag in te dienen door het GHA na het uitvoeren van de nodige studies
I. Aanleg van de westelijke spoorontsluiting : bouwaanvraag in te dienen door de NMBS, zodra de ophogingen van de terreinen dit toelaten.

1. Bouw van de kaaimuren en aanhorigheden

De bouw van de kaaimuren omvat de bouw van ca. 5.200 meter diepgefundeerde kaaimuur op staal. De bovenkant van de kaaimuur bevindt zich op het peil +9 m TAW en de fundering wordt aangezet op het peil –20 à –21 m TAW. De kaaimuren worden ontworpen om vrijgebaggerd te kunnen worden tot een maximaal bodempeil van –17,00 m TAW. Om verdere ontgronding onder dit peil te voorkomen zal een bodembescherming voor de kaaimuur worden aangelegd. De kaaimuren zullen worden voorzien van de nodige toerusting (bolders, fenders, ladders, haalkommen, …). Tijdens de bouw van het dok zullen tijdelijke constructies ten behoeve van de werf opgetrokken worden. Het betreft hier o.a. een tijdelijke brug over de ringweg ter hoogte van het Noordelijk insteekdok, een ijzervlechtcentrale, een betoncentrale, werfketen, werfwegen, bemaling, retourbemaling, enz. Om de invloed van de bemaling naar de omgeving toe binnen aanvaardbare grenzen te houden, wordt langs de westzijde van het bedrijf Hercules/Aqualon een waterremmend scherm geïnstalleerd.

2. Aansluiting van het dok via een overgangskaaimuur en oeververdedigingen op de Schelde

Bij de aansluiting met de kaaimuur langsheen de oeververdediging naar de Schelde toe dienen overgangskaaimuren uitgevoerd. Deze sluiten aan op een verankerde damwand die wordt gerealiseerd tussen het haventje van Doel en de eerste kaaimuurmoot als versteviging van de oeververdediging in het nieuwe dijkmassief ten zuiden van Doel. Ook aan de oostkant van het dok aan de firma Aqualon sluit de overgangskaaimuur via een verankerde wand aan op de bestaande oeververdediging.

3. Bouw van tijdelijke waterkerende dijken

Om reeds een gedeelte van het dok te kunnen vrijbaggeren vóór een volledige voltooiing van het dok, worden tijdelijke waterkerende dijken voorzien die het vrijgebaggerde gedeelte afschermen van het gedeelte waar de werken nog aan de gang zijn. De precieze inplanting van deze dijken zal afhangen van de stand van de werkzaamheden op het ogenblik dat begonnen wordt met het baggeren. Aan het uiteinde van het dok wordt tevens een waterkerende dijk voorzien die het moet mogelijk maken om later achter deze dijk de retourmuren van het dok en een sluis te bouwen als tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven.

4. Hydraulisch vrijbaggeren van het dok en bergen van de specie

Telkens een gedeelte van de kaaimuren voltooid is zal het overeenkomstige gedeelte van het dok worden vrijgebaggerd tot de economisch gewenste aanlegbaggerdiepte. De maximum aanlegbaggerdiepte van het dok bevindt zich op het peil –17.00 TAW. Om een efficiënte uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken mogelijk te maken, zal in het midden van het dok een sleuf uitgebaggerd worden die maximaal 2 meter dieper is dan de aanlegbaggerdiepte . Tevens zal een verbindingsgeul met de Schelde gebaggerd worden. De specie die vrijkomt bij deze baggerwerken zal aangewend worden

- voor het ophogen van terreinen rondom het Deurganckdok, om aldus de zate te vormen voor de toekomstige terminalterreinen;
- voor het dempen van de pompput aan het uiteinde van het Waaslandkanaal;
- voor de bouw van een leefbaarheidsbuffer ter hoogte van Doel.
- voor de bouw van een afsluitdam in het Doeldok om toe te laten een gedeelte van het Doeldok te dempen;
- voor het ophogen van terreinen ten westen van het Doeldok waarvan maximaal 49,5 ha gelegen in Doelpolder en 20 Ha in de Nieuw Arenbergpolder als reservering;
- voor het dempen van een gedeelte van het Doeldok.

5. Ophogen van de terreinen omheen het getijdendok en ten westen van het Doeldok

De specie afkomstig van de baggerwerken in het Deurganckdok zal geborgen worden in de bergingszones met de rangnummers: S8, S9, S10, S11, S12, S13, S14, S15, S16, C34, C59, C60, C61, C62, C63 en C64. De bergingszones zullen na ophoging tot het voorziene peil worden afgewerkt als een aaneensluitend haven- en industriegebied.

In het basisontwerp voor de uitbouw van de haven van Antwerpen op de Linkerscheldeoever, opgesteld in 1970, werd uitgegaan van de aanleg van havendokken in het oorspronkelijke poldergebied omzoomd door haven- en industrieterreinen. Deze terreinen dienden ingericht te worden na verhoging van het oorspronkelijke maaiveldpeil van de polder (+2,00 à +2,50 m. TAW) met de specie afkomstig van het uitgraven van de dokken. Het huidige maaiveldpeil, dat gerealiseerd werd na ophoging van de haven- en industrieterreinen langsheen de reeds gerealiseerde havendokken, werd vastgesteld op +5,92 m. TAW.

De bergingszones C63 en C34 bevinden zich binnen deze omschrijving en zullen ook tot dit peil worden opgehoogd. Het nieuwe maaiveldpeil van de terreinen die grenzen aan het Deurganckdok moet evenwel worden afgestemd, enerzijds op het peil van het kaaiplateau (+9,00 m. TAW) en anderzijds op het peil van de Sigmahoogte (+11,00 m. TAW) die rondom het Deurganckdok, dat een getijdendok is, moet worden gerealiseerd. Door het feit dat uitgravingswerken en ophogingswerken met behulp van baggertuigen gebeuren, wordt de uit te graven grond vermengd met water alvorens de specie wordt verplaatst naar één van de bergingszones. Het vermengen met water heeft tot gevolg dat de bergingszones vooraf dienen te worden omzoomd met gronddijken, zogenaamde persdijken, die er voor zorgen dat de natte specie binnen het op te hogen terrein blijft. In de persdijken worden er ontwateringsvoorzieningen aangebracht voor de evacuatie van het proceswater. Dit water wordt nadien via een nieuw gegraven grachtenstelsel onder vrij verval of d.m.v. pompen terug naar de baggerzone geleid. Alle voorzieningen voor de aanvoer van de specie naar de bergingszones en voor de afvoer van het transportwater zijn in deze werkzaamheden begrepen. Bij de hydraulische ophogingswerken zullen de bergingszones initieel worden opgehoogd op een horizontaal bovenvlak op een peil dat rekening houdt met het uiteindelijk te verwezenlijken peil en met de inklinking en zetting van het terrein in de loop van de maanden na de

ophogingswerken. De definitieve terreinpeilen zullen in de droge worden gerealiseerd. Tijdens de uitvoering van de baggerwerken zal eerst de bovengrondspecie, voornamelijk bestaande uit een mengsel van poldergrond, klei, veen en zand, dienen verwijderd te worden. Pas nadien zullen de dieper gelegen zandlagen weggebaggerd worden. De bovengrond zal geborgen worden als onderlaag van de bergingszones. De laagdikte ervan varieert afhankelijk van het beginpeil en de te realiseren terreinverhoging.
In de bergingszones C59, C60, C61 en C62 is het huidig maaiveldpeil gelegen op ± 3,00 m. TAW De laagdikte van de ter plaatse gebrachte bovengrond zal ongeveer 4,00 m. bedragen. Vooraleer in de bergingszones C59 en C60 specie kan geborgen worden zijn eerst een aantal leegstaande (reeds onteigende) woningen te slopen. Tevens moeten de alleenstaande bomen in de tuinen geveld worden.
In de bergingszones S13, S14, S15, S16 en C45, met een huidig terreinpeil van + 6,00 m. TAW, wordt de laagdikte bovengrond beperkt tot 2,50 m. Deze laagdikte zal ook gerealiseerd worden in de reeds gedeeltelijk opgehoogde bergingszones S10, S11 en S12.
De bergingszones S11, S12, S13, S14, S15 en S16 zullen bij voorrang gebruikt worden voor de berging van de niet-zandachtige specie afkomstig van de verbindingsgeul tussen het dok en de vaargeul in de Schelde.
De bergingszone C63 omvat de huidige pompput en bezinkingsbekken ten westen van het Doeldok. Hierin zal bovengrond aangebracht worden tot het peil van + 1,00 m. TAW Voor de demping van het noordelijk deel van het Doeldok, zal bovengrond en zandspecie worden aangewend ten einde de zettingen na ophoging te beperken. De zandspecie zal hoofdzakelijk gebruikt worden voor de ophoging van de bovenste meters (2,5 m à 4 m) van de hierboven genoemde bergingszones, alsook voor de bouw van de dam in het Doeldok.
De bergingszones S8, S9 en C34, die reeds grotendeels zijn opgehoogd, zullen nog enkel worden aangevuld met zandspecie.
De bergingszone C62 is bestemd als basis en aanzet van de te bouwen leefbaarheidbuffer. Hierop zal een zandstock worden aangelegd voor de realisatie van deze buffer. Indien de bergingszone C62 om technische redenen onvoldoende zandspecie kan bevatten om de volledige leefbaarheidbuffer op te zetten, zal er een tijdelijke zandstock worden aangelegd op bergingszone C60. C62 zal zo hoog als technisch mogelijk op hydraulische wijze worden opgehoogd, zodat het later uit te voeren droge grondwerk voor de realisatie van de gehele leefbaarheidbuffer zo beperkt mogelijk kan gehouden worden. Sommige terreinen die begroeid zijn met struikgewas, jonge wilgjes en berkjes vallen onder de toepassing van het bosdecreet. Er is een bouwvergunning met compensatieplicht vereist voor het rooien van deze begroeiing.
De vergunningsaanvraag maakt deel uit van de bouwaanvraag.
De compensatie zal gebeuren door het betalen van een bosbehoudsbijdrage.

In het MER van het Deurganckdok wordt als milderende maatregel een grondbalans voorgesteld, waarbij zo weinig mogelijk poldergrond wordt opgenomen. Voorgesteld wordt om de inname van poldergrond te beperken tot de opspuiting van maximaal 49,5 ha in de huidige polders, noodzakelijk voor de aanleg van de westelijke ontsluiting. Concreet betekent dit dat, naast de opspuiting van C60, de bergingszone C59 (ca. 20 ha) voorzien wordt als reserve voor de berging van baggerspecie, om de leemten in de kennis m.b.t. de grondbalans op te vangen. De te bergen volumes evenals de bergingscapaciteit van bepaalde zones kunnen immers slechts bij benadering worden ingeschat. Wat de te bergen volumes betreft, gaat het over goedgepakte lagen die eens opgebaggerd een groter volume kunnen innemen. Anderzijds is er ook een belangrijke veenlaag aanwezig in het gebied. Hiervan is het zeer moeilijk te zeggen hoeveel van deze laag nu op de terreinen opgespoten wordt (een deel kan immers wegspoelen naar de Schelde). Wat de bergingscapaciteit van de zones betreft, moet ook opgemerkt worden dat dezelfde veenlaag aanwezig is aldaar en dat door het aanbrengen van een overlast van ongeveer 7 meter (ongeveer 10 ton/m²) deze veenlaag een inklinking ondergaat. Dit kan op zich de bergingscapaciteit van het gebied vergroten.

6. Dempen van een gedeelte van het Doeldok met voorafgaandelijke bouw van een afsluitdijk

Motivatie voor het dempen van een gedeelte van het Doeldok

Om het Deurganckdok operationeel te maken dient het noordelijk gedeelte van het Doeldok te worden gedempt en opgehoogd tot het niveau van de naastliggende terreinen.
Door de opvulling van een deel van het Doeldok kan vermeden worden dat grote oppervlakten polderterrein dienen ingenomen te worden voor de berging van de baggerspecie uit het Deurganckdok.
De lengte van het op te vullen gedeelte is bepaald op ongeveer 1450 m.

Motivatie voor de bouw van een scheidingsdijk

De voorafgaandelijke bouw van een scheidingsdijk tussen het op te vullen gedeelte van het Doeldok en het op diepte te behouden gedeelte kan gemotiveerd worden op basis van uitvoeringstechnische en van milieutechnische redenen.

Uitvoeringstechnische redenen

Het Doeldok is aangelegd in de periode 1980-1987 met een bodempeil op -14,50 m. TAW en een oeverniveau op +6,00 m TAW. Het wateroppervlak bevindt zich op het peil +3,50 m TAW en de breedte op het niveau van het bodempeil bedraagt 350 m. Er zijn in de loop van de voorbije jaren overdiepten (cellen) in de dokbodem gerealiseerd tot ongeveer het peil -24,50 m. TAW Deze cellen zijn opgevuld met een circa 10 meter dikke laag weinig draagkrachtig slib. Met een ophogingspeil op +11,50m TAW zal het aanvullingsmassief een hoogte hebben van ongeveer 36 m ten opzicht van de ongeroerde draagkrachtige bodem. Indien het Doeldok zou gedempt worden door rechtstreekse hydraulische aanvulling onder het huidige wateroppervlak dan zal een zeer slap talud moeten aangehouden worden om het wegduwen van het slib in de cellen te vermijden en een instabiliteit van het ophogingsmassief te voorkomen. Dit talud bedraagt, rekening houdend met de grondmechanische parameters van het slib in de cellen 1/30 tot 1/35. Bovendien kan de aanvulling in dit geval slechts gebeuren met zand van goede kwaliteit. Zulks heeft tot gevolg dat weinig bovengrond uit het Deurganckdok in het te dempen gedeelte van het Doeldok zal kunnen geborgen worden. De berging van de bovengrond zal derhalve enkel mogelijk zijn door de aanwending van nieuw in te nemen polderterreinen (o.a. de Arenbergpolder) als bergingszones. Bij de rechtstreekse hydraulische aanvulling onder het wateroppervlak zal het evenmin mogelijk zijn een scherpe scheiding te realiseren ter plaatse van de overgang tussen het op te vullen en het niet op te vullen gedeelte van het dok. Ook hier zal een onderwatertalud van 1/30 tot 1/35 moeten behouden blijven zodat de teen van het talud op het niveau van de dokbodem zich op ongeveer 750 m. ten zuiden van de vastgestelde scheidingslijn tussen het op te vullen en het niet op te vullen gedeelte zal bevinden. Hierdoor zal een supplementair gedeelte van het Doeldok met inbegrip van de kaaimuur langsheen de westelijke oever definitief nautisch onbruikbaar worden zodat het te behouden gedeelte van het Doeldok niet meer volwaardig zal kunnen gebruikt worden door de scheepvaart.

Milieutechnische redenen

Het hydraulisch aanbrengen van baggerspecie veroorzaakt steeds een wolk van fijne deeltjes in het omliggende water. Als er geen afscherming gecreëerd wordt om deze deeltjes tegen te houden tijdens de ophogingswerkzaamheden, zullen deze zich verspreiden over de volledige Waaslandhaven. In de vergunningsvoorwaarden voor het opvullen van de cellen (in de dokbodem) was reeds bepaald dat het opvullen slechts kon toegelaten worden mits toepassing van specifieke uitvoeringstechnieken (aanwending van een diffusor). Deze techniek zal bij de opvulling boven de dokbodem weinig efficient zijn.
Alleen het voorafgaandelijk plaatsen van een scheidingsdam (afsluitdijk) kan een beveiliging bieden tegen de verspreiding van de fijne baggerspecie.

Besluit

Alvorens met de aanvulling van het Doeldok met baggerspecie vanuit het Deurganckdok kan begonnen worden, dient er eerst met geëigende middelen een afsluitdijk gebouwd te worden, hoofdzakelijk omwille van volgende redenen:

- De scheidingsdijk laat toe om naast goed zand in het Doeldok eveneens gemengde specie te bergen. De totale benodigde hoeveelheid goed zand voor de opvulling van het Doeldok kan derhalve beperkt worden.
- De scheidingsdijk laat toe een scherpe scheiding te creëren tussen het op te vullen gedeelte en het niet op te vullen gedeelte van het Doeldok. Aldus kan het te behouden gedeelte van het Doeldok op een volwaardige wijze kunnen geëxploiteerd worden.

- De scheidingsdijk vermijdt de verspreiding van fijne deeltjes over de volledige Waaslandhaven met nadelige gevolgen voor het aquatisch milieu. De aanwezigheid van een geotextiel zorgt er eveneens voor dat de fijne deeltjes uit onderliggende lagen niet meer kunnen opgewoeld worden bij het aanbrengen van een bovenliggende laag.
- De scheidingsdijk verstrekt een stabiele fundering voor de aanleg van latere infrastructuur (wegenis en spoorweg).

Uitvoering

Voorbereidende werken

Met het oog op de opvulling van het Doeldok zullen eerst de oeververstersingen verwijderd worden. Deze oeververstersingen bestaan uit stortstenen die vastgezet zijn d.m.v. houten perkoenpalen en een stortbetonoverlaging. Onder de stortstenen bevindt zich een geotextiel. De materialen zullen geborgen of verwerkt worden overeenkomstig de geldende milieuvoorschriften. Tijdens de opvulllingswerken zal er gebruik gemaakt worden van de reeds eerder opgezette randdijken van de aangrenzende bergingszones, namelijk C59, C60, C45, S9 en de vooraf opgezette scheidingsdijk. Met het oog op het opvangen van de zettingen van de ophogingswerken zal er tijdens de opspuitingswerken een tijdelijke overhoogte gerealiseerd worden en zal er opgehoogd worden tot het peil +13,00 m TAW. Hiertoe zullen de randdijken van de naastliggende bergingszones tijdelijk verhoogd worden tot het peil + 13,50 m TAW, met zandspecie uit deze bergingszones.

Scheidingsdijk

De profielen zijn weergegeven op de tekening B15 (B4/8115 S). De fasering van de uitvoering van de scheidingsdijk is als volgt:

- Stabilisatie van het slib.
  Om de stabiliteit van het geheel te garanderen wordt het slib aan de beide tenen van de taluds gestabiliseerd met in het slib gevormde cementpalen over een breedte van ca. 50 m. Aan de noordzijde kan eventueel gebruik gemaakt worden van de bestaande tussendijk tussen de cellen D4 en D5.
- Opbouw van het dijklichaam.
  De scheidingsdijk wordt gelaagd opgebouwd door het gecombineerd gebruik van hydraulisch aangebracht zand samen met geotextielen en geocontainers bovenop het slib in de onderwatercellen. Er wordt dus om ecologische redenen geen slib verwijderd uit de onderwatercellen. Het zuidelijk talud (toekomstige waterkant) is een 10/4 talud en wordt opgebouwd in lagen van twee meter. Tussen iedere laag is een geotextiel aangebracht om de lokale instabiliteiten op te vangen. De geotextielen worden verankerd door een geocontainer van 200 m3 (hoogte 2 m.) aan de rand van het talud. Eenmaal de geocontainer is geplaatst, wordt het geotextiel rond de geocontainer geslagen om de stabiliteit van het talud te verzekeren. Bij het in lagen ophogen van de dijk doet de geocontainer ook tijdelijk dienst als afscheidingsdijk bij de aanvulling. Aldus wordt de zone gelegen achter deze geocontainers (kant aanvulling) hydraulisch aangebracht samen met de gelaagde opbouw van het dijklichaam. Het noordelijk talud is een 16/4 talud en wordt hydraulisch aangebracht samen

met de gelaagde opbouw van het dijklichaam. De dijk wordt aldus opgebouwd in lagen van 2 m met een talud van 10/4 aan de zuidelijke kant en 16/4 aan de noordzijde. De dijk wordt zo opgebouwd tot aan de waterlijn. We verkrijgen dus 9 lagen van elk 2 m dik (van -13,5 m TAW tot +3,5 m TAW). Boven de waterlijn (van +3,5 m TAW tot +11,5 m TAW) wordt de dijk op een klassieke hydraulische manier opgebouwd.

Na stabiliseren van het slib in de zones aan beide tenen van de taluds worden per laag van 2 m de volgende constructiefasen voorzien:

STAP	BESCHRIJVING
1	Slibstabilisatie
2	Aanbrengen geotextiel
3	Plaatsen geocontainer
4	Omslaan geotextiel
5	Zandaanvulling van 2 m.

Opvulling

De opvulling zal een aanvang nemen op het ogenblik dat de kruin van de scheidingsdijk het waterpeil in de dokken bereikt heeft (niveau +3,50 m TAW) en er een volledige scheiding is tussen het op te vullen gedeelte en het te behouden gedeelte van het Doeldok. De opvullingswerkzaamheden zullen gespreid worden over de drie baggerfasen in het Deurganckdok. Derhalve zal het eindpeil van het op te vullen gedeelte van het Doeldok slechts bereikt worden op het einde van de baggerwerken in het Deurganckdok. In de loop van de opvullingswerkzaamheden zal de tijdelijke wegverharding op de bedieningsweg langsheen het Doeldok worden opgebroken. Op dat ogenblik moet de nieuwe vervangende wegenis op opgehoogd terrein in dienst kunnen gesteld worden. Omwille van zettingen tijdens en na de opvullingswerken zal er eerst een overhoogte met peil +13,00 m TAW worden gerealiseerd zodat na het optreden van de zettingen een definitief afwerkingspeil bereikt wordt dat gelegen is tussen +11.00 m TAW en +11,50 m TAW. Aan de noordzijde van de scheidingsdijk zullen hiertoe eveneens een tijdelijke persdijken op het peil +13,50 m TAW worden opgezet.

7. Wegeniswerken

Volgende wegeniswerken maken onderdeel uit van de bouw van het Deurganckdok:

- omleiding Liefkenshoekstraat en Jaagpad Sigmadijk;
  Op de huidige Sigmadijk bevindt zich een jaagpad dat eindigt aan de Verkortingsdijk. Dit jaagpad wordt vervangen door een nieuw jaagpad op de binnen deze aanvraag te verplaatsen Sigmadijkaansluiting.
  Langs de huidige Sigmadijk bevindt zich een polderweg (tertiaire weg) die aansluit op de weg langs de Verkortingsdijk. Voor zover nodig voor de bereikbaarheid van de percelen in de omgeving wordt deze polderweg vervangen door een nieuwe polderweg evenwijdig aan de teen aan landzijde van de binnen deze aanvraag te verplaatsen Sigmadijkaansluiting.
- bouw van aansluitingscomplex van ringweg op R2 ten zuiden van de Liefkenshoektunnel, met volgende bestanddelen:
- bouw van een rond punt boven de ring R2 met twee bruggen;
- bouw in de Sint-Antoniusweg van twee naast elkaar gelegen bruggen over de spoorwegbundel Liefkenshoek;
- uitbreken, ophogen en heraanleggen van weggedeelten van de laterale bedieningswegen van de ring R2 (Ploegweg en Oudedijk);
- herinrichting kruispunt Molenweg – Sint-Antoniusweg;
  herprofileren van de parallelwegen ring R2;

- werken aan de Sint-Annalaan:
- verwezenlijken van een rond punt op het kruispunt Sint-Annalaan – Ploegweg;
- uitbraak van bestaande weggedeelten;
- aanleg van een fietspad naast de bestaande weg;

spoorwegbrug Krommenhoek over de ringweg rond Deurganckdok te Doel

- heraanleg van wegenis ten noorden van de Kallosluis te Kallo (Sint-Jansweg):
- opbreken en heraanleg van Sint-Jansweg;
- verwezenlijken van een rond punt ter hoogte van de aansluiting van de parallelwegen langsheen de ring R2 (Ploegweg en Oudedijk) met Sint-Jansweg en de Ketenislaan;
- aanleggen van nieuw tracégedeelte van de Ketenislaan te Kallo op het noordelijk sluisplateau van de Kallosluis;
- aanleg van een wegverharding op de bedieningsweg rond het Doeldok als tijdelijke vervangingsweg voor het op te breken weggedeelte van de Hogen Dijk.

aanleg fietspad langsheen de bestaande Molenweg;

- aanhorigheden en uitrustingen
- het buiten dienst stellen en afbraak van wegen na de aanleg van de vervangende wegen;

De industriebaan "het Geslecht", als onderdeel van de "havenring" aangelegd door het Vlaamse Gewest, zal buiten werking worden gesteld en moet gesloopt-worden. Daartoe is hij vervangen door een ringweg waarvan in de loop van 1997 een afzonderlijke bouwaanvraag werd ingediend.

8. Aanleg van spoorzaten

Vanaf de Kallosluis wordt een nieuwe spoorlijn aangelegd (lijn 211) die rond het Deurganckdok loopt, parallel aan de ringweg. Deze spoorweg zal voorlopig doodlopen aan de noordzijde van fase 1 van het Deurganckdok. Voor het spoor zullen de verwachte trafieken niet kunnen opgevangen worden door enkel deze oostelijke spoorontsluiting van het Deurganckdok omdat hier de Kallosluis moet worden gepasseerd en dit het scheepvaart- en spoorverkeer ernstig zal hinderen. Daarom wordt door de NMBS een westelijke spoorverbinding gevraagd vanaf medio 2003. De lijn 211 zal dan verder doorgetrokken worden rond het Doeldok en het Verrebroekdok en aansluiten op de bestaande maar uit te breiden spoorweginfrastructuur rond het Vrasenedok en zo terug richting Kallo en lijn 59. De bouwaanvraag voor deze westelijke ontsluiting zal door de NMBS ingediend worden zodra de ophoging van de terreinen aldaar dit toelaat.
Voor het laden en lossen van containers zijn aan de westzijde van het Deurganckdok twee laadbundels gepland (bundel Doel en bundel Krommenhoek). Aan de oostzijde zal één laadbundel aangelegd worden (bundel Kalishoek) en één sporenbundel langs de R2 (bundel Liefkenshoek). De aanleg van de spoorzaten van deze bundels, en van de zaten van de verbindende verkeerssporen maakt het voorwerp uit van de bouwvergunning met dossiernummer 8-46003-5625/4, aangevraagd op 3 december 1999, vergunning afgeleverd op 18 oktober 2000. Bij de aanleg van een westelijke spoorontsluiting zal er een extra bundel aangelegd worden aan de westzijde van het Verrebroekdok.

9. Verruiming van de vaargeul naar het dok toe

Om in het Deurganckdok schepen met dezelfde afmetingen te kunnen ontvangen als aan de Europa- en de Noordzeeterminal is een verdieping van de vaargeul in de Beneden-Zeeschelde noodzakelijk tussen de Belgisch-Nederlandse grens en een raai ca. 500 m opwaarts van het Deurganckdok.

De gegarandeerde diepten in het pand Belgisch/Nederlandse grens - Europaterminal bedragen thans GLLWS -13m. Opwaarts de Europaterminal bedragen zij GLLWS -11 m. Om baggertechnische redenen wordt bij elke onderhoudsbeurt een overdiepte van 0,7 m gebaggerd zodat de diepten schommelen tussen GLLWS -13 m en -13,7 m resp. GLLWS -11 en -11,7 m. Ten behoeve van de vaart op het Deurganckdok moeten de gegarandeerde diepten op de drempel van Zandvliet (pand Belgisch/Nederlandse grens - Europaterminal) verdiept worden tot GLLWS -13,3 m en op de drempel van Frederik (pand Europaterminal - Deurganckdok) tot GLLWS -13 m, met periodieke overdiepten tot resp. GLLWS -14 m en GLLWS -13,7 m. (cfr. Algemene omschrijving - Baggerwerken - terrein - ophogingen).

Tenslotte moet in de vaargeul opwaarts van de ingang van het Deurganckdok nog een pand van ca. 500 m lengte op een diepte van GLLWS -13 m gebracht worden om het achteruit uitvaren van de containerschepen uit het Deurganckdok toe te laten.

De totale hoeveelheid baggerwerk die met deze verdieping van de vaargeul gepaard gaat, ligt tussen 1,4 en 2,2 miljoen m³. De zandspecie zal voornamelijk gebruikt worden om haventerreinen op te hogen. Slib of een teveel aan zand zal, zoals bij de reguliere onderhoudsbaggerwerken, terug in de Beneden-Zeeschelde gestort worden op de daartoe aangewezen en vergunde stortlocaties.

In de toekomst kunnen hogergenoemde vaargeuldiepten, alsook de vaargeulbreedten, overeenkomstig het gestelde in de resolutie betreffende de langetermijnvisie voor een integrale ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium dd. 15 mei 2001, aangepast worden aan de economisch gewenste diepgang.

10. Leefbaarheidsbuffer

Er wordt een leefbaarheidsbuffer gebouwd met een kruinhoogte van 23 meter boven het bestaande maaiveld tussen Doel en de terreinen rond het Deurganckdok zoals aanbevolen in de meest recente leefbaarheidsstudie. Er wordt gebruik gemaakt van grondspecie voortkomend van de aanlegbaggerwerken van het dok, en van de verruiming van de vaargeul in de Schelde.

11. Herstel Paardenschor

Het historisch Paardenschor is gelegen ten noorden van de kerncentrale Doel aan de linkeroever van de Schelde. Dit schor is destijds opgehoogd met zand. De voorziene werken betreffen het terug afgraven tot het natuurlijk schorre-niveau waarna het zal aansluiten op het bestaande Schor Oude Doel. Het af te graven terrein heeft een oppervlakte van circa 13 ha. De aanvraag omvat verder de noodzakelijke bijhorende werken, bestaande uit het verwezenlijken van een nieuwe Scheldedijk over de af te graven lengte, en het aanleggen van een jaagpad op deze dijk, met aansluiting op het bestaand wegennet

12. Aanleg plas Drijdijck

Deze plas wordt aangelegd in het natuurgebied Drijdijck en het ecologische gedeelte van de buffer dat er op aansluit. Deze twee zones worden geïntegreerd tot een enkel gebied. Het ontwerp voor het gebied voorziet in:

- een grote plas met variabele diepte en gevarieerde oevers, deze plas is (voorlopig) enkel grondwatergevoed;
- weidevogelgebied rondom de plas;
- een plasdrasgebied, typologisch vergelijkbaar met een turfstekerijgebied, en bestaande uit sloten en bermen;
- een visuele afscherming van de kleine hoeve.

Een bufferdijk aan de zijde van de haven is niet in het plan voorzien, aangezien de ligging van de toekomstige havenontsluitingsweg niet tot op perceelsniveau bekend is. Het huidige ontwerp beperkt zich dan ook tot het natuurgebied en het ecologisch deel van de buffer.

13. Aanleg zoetwaterkreek

Het streefbeeld is een langgerekte zoetwaterkreek binnen het ecologische deel van de bufferzone. Deze kreek zal zeer gevarieerde oevers en ondiep-waterzones hebben, zowel qua substraat (klei – zand) als qua helling als qua bodemgebruik op de vaste wal en daardoor een zeer gevarieerd broedbiotoop vormen voor watervogels, rietvogels en nat-riet-vogels, struweelvogels, strand- en koloniebroeders en weidevogels. De zoetwaterkreek is grondwatergevoed en wordt voorlopig niet in verbinding gesteld met oppervlaktewater. De maximale diepte bedraagt 2,5 meter onder gemiddeld waterpeil, zodat zich over de volledige diepte van de plas en dus de volledige oppervlakte natuur kan ontwikkelen. De kreek heeft zeer flauw hellende onderwatertaluds aan de binnenbochten 1/16 -> 1/32) en flauwe oevers aan de buitenbochten (1/8 -> 1/16). Binnen dit reliëf zoals aangegeven op het reliëfplan bij de bouwvergunningsaanvraag wordt binnen de zone met waterdiepte minder dan 50 cm bijkomend een microreliëf voorzien < 50 cm) zodat grondwaterafhankelijk en dus seizoensafhankelijk droogvallende slikplaten ontstaan afgewisseld met

geïsoleerde plassen en natte depressies. Op een aantal plaatsen wordt een zandig substraat aangebracht zodat een strandsituatie ontstaat. Over de rest van de plas komt het natuurlijke kleiige substraat voor. Aan de binnenzijde van de kreek (dit is de havenzijde) wordt weiland ingezaaid met uitzondering van de zandige oeverstroken. Aan de buitenzijde wordt natuurlijke ontwikkeling toegelaten die voor een groot deel gefixeerd blijft tot riet en nat riet. Voor het resterend deel wordt verstruweling toegelaten. Bufferdijken aan de havenzijde worden thans niet voorzien omdat enerzijds de haven zich nog op relatief grote afstand bevindt en anderzijds de infrastructuurbundel binnen het resterende deel van de buffer nog niet is gepland. Een bufferdijk is dan ook niet vereist en zelfs niet gewenst. Het grondoverschot wordt dan ook opgenomen in de totale grondschotel van het project Deurganckdok.

14. Aanleg van een kreek in het buffergebied aan het noorden van het havengebied

Het streefbeeld is een kreek met ruimte voor ondiep water, slik en ruigte door vergraving verkregen binnen het deel van de 200 m brede bufffer dat zich binnen de Doelpolder bevindt. De ligging dicht aan de Schelde en de diepte van de vergraving bepalen het karakter ervan. De directe ligging achter de dijk en het schor geven een “inlaag-effect” waarbij de daar broedende vogelsoorten binnendijks foerageren en vice versa. De concrete inrichting zal gelet op de bijzondere problematieken o.a. de geologische stratificaties en de ligging van de watervoerende lagen, worden vastgelegd. Pas na het uitvoeren van deze studies kan het inrichtingsplan worden vastgelegd en de bouwvergunning door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden aangevraagd.

Bijlage 5. De ecologische compensaties (toelichting bij art. 2, 5°)

De hierna aangehaalde compensatievoorstellen kunnen, wanneer om thans niet gekende redenen, zo nodig vervangen worden door naar soort en oppervlakte gelijkwaardige habitatten en leefgebieden waarvoor verlies wordt vastgesteld. Per habitat en leefgebiedtype waarvoor verlies wordt vastgesteld, moeten de natuurcompenserende maatregelen gelijktijdig aanvangen en worden uitgevoerd en afgewerkt met de werken vermeld in de stedenbouwkundige vergunning waarvoor de compensatie wordt doorgevoerd.

Overzicht van de compenserende maatregelen voor de werken, handelingen en inrichtingen in toepassing van artikel 6, leden 3 en 4, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992, inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna

Op aangeven van de Europese Commissie, die in haar ingebrekestelling oordeelt dat tot nu toe een passende beoordeling ontbrak van de effecten van het Deurganckdokproject in cumulatief verband met de effecten tengevolge de uitvoering van eerdere projecten, i.c. onder meer het Verrebroekdokproject, werden in het MER de effecten van het Deurganckdokproject in cumulatief verband met de effecten van het Verrebroekdokproject geanalyseerd.

Het is om verschillende redenen niet mogelijk om een éénduidige toewijzing van deze effecten te doen. Vooreerst is het projectgebied van beide (set van) ingrepen in meerdere opzichten overlappend, bijvoorbeeld wat het grondverzet en de benutting van de ontsluitingsinfrastructuur betreft.En zelfs waar dit niet het geval is treden synergetische effecten op. Het gelijktijdig verlies van habitats veroorzaakt immers een versterkend effect op de vogelpopulaties. Dit versterkend effect kan slechts aan de combinatie van beide ingrepen worden toegeschreven. Een globale beoordeling, op basis van inschatting van cumulatieve effecten van ingrepen die bovendien deels in het verleden plaatsvonden is dan ook de enige te verantwoorden werkwijze.

Op blz. 1 en 2, punt 2, van het antwoord van de Vlaamse regering op de ingebrekestelling zaak 1998/4669 en 1998/5005 van de Commissie, brief 18.1.2001 - aanleg Verrebroek- en Deurganckdok, wordt gesteld dat: “De Vlaamse regering verbindt er zich toe de compensaties opnieuw te evalueren en bij te sturen indien nodig. De luiken betreffende de projectverantwoording en het alternatievenonderzoek zullen opnieuw aan bod komen in het kader van deze nieuwe MER, inbegrepen de alternatieven voor de specieberging. Dit benadrukt het streven van de Vlaamse regering om de bepalingen van de vogelrichtlijn te respecteren.”.

Deze nieuwe MER omvat een evaluatie van de door de Vlaamse regering voorgestelde compensaties en stelt een aantal aanvullende compensaties voor. De nieuwe MER verschilt immers van de vorige MER onder meer op het vlak van het in rekening brengen van cumulatieve effecten. Wat in rekening gebracht wordt :
- bouw van de 2 dokken;
- bouw van de kaaien;
- de bijhorende exploitatie (Grimaldi, Hessenatie, …);
- de opspuiting van de MIDA-zones;
- de industriële ontwikkeling van de MIDA-zones waarbij een 400 meter akoestische verstoring in rekening wordt gebracht.

Zo worden de Verrebroekse slikken van belang voor weidevogels in rekening gebracht. Kortom: in verhouding tot de vroegere inschattingen (MER en andere documenten) houdt deze nieuwe MER rekening met véél meer cumulatieve effecten. Vandaar dat ook aanvullende compensaties nodig zijn.

De nieuwe MER verschilt inzake compensaties ook op het vlak van de aanpak die de basis vormt voor het antwoord van de Vlaamse regering aan de Europese Commissie. In het nieuwe milieueffectenrapport Linkerscheldeoever Deurganckdok 2001 is de compensatie-oefening gemaakt

a) los van het feit of de betreffende zone nu al dan niet aangewezen is als een speciale beschermingszone;
b) zonder rekening te houden met de instandhoudingsdoelstellingen voor de speciale beschermingszones op Antwerpen Linkeroever: deze zijn namelijk nog niet formeel bepaald;
c) ongeacht het al dan niet kunstmatig zijn van habitats, (zoals de Europese Commissie stelt).

In het nieuwe milieueffectenrapport Linkerscheldeoever Deurganckdok 2001 wordt voor de compensatie als uitgangssituatie het jaar 1995 genomen, het jaar van de aanvang van de werken van het Verrebroekdok. Deze uitgangssituatie 1995 houdt voor een aantal soorten telkens het gemiddeld aantal in van de periode 1991-1995. Belangrijk hierbij is dat in de periode 1981-1995

a) vrijwel alle steltlopers, watervogels en meeuwachtigen onder de broedvogels vooruitgegaan zijn naar aantal,
b) de broedende vogelrichtlijnsoorten er zeer sterk op vooruit zijn gegaan.

Deze vooruitgang is het gevolg is van de combinatie van een aantal factoren waaronder:
a) internationale trends: stijging van de broedvogelpopulaties van bepaalde soorten van bijlage I van de Vogelrichtlijn;
b) een betere mix qua oppervlakte en diversiteit van habitats;
c) de relatieve rust van het havengebied ALO voor vogels;
d) het onttrekken van gebieden aan de landbouw waardoor de negatieve gevolgen van de intensieve landbouw gemilderd werden.

De voorgestelde compensaties zijn de navolgende.

Weidevogelgebied gelegen in het Gecontroleeerd Overstromingsgebied binnen het gebied Kruibeke – Bazel – Rupelmonde

Locatie

Huidige akkers en polders op het grondgebied van de gemeenten Kruibeke-Bazel-Rupelmonde ten oosten van de aan te leggen ringdijk.

Streefbeeld
Streefbeeld is de actieve omvorming van het binnengebied naar ecologisch waardevol weidevogelgebied. Dit kan de vorm aannemen van zuiver natuurbeheer of van beheerslandbouw.
Verwerving
De onteigeningsbesluiten voor het binnengebied werden reeds genomen.
Inrichting
Streefbeeld is de inrichting als permanent en vochtig grasland met lage bemestingsdruk, lage veedruk, late beweiding en zonder drainage.
Beheer
Het beheer van het binnengebied werd nog niet concreet uitgewerkt maar zal het voorwerp uitmaken van een natuurbeheersplan.
Tijdspad realisatie
Vanaf 2002. Na verwerving van de gronden kan onmiddellijk aanvang genomen worden met de ontwikkeling conform het streefbeeld.
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunningen voor gebeurlijke reliëfwijzigingen in functie van het natuurbeheersplan.

Paardenschor

Locatie

Gelegen langsheen de Linkerscheldeoever, ten noorden van de Kerncentrale van Doel.

Streefbeeld

actief slik en schor
Streefbeeld is een actief slik en schor langsheen de Schelde en aansluitend bij het Schor Oude Doel waarmee het één beheersentiteit zal vormen. Daartoe is afgraving vereist.
Verwerving
Vlaamse Gewest verwerft indien vereist voor de inrichting.
Inrichting
Het ongeveer 14 ha grote gebied, met zijn huidig reliëf van 6 tot 9 m TAW wordt afgegraven tot 4,5 m TAW. Het aansluitende schor van Oude Doel heeft een gemiddelde hoogte van 5,1-5,4 m TAW. Door aanslibbing vanuit de Schelde zich dus normaliter in het 'afgegraven Paardenschor' eveneens schor ontwikkelen met peil 5-5,5 m TAW. De eigenlijke inrichting van het slik en schor gebeurt volledig door de rivier.
Omwille van de waterveiligheid wordt de bestaande dijk tussen het Paardenschor en de polder opgetrokken tot Sigmahoogte (11 m TAW).
Het residuele grondoverschot wordt opgenomen in de totale grondschotel van het project.
Beheer
Het schor zal gevoegd worden bij het Schor Oude Doel om er één grote beheerseenheid mee te vormen en zal dus eenzelfde begrazingsbeheer kennen.
Tijdspad realisatie
Uitvoering der werken 2002-2003.
In het kader van tijdige realisatie van deze compensatiemaatregel dienen de werken aan te vangen voor het realiseren van de doorsteek van de sigmadijk ter hoogte van het Deurganckdok.
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunning vereist.
De stedenbouwkundige vergunning voor reliëfwijziging wordt gelijktijdig aangevraagd met de vergunningen voor aanleg van het Deurganckdok en aanhorigheden.

Kreek *in de buffer noord*

Locatie

Gelegen op de Linkerscheldeoever, zal westwaarts aansluiten aan de Paardenschor en gesitueerd zijn binnen het ecologisch deel van de buffer.

Streefbeeld

Kreek gelegen in de onmiddellijke omgeving van de Schelde
Streefbeeld is een kreek met ruimte voor ondiep water, slik en ruigte door vergraving verkregen binnen het deel van de 200 m brede buffer dat zich binnen de Doelpolder bevindt. De ligging dicht aan de Schelde en de diepte van de vergraving bepalen het karakter ervan. De directe ligging achter de dijk en het schor geven een "inlaag-effect" waarbij de daar broedende vogelsoorten buitendijks foerageren en vice versa. Dergelijke ondiepe habitats zijn ook optimum foerageergebied voor soorten als lepelaar, kluut en ruitersoorten.
Deze habitatten leunen zeer dicht aan bij deze van een getijdenkreek welke naar compensatie van slikken en schorren het ideaalbeeld zou zijn maar op deze plaats om veiligheidsredenen niet te realiseren is.

Verwerving
De volledige strook dient te worden verworven door onteigening.
Inrichting
De concrete inrichting zal gelet op de bijzondere problematieken, oa. de geologische stratificaties en de ligging van de brakwatervoerende lagen, worden vastgelegd. Pas na het uitvoeren van deze studies kan het precieze inrichtingsplan worden vastgelegd en de bouwvergunning aangevraagd.
Beheer
Extensief begrazingsbeheer zoals op het schor van Oude Doel & Paardenschor.
Tijdspad realisatie

Uitvoering studies	2002
Onteigening	2002-2003
Opmaak inrichtingsplannen en bouwvergunningsprocedure	2003
Uitvoering	2004

Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunning is vereist.

<u>Zoetwaterkreek in de buffer (Zuid-West-B)</u>

Locatie

Gelegen ten westen van het niet te dempen deel van het Doeldok en ten oosten van Kieldrecht, binnen het ecologisch deel van de bufferzone

Streefbeeld

Zoetwaterkreek met brede oevers en rietpartijen
Streefbeeld is een langgerekte zoetwaterkreek binnen het ecologisch deel van de bufferzone ten oosten van Kieldrecht. Deze kreek zal zeer gevarieerde oevers en ondiep-waterzones hebben, zowel qua substraat (klei – zand) als qua helling als qua bodemgebruik op de vaste wal en daardoor een zeer gevarieerd broedbiotoop vormen voor watervogels, rietvogels en nat-riet-vogels, struweelvogels, strand- en koloniebroeders en weidevogels. De zoetwaterkreek is grondwatergevoed en wordt voorlopig niet in verbinding gesteld met oppervlaktewater.
Verwerving
Te verwerven door het Vlaamse Gewest.
Inrichting
De maximale diepte bedraagt 2,5 m onder gemiddeld waterpeil, zodat zich over de volledige diepte van de plas en dus de volledige oppervlakte natuur kan ontwikkelen. De kreek heeft zeer flauw hellende onderwatertaluds aan de binnenbochten (1/16 -> 1/32) en flauwe oevers aan de buitenbochten (1/8 -> 1/16).
Binnen dit reliëf zoals aangegeven op het reliëfplan bij de bouwvergunningsaanvraag wordt binnen de zone met waterdiepte minder dan 50 cm bijkomend een microreliëf voorzien (< 50 cm) zodat grond-waterafhankelijk en dus seizoensafhankelijk droogvallende slikplaten ontstaan afgewisseld met geïsoleerde plassen en natte depressies.
Op een aantal plaatsen wordt een zandig substraat aangebracht zodat een strandsituatie ontstaat. Over de rest van de plas komt het natuurlijke kleige substraat voor.
Een beperkt eiland wordt voorzien.
Aan de binnenzijde van de kreek (d.i. de havenzijde) wordt weiland ingezaaid met uitzondering van de zandige oeverstroken. Aan de buitenzijde wordt natuurlijke ontwikkeling toegelaten die voor een groot deel gefixeerd blijft tot riet en nat riet. Voor het resterend deel wordt verstruweling toegelaten.
Het binnenste gedeelte van de volumebuffer wordt conform de stedenbouwkundige voorschriften niet opgenomen in de aanleg. Het grondoverschot wordt dan ook opgenomen in de totale grondschotel van het project Deurganckdok.

Beheer
Het beheer beperkt zich tot het tegengaan van verdere successie binnen de strandvlakte, binnen het weidevogelgebied en binnen de rietpartijen. Dit zal in hoofdzaak gebeuren via een extensief, periodiek maaibeheer of een weidebeheer. Op langere termijn, wanneer dit gebied verbonden wordt met het gebied Drydijck, kan worden geopteerd voor een meer natuurlijke begrazing.
Tijdspad realisatie
Bijkomende verwerving door aankoop in der minne of via onteigening : vanaf 2002
Uitvoering der werken : vanaf 2003, in functie van de verwerving van de gronden.
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunning is vereist.

Plas 'Drydijck' m.i.v. ecologisch deel buffer (Zuid-West – A)

Locatie

Deels gelegen in het Natuurgebied "Drydijck" aan de westrand van het havengebied, deels gelegen in het ecologisch deel van de bufferzone ten zuidoosten van Kieldrecht.

Streefbeeld

Eologisch waardevolle plas met ruime oevers
Vooreerst dient dit gebied gekaderd binnen ruimere context. Het gebied heeft een scharnierfunctie tussen verschillende waterrijke gebieden : De Putten weiden in het noordoosten, de welen en de Grote Geule in het noordwesten en de toekomstige kreken binnen het meer zuidelijk gelegen buffergebied. De optimale toekomstige hydro-ecologische relatie van het gebied Drydijck met deze andere gebieden wordt in het kader van de studie 'landschapsbuffer' verder onderzocht.
Als streefbeeld voor het gebied Drydijck staat wel vast dat dient te worden gestreefd naar een voldoende grote plas met brede oeverzones en een zo gevarieerd mogelijk bodemgebruik om enerzijds een maximum aan doortrekkende en overwinterende watervogels een habitat te bieden en anderzijds een ruim scala van broedvogels een geschikte rustige broedgelegenheid te bieden.
Inrichting
Het ontwerp voor het gebied voorziet in :

- een grote plas met variabele diepte en gevarieerde oevers, deze plas is (voorlopig) enkel grondwatergevoed,
- weidevogelgebied rondom de plas,
- een plasdrasgebied, typologisch vergelijkbaar met een turfstekerijgebied, en bestaande uit sloten en bermen
- en visuele afscherming van de kleine hoeve, indien nodig.

Een bufferdijk aan de zijde van de haven is niet in het plan voorzien aangezien thans de ligging van de ligging van de toekomstige havenontsluitingsweg niet tot op perceelsniveau is bekend. Het huidige ontwerp beperkt zich dan ook tot het natuurgebied en het ecologisch deel van de buffer. Na exacte lokalisatie van de havenontsluitingsweg en bijgevolg van de bufferdijk kunnen eventuele restzones bij het natuurgebied worden ingelijfd. Het grondoverschot wordt dan ook opgenomen in de totale grondbalans van het project Deurganckdok.
Beheer
Het beheer beperkt zich tot het tegengaan van successie binnen het weidevogelgebied. Dit zal in hoofdzaak gebeuren via een extensief, periodiek maaibeheer of een beweiding. Op langere termijn, wanneer dit gebied verbonden wordt met het gebied Zoetwaterkreek, kan worden geopteerd voor een meer natuurlijke begrazing.

Verwerving
De verwerving gebeurt door het Vlaamse Gewest.
Tijdspad realisatie
De vereiste stedenbouwkundige vergunning voor reliëfwijziging wordt gelijktijdig aangevraagd met de vergunningen voor aanleg van het Deurganckdok en aanhorigheden.
Bijkomende verwerving door aankoop in der minne of via onteigening : vanaf 2002
Uitvoering der werken : vanaf 2002
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunning is vereist. De stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd gelijktijdig met de vergunningsaanvragen met betrekking tot de aanleg van het Deurganckdok.

Weidevogelgebieden 'Doelpolder noord' en 'Putten west'(ZTA)

Locatie

De zoekzone Doelpolder Noord is een gebied gelegen in het gebied met bestemming "Valleigebied", enerzijds grenzend aan het havengebied, anderzijds begrensd door de Doelse Polderdijk.
De zoekzone Westzijde "De Putten" is een gebied gelegen tussen de volumebuffer ten oosten van Kieldrecht en ten westen van het gebied "Putten Weiden" dat als Zeehavengebied met Tijdelijke bestemming Valleigebied werd aangeduid.

Streefbeeld

Meerjarig extensief beheerd grasland
De doelstelling is hier het beheer van de desbetreffende terreinen zodanig uit te voeren dat de uitgangssituatie in hoofdorde optimaal is voor broedende weidevogelsoorten en in nevenorde voor ontwikkeling van andere natuurelementen (vegetatie, ongewervelden, …). Streefbeeld is permanent vochtig grasland met microreliëf, lage bemestingsdruk, lage veedruk en late beweiding en zonder drainage.
Noodzakelijk daarbij is dat in twee zoekzones (een deel van Doelpolder Noord en het gebied ten westen van De Putten) zal gestreefd worden naar het realiseren van twee zoveel mogelijk aaneengesloten blokken waarop dat beheer kan gevoerd worden zonder dat er dus terreinen tussen liggen waar een ander beheer gebeurt.
De doelstelling kan meer concreet als volgt worden begrepen :

- het herstel van een voldoende groot aaneengesloten meerjarig grasland
- de beweiding uit te stellen tot na of tot aan het einde van het broedseizoen van de broedvogels (wat de vogels rust verzekerd) en de veebezetting te beperken (wat de kans op vertrapping van nesten, eieren en kuikens verkleint).

Verwerving
In beide gebieden is een bescheiden oppervlakte reeds in eigendom van het Vlaamse Gewest. Bijkomende verwerving door het Vlaamse Gewest is vereist. Zeker dient de mogelijkheid te worden benut om gronden van landbouw die uit bedrijf gaat op te kopen en via grondruil te herschikken. In eerste instantie wordt gerekend op grondruil binnen dezelfde bestemmingscategorie via tussenkomst van de VLM.
Op de percelen die nu reeds verworven zijn en later op de bijkomende percelen die zullen verworven worden dienen de huidige gebruikscontracten alsmede alle andere lopende mondelinge en schriftelijke overeenkomsten en toestemmingen te worden opgezegd. Nadien kunnen nieuwe gebruiksovereenkomsten met duidelijke voorwaarden afgesloten worden.
Inrichting
De percelen dienen actief te worden omgevormd tot meerjarig grasland (inzaaiing of spontane vergrassing) met microreliëf en reliëf (depressies, verbreding van sloten, poelen, wachtbekkentjes met waterzuiverende functie (riet). Bestaande poldersloten en/of grachten kunnen worden uitgerasterd voor vee om rietontwikkeling toe te laten. Waterpeilverhoging, bvb. door opstopping van deze grachten wordt

- waar dit kan zonder vernatting van de aangelande percelen gerealiseerd. Percelen dienen afgerasterd te worden (bij voorkeur met schrikdraad met zonneënergievoeding). Er dient drinkgelegenheid te zijn voor runderen.

Er dient met de afrastering – afhankelijk van de verstoringsgraad – ineens een kijkwand voor monitoring te worden voorzien en er dient een infobord te komen.

Inrichtingswerken staan los van de gebruiksovereenkomsten. Deze inrichting gebeurt door de overheid of voor rekening van de overheid door de toekomstige landbouwer-grondgebruiker.

Beheer

Het beheer wordt gevoerd door :

ofwel de zittende landbouwer-gebruiker via gebruiksovereenkomst,
ofwel andere geïnteresseerde landbouwers-gebruikers via gebruiksovereenkomst,
ofwel een erkende terreinbeherende vereniging of de Afdeling Natuur.

De gebruiksovereenkomsten worden jaarlijks afgesloten met middelenverbintenis (opname alle beheersrichtlijnen in overeenkomst) en resultaatsverbintenis. Indien blijkt dat er toch ander beheer wordt gevoerd of het gewenste beheer niet (volledig) wordt uitgevoerd moet de overeenkomst onmiddellijk kunnen worden ontbonden of de niet-naleving gesanctioneerd. De gebruiksovereenkomsten voorzien slechts in een zeer beperkte (symbolische) vergoeding van de landbouwer aangezien deze het kosteloos gebruik van de gronden geniet.

De beheersrichtlijnen worden specifiek uitgewerkt naargelang de situatie van het betrokken perceel. Zij kunnen jaarlijks bijsteld worden. Zij hebben als basis minimaal de toepassing van het 'weidevogelbeheer' uit het Programma plattelandsontwikkelingsplan in Vlaanderen, periode 2000-2006.

Het zal altijd al gaan om

- late beweiding of maaien,
- geen gebruik van pesticiden met uitzondering van pleksgewijze bestrijding van akkerdistel indien gewenst door de gebruiker - landbouwer in kwestie,
- niet rollen, slepen, branden noch scheuren
- specifieke ingrepen steeds na aanvraag en toestemming
- geen beheersactiviteiten (bemesten, maaien, …) toegelaten tussen 1 maart en 15 juni
- lage veedensiteit
- lage bemesting.

Voor de evaluatie wordt een grondige jaarlijkse ecologische monitoring uitgevoerd.

Verschil tussen beide zoekzones

In beide zoekzones (Doelpolder Noord en Putten West) is het streefbeeld (meerjarig grasland) en het beheer (zie onder) hetzelfde. Het verschil uit zich in onderstaande punten :

De compensatie in de zoekzone Doelpolder Noord is alleszins een permanente en duurzame compensatie, gelet op de stedenbouwkundige bestemming van dit gebied. De compensatie Putten West is een (tijdelijke) compensatie tot minstens 2007 en dient dan geëvalueerd in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen voor de speciale beschermingszones op Antwerpen Linkeroever. Het gebied Doelpolder Noord biedt bovendien een betere juridische bescherming (valleigebied).

- Om die reden is het vanzelfsprekend dat de ontwikkeling van het weidevogelgebied Doelpolder Noord een hogere prioriteit geniet. Voor het bereiken van de streefoppervlakte zal in eerste orde de zoekzone "Doelpolder Noord" aangesproken worden.

Tijdspad realisatie

Opzegging bestaande overeenkomsten en sluiten nieuwe gebruiksovereenkomsten voor percelen in eigendom binnen de zoekzones : winter 2001-2002.

Onderzoek mogelijkheden grondruil of grondgebruiksruil : 2002

Opzegging bestaande overeenkomsten en sluiten nieuwe gebruiksovereenkomsten voor percelen in eigendom binnen de zoekzones na grondruil of grondgebruiksruil : winter 2002-2003.

Bijkomende verwerving (in der minne in ZTA-gebied of via onteigening in valleigebied) : 2001-2005

Instelling gebruiksovereenkomsten voor bijkomend verworven percelen: winter volgend op verwerving.

Stedenbouwkundige vergunningen.

Stedenbouwkundige vergunningen zijn niet vereist.

Verbetering ecologische kwaliteit polder

Locatie

Akkers en weiden op percelen gelegen in het poldergebied met bestemming "Zeehavengebied met Tijdelijk Agrarisch karakter"

Streefbeeld
Ecologisch waardevolle polder.
Zoekzone is het volledige poldergebied ook al betreft het verspreide of disparate percelen.
De doelstelling is hier het beheer van de desbetreffende terreinen zodanig uit te voeren dat de uitgangssituatie optimaal is voor foeragerende ganzen. Van de maatregelen zal ook de volledige akkervogelgemeenschap profiteren (waaronder Kievit) en de doortrekkers en overwinteraars onder de avifauna. In de mate dat het huidige grondgebruik op het deelnemende perceel grasland is wordt voorgesteld een weidevogelbeheer te voeren als bedoeld in vorige paragraaf.
De doelstelling kan meer concreet als volgt worden begrepen : het voorzien van foerageerruimte voor overwinterende ganzen en waar de akkervogelgemeenschap van kan profiteren door te voorzien in ecologisch waardevolle akkers, waar

- er geen jacht is en geen verjaging van vogels
- er akkerrandstroken aanwezig zijn
- er geen pesticidengebruik is en beperkte bemesting
- er voor ganzen en vogels interessante gewassen gekweekt worden (geen maïs).

Indien op de betrokken percelen weiden aanwezig zijn, worden deze behandeld zoals de weidevogelgebieden bedoeld onder punt f).

Verwerving
Dit beheer wordt uitsluitend gevoerd op de percelen reeds in eigendom van de overheid mits vergoeding van de landbouwer. Alhoewel aaneengesloten blokken met dergelijk beheer tot een ecologische meerwaarde leiden kan dergelijk beheer ook gevoerd worden op de verspreide percelen in eigendom van de overheid binnen de polder in het ZTA-gebied.
Inrichting
Geen of zeer beperkte inrichtingsmaatregelen vereist. Indien nodig dienen akkerranden aan sloten meer afgeschuind te worden en dienen sloten verbreed te worden
Beheer
Met de zittende landbouwer-grondgebruiker of bij gebrek aan interesse met andere landbouwers wordt een jaarlijkse gebruiksovereenkomst afgesloten tegen zeer beperkte vergoeding (specifiek naargelang akkers/weiden) van de land-bouwer (aangezien deze het kosteloos gebruik van de gronden geniet) en met middelenverbintenis (opname alle beheersrichtlijnen in overeenkomst). Indien blijkt dat er toch ander beheer wordt gevoerd of het gewenste beheer niet (volledig) wordt uitgevoerd moet de overeenkomst onmiddellijk kunnen worden ontbonden of de niet-naleving gesanctioneerd.
Er wordt een maatregelenpakket opgemaakt, specifiek af te stellen naar de plaatselijke situatie en in te passen binnen de bedrijfsvoering van de landbouwers en jaarlijks bijstelbaar in functie van de resultaten.
Als beheer wordt volgend maatregelenpakket voorzien, specifiek af te stellen naar de plaatselijke situatie en in te passen binnen de bedrijfsvoering van de kandidaat landbouwer-gebruiker in de gebruiksovereenkomst:

a. het perceel moet gebruikt worden als weiland of akkerland met een andere teelt dan maïs; maximaal wordt gestreefd naar hakvruchten (aardappel, biet) of granen;

b. met het oog op de actieve voorziening van foerageermogelijkheid, zal teeltplanafhankelijk:
   - of 10 % van de oppervlakte niet geoogst worden
   - of 10 % van de oppervlakte na de oogst onbewerkt blijven tot 15 maart (waardoor oogstresten op de akker blijven)
   - of andere gelijkwaardige foerageermogelijkheden binnen het perceel worden voorzien die integreerbaar zijn met het teeltplan van de landbouwers in kwestie, zoals wintergranen als tussenteelt;
c. in functie van rust mogen op de volledige betrokken percelen sowieso geen beheersactiviteiten (oogsten, ploegen, bemesten, maaien, scheuren, …) uitgevoerd worden tussen 1 december en 15 maart;
d. ganzen mogen niet verjaagd worden ; jacht is niet toegestaan;
e. er mogen meststoffen, bij voorkeur stalmest van rundvee, op het perceel toegediend worden in hoeveelheden tot 50 % van de geldende bemestingsnorm (dit wordt gedetailleerd in de overeenkomst);
f. dit pakket dient – ingeval het akkers betreft – steeds één van de volgende gewassen te betreffen: aardappelen/suikerbieten/wintergraan;
g. de oogstresten dienen op het veld te blijven of er dient één strook voorzien te worden waar de oogst blijft staan (bv. kleine aardappelen bij oogsten door de rooster laten vallen of één strook aardappelen laten staan);
h. ruimen en branden van sloten is niet toegestaan;
i. een strook van ongeveer 10 m breed als akkerrand moet beheerd worden (als grasland of laten evolueren naar spontane vegetatie.

Tijdspad realisatie
Opzegging overeenkomsten en sluiten nieuwe beheersovereenkomsten voor percelen in eigendom binnen de polder : vanaf winter 2001-2002.
Onderzoek mogelijkheden grondruil of grondgebruiksruil in functie van hergroepering eigendommen : 2002.
Opzegging bestaande overeenkomsten en sluiten nieuwe gebruiksovereenkomsten voor percelen in eigendom na grondruil of grondgebruiksruil : vanaf winter 2002-2003.
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunningen zijn niet vereist.

<u>Zoekzone "Putten Plas" en overige waterplassen in Z2-gebied</u>

Locatie
"Putten Plas" is een gebied gelegen ten zuiden van het gebied "Putten Weiden" en ten westen van het Doeldok. Met overige waterplassen wordt bedoeld de huidige plassen ter hoogte van het gebied bestemd voor fase III van het Verrebroekdokproject en het Doeldok, alsmede nog in de toekomst aan te duiden of aan te leggen plassen die als rust-of overwinteringsplaats zullen fungeren.
Streefbeeld.
De doelstelling hier is het beheer van deze tengevolge door de havenontwikkeling kunstmatig onstane waterplassen als rust-en overwinteringsgebied voor watervogels. Het betreft het realiseren van tijdelijke compensatiemaatregelen in afwachting van het vinden van permanente oplossingen, al dan niet in combinatie met maatregelen voor (andere) deelaspecten in andere zoekzones. Met zoekzone "Putten plas" wordt hier bedoeld het gebied dat zal ontstaan na de eerste fase van de demping van de bestaande zoetwaterplas en aanleg westelijke spoorontsluiting Deurganckdok. Na deze eerste fase blijft een ondiepe waterplas over, die evenwel op termijn verdwijnt. Met "overige waterplassen" wordt bedoeld, o.m. de waterplassen op de plaats waar fase 3 van Verrebroek gepland is.
Verwerving
Niet nodig.

Inrichting
Niet nodig. Zie evenwel onder 'beheer'.
Beheer
Het tijdelijk beheer bestaat in het nemen van maatregelen ter vrijwaring van de rust in deze gebieden en het bewaken van de waterstand.
Tijdspad realisatie
Startdatum: 2002.
Stedenbouwkundige vergunningen.
Stedenbouwkundige vergunningen zijn niet vereist.

Beheer spuitvelden 'Vlakte Zwijndrecht' 'ex-Doeldok' en 'Z2-zones'

Locatie
Vlakte Zwijndrecht is het braakliggend industriegebied gelegen ten oosten van het "Groot Rietveld" en de provinciegrens
Ex-Doeldok: het te dempen gedeelte van het Doeldok.
Z2 zones: ten westen van Doeldok.
Streefbeeld
Strand- en plasvlakte voor strand-en koloniebroeders
De doelstelling is hier het beheer van de desbetreffende terreinen in eigendom van de overheid zodanig uit te voeren dat de uitgangssituatie optimaal is voor strand- en koloniebroeders. Daartoe is een onbegroeide tot schaars begroeide (mossen, pioniersplanten, …) zandvlakte vereist met plassen en schelpenpartijen, …
Het zogenaamde reservespuitvak binnen de Nieuw-Arenbergpolder zal slechts een streefbeeld "spuitveld" krijgen als de opspuiting, na uitputting van andere mogelijkheden, daadwerkelijk zou gebeuren. In het andere geval komt de zone in aanmerking voor 'ecologische kwaliteitsverbetering polder'.
Verwerving
Voor de Z2-zones en ex-Doeldok stelt deze problematiek zich niet aangezien zij in handen zijn van de overheid. Aangaande de Vlakte van Zwijndrecht is – gelet op het tijdelijke karakter van deze compensatiemaatregel - verwerving van deze terreinen in beheer van de overheid geen absolute vereiste alhoewel verwerving de optie permanente compensatie wel realistisch maakt. Bij definitieve verwerving door een private partij is het afsluiten van een beheersovereenkomst met deze eigenaar aangewezen. Het handhaven van de tijdelijke compensatiemaatregel kan komen te vervallen mits voorzien wordt in een gelijkwaardige compensatie.
Inrichting
Het spuitveld Zwijndrecht bestaat reeds. Het werd enkele jaren geleden opgespoten.
Bij de opvulling van Doeldok en de opspuiting van de Z2-zone ontstaan, tengevolge van de bouw van het dok waarvoor de berging van overtollige specie vereist is, vanzelf spuitvelden. Enige voorwaarde daarbij is dat de bovenlaag afgewerkt wordt met schelpenzand. Microreliëf zal leiden tot een ecologische meerwaarde :

Plaatselijk zullen depressies en plassen achterblijven, zeker indien afgewerkt met kleiig materiaal;
Enkele zandhopen zullen in functie van Oeverzwaluw en zandbijen worden achtergelaten daar waar verwaaiing niet hinderlijk is gelet op de plaatselijke situatie.

Het bestaande spuitveld en de toekomstige spuitvelden zullen vanaf het ogenblik dat ongewenst gebruik fysisch mogelijk wordt (wildcrossen, mountainbiking, modelvliegtuigjes, eierverzamelaars, …) fysisch afgesloten worden op een wijze die het oneigenlijk gebruik uitsluit en ecologisch geen barrière vormt.
Indien de gekozen afsluiting door zijn aard of omvang bouwvergunningsplichtig is dan wordt t.z.t. een bouwvergunning aangevraagd.
Beheer
Volgende beheersmaatregelen zullen worden genomen :

a. Verbod op recreatief medegebruik m.i.v. jacht en handhaving van dit verbod o.a. via degelijke afsluiting tegen elk ongewenst gebruik;

b. Waterophoudende maatregelen zodat in het droogste seizoen altijd plassen blijven bestaan in de belangrijkse depressies;
c. Cyclisch beheer om de pionierstoestand in stand te houden en successie tegen te gaan; concreet zal om de 2 jaar één derde van de oppervlakte licht worden geploegd of gefreesd;

Het beheer wordt uitgevoerd door of voor rekening van de overheid. Er wordt een degelijke jaarlijkse monitoring van avifauna uitgevoerd.

Tijdspad realisatie

Vlakte Zwijndrecht beperkte inrichtingswerken 2002
Z2-zone gelijklopend met opspuiting
Doeldok nadat het peil van opvulling boven waterniveau zal komen

Stedenbouwkundige vergunningen.

Stedenbouwkundige vergunningen aan te vragen voor het plaatsen van afrasteringen en mogelijkerwijze voor het uitvoeren van reliëfwijzigingen

<u>Realisatie slik en schorrengebied in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (ter aanzuivering van het historisch passief)</u>

Locatie

De polder van Kruibeke en het oostelijke deel van de Bazelse polder

Streefbeeld

In het kader van de beveiliging van het zeescheldebekken tegen overstromingen worden de polders van Kruibeke, Bazel en Rupelmonde ingericht als gecontroleerd overstromingsgebied. Door deze ingreep ontstaan er mogelijkheden voor natuurontwikkeling, met name een zeer gevarieerd natuurgebied met deels een continu gereduceerd getij, deels gebied onder invloed van zoet kwelwater en met een gecontroleerde overstromingsfunctie in geval van springtij waarin zich zullen ontwikkelen: kreken, slikken en schorren met een gradiënt van brakwater naar zoetwater, moerasbossen, natte graslanden, beekjes en poelen.

In het kader van de aanzuivering van het historisch passief is het onderdeel “creatie van het gereduceerd getijgebied” relevant. De creatie van dit gebied heeft tot doel onbegroeide slikken te verkrijgen met hogerop riet-ruigtemoerassen die, door aangepaste natuurontwikkeling en extensieve begrazing, dezelfde vogelsoorten aantrekken als benedenstrooms.

Verwerving

De onteigeningsbesluiten noodzakelijk voor de uitvoering van infrastructuurwerken (bouwen ringdijken, bouwen Scheldedijken, zandstocks) werden reeds genomen. Ook de onteigeningsbesluiten voor het binnengebied werden genomen.

Inrichting

De inrichting bestaat uit het bouwen van een ringdijk omheen het ongeveer 600 hectare grote gebied en het bouwen van een nieuwe Scheldedijk met in- en uitwateringssluizen op hoog en laag niveau. Daartoe zal onder ander de grond worden aangevoerd die vrijkomt bij afgraving van het Ketenisseschor op de linkerscheldeoever op het grondgebied van de gemeente Beveren. Door de aanleg van deze dijken en constructies zal een gedempt of gereduceerd getij kunnen worden ingesteld in de polder van Kruibeke en het oostelijk deel van de Bazelse polder.

Beheer

Het slikken- en schorrengebied ontstaat op een natuurlijke wijze. Actief beheer (uitgezonderd toegankelijkheidsbeheer) is niet nodig. Begrazing van het schor dient als optie open gehouden te worden.

Tijdspad realisatie

De aanvraag voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van ringdijken en zandstocks werd ingediend. De zelfde aanvragen worden ingediend voor de tijdelijke doorgang onder de Scheldelei ten behoeve van het werfverkeer en voor een sluis in de ringdijk ten behoeve van de afwatering van de steilrand. Het KBR-gebied zal volgens de huidige planning als gecontroleerd overstromingsgebied en als gereduceerd getijgebied operationeel zijn vanaf 2006.

Stedenbouwkundige vergunningen.

Stedenbouwkundige vergunningen zijn vereist voor de creatie van het gecontroleerd gereduceerd getijgebied.

Overzicht van de overige natuurcompenserende maatregelen ter aanzuivering van het historisch passief.

a. Ter aanzuivering van het historisch passief

- Reeds gerealiseerde natuurwaarden "Groot Rietveld" en de instandhouding ervan

Locatie
Het Groot Rietveld is een voormalig spuitveld jonger dan 10 jaar met een goed ontwikkelde rietpartij en ondiepe plassen. Het gebied werd via de tweede gewestplanwijziging herbestemd van industriegebied tot natuurgebied. Het gebied met een oppervlakte van 78 ha is gelegen langs de westzijde van de zogenaamde defensieve dijk. De huidige natuurwaarden worden als compensatie ter aanzuivering van het historisch passief opgenomen.

- *De aanleg van slikken en schorren binnen het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde*

b. Voor Verrebroekdok

- Reeds gerealiseerde natuurwaarden "Zuidelijke Groenzone" en de instandhouding ervan

Locatie
De Zuidelijke Groenzone beslaat een oppervlakte van ongeveer 130 ha (gewestplanoppervlakte-2e gewestplanwijziging) en bestaat integraal uit zeer oude spuitvelden waarin spontane natuurontwikkeling heeft plaatsgevonden. De Zuidelijke Groenzone bestaat vandaag uit een gevarieerd complex van plassen, rietvelden, weilanden, kleine wildakkers, zandige vlakten en bos. De huidige natuurwaarden worden als compensatie ter aanzuivering van het historisch passief opgenomen.
Streefbeeld
In onderhavig compensatieplan zijn maatregelen in deze zoekzone beperkt tot het weren van alle vormen van verstoring in dit gebied met het oog op het instandhouden van de natuurwaarden. De opmaak en uitvoering van een natuurontwikkelingsplan voor dit gebied staat los van voorliggend compensatieplan. Het zal worden opgemaakt in het kader van toekomstige planning.
Verwerving
Gelet op het voorgaande is verwerving van percelen die nog niet in eigendom zijn van het Vlaamse Gewest geen vereiste voor de uitvoering van voorliggend onderdeel van het compensatieplan. Verwerving van de nog niet onteigende percelen in de zuidelijke Groenzone, evenals definitieve beslechting van het geschil tussen de Vlaamse Gemeenschap en de federale overheid met betrekking tot de eigendomsrechten over sommige percelen in de Zuidelijke Groenzone is gewenst in het kader van de toekomstige planning.
Inrichting
Niet vereist in dit kader. Zie evenwel onder 'beheer'.
Beheer
Volgende beheersmaatregelen moeten worden genomen.
Verbod op het landbouwgebruik en recreatief medegebruik m.i.v. jacht en handhaving van dit verbod o.a. door het plaatsen van een degelijke afsluiting tegen elk ongewenst gebruik. Bijkomend dienen alle vergunningen en verloven met betrekking tot het huidig beheer en het privatief gebruik van het gebied (m.i.v. jacht) te worden ingetrokken door de bevoegde overheid.

Het beheer wordt uitgevoerd door of voor rekening van de overheid en gestuurd en opgevolgd door een nog op te richten beheerscommissie. Er wordt een degelijke jaarlijkse monitoring van avifauna uitgevoerd.

Tijdspad realisatie

Deze beheersmaatregelen worden gestart in 2001-2002.

Stedenbouwkundige vergunningen.

Stedenbouwkundige vergunning voor terreinaanleg, indien noodzakelijk voor het treffen van beheersmaatregelen.

Ten slotte dient er verwezen te worden naar het schrijven van minister Dua in verband met de ingebrekestelling 18.1.2001 aanleg Verrebroek- en Deurganckdok in de haven van Antwerpen.

Op het niveau van het project Deurganckdok heeft de Vlaamse regering eigenlijk gekozen voor een compensatie op drie niveaus:

- de biologische verbetering van minderwaardige habitats in het gebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde;
- het scheppen van nieuwe vergelijkbare habitatten ;
- de toevoeging aan "Natura 2000" van een bestaand gebied waarvan de aanwijzing ten tijde van het opstellen van de biogeografische lijst niet als essentieel werd beschouwd. Dit geldt voor de gebieden 10, 11, 12 en 13 vernoemd in de adviesnota IN 98.91.

Het is de evidentie zelf dat bij de inrichting van de gebieden Heusden, R4-Ringvaart, Schoonaarde-Paddebeek, Potpolder I-oostelijk deel en Potpolder IV-V, bijzondere aandacht zal besteed worden aan het creëren van gelijkwaardige habitats en dit over een veel grotere oppervlakte.

In wezen zullen de voorgestelde compensaties op termijn leiden tot een duurzamere bescherming van de betreffende habitatten in het kader van de Habitatrichtlijn en tot een grotere algehele samenhang van het "Natura 2000"netwerk.

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De hiernavolgende werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok, zoals aangegeven in kaart 1, aan te leggen en operationeel te maken, worden van dwingend groot algemeen en strategisch belang verklaard :

1° De aanleg in 3 fasen van maximum 5.300 m diepgefundeerde kaaimuren en aanhorigheden, inbegrepen alle bijhorende droge grondwerken, met inbegrip van eventuele zandwinning ;

2° Het baggeren van het dok en de toegang ervan tot de Beneden-Zeeschelde, inbegrepen de verruiming van de Drempel van Frederik en Zandvliet (kaart 3), en het aanwenden van de vrijgekomen baggerspecie voor het ophogen van de terreinen omheen het dok en van de terreinen ten westen van en aansluitend aan het Doeldok (kaart 2), alsook voor het gedeeltelijk dempen van het Doeldok, met inbegrip van eventuele zandwinning ;

3° De aanleg van de leefbaarheidsbuffer tussen Doel en de terreinen rond het Deurganckdok ;

4° De aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur voor weg- en spoorverkeer, inclusief de noodzakelijke aanpassingen van de bestaande transportinfrastructuur en haar aanhorigheden ;

5° De compenserende maatregelen in toepassing van artikel 6, leden 2, 3 en 4, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992, inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, zoals weergegeven in kaarten 4 en 5 :

a) Weidevogelgebied en realisatie slikken en schorren gelegen in het gecontroleerd overstromingsgebied binnen het gebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde ;

b) Paardenschor ;

c) Kreek ter hoogte van het Paardenschor ;

d) Zoetwaterkreek in de buffer (Zuid-West B) ;

e) Plas "Drydijck" met inbegrip van ecologische buffer ;

f) Weidevogelgebieden gelegen in zoekzone "Doelpolder noord" (ZTV) en in tijdelijk weidevogelgebied "Putten west" (ZTA) ;

g) Verbetering ecologische kwaliteit polder op percelen in eigendom van de Vlaamse overheid ;

h) Tijdelijk en permanent beheer van waterplassen gelegen in de in de zone "Putten Plas" en overige waterplassen in Z2-gebied ;

I) Tijdelijke inrichting van de spuitvelden "Zwijndrecht", "ex-Doeldok" en "Z2-gebied".

Artikel 3

1. De Vlaamse regering kan bij het verlenen van die stedenbouwkundige vergunningen, en de vergunningverlenende overheden bij het verlenen van andere vergunningen en de aktename van de meldingen die noodzakelijk zijn om deze werken te kunnen uitvoeren een uitzondering maken op de bestemmingen van de plannen van aanleg. Die stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd bij de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar en voorgelegd aan de Vlaamse regering.

2. De in het eerste lid bedoelde vergunningen en meldingen worden aangevraagd en, behoudens hetgeen bepaald is in het eerste lid, behandeld volgens de daarvoor bestaande procedures.

Artikel 4

De Vlaamse regering waarborgt voorafgaand aan het verlenen van de in artikel 3 bedoelde stedenbouwkundige vergunningen, behoudens hetgeen bepaald is in dit decreet, de toepassing van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, de artikelen 14 en 16, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, de richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, de arti-

kelen 3 en 4 van richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en artikel 6, leden 2 tot 4, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

Artikel 5

1. De stedenbouwkundige vergunningen die ter uitvoering van dit decreet werden verleend worden voorgelegd aan de bekrachtiging door het Vlaamse Parlement binnen een termijn van 15 dagen te rekenen vanaf de dag waarop ze zijn verleend.

2. Het Vlaams Parlement bekrachtigt de stedenbouwkundige vergunningen bedoeld in artikel 3 van dit decreet binnen een termijn van 30 dagen te rekenen vanaf de dag van indiening indien voldaan is aan de in artikel 4 van dit decreet omschreven voorwaarden.

3. Indien binnen de voormelde termijn geen bekrachtigingsdecreet wordt goedgekeurd, worden de in artikel 3 bedoelde stedenbouwkundige vergunningen geacht niet te zijn verleend.

Artikel 6

1. De in artikel 3 van dit decreet bedoelde stedenbouwkundige vergunningen zijn uitvoerbaar de dag na de bekendmaking van het bekrachtigingsdecreet in het Belgisch Staatsblad, desgevallend in afwijking van artikel 5, § 1, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en artikel 128, vierde lid, van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

2. Indien bij het verlenen van de in artikel 3 bedoelde stedenbouwkundige vergunningen toepassing moet worden gemaakt van de artikelen 158 en 159 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, staat die toepassing niet in de weg aan het vooraf verlenen van die stedenbouwkundige vergunning door de Vlaamse regering, en van hetgeen bepaald is in het eerste lid.

Artikel 7

1. In uitvoering van de artikelen 3 en 4 van richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en artikel 6, vierde lid, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna en de artikelen 14 en 16, § 1, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, zijn de aanvragers van de stedenbouwkundige vergunningen bedoeld in artikel 3 van dit decreet gehouden, op straffe van toepassing van de artikelen 146 tot 162 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en de artikelen 58 tot 62 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, alle nodige maatregelen te nemen om de compenserende maatregelen te realiseren en om te waarborgen dat de algemene samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

2. Deze compenserende maatregelen kunnen worden geconcretiseerd in een stedenbouwkundige vergunning of bij besluit van de Vlaamse regering. Ze compenseren gelijkwaardig de habitaten leefgebieden waarvoor er een betekenisvolle aantasting wordt vastgesteld. Per habitat en leefgebiedtype waarvoor een betekenisvolle aantasting wordt vastgesteld, moeten de natuurcompenserende maatregelen gelijktijdig worden aangevangen en uitgevoerd met de ermee corresponderende andere werken, die desgevallend zijn vermeld in een stedenbouwkundige vergunning.

Artikel 8

De Vlaamse regering besluit tot de opmaak van de nodige ruimtelijke uitvoeringsplannen bedoeld in artikel 37 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, derwijze dat gevolg wordt gegeven aan artikel 2 van dit decreet en aan de artikelen 3 en 4 van richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand en artikel 6, leden 2 tot en met 4, van de richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, en derwijze dat de aanvragers van de stedenbouwkundige vergunningen bedoeld in artikel 3 van dit decreet de in artikel 7 van dit decreet opgelegde verplichtingen kunnen vervullen.

Artikel 9

De grondbank, zoals bedoeld in het besluit van de Vlaamse regering van 24 juli 1998, wordt geactiveerd ten behoeve van de landbouwers in hoofdberoep waarvan landbouwgoederen liggen in de in dit decreet opgesomde gebieden.

Artikel 10

De artikelen 3, eerste lid, 5 en 6, tweede lid, van dit decreet houden op uitwerking te hebben vanaf het ogenblik dat de Vlaamse regering of de vergunningverlenende overheden de mogelijkheid hebben de vergunningen bedoeld in artikel 3, eerste lid, van dit decreet te verlenen op basis van artikel 103 van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening.

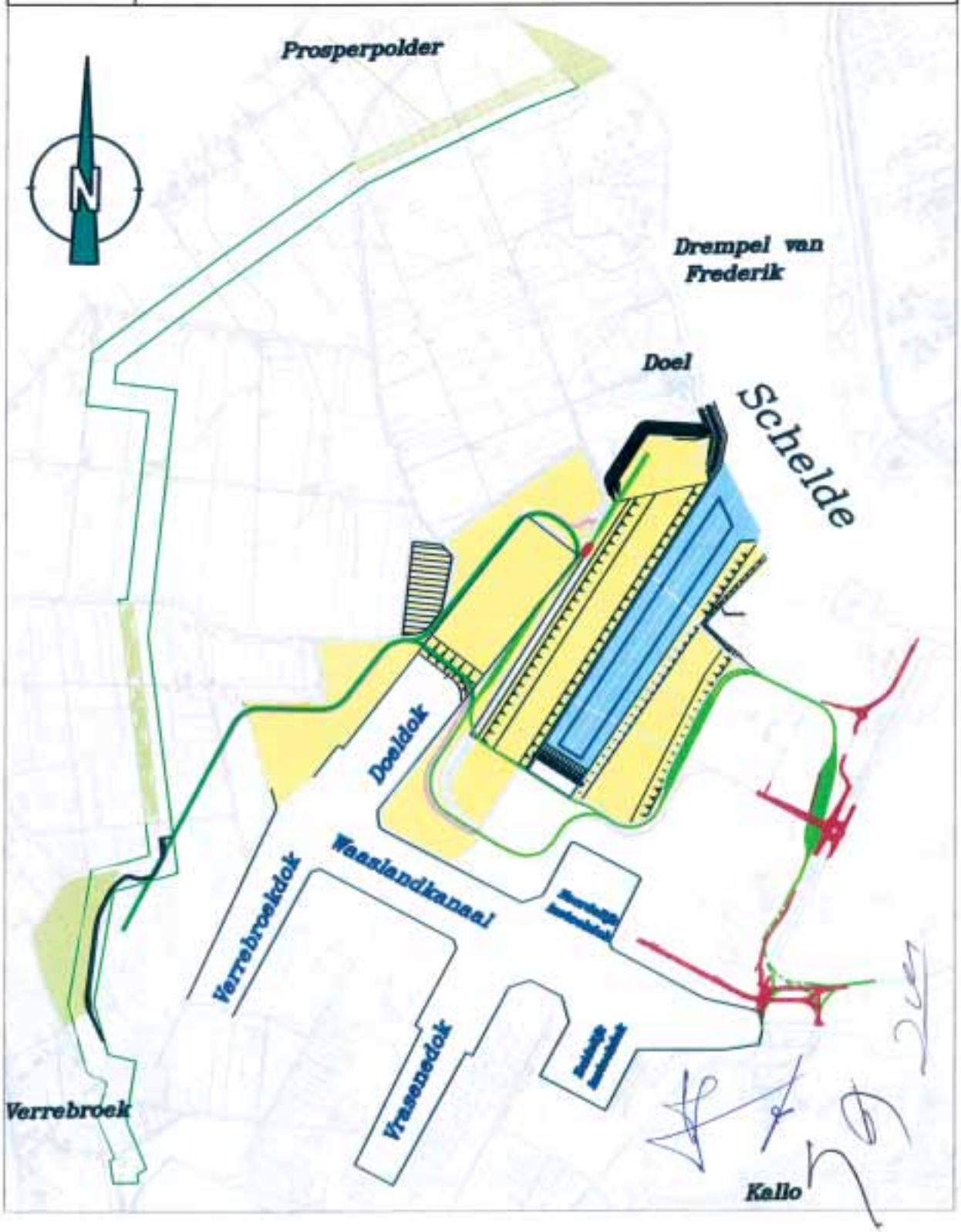
Artikel 11

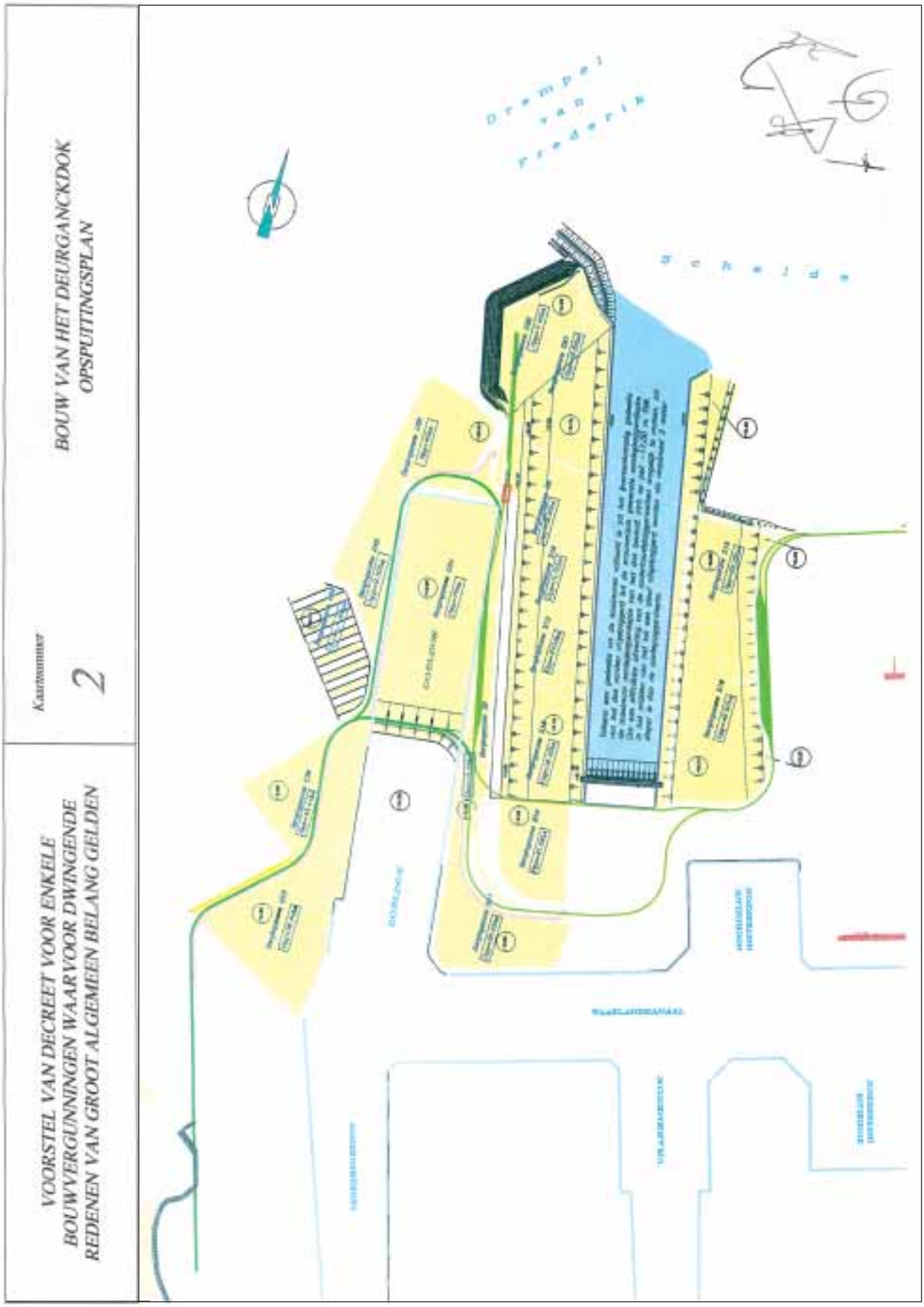
Dit decreet treedt in werking op de dag van de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

Wivina DEMEESTER-DE MEYER
Robert VOORHAMME
Marc VAN DEN ABEELEN
Johan MALCORPS
Herman LAUWERS

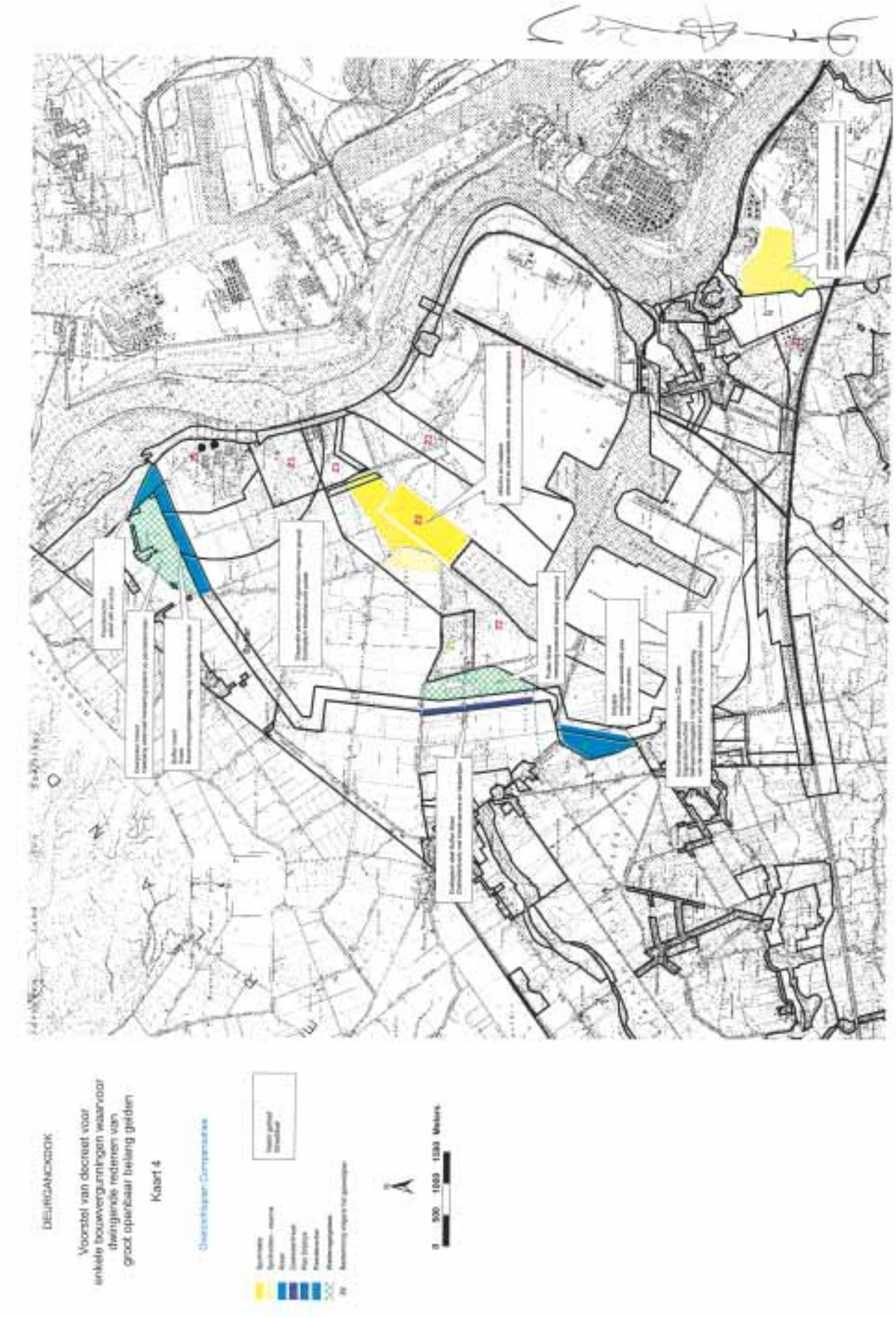
BIJLAGEN BIJ HET VOORSTEL VAN DECREET

Kaartnummer	VOORSTEL VAN DECREET VOOR ENKELE BOUWVERGUNNINGEN WAARVOOR DWINGENDE REDENEN VAN GROOT ALGEMEEN BELANG GELDEN
1	*Bouw van het Deurganckdok* *Situatieplan*

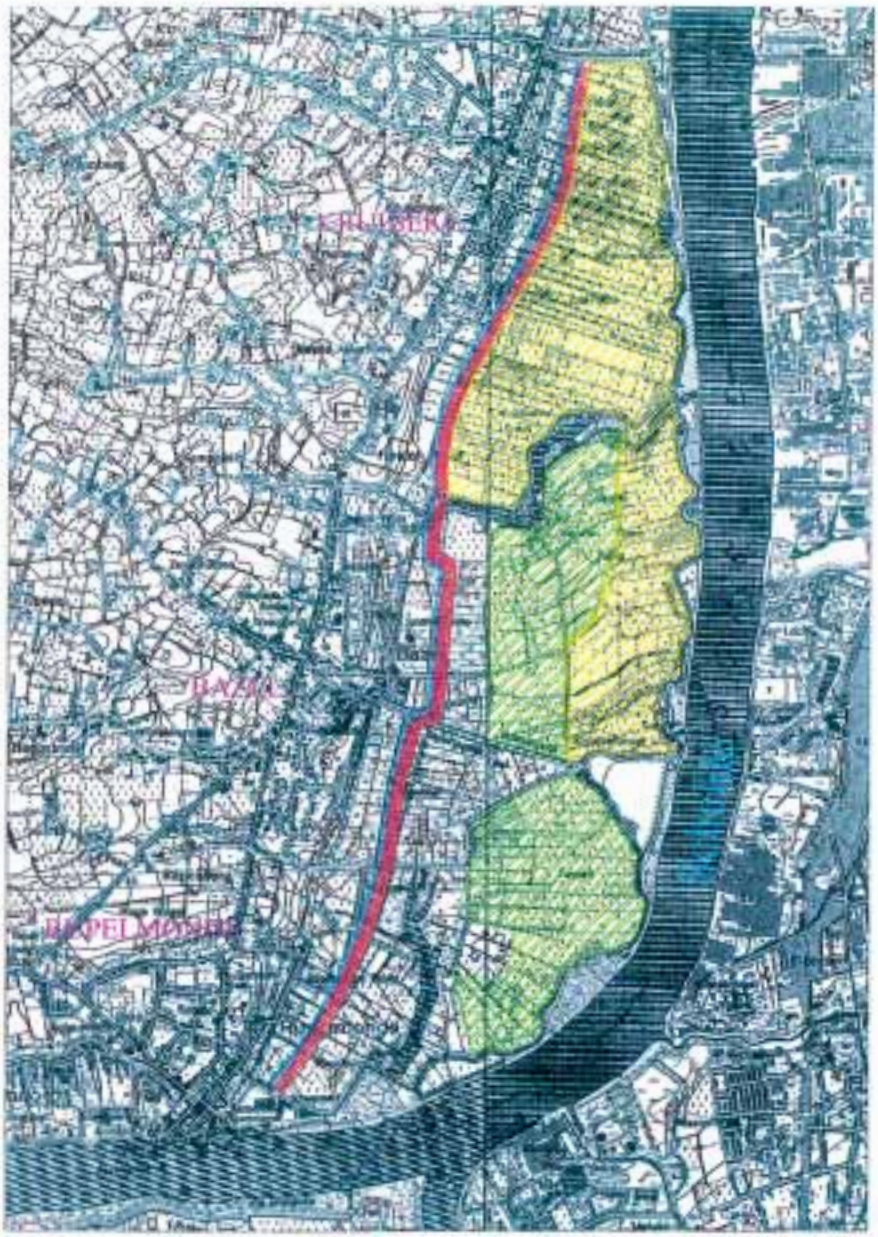



VOORSTEL VAN DECREET VOOR ENKELE
BOUWVERGUNNINGEN WAARVOOR DWINGENDE
REDENEN VAN GROOT ALGEMEEN BELANG GELDEN
Kaartnummer
2
BOUW VAN HET DEURGANCKDOK
OPSPUITINGSPLAN
Dreumpel van Frederik
Schelde
CORLINK
CORLINK
WAARLANDHAVEN
SPUIKANAAL
SPUIKANAAL

Benoden Zeescheldo
Vaargeul naar Deurganckdok
Breedte : 370m
Diepte : min 133 dm
Dieper dan OLLW 0 - 133 cm
Te Baggeren
VOORSTEL VAN DECREET
VOOR ENKELE
BOUWVERGUNNINGEN
WAARVOOR DWINGENDE
REDENEN VAN GROOT
ALGEMEEN BELANG
GELDEN
Kaartnummer
3
BOUW VAN HET
DEURGANCKDOK
Baggerzone op de
drempels in de
Schelde
Drempel van Zandvliet
Drempel van Frederik


DELWIGANCKDOK
Voorstel van decreet voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot openbaar belang gelden
Kaart 4
0 500 1000 1500 Meters

Kaartnummer	VOORSTEL VAN DECREET VOOR ENKELE BOUWVERGUNNINGEN WAARVOOR DWINGENDE REDENEN VAN GROOT ALGEMEEN BELANG GELDEN
5	NATUURCOMPENSATIES IN HET GECONTROLEERD OVERSTROMINGSGEBIED KRUIBEKE–BAZEL–RUPELMONDE



Legende

realisatie slik- en schorgebied d.m.v. gereduceerd getij

realisatie weidevogelgebied

ringdijk