



ADVIES

1 maart 2012

De uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten aan de Westzijde van het Verrebroekdok – fase 2

Inhoudsopgave

1. Algemene aandachtspunten	6
2. Inhoudelijke aandachtspunten.....	9
2.1. Procedurele aspecten.....	11
2.2. Milieueffecten	12

Krachtlijnen

Het advies werd gevraagd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken met een adviestermijn van 4 maanden. Tijdens het proces ter voorbereiding van het advies werd op 8 februari 2012 in Beveren een hoorzitting gehouden waarop vertegenwoordigers van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en van het adviesbureau Royal Haskoning een toelichting gaven en achteraf vragen beantwoordden. De hoorzitting werd opengesteld voor de lokale provinciale milieuraden van Oost-Vlaanderen en Antwerpen en de gemeentelijke milieuraad van Beveren.

Wat de twee specifieke vragen aangaat van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, omtrent de evenwichtige onderbouwing van het dossier en de duidelijkheid van de milieu-impact-studie en de MKBA, antwoordt de Raad dat niet alle milieutechnische elementen van het dossier voldoende evenwichtig onderbouwd en behandeld zijn. Hij vindt de teksten van de milieu-impactstudie ook niet voldoende duidelijk als basis van een maatschappelijk debat dat de bron is voor het advies dat hij over het dossier dient uit te brengen. Hij vraagt daarom dat het milieu-impactdossier, in het kader van een aanvraag tot MER-ontheffing, van meet af aan geschikt zou gemaakt worden voor de onderbouwing van een maatschappelijk debat.

De Raad stelt vast dat door de vrijstelling van de MER-plicht er geen publieke kennisgeving meer is die in de titel Milieueffect- en Veiligheidsrapportage van het DABM voorzien is. Hij meent dat er nood blijft aan kennisgeving zowel wat de inhoudsopgave betreft als wat het goedgekeurde vrijstellingsdossier betreft.

De Raad herhaalt nogmaals zijn voorkeur voor een overkoepelende langetermijnvisie voor het Vlaamse Zeehavenbeleid. Hij stelt vast dat het project van de uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten in het Verrebroekdok past in het strategisch plan voor de haven van Antwerpen. Hij geeft ook aan dat de omliggende gemeentebesturen moeten geïnformeerd worden over de verschillende aspecten van het project opdat zij hun inwoners voldoende zouden kunnen informeren. Minstens tijdens de uitvoering van een project zou er een permanent klachtenmeldpunt moeten georganiseerd worden.

De Raad meent dat het systematisch verwijzen naar de referentietoestand van effecten die het gevolg zijn van eerder vergunde maar niet uitgevoerde projecten en van mogelijke effecten naar de vergunningsaanvraag negatief is voor de transparantie van de besluitvorming.

Gezien de aard van het project lijkt het risico beperkt dat het dossier (aangevuld met de informatie die gegeven werd tijdens de hoorzitting) een onvoldoende objectieve weergave is van de realiteit. De Minaraad gaat er van uit dat het ontwikkelingsscenario voor het voorgestelde project volstaat, mits de in de milieunota voorgestelde compenserende maatregelen doorgevoerd worden en mits rekening wordt gehouden met zijn opmerkingen.

Inleiding

Op 12 december 2011 ontving de Minaraad de adviesvraag vanwege het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Deze adviesvraag steunt op het Besluit van 14 december 2007 inzake projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven dat uitvoering geeft aan het Havendecreet¹. Dit besluit (Art. 3, § 2) voorziet bij subsidieaanvragen voor werken van meer dan 10 miljoen € in een procedure van advisering van het project, inclusief de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en de milieu-impactstudie, door de Vlaamse Havencommissie (VHC) en de Minaraad. Er wordt ook een taakverdeling voorzien: de sociaal-economische aspecten worden beoordeeld door de VHC en de milieutechnische aspecten door de Minaraad. Overeenkomstig het besluit (Art. 3, § 3) dienen de adviesorganen hun advies binnen de vier maanden uit te brengen.

Dit project was voorzien in het fysisch programma van het VIF voor 2011. Aangezien een vastlegging op de begroting 2011 niet meer tot de mogelijkheden behoorde, wordt het project hernomen op het fysisch programma 2012.

Aan de adviesvraag waren zes documenten toegevoegd:

- "Projectomschrijving uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten aan de Westzijde van het Verrebroekdok – fase 2";
- Ontheffing tot het opstellen van een MER, Ontheffingsbeslissing van 2 februari 2010, ondertekend door het afdelingshoofd van AMNEB;
- Uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten aan de westzijde van het Verrebroekdok, op de kop van het Waaslandkanaal (overgang Verrebroekdok – Doeldok) Ontheffing, opgemaakt door Royal Haskoning, 26 augustus 2009;
- Onderzoek naar het nut en de noodzaak van een realisatie van een derde fase van het Verrebroekdok, alsook het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, Eindrapport, opgemaakt door RebelGroup Advisory Belgium nv, 30 september 2008;
- Onderzoek naar het nut en de noodzaak van een realisatie van een derde fase van het Verrebroekdok, alsook het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, Beleidsamenvatting, opgemaakt door RebelGroup Advisory Belgium nv, 21 november 2008;
- Verrebroek Phase III, Liquid Chemicals Outlook, Final december 2008, opgemaakt door Ocean Shipping Consultants Ltd (als bijlage bij de MKBA);
- Verrebroek Phase III, Traffic Forecasts, may 2008, opgemaakt door Ocean Shipping Consultants Ltd (als bijlage bij de MKBA).

In zijn brief vraagt het afdelingshoofd van het Departement antwoord op twee specifieke vragen:

- Zijn alle elementen van het dossier voldoende evenwichtig onderbouwd en behandeld?
- Zijn de teksten van de milieu-impactstudie en de MKBA voldoende duidelijk?

¹ Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages. Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

Bij adviesvragen over de strategische havenplannen en over havenprojecten (bijvoorbeeld over het strategisch plan voor de haven van Antwerpen en de tweede sluis Waaslandhaven²) heeft de Raad de gewoonte om de milieuraden van provincies en gemeenten die door het dossier gevat zijn, te betrekken bij de voorbereiding van het advies. Daarom heeft de Minaraad op 8 februari 2012 in Beveren een informatievergadering georganiseerd voor zijn eigen leden maar ook voor de leden van de provinciale milieuraden van Oost-Vlaanderen en Antwerpen en van de gemeentelijke milieuraad van Beveren.

Tijdens deze informatievergadering situeerde ir. Manu Vandamme, Manager Renovatie & Nieuwbouw, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen het project ruimtelijk en economisch en kaderde hij het in het strategisch plan van de haven van Antwerpen. Mevr. Annemie Pals van het adviesbureau Royal Haskoning gaf een overzicht van de milieueffecten van het project, de accepteerbaarheid daarvan en mogelijke compenserende maatregelen. Daarna konden de aanwezigen vragen en opmerkingen voorleggen. De resultaten van deze uiteenzetting en de vragenronde werden opgenomen in het advies.

Walter Roggeman
voorzitter Minaraad

² Minaraad, Advies van 27 november 2008 over het strategisch plan voor de haven van Antwerpen (08|52).
Minaraad, Advies van 10 september 2009 over de tweede sluis Waaslandhaven (09|24).

Adviestekst

1. Algemene aandachtspunten

[1] **Specifieke vragen van het Departement.** De door het Departement gestelde vragen (zie inleiding) gaan enerzijds over de evenwichtige onderbouwing van (alle elementen van) het dossier en over de duidelijkheid van de milieu-impactstudie en de MKBA. Dezelfde vragen kwamen overigens reeds aan bod bij eerdere adviesvragen over havenprojecten. De Raad vroeg zich toen af hoe deze brede vragen passen in zijn opdracht om de milieutechnische kant van het dossier te beoordelen. Met het voorliggende dossier wil de Raad dat standpunt nuanceren en iets verder uitwerken: het blijkt inderdaad zinvol te zijn om op deze kwesties in te gaan.

Tijdens de hoorzitting kreeg de Raad de bevestiging dat de milieu-impactstudie van het voorliggende dossier effectief de basis heeft gevormd voor de beslissing tot ontheffing van de MER-plicht op 2 februari 2010. Dezelfde nota is bijgevolg in eerste fase dienstig geweest als technisch document ten behoeve van de dienst MER en moest vervolgens als basis dienen voor een maatschappelijk debat binnen de Minaraad. Wanneer ontheffing wordt verleend door de dienst MER op basis van de milieu-impactnota in het dossier, lijkt het voor de Raad niet vanzelfsprekend dat er nog vragen gesteld moeten worden over de onderbouwing en de duidelijkheid van het dossier.

De Raad vindt echter niet dat alle milieutechnische elementen van het dossier voldoende evenwichtig onderbouwd en behandeld zijn. Hij vindt de teksten van de milieu-impactstudie ook niet voldoende duidelijk als basis van een maatschappelijk debat dat de bron is voor het advies dat hij over het dossier dient uit te brengen. Aangaande het voorliggende dossier is de hoorzitting, die is doorgegaan op vraag van de Raad, absoluut noodzakelijk gebleken om nopens diverse aspecten klaarheid te brengen.

[2] **Het milieu-impactdossier van meet af aan bijstellen.** Tijdens de hoorzitting vernam de Raad dat reeds bij de beslissing om de ontheffing aan te vragen, gekend was dat het om een subsidiedossier zou gaan waarvan het investeringsbedrag de drempel van 10 miljoen euro zou overtreffen. De Raad meent daarom dat van zodra geweten is dat de milieu-impactnota voor het bekomen van een MER-ontheffing ook zal dienen als basisdocument voor maatschappelijke advisering, daarmee rekening moet gehouden worden. Dit impliceert dat in de nota:

- Duidelijk aangeduid wordt waar het project zich situeert tegenover de bewoning, natuurgebieden, ...;
- Dat alle relevante disciplines aan bod komen, zelfs als het milieueffect ervan verwaarloosbaar wordt geacht;
- Dat alle milieueffecten van de uit te voeren werken – ook al werden die eerder vergund en worden ze bijgevolg tot de referentietoestand gerekend – vermeld worden, evenals de maatregelen om de impact te voorkomen en daarnaast hun cumulatief effect met de andere werken binnen het project;

De Raad vraagt ook dat het milieu-impactdossier wordt aangevuld met alle relevante feiten die zich voordeden tussen het opmaken van de nota en het indienen van het subsidiedossier. Hierbij gaat het onder meer om alle voor de milieu-impactstudie relevante vergunningen die werden toegestaan met de

relevante vergunningsvoorwaarden en alle geweigerde vergunningen met de motivering voor de weigering. Dezelfde aanvullingen zijn ook nodig met betrekking tot de passende beoordeling.

Kennisgeving omtrent de inhoudsafbakening van het ontheffingsdossier (zie [7]) kan hier reeds een stap in de goede richting betekenen.

Naar aanleiding van zijn concrete opmerkingen en suggesties verder in dit advies, illustreert de Raad een aantal van de hiervoor gevraagde aanvullingen van de milieu-impactnota bij subsidiedossiers.

[3] Strategische aanpak van het Vlaamse havenbeleid. De projecten die overeenkomstig het subsidiebesluit van de Vlaamse regering aan de Minaraad en de VHC worden voorgelegd moeten kaderen binnen het respectievelijke strategisch plan. Strategische plannen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering, die ze evenwel niet goedkeurt maar er wel akte van neemt.

Zoals de Raad al eerder aangegeven heeft, in zijn adviezen over de strategische plannen voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge, is hij voorstander van een langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid². De verschillende strategische plannen zouden met die langetermijnvisie moeten afgestemd worden. Enkel zo kunnen tegenstrijdige wensen en overlappingsen voorkomen worden en kunnen strategische keuzes gemaakt worden. Zeker in een tijd van budgettaire beperkingen lijkt dit een noodzaak.

[4] Strategisch plan voor de Haven van Antwerpen. Op 3 april 2009 nam de Vlaamse Regering akte van het strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen (SPHA) nadat de dienst MER op 4 maart 2009 het bijhorende plan-MER goedkeurde. Het SPHA gaat ervan uit dat de haven van Antwerpen ook in de toekomst een van de belangrijkste mainports van noordwestelijk Europa moet blijven. De hoofdrol voor de verdere ontwikkeling situeert zich op de linkeroever. Op de rechteroever is voor industriële en logistieke ontwikkeling vooral nog inbreiding mogelijk. De principes van het SPHA zijn in het plan-MER vertaald in een aantal alternatieven:

- Nulalternatief: behoud van de huidige toestand en enkel nog realisatie "beslist beleid".
- Planalternatief ruimtelijke havenconsolidatie (zogenaamde A-planalternatief of inbreidingsscenario).
- Planalternatief ruimtelijk ingepaste haven (zogenaamde B-planalternatief of uitbreidingsscenario).

De Minaraad bracht in november 2008 advies uit over het SPHA en het plan-MER².

[5] Volgens de MKBA is het project sociaal-economisch verantwoord. De uitvoering van de MKBA stemde overeen met het stappenplan uit de Vlaamse Standaardmethodiek voor de MKBA van zeehavenprojecten (Eindrapport MKBA, p.6)³.

De MKBA besloot dat de realisatie van de tweede fase van het Verrebroekdok

³ De opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote infrastructuurprojecten in de Vlaamse zeehavens, Definitief eindrapport – deel A: Standaardmethodiek, opgemaakt door het consortium Resource Analysis – Rebelgroup – ITMMA, in opdracht van de afdeling Haven- en Waterbeleid van MOW, 9 november 2006, 206 p.

sociaal-economisch verantwoord is. Zowel in het nationale als het internationale standpunt is de netto contante waarde van het project ruimschoots positief. Tegenover aanleg- en onderhoudskosten van 35 miljoen euro staan er baten van 159 miljoen euro in het internationale standpunt en 123 miljoen euro in het nationale standpunt. In deze bedragen is met negatieve gevolgen voor milieu en omgeving (emissies, congestie) rekening gehouden. De trafieken die door de afwerking van het Verrebroekdok naar Antwerpen aangetrokken worden zijn in beperkte mate van andere Vlaamse zeehavens (Gent en Zeebrugge) afkomstig. Ook hiermee is in de bepaling van de baten rekening gehouden (Eindrapport MKBA, p.61-62).

De Raad spreekt zich echter niet uit over de kwaliteit van de MKBA omdat dit volgens het subsidiebesluit niet tot zijn opdracht behoort.

- [6] Transparantie in de besluitvorming.** Ieder nieuw project wordt op zijn eigen merites beoordeeld mits het past in het strategisch plan. De Raad benadrukt nogmaals dat de Vlaamse Regering akte neemt van de strategische plannen en ze niet heeft goedgekeurd. Door de manier waarop de dossiers zijn behandeld, worden ze wel gekaderd in het strategisch plan, maar ontbreekt een globaal zicht op het project waarvan het dossier deel uitmaakt. De Raad wijst erop dat deze aanpak de transparantie in de besluitvorming vermindert. De uitvoering van het voorliggende project of van eerdere projecten kan zo een argument worden om latere, maatschappelijk minder aanvaarde projecten door te drukken (zie verder [13]).
- [7] Geen publieke consultatie bij vrijstelling van MER-plicht.** Op basis van art.4.3.3, §2, 2° van het DABM⁴ werd voor voorliggend dossier een vrijstelling van MER-plicht aangevraagd. Volgens het MER-besluit⁵, bijlage 1, categorie 12 moet een project-MER worden opgesteld voor "*Zeehandelshavens, met het land verbonden en buiten havens gelegen pieren voor lossen en laden (met uitzondering van pieren voor veerboten) die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen.*" Maar volgens bijlage 2 bij hetzelfde besluit kan een gemotiveerd verzoek tot ontheffing worden ingediend voor (rubriek 13): "*Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding).*" Die vrijstelling werd ook toegestaan op 2 februari 2010.

Als gevolg van deze vrijstelling verliest het dossier iedere publieke kennisgeving die in de titel Milieueffect- en Veiligheidsrapportage van het DABM voorzien is. Dit gaat zowel over de bekendmaking of terinzagelegging van de inhoudsafbakening (art.4.3.4 §4) als van het goedgekeurde project-MER e.d. (art.4.3.9). De Raad merkt op dat hierdoor de transparantie van het hele proces verder afneemt. Hij meent dat er nood blijft aan kennisgeving zowel wat de inhoudsopgave betreft als wat het goedgekeurde vrijstellingsdossier betreft.

- [8] Gebruikte terminologie.** De Raad merkt op dat de diverse stukken doorspekt zijn met o.a. specifieke terminologie uit scheepvaart of havenbouwtechniek. Sommige termen zijn gedefinieerd in de "Verklarende woordenlijst" (p.70 van de milieu-impactnota). De Raad vindt het positief dat een aanzet is gegeven om

⁴ Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid

⁵ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage

termen te verduidelijken, maar hij merkt ook op dat deze lijst zeker niet volledig is. De Raad heeft een aantal termen of begrippen die in het advies gebruikt worden, maar die niet in de woordenlijst zijn opgenomen, in voetnoten toegelicht.

[9] Informatieverstrekking en klachtenmeldpunt. Het is aangewezen om de omliggende gemeentebesturen in te lichten over de planning van de uitvoering van de werken en hen ook inzicht te geven omtrent de mogelijke bronnen van hinder. Tezelfdertijd moet aan die gemeentebesturen ook de nodige informatie bezorgd worden over het hoe en waarom van de werken en over de duur en de aard van de werken. Die informatie kunnen zij dan op hun beurt voorleggen aan hun inwoners.

De Raad dringt erop aan dat havens bij voorkeur permanent maar zeker tijdens de duur van werken een centraal klachtenmeldpunt in stand houden waarbij de burgers en ondernemingen klachten over hinder kunnen melden.

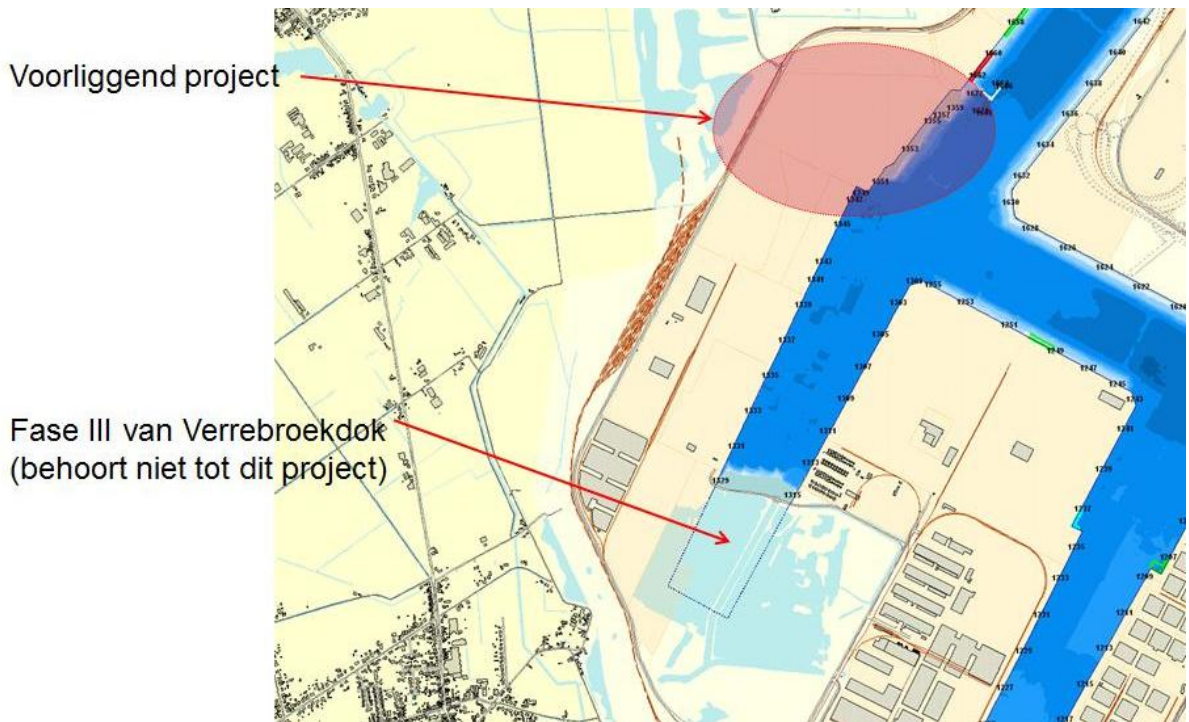
2. Inhoudelijke aandachtspunten

[10] Het project Verrebroekdok. Op 1 september 1996 werd de bouw van fase 1 van het Verrebroekdok aangevat. De aanleg van het dok gebeurde gefaseerd:

- Eerst werd de oostelijke kaaimuur aangelegd. Vanaf eind 1999 werd de inrichting van de achterliggende terreinen uitgevoerd. Het eerste zeeschip kon midden 2000 aanmeren aan de terminal in het Verrebroekdok.
- Vervolgens werd de westelijke kaaimuur aangelegd. Bedoeling was een beperkt deel van deze westelijke kaai in gebruik te kunnen nemen. Het vrijbaggeren van de kaaien ging van start in het voorjaar van 1999 en werd beëindigd in de lente van 2000. In de loop van 2001 werd met de inrichting van de achterliggende terreinen gestart: een oppervlakte van 20 ha met een kaailengte van 600 m werd verhard. In april 2002 werd duidelijk dat deze terminal snel zou worden uitgebreid met bijkomende verharding, spoor aansluiting en magazijnen. Twee belangrijke uitbreidingen vonden plaats in 2005.
- Begin 2000 maakte het Havenbedrijf Antwerpen bekend dat de aanleg van de derde en afsluitende fase van het Verrebroekdok voorlopig uitgesteld werd. Deze werken moeten de reeds aangelegde delen van de oostelijke en westelijke kaaimuur verlengen en via een dwarskaai met elkaar verbinden. Deze werken werden voorlopig "on hold" gezet. Momenteel bevindt zich op deze plaats de tijdelijke natuurcompensatie Verrebroekse Plassen voor het verlies aan natuurwaarden in het project Deurganckdok (figuur 1).

[11] Omschrijving van het voorliggende project. Het project kadert in de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven op linkeroever, meer bepaald de uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten aan het Verrebroekdok. De noodzaak om de aanmeerfaciliteiten uit te breiden is het gevolg van het uitblijven van de bouw van fase 3 van het Verrebroekdok. Het project omvat de aanleg van een RoRo-ligplaats⁶ aan het noordelijke uiteinde van de westelijke kaaimuur van het Verrebroekdok (figuur 1).

⁶ Een RoRo ("roll-on-roll-off")-ligplaats is een ligplaats bestemd voor schepen met een laadklep of ramp van achteren. Hierdoor wordt het mogelijk allerlei rollende lading aan boord te nemen zoals auto's, busjes en vrachtwagens maar ook allerlei lading die op een of andere manier rollend aan boord gebracht kan worden.



Figuur 1: Situering – (Vandamme M., presentatie hoorzitting 8 februari 2012)

In een eerste project werd al een aanligplaats voor twee RoRo-schepen aangelegd aansluitend aan de kaaimuur van het Verrebroekdok, waarbij de mogelijkheid werd voorzien om deze schepen te laden en te lossen via een klep aan de achterkant van het schip. Het nieuwe project zorgt voor een uitbreiding van deze RoRo-aanligplaats tot de aansluiting met het Doeldok.

Het project omvat volgende elementen:

- het aanleggen van ca. 645 m kaaimuur met 18 m waterdiepte, aansluitend op de reeds uitgevoerde kaaimuur van fase 1;
- het vrijbaggeren van deze kaaimuur tot het niveau -14,5 mTAW (= 18 m waterdiepte)⁷;
- het aanbrengen van de vrijgekomen (zanderige) specie op zone C63/C54 (Putten Plas);
- de aanleg van een proefopstelling voor begroeid talud ter hoogte van het oostelijke einde van het Doeldok over een lengte van 50 m.

Tijdens de hoorzitting vernam de Raad dat de bouwvergunning voor de bouw van de kaaimuur is afgeleverd op 30 augustus 2010. Er werd echter geen bouwvergunning verleend voor de baggerwerken. De reden daarvoor was een negatief advies van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). Dat negatief advies had te maken met het bergen van baggerspecie aan Putten Plas. Daardoor ontstond onzekerheid over het naleven na 2013 van de compenserende maatregelen voor het Deurganckdok in vervanging van de tijdelijke compensatie

⁷ TAW = Tweede Algemene Waterpassing, dit is de referentiehoogte waartegenover hoogtemetingen in België worden uitgedrukt. Een TAW-hoogte van 0 meter is gelijk aan het gemiddeld zeeniveau bij laagwater te Oostende. Een peil wordt opgemeten in mTAW.

aan Putten Plas⁸. Dit betekent dat de bouwaanvraag opnieuw kan ingediend worden als die compensatie verzekerd is.

De Raad beoordeelt dit als essentiële informatie, die hij echter niet terugvond in het voorgelegde dossier.

De totale kostprijs wordt geraamd op 18,5 miljoen euro voor de kaaimuur en 4,6 miljoen euro voor de baggerwerken.

[12] Onderzoek van alternatieven. Voor het aanleggen van de damwanden voor aanmeerfaciliteiten zelf zijn er geen locatiealternatieven. Het zijn immers haven gerelateerde activiteiten, gebonden aan de aanwezigheid van de dokoevers.

Voor het opspuiten van de zanderige specie die vrijkomt bij het baggeren, werd een zone aan de Verrebroekse plassen overwogen als alternatief (situering zie fig 1). Uit de ontheffingsnota blijkt dat de effecten voor broedvogels in deze zone sterk negatief zouden zijn. Daarom besloot de beheerscommissie Linkeroever op 2 juli 2009 dit alternatief niet te weerhouden.

Er zijn geen uitvoeringsalternatieven voor het project. Andere wijzen van uitvoering zijn uitgesloten wegens technisch niet haalbaar.

2.1. Procedurele aspecten

[13] Transparantie in de besluitvorming van het project. De Raad wees er reeds op dat het gebrek aan situering van deelprojecten in de totaliteit van een project of zelfs in de totaliteit van de ontwikkeling van een haven, de transparantie in de besluitvorming vermindert (zie ook [6]).

De milieu-impactstudie vermeldt de noodzakelijke of gewenste investeringen in latere fase (in casu fase 3) in het voorliggende dossier, maar gaat niet in op de milieu-impact ervan. Bij de MKBA gebeurt dat wel voor de bepaling van de economische opportuniteit van de projecten. De milieu-impact van vroegere projecten wordt opgenomen in de referentiesituatie. Dat geldt ondermeer voor:

- Het stockeren van niet-zanderige baggerspecie in het Doeldok dat is opgenomen in de milieuvergunning voor het Deurganckdok (1.3.2 van de milieu-impactstudie);
- Het verwijderen van begroeiing, het leggen van persleidingen voor het opspuiten van zand en afvoeren van retourwater, het aanleggen van tijdelijke zandstocks van maximum 2.000.000 m³ met een maximaal niveau van 11 mTAW aan Putten Plas (6.2.1, 7.3.1, 10.3.1, 11.3 en 13.4.1 van de milieu-impactstudie).

Deze benadering lijkt voor de Raad aanvaardbaar in het kader van een ontheffingsbeslissing, maar niet als input voor een maatschappelijk debat.

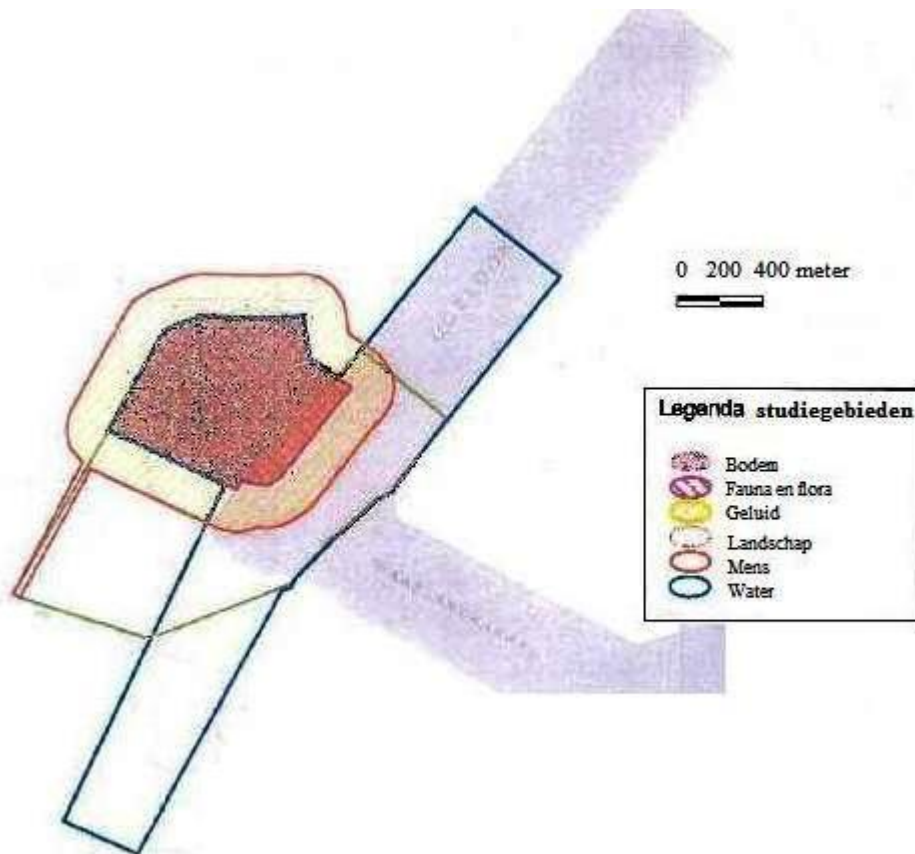
⁸ Decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, art.2: *De hiernavolgende werken, handelingen en inrichtingen nodig om het Deurganckdok, zoals aangegeven in kaart 1, aan te leggen en operationeel te maken, worden van dwingend groot algemeen en strategisch belang verklaard: 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 aangegeven in kaarten 4 en 5: h) tijdelijk en permanent beheer van waterplassen gelegen in de zone "Putten Plas" en overige waterplassen in Z2-gebied;*

Men treft ook geen effectbeoordeling aan van activiteiten die pas tijdens de exploitatiefase ontplooid zullen worden onder de disciplines “Geluid en trillingen” (9.3.1 van de milieu-impactstudie) en “Mens” (12.3.1, 12.3.2 en 12.3.3 van de milieu-impactstudie). Als argument geeft men aan dat de effecten van de exploitatiefase in deze disciplines niet volledig kunnen beoordeeld worden omdat de toekomstige activiteiten ter hoogte van de werfzone nog niet vastliggen (de terreinen worden enkel in concessie gegeven). Indien activiteiten worden uitgevoerd die wel zorgen voor een belangrijke toename van hinder, zal dit beoordeeld moeten worden bij de vergunning van deze activiteiten.

De Raad meent dat al deze elementen de transparantie van het dossier verlagen.

2.2. Milieueffecten

[14] **Milieueffecten op het studiegebied.** Het studiegebied wordt voor elke discipline apart afgebakend. Op figuur 2 zijn de verschillende studiegebieden weergegeven. De beschrijving wordt gegeven bij de verschillende disciplines zelf.



Figuur 2: Afbakening van de studiegebieden (Ontheffingsnota, fig. 6.1)

In de milieu-impactnota gaat de aandacht uit naar de effecten in de disciplines Bodem, Water, Geluid en trillingen, Fauna en flora, Landschap, Bouwkundig erfgoed en archeologie en Mens. Volgens de Raad ontbreekt hierbij de discipline Lucht, er wordt zelfs niet vermeld waarom deze discipline in het kader van dit project niet aan bod zou hoeven te komen. De Raad wijdt hier een afzonderlijke alinea aan (zie [28])

De milieunota omvat een overzichtelijke "Ingreepeffectedschema" tijdens de aanlegfase en de exploitatiefase (Tabel 5.1, p.25).

Zonder dat hij daarover een appreciatie wil uitspreken, gaat de Raad er in dit advies vanuit dat alsnog een bouwvergunning voor het baggeren zal bekomen worden. Hierna gaat de Raad in op de verschillende disciplines.

[15] Bodem: stand van zaken. Het studiegebied valt samen met het projectgebied. Het omvat de werfzone en de te baggeren en op te spuiten zones.

In de uit te baggeren zone wordt de bodem volledig verwijderd. Het gaat hierbij om een volume van 700.000 m³. De zanderige baggerspecie wordt opgespoten in de zone C63/C54 "Putten Plas". Bij de aanleg van de Waaslandhaven is het omliggende terrein opgehoogd tot +6 mTAW. Ter hoogte van Verrebroekdok bestaat de bovenste 5 m uit aangevoerde specie afkomstig van baggerwerken. Na de ingebruikname van de zone C63/C54 als zandstock zal deze opgehoogd worden tot maximaal 11 mTAW met zanderige baggerspecie afkomstig van verschillende infrastructuurwerken.

De niet-zanderige specie wordt opgespoten in het Doeldok.

De nota stelt dat het opspuiten van niet-zanderige specie in het Doeldok en van het stockeren van de baggerspecie reeds werden vergund. De effecten hiervan moeten dan ook niet meer beoordeeld worden in de ontheffing. De effecten zijn opgenomen in de referentiesituatie zodat voor de uitbreiding het effect neutraal is.

[16] Bodem: aanbevelingen. De Raad beaamt dat deze werkzaamheden geen relevant milieueffect zullen hebben op de bodem. Hij heeft hier bijgevolg geen opmerkingen bij.

[17] Oppervlaktewater – grondwater: stand van zaken. Het studiegebied voor de discipline Water omvat het projectgebied en zijn directe omgeving (voor grondwater), aangevuld met het Verrebroekdok en het Doeldok (voor oppervlaktewater).

Het grondwaterpeil in de opgespoten zone is iets hoger dan het waterpeil in het dok (4 t.o.v. 3,5 mTAW) en is ook hoger dan in de achterliggende polders. In de referentiesituatie is de verwachte verhoging van 50 cm van het grondwaterpeil in de polders reeds opgenomen, aangezien de terreinverhoging van het projectgebied reeds vergund was en aan bod kwam in het begeleidende MER Deurganckdok.

De bemaling zal een beperkte grondwaterstanddaling veroorzaken in een zone van 25 m rond de werfzone. Het effect wordt als verwaarloosbaar gecatalogeerd.

De ontwatering van het studiegebied gebeurde vroeger via afwateringskanalen en pompgemalen naar de Schelde. Door de verschillende havenwerken is de hydrografische situatie gewijzigd, de afwatering gebeurt nu via het Verrebroekdok naar de Schelde.

Behalve voor stikstof en fosfaat voldoet de oppervlaktewaterkwaliteit aan de voorgestelde waarden voor het "goede ecologisch potentieel" (GEP) van de havendokken.

De milieu-impactnota stelt dat de uitvoering van de werken geen effect zal hebben

op de waterkwantiteit en –kwaliteit. De fysicochemische waterkwaliteit zal ook niet beïnvloed worden door de exploitatie.

De hydromorfologie bestaat momenteel uit 645 m onbegroeid talud ter hoogte van de werfzone tussen rechte kaaimuren in het Verrebroekdok en het Doeldok. De ingreep zal de structuurrijkdom van het oeverprofiel van de havendokken echter doen dalen omdat het talud vervangen wordt door een rechte kaaimuur. Het behoud van de lengte aan taluds is echter belangrijk om de doelstellingen voor MEP (maximaal ecologisch potentieel) en GEP te behalen. Daarom werd als compensatie een proefopstelling van 50 m begroeid talud aan het oostelijke eind van het Doeldok opgelegd⁹. De aanwezigheid van waterplanten zal de structuurrijkdom aanzienlijk verbeteren. Het effect wordt daarom als neutraal beoordeeld.

Behalve het aandeel talud, een structuurrijk oeverprofiel, wijzigt potentieel ook het aandeel structuurarm substraat door de ingreep. Kaaimuren zijn vaak structuurarm. De omvorming naar kaaimuur kan dan ook een negatief effect hebben op de structuurrijkdom van het substraat. Daarom voorziet het project dat de kaaimuur ruw wordt gelaten. Hierdoor zal de vermindering in structuurrijkdom van het substraat beperkt zijn en wordt het effect als neutraal beoordeeld.

Er worden dan ook geen significante effecten verwacht op de discipline Water.

[18] Oppervlaktewater – grondwater: aanbevelingen. De Raad merkt op dat de milieu-impactstudie vermeldt dat de compensatie met 50 m begroeid talud “strikt genomen” niet volstaat om het verdwijnen van het talud volledig op te vangen volgens de richtlijnen van het GEP. Als argument om deze beperkte compensatie te verantwoorden wordt gesteld dat de rekenregels slechts een theoretische inschatting zijn op basis van een geringe kennis van het effect. De proefopstelling wordt een “voorzichtigheidsoplossing” genoemd, in afwachting van de evaluatie van de effectiviteit van deze maatregel. Het proefproject mikt bijgevolg in eerste instantie niet op compensatie maar op het verwerven van kennis over de rekenregels voor compensatie.

De Raad is van mening dat een compensatie die amper 15% bedraagt van de compensatie, die op basis van de huidige, beperkte kennis is berekend, een vrij groot risico inhoudt om de GEP-doelstellingen in 2015 niet te halen. Hij vindt het daarom voorbarig om, zoals de milieu-impactstudie vermeldt te, stellen dat: *“Het project vormt dan ook geen belemmering voor het behalen van het GEP in 2015.”*

Vanuit het voorzorgsbeginsel stelt de Raad daarom ook voor om de compensatie met begroeid talud uit te breiden.

[19] Geluid en trillingen: stand van zaken. Het studiegebied wordt omschreven als

⁹ Als compensatie voor het verdwijnen van 645 m onbegroeid talud zou een compensatie nodig zijn van ofwel:

- 1935 m oeverhoekjes,
- 1935 m kaaimuur met rustzones,
- 322,5 m begroeid talud,
- 0,065 km² achterplas,
- de omzetting van 645 m aan kaaimuur naar talud.

Het intense scheepvaartverkeer zou zorgen voor te sterke turbulentie waardoor het inrichten van oeverhoekjes of kaaimuur met rustzones niet effectief en bijgevolg niet aangewezen is. De inrichting van een achterplas is enkel nuttig indien deze compensatie gecombineerd zou worden met andere compensaties zodat een redelijk oppervlak aan plas zou verkregen worden.

De omzetting van onbegroeid talud tot begroeid talud lijkt hier dan ook de beste compensatie.

de zone die relevant beïnvloed wordt door geluidsproductie van de activiteiten in het kader van de uitbreiding van de Antwerpse haven op linkeroever. Voor de toetsing volgens Vlare II zijn woningen op minder dan 200 m afstand van belang. Binnen deze perimeter zijn geen woningen gelegen.

De Vlare II-normen voor omgevingsgeluid worden in de helft van de meetpunten (drie) gehaald. Het geluid is afkomstig van industriële activiteiten in de haven.

Tijdens de aanlegfase worden voor de discipline Geluid en trillingen effecten verwacht omwille de aanleg van de kaaimuur en door het uitbaggeren en het opspuiten van de baggerspecie. Op basis van de berekeningen zou de norm van Vlare II voor omgevingslawaai in woongebieden overdag (45 dB) net niet overschreden worden. Bovendien blijkt de berekende waarde hoger dan de gemeten waarde (cf. dossier tweede maritieme toegang Waaslandhaven) en zullen de werkzaamheden enkel tijdens de dag uitgevoerd worden. Er worden dus geen normoverschrijdingen verwacht.

Voor de exploitatiefase wordt de uitspraak verschoven naar de vergunningsaanvraag voor de toekomstige activiteiten. Die effecten kunnen niet volledig beoordeeld worden omdat die activiteiten nog niet vastliggen. Wel stelt de nota dat de toename aan verkeer voor een gemiddeld bedrijf geen bijkomende geluidshinder zal veroorzaken.

Voor wat de trillingen betreft wordt verwezen naar het heien van damplanken. Maar op basis van expert-judgement van de expert voor de discipline Geluid en trillingen wordt daarvan slechts een verwaarloosbaar effect verwacht.

De conclusie luidt: *"Er zal een verhoging van het achtergrondniveau optreden gedurende de aanlegfase. Er zullen echter geen overschrijdingen van de norm optreden gedurende deze periode."*

[20] Geluid en trillingen: aanbevelingen. De Raad gaat ervan uit dat de conclusie correct is voor wat de aanlegfase betreft.

De Raad neemt akte dat in de milieu-impactnota vermeld wordt dat enkel overdag zal gewerkt worden. Aangezien deze vermelding niet onderbouwd is met een bron, stelt de Raad voor dat dit als voorwaarde bij de aanleg wordt opgelegd.

Voor wat de exploitatiefase betreft, merkt de Raad op dat slechts geluidshinder door verkeer in overweging wordt genomen, hoewel de milieu-impactstudie stelt geen uitspraken te kunnen doen omdat de aard van de toekomstige activiteiten niet gekend is. Evidente bronnen van geluidshinder van draaiende scheepsmotoren, het laden en lossen van de RoRo-schepen, ... zijn niet in overweging genomen.

De Raad vraagt ook dat alle mogelijke opties van activiteiten worden onderzocht en bekeken wordt welke activiteiten vanuit het oogpunt van hinder door geluid en trillingen op de terreinen moeten uitgesloten worden of welke algemene ingrepen voor het te ontsluiten terrein kunnen genomen worden om de geluidshinder te voorkomen (bv. geluidswallen).

[21] Fauna en flora: stand van zaken - referentietoestand. Het studiegebied wordt beperkt tot het projectgebied. Het projectgebied is gelegen binnen het vogelrichtlijngebied (SBZ-V) "Schorren en polders van de Benedenschelde".

Inzake flora wordt een onderscheid gemaakt tussen Putten Plas, de oeverzones van het Verrebroekdok en de werfzone. Putten Plas is een kunstmatig oppervlaktewater. De oostelijke waterplas is gedeeltelijk gedempt en is vegetatiearm. De westelijke plas is ondiep, omgeven door wilgenstruweel en met een centrale rietkraag. Tussen beide plassen is er een dwarsdijk. Het talud van de oeverzones van het Verrebroekdok is bekleed met asfalt. Behalve draadalgen is geen begroeiing zichtbaar. De opgespoten gronden aan de werfzone zijn hier en daar begroeid met pioniersoorten.

De beschrijving van de status van de fauna gebeurt op gelijkaardige wijze. Putten Plas is in de broedvogelatlas aangeduid als broedplaats van nationaal belang voor zangvogels, roofvogels en steltlopers. In de havendokken wordt de 1%-norm gehaald voor krakeend en smient¹⁰. In de werfzone lijkt het voorkomen van broedgevallen onwaarschijnlijk. Aangaande zoogdieren zijn de vleermuizen de belangrijkste aandachtsoort in het studiegebied. De rugstreeppad is aangetroffen aan Putten Plas als vertegenwoordiger van de herpetofauna (amfibieën en reptielen). Inzake vissen valt op te merken dat de dokken belangrijk zijn voor de intrek van glasalen. Bij de macro-invertebraten zijn de vertegenwoordigers vooral exoten die op zich eerder een probleem zijn dan een kwaliteitsdoelstelling.

[22] Fauna en flora: stand van zaken - effecten. Het vegetatieverlies tijdens de aanleg van de kaaimuren wordt als beperkt beoordeeld, het effect is bijgevolg verwaarloosbaar. Het opspuiten van de terreinen zal vegetatieverlies en het gedeeltelijk opvullen van Putten Plas veroorzaken maar ook geen effect veroorzaken aangezien die werken al vergund zijn en onder de referentietoestand vallen.

Tijdens de aanlegfase zal er door het baggeren een negatief effect zijn voor macro-invertebraten, maar aangezien dit vooral exoten zijn, is het effect neutraal. Vogels zullen tijdens de aanleg mogelijk geluidsverstoring kennen binnen het projectgebied. Maar aangezien die voorspelling gebaseerd is op een worst-case berekening, wordt die uitspraak genuanceerd. Aangezien het milieu zeer dynamisch is, zullen de opspuitingen zelfs positief zijn voor sommige soorten, zoals de rugstreeppad.

Ook tijdens de exploitatie zal het effect op de vegetatie (macrofyten en draadalgen) op het talud tegenover de kaaimuur amper verschillen. De omvorming van een talud tot kaaimuur zal wel roofvissen bevoordelen omdat het aantal schuilplaatsen daalt.

[23] Fauna en flora: aanbevelingen. In het MER Deurganckdok werd voorgesteld de nog niet volledig gedempte Putten Plas en de tijdelijke plassen elders in het gebied met bestemming "zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven" te vrijwaren van storende invloeden en de waterstand te bewaken zodat deze plassen als tijdelijke oplossing zouden gelden voor het verlies aan rust- en overwinteringsgebieden voor watervogels in het havengebied (zie ook [11]). Putten Plas is belangrijk voor verschillende groepen van vogels en voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen die vooropgesteld worden voor het

¹⁰ Gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen moeten opgesteld worden voor de internationaal belangrijke vogelsoorten, zowel deze uit Bijlage I van de Vogelrichtlijn als deze die door hun aantal het internationaal vastgestelde 1%-criterium behalen. Waterrijke gebieden waar geregeld minstens 1% van de totale biogeografische populatie van een soort voorkomt, worden van internationaal belang geacht voor de soort. Op basis hiervan zouden die gebieden moeten aangeduid worden als Europees vogelrichtlijngebied en/of als Ramsargebied.

havengebied.

De milieu-impactnota stelt als milderende maatregel dat geen opspuitingen mogen plaatsvinden tijdens het broedseizoen (zie passende beoordeling).

Het effect op het visbestand – bevoordeling van roofvissen – moet opgevangen worden door de proefopstelling. Maar ook daarvoor wordt de effectiviteit van een proefopstelling van 50 m in twijfel getrokken. De proefopstelling wordt als zeer nuttig omschreven waar het gaat om de effectiviteit ervan in te schatten. Bovendien wordt de bedenking gemaakt dat het GEP aan de hand van die resultaten kan bijgestuurd worden in strengere of minder strenge richting.

Het ontwikkelingsscenario wijst op een aantal functies voor de dokken (p.56) waaronder de rekrutering (voortplanting en opgroei van juvenielen). De Raad moet echter vaststellen dat er te weinig aandacht uitgaat naar mogelijke paaiplaatsen voor vis. Er is duidelijk nood aan aandacht daarvoor.

Voor de intrek van glasalen zijn maatregelen nodig maar die situeren zich niet op niveau van het project maar wel op niveau van het waterbeheer in o.a. de omliggende polders.

Ter ondersteuning van de macro-invertebraten wordt terug verwezen naar het begroeide talud van de proefopstelling en naar het niet glad afwerken van de kaaimuur.

De conclusie luidt: *"Het project zal de haalbaarheid van het GEP voor de biologische kwaliteitselementen niet verminderen. Het vormt dan ook geen belemmering voor het ontwikkelingsscenario."*

De Raad is het met de aanbevelingen eens, mits voor de discipline Fauna en flora rekening wordt gehouden met zijn opmerking (zie [18]) omtrent de uitbreiding van de proefopstelling. De Raad vindt het bijzonder eigenaardig dat in de milieu-impactstudie de uitbreiding van de proefopstelling zelf niet wordt voorgesteld, maar wel de bijstelling van het GEP.

[24] Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie – stand van zaken. Het studiegebied voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie wordt afgebakend als die zone waarbinnen een waarnemer eventuele effecten op het landschap zou kunnen zien.

Het grootste deel van het projectgebied behoort tot het traditionele landschap "Scheldepolders ten westen van de Schelde". De relictzone "Scheldepolders van Beveren en Scheldeschorren" omringt het projectgebied in het noorden, oosten en westen. Ter hoogte van het projectgebied wordt het landschap gedomineerd door het zicht op de havendokken. Het terrein zelf is een opgespoten terrein, omgeven door industrie. Richting de polders ligt een dijk. Het projectgebied sluit visueel niet aan bij het omliggende poldergebied. De westelijke en oostelijke plas van Putten Plas contrasteren met deze industriële omgeving. Na de aanleg van de zandstock zullen beide plassen grotendeels verdwenen zijn.

Tijdens de aanlegfase zijn weinig effecten te verwachten aangezien die niet contrasteert met het industriële landschap. Ook voor het archeologisch erfgoed worden geen effecten verwacht. De toekomstige kaaimuur sluit aan bij het beeld van de havendokken. Ook hiervan wordt het effect neutraal geacht.

De conclusie luidt: *Het project vormt voor de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie geen belemmering voor het ontwikkelingsscenario.*

[25] Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie – aanbevelingen. De Raad heeft geen bijzondere opmerkingen.

[26] Mens – stand van zaken. Het studiegebied wordt afgebakend als de zone waar wijzigingen kunnen optreden voor de mens. Het betreft, naast het projectgebied, de zones waar extra werfverkeer optreedt en de zones waar een wijziging van het geluid kan optreden.

Hierbij wordt enkel de discipline Geluid en trillingen bekeken. Mobiliteit, dat apart wordt besproken, hoort ook onder die discipline. Bij de beschrijving van de referentiesituatie wordt de mobiliteit van schepen in de havendokken vermeld. Bij de verwachte effecten komt scheepstransport niet meer aan bod.

[27] Mens –aanbevelingen. De Raad verwijst hiervoor naar zijn aanbevelingen over de discipline Geluid en trillingen (zie [20]).

[28] Geen evaluatie van de discipline Lucht. Schepen in de haven gebruiken de hulpmotoren. Wanneer ze niet varen en bij vaart wenden ze een minimaal toerental of vermogen van de scheepshoofdmotor aan. Daarnaast is er verkeer dat zowel bij de disciplines Geluid en trillingen als bij Mens aandacht krijgt.

Voor de mogelijke maatregelen kan verwezen worden naar het MINA-Plan 4 (p.95) dat in het hoofdstuk "Thematisch beleid, Lucht" onder de aandachtspunten voor de komende planperiode stelt: *"Voor de zeescheepvaart zijn, ..., het stimuleren van de invoering van walstroomvoorzieningen en gedifferentieerde haventaksen door de Vlaamse zeehavens belangrijke acties."*

Over het gebruik van walstroom heeft de Raad zich in het verleden herhaaldelijk positief uitgesproken¹¹. Een algemene invoering in de praktijk zal echter pas mogelijk worden na een standaardisatie de stroomvoorziening op niveau van de schepen én van de havens. De Raad vraagt dat wordt nagegaan of reeds bij de aanleg walstroom voorzien kan worden of dat voorzieningen kunnen getroffen worden die de uitbouw van een walstroomnet later vergemakkelijken.

[29] Eindbeoordeling met betrekking tot de verwachte milieueffecten. De milieu-impactnota besluit:

"De effecten van het project zijn veelal gering en worden als neutraal beoordeeld. Waar potentieel negatieve effecten optreden, worden deze gecompenseerd door de inrichting van de proefopstelling."

Verder wordt verduidelijkt dat wat de watertoets betreft er geen invloed zal zijn op de fysicochemische waterkwaliteit. De vermindering van de structuurrijkdom van het substraat zal beperkt zijn en het effect wordt als neutraal beoordeeld. Inzake grondwaterstand wordt het beperkte effect van de bemaling als verwaarloosbaar gecatalogeerd zowel t.a.v. de referentietoestand als t.o.v. de gewenste toestand. Dat heeft meteen ook tot gevolg dat het effect op de vegetatie neutraal zal zijn. Het project zal geen invloed hebben op de grondwaterkwaliteit.

¹¹ Minaraad, Advies van 2 oktober 2003 over het emissiereductieprogramma voor de pollutanten SO₂, NO_x, VOS en NH₃, 03|52.

Minaraad en SERV, Advies van 8 november 2006 over het saneringsplan fijn stof, 06|45.

Aangaande de natuurtoets wordt geen rekening meer gehouden met de impact op de Putten Plas aangezien die werken toch al vergund zijn en daarmee in de referentietoestand zijn opgenomen. Het effect van het totale project op macro-invertebraten en vissen in het dok worden ook als neutraal beoordeeld.

Gezien de aard van het project lijkt het risico beperkt dat het dossier (aangevuld met de informatie die gegeven werd tijdens de hoorzitting) geen voldoende objectieve weergave is van de realiteit. De Minaraad gaat er van uit dat het ontwikkelingsscenario voor het voorgestelde project volstaat mits de in de milieunota voorgestelde maatregelen doorgevoerd worden en mits rekening wordt gehouden met zijn opmerkingen.