

College van burgemeester en schepenen – Antwerpen

OMV Ref: OMV_2020150461

O/Ref.: 10938/1-17719/PDS/PDS

BEZWAARSCHRIFT

De **vzw NATUURPUNT HOBOKENSE POLDER**, met maatschappelijke zetel te 2660 Antwerpen, Commandant Van Laethemstraat 45 en ondernemingsnummer 0423.624.041,

voor wie optreedt LDR ADVOCATEN, met name mr. Peter DE SMEDT (peter.desmedt@ldr.be) en mr. Robin VERBEKE (robin.verbeke@ldr.be), met kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141,

wenst bij deze haar opmerkingen en bezwaren te laten gelden met betrekking tot:

de aanvraag van nv REAL ESTATE AND LEASING COMPANY, met maatschappelijke zetel te 2000 Antwerpen, De Gerlachekaai 20 en ondernemingsnummer 0435.390.141, strekkende tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van ingedeelde inrichtingen en activiteiten van tweede klasse voor het oprichten van een 'Maritime Campus Antwerp' op een terrein gelegen te 2020 Antwerpen, Benzineweg 11, kadastraal gekend onder Antwerpen, 9^e afdeling, sectie I, nrs. 2934A en 2927N en Antwerpen, 37^e afdeling, sectie A, nr. 138A2

Nu het openbaar onderzoek tot en met 20 februari 2021 loopt, is dit bezwaarschrift tijdig ingediend.

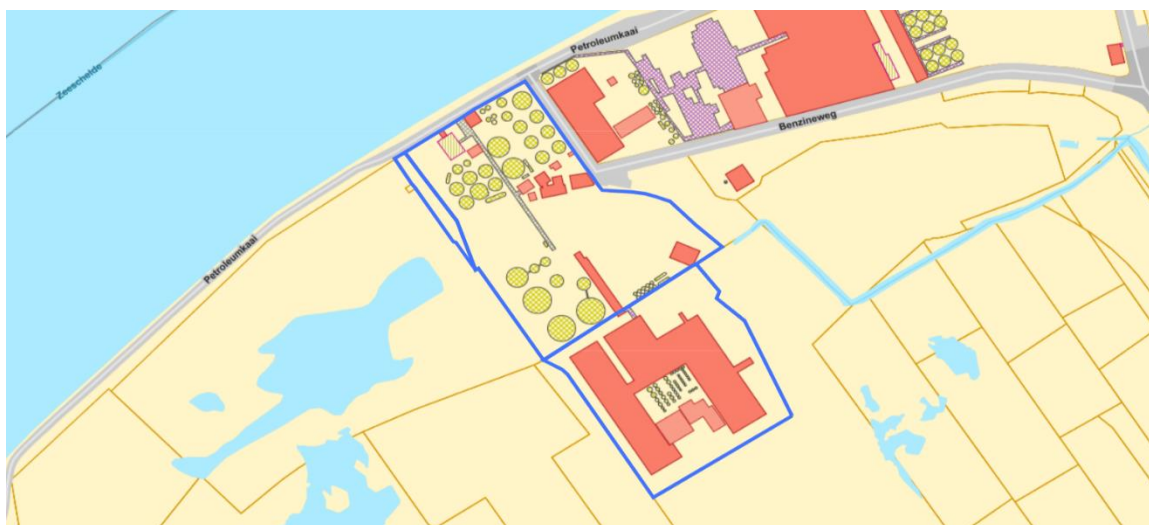
INHOUDSTAFEL

I. SITUERING.....	3
I.A. FEITELIJKE, PLANOLOGISCHE EN ECOLOGISCHE SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED	3
I.B. VOORWERP OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG	10
II. BEZWAREN & OPMERKINGEN	12
II.A. HET PROJECT IS STRIIDIG MET DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN VAN HET GRUP	12
II.A.1. GEEN SPRAKE VAN EEN TOEGELATEN (HOOFD)ACTIVITEIT	13
II.A.2. GEEN SPRAKE VAN EEN 'WATERGEBONDEN KARAKTER'	15
II.A.3. DE HORECAVOORZIENINGEN ZIJN NIET LOUTER GEMEENSCHAPPELIJKE EN COMPLEMENTAIRE VOORZIENINGEN.....	17
II.A.4. HET GRUP LAAT GEEN AUTONOME, INDIVIDUELE KANTOORRUIMTES TOE.....	17
II.B. HET PROJECT HEEFT EEN ONAANVAARDBARE NATUURIMPACT OP DE HOBOKENSE POLDERS.....	19
II.B.1. DE PASSENDE BEOORDELING IS GEBREKKIG	19
a. Direct ruimtebeslag.....	21
b. Verstoring door geluid en trillingen	23
c. Verstoring door licht en visuele verstoring	25
II.C. CUMULATIEVE EFFECTEN (I.F.V. DE PASSENDE BEOORDELING EN DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE) 30	
a. Geen concreet onderzoek naar de cumulatieve effecten met nabijgelegen projecten	32
b. Geen concreet onderzoek naar de cumulatieve effecten met toekomstige deelprojecten.....	36
II.C.1. DE VERSCHERPTE NATUURTOETS IS GEBREKKIG	37
a. Verstoring door geluid en trillingen	39
b. Verstoring door licht	42
c. Visuele verstoring.....	43
d. Eutrofiëring en verzuring	45
II.C.2. SOORTENTOETS	46
II.C.3. DE AANVRAAG BEVAT GEEN NATUURTOETS.....	46
II.D. HET PROJECT TAST DE ERFGOEDWAARDEN VAN HET BESCHERMD CULTUURHISTORISCH LANDSCHAP AAN	49
II.E. HET PROJECT IS ONVERENIGBAAR MET EEN GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING.....	52
a. Functionele inpasbaarheid.....	55
b. Visuele hinder	55
c. Mobiliteit.....	56

I. SITUERING

I.A. FEITELIJKE, PLANOLOGISCHE EN ECOLOGISCHE SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

1. De omgevingsvergunningsaanvraag heeft betrekking op het oprichten van een 'Maritime Campus Antwerp' op een terrein gelegen te 2020 Antwerpen, Benzineweg 11, kadastraal gekend onder Antwerpen, 9^e afdeling, sectie I, nrs. 2934A en 2927N en Antwerpen, 37^e afdeling, sectie A, nr. 138A2.



(Geopunt: basiskaart GRB)

2. De bouwplaats ligt overeenkomstig het gewestplan 'Golfterrein + Richtnota', goedgekeurd bij KB op 28 juli 1995, in **industriegebied** en deels in **natuurgebied**.



(Geopunt: gewestplan visualiseren)

Daarnaast ligt de bouwplaats ook in het plangebied van **het gewestelijk RUP 'Afbakening Grootstedelijk gebied Antwerpen'** (hierna: het GRUP), goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering op 19 juni 2009, meer bepaald in het deelgebied 'Regionaal bedrijventerrein Petroleum Zuid'.

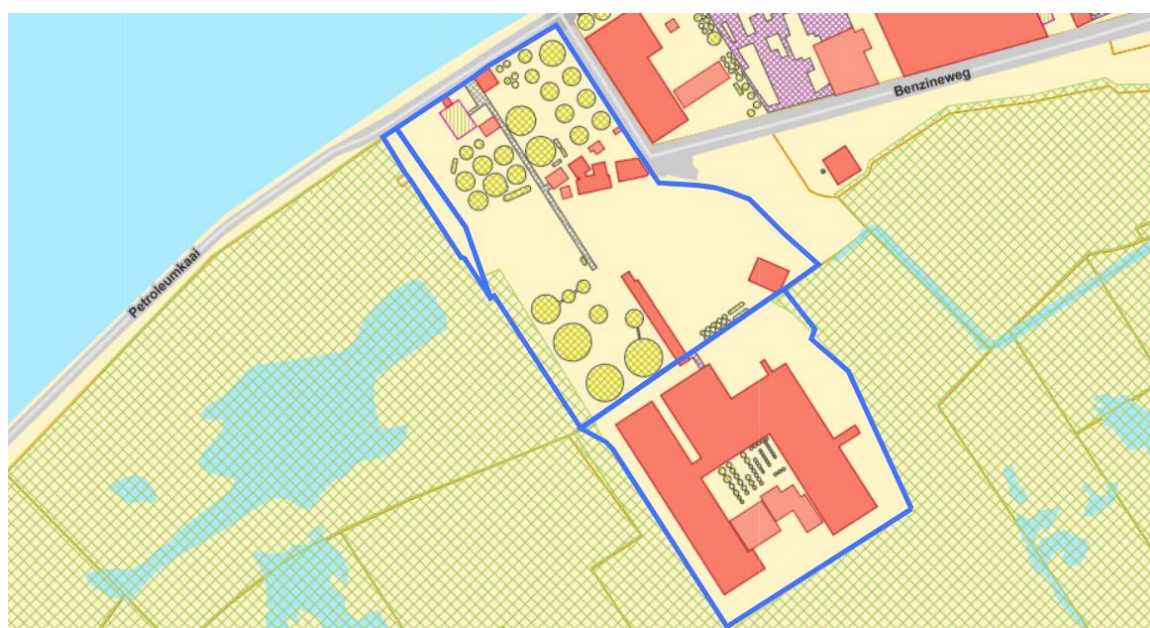
De percelen hebben volgens dit GRUP een bestemming als **specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter**.



(Uittreksel grafisch plan GRUP)

Voor het overige ligt het project niet in een BPA, provinciaal of lokaal RUP of een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkavelingsvergunning.

3. Van belang is dat het project is gelegen in de onmiddellijke nabijheid (*en zelfs gedeeltelijk in*) het **erkende natuureservaat 'Hobokense Polder'**, waarvan de bezwaarindiener optreedt als beheerder.



(Geopunt: Erkende natuureservaten)

Dit reservaat en de onmiddellijke omgeving ervan omvat uitzonderlijke natuurwaarden, die om die reden ook beschikken over zowat alle mogelijke beschermingsstatuten.

Zo is het natuurreservaat aangeduid als **VEN-gebied** 'Slikken en schorren langs de Schelde' (blauw) en is de aanpalende Schelde, en haar oevers zijn ook aangeduid als het **Habitatrichtlijngebied** 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (groen).



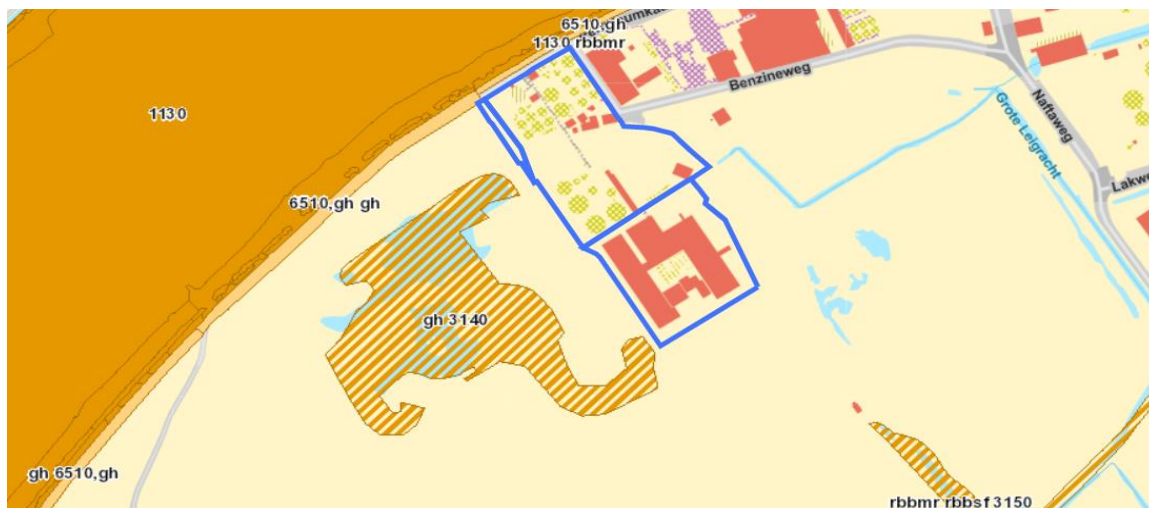
(Geopunt: Gebieden van het VEN en het IVON en Habitatrichtlijngebieden)

De aangemelde habitattypes in de speciale beschermingszone (hierna: SBZ) bezitten allen **een actueel gedeeltelijk aangetaste staat van instandhouding (!)**, zoals blijkt uit het Managementplan Natura 2000.¹ Die ongunstige staat vergt een bijzondere voorzichtigheid bij het ontwikkelen van nieuwe projecten, al zeker omdat in een dergelijke kwetsbare context elk mogelijke bijkomende belasting voor het gebied als betekenisvol moet worden aangemerkt.

Het onderdeel van het Habitatrichtlijngebied is overigens aangeduid als een **zoekzone** (d.i. een zone die de perimeter aangeeft die gevrijwaard wordt met het oog op het optimaal plaatsen van de betrokken instandhoudingsdoelstellingen).

¹ Zie Managementplan Natura 2000, p. 23: https://natura2000-prd-477218783059.s3-eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/36_zeeschelde_sigma_mp-1.0.pdf

Nabij de bouwplaats, in het bijzonder langsheen de Schelde liggen ook verschillende **waardevolle habitattypes**, zoals bijvoorbeeld laaggelegen schraal hooiland (6510), estuaria (1130), van nature eutrofe meren met vegetatie van het type Magnopotamion of Hydrocharition (3150) en kalkhoudende oligo-mesotrofe stilstaande wateren met benthische Chara spp. vegetaties (3140).



(Geopunt: Natura 2000 Habitatkaart)

4. Daarnaast is de Hobokense Polder een belangrijk **pleister- en rustgebied voor Europees beschermde vogels** en maakt het natuurreserveaat deel uit van de trekroutes van heel wat vogels, wat ook wordt erkend in het project-MER (zie p. 355):

“Avifauna

De Schelde en de Hobokense polder zijn volgens de vogelatlas van regionaal belang als pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers. In de Hobokense polder komt minstens 2% van de Vlaamse populatie van bonte strandloper voor. De Zeeschelde tussen Antwerpen en Dendermonde is van belang voor de bijlage 1 Vogelrichtlijnsoorten kluut en kemphaan. Daarnaast komt hier minimaal 1% van de internationale populatie van krakeend, wintertaling en tafeleend voor, minstens 15% van de Vlaamse populatie bergeend, krakeend, wintertaling, tafeleend, bonte strandloper en minstens 2% van de Vlaamse populatie wilde eend, pijlstaart, kuifeend en kievit.

Daarnaast vormt de omgeving van de Schelde een belangrijke trekroute voor zowel seizoenstrek (type rivier landschap), slaaptrek (2000-5000 meeuwen per avond), als voedseltrek (1000-2000 eenden per 24u) (Figuur 10-138). Tussen de Schelde en de Hobokense Polder wordt enkel een voedseltrekroute aangeduid (100-500 eenden per 24u).”

Het gebied maakt ook een belangrijk leefgebied uit voor heel wat **beschermde zoogdieren en insecten** (zie project-MER, p. 356-358):

“Zoogdieren

In de Zeeschelde en haar bijrivieren komen de volgende Europees beschermde soorten voor: bruinvis, gewone en grijze zeehond, Europese bever en otter (Figuur 10-140). Ter hoogte van de

Hobokense Polder wordt sporadisch melding gemaakt van grijze en gewone zeehond en bruinvis (waarnemingen.be).

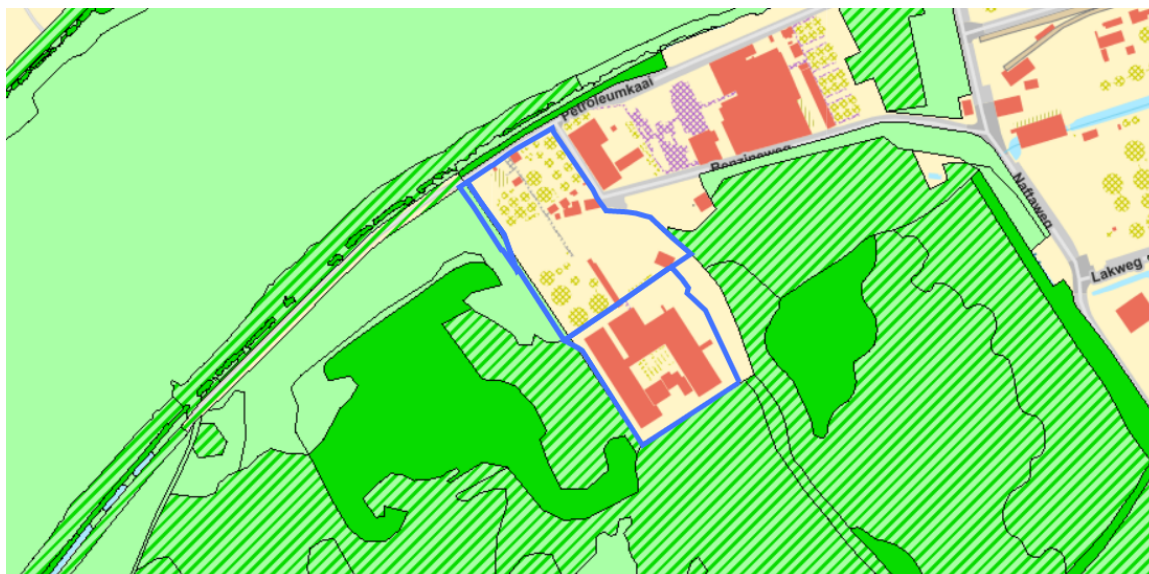
[...]

De omgeving van het projectgebied is ook potentieel leefgebied voor vleermuizen. Ter hoogte van de Hobokense Polder wordt melding gemaakt van het voorkomen van gewone dwergvleermuis en laatvlieger (waarnemingen.be).

Invertebraten

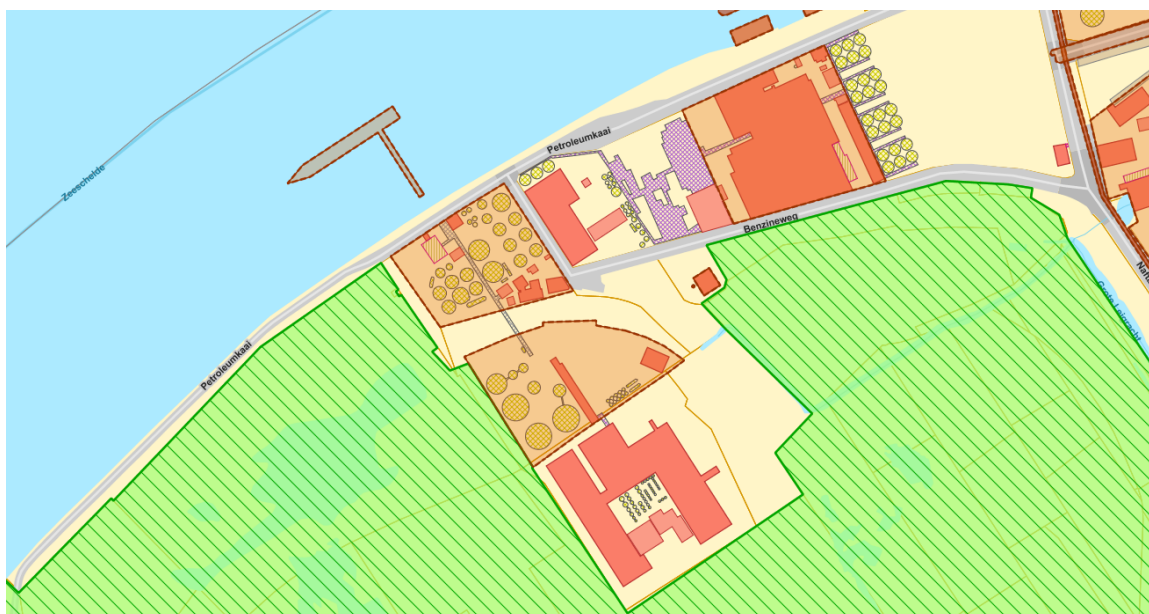
In de Hobokense polder zijn waarnemingen gekend van de gevlekte witsnuitlibel (soort van Bijlage II van de Habitatrichtlijn die in het Schelde-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent voorkomen) (www.waarnemingen.be)."

5. Ten slotte zijn er volgens de Biologische Waarderingskaart in de wijde omgeving verschillende **biologisch waardevolle** en **biologisch zeer waardevolle** natuurelementen terug te vinden, ook los van het VEN-gebied en Habitatrichtlijngebied.



(Geopunt: Biologische Waarderingskaart – versie 2)

Dankzij de rijke aanwezigheid van waardevolle natuurelementen, maar ook haar historiek, is de Hobokense Polder daarenboven aangeduid als een **beschermd cultuurhistorisch landschap** (ID-nr. 4697) en als een **landschappelijk geheel** (ID-nr. 302892). Hierbij staat het natuurreervaat ook aangeduid in de Landschapsatlas als een **relictzone**.



(Geoportaal Onroerend Erfgoed)

Bovendien is een substantieel deel van de bouwplaats vastgesteld op de **inventaris van het bouwkundig erfgoed** als 'Lot D – Bedrijfsgebouwen Redeventza en Transport en Handel Maatschappij' (ID-nr. 103113). Ook het aanpalende ponton en de brug ernaartoe zijn vastgesteld op de inventaris van het bouwkundig erfgoed als 'Vlottende petroleumpier' (ID-nr. 103117).

6. De onmiddellijke omgeving rondom de bouwplaats kenmerkt zich verder door de restanten van de oude petrochemie-industrie langsheen de Schelde.

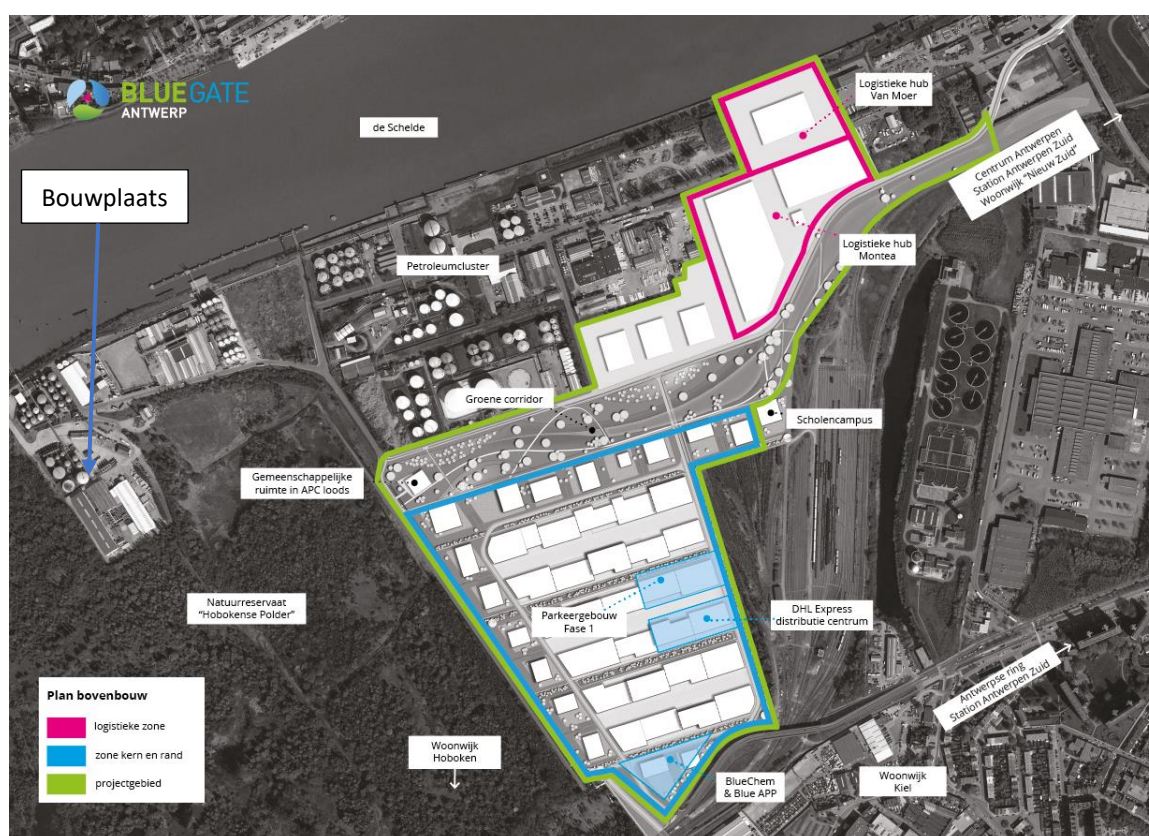
Zo is de bouwplaats momenteel nog bebouwd met verschillende restanten van de vroegere industriële site van BP (en daarvoor Burmah-Castrol). De gebouwen van BP zijn inmiddels gesloopt op één loods na. Deze loods zal mee worden opgenomen in de ontwikkeling die wordt beschreven in deze aanvraag. De site beschikt over een oud vlottend ponton op de Schelde, verbonden met de oever via een aanlegsteiger.

Aangezien het terrein lange tijd is gebruikt door een petrochemisch bedrijf, is de grond ernstig vervuild. Hiertoe is een Brownfieldconvenant afgesloten, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 6 juni 2009. Nadien zijn er twee addenda goedgekeurd door de Vlaamse Regering, respectievelijk op 28 oktober 2016 en 11 januari 2019. De saneringswerken worden op dit moment nog uitgevoerd door de vergunningsaanvrager.

Er is een sterk reliëfverschil merkbaar op de site. Zo is er een hoogteverschil van 4 m tussen het voorste deel aan de site dat grenst aan de Schelde en het achterliggende stuk.

Zoals reeds werd aangegeven, paalt de bouwplaats aan het grootste natuurreserveaat van de stad Antwerpen, de Hobokense Polders, gelegen in een binnenbocht van de Schelde waar grote getijdenverschillen (van 5 à 6 m) kunnen optreden. De site wordt omsloten door de Benzineweg, de Petroleumkaai en de Solventweg. Parallel is er een dijk die bescherming geeft tegen overstroming bij een te hoog waterpeil van de Schelde. In het verlengde van de Petroleumkaai ligt er een jaagpad dat langsheen de polder en de Schelde doorloopt.

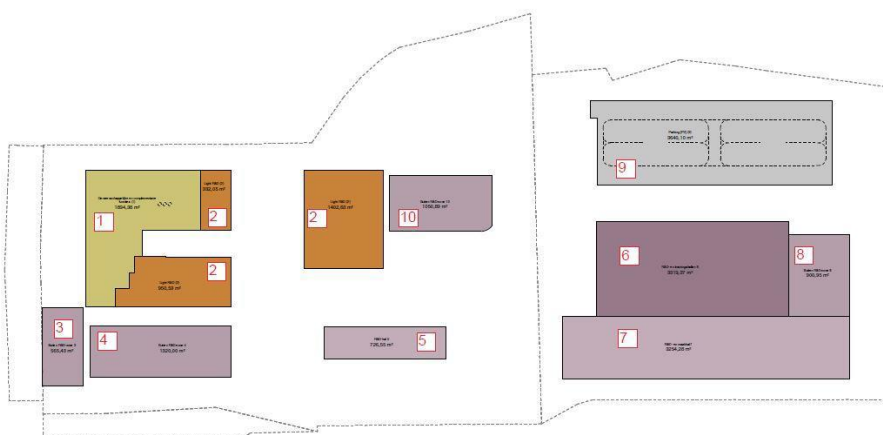
Hierbij ligt het project ook nabij enkele bestaande industriesites, in het bijzonder het aanpalende **bedrijfsterrein van Q8**, samen met een **herontwikkeld industriegebied 'Blue Gate Antwerp'**. Deze site is momenteel volop in ontwikkeling, maar is bestemd voor het huisvesten van een groot aantal bedrijven.



(www.bluegateantwerp.eu: overzicht programma Blue Gate Antwerp)

I.B. VOORWERP OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

7. Op deze locatie wenst de vergunningsaanvrager een **grootschalig “bedrijventerrein”** te ontwikkelen, bestemd voor **R&D-activiteiten** op vlak van de mariene scheepsvaarttechnologie. Het project bevat zowel de realisatie van R&D-faciliteiten, labo's en kantoren, maar ook ondersteunende functies (bv. bedrijfsrestaurant en sportterreinen) met een totale oppervlakte van 39.122 m², waarvan 35.249 m² in gebouwen (excl. parkeergarage van 3.628 m² en het ponton).



(Project-MER, figuur 5-11)

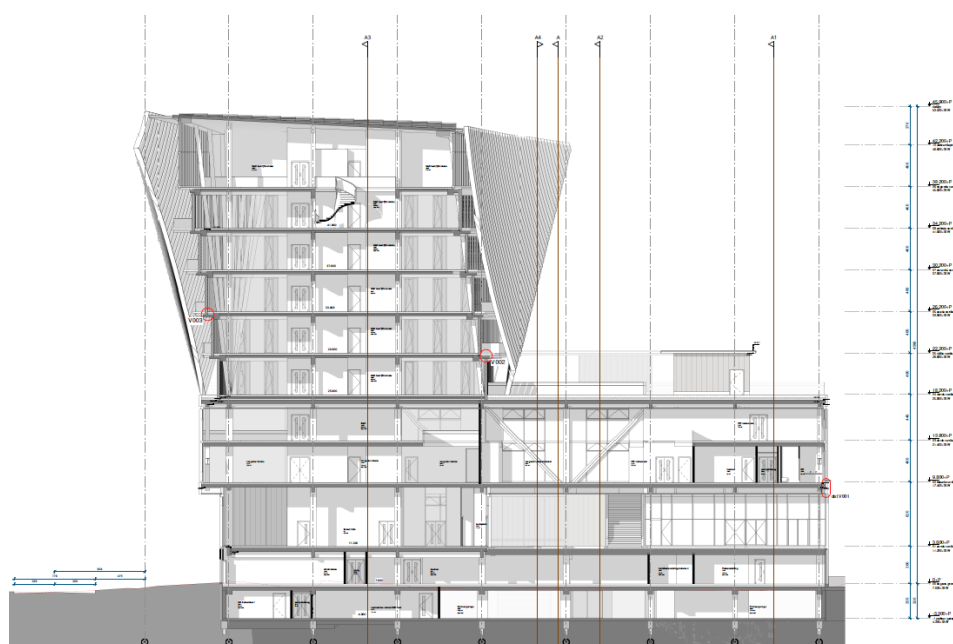
De vergunningsaanvrager wil hierbij **volgend multifunctioneel programma** verwezenlijken (zie addendum B26, p. 7):

“Onderhevige aanvraag omvat de volgende handelingen:

1. Het bouwen van een nieuw hoofdgebouw voor R&D faciliteiten en bedrijfsruimtes die gericht zijn op de maritieme sector en gemeenschappelijke en complementaire functies, inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein. (planelement 1,2)
2. Het inrichten van buitenruimtes bestemd voor R&D (planelement 3, 4, 8, 10)
3. Het plaatsen van flexibele constructies voor het huisvesten van R&D faciliteiten (planelement 5, 6, 7)
 - Handeling 3A: het plaatsen van flexibele constructies voor het huisvesten van R&D faciliteiten – HAL 5 (planelement 5)
 - Handeling 3B: het plaatsen van flexibele constructies voor het huisvesten van R&D faciliteiten – HAL 6 en 7 (planelement 6 en 7)
4. Het bouwen van een tijdelijke parkeervoorziening (planelement 9)
5. Terreinaanleg met inbegrip van noodzakelijke wegeninfrastructuur
6. Vernieuwing van het bestaand ponton en brug.
7. Reliëfwijziging

Dit programma vertaalt zich als volgt in **concrete stedenbouwkundige handelingen**:

- 1) Het oprichten van een **nieuw multifunctioneel gebouw** (het zgn. hoofdgebouw), grenzend aan de Schelde en de Benzineweg. Hierbij wordt er een uitgebreide, **brede sokkel voorzien met een totale lengte van ongeveer 150 m en een breedte van 50 m**. Op de sokkel komt een volume met een **totale nokhoogte van 46,6 m** (ten opzichte van het maaiveld). In totaal worden er **10 bovengrondse verdiepingen voorzien**, samen met één ondergrondse parkeergarage.



De meest 'lichte' R&D-activiteiten komen in het hoofdgebouw, samen met co-workingruimtes, flexibele (te bestemmen) ruimtes en verschillende gemeenschappelijke functies (bv. een gym).

Het hoofdgebouw bevat ook **horecavoorzieningen** (met een oppervlakte van 1.074 m²), gericht op de gebruikers van de site en het brede publiek. Het is de bedoeling van de vergunningsaanvrager dat deze horeca-functie op zichzelf kan staan *"als nieuwe hot-spot voor de campus-gebruikers en voor het brede publiek van Antwerpen en daarbuiten"*. Daarnaast worden in het hoofdgebouw ook polyvalente zalen voorzien, waarin events mogelijk zijn.

- 2) Ook komen er **drie loodsen op het terrein**, met een combinatie van een nieuwe hal (hal 5, met een oppervlakte van 732 m²) en het aanbouwen van een hal tegenaan een bestaand magazijn (hallen 6 en 7, met respectievelijk een oppervlakte van 3.159 m² en 3.260 m²). In deze hallen zouden *"licht storende activiteiten"* plaatsvinden, waaronder ateliers, trainingsfaciliteiten, maakindustrie-voorzieningen.
- 3) Verder worden er vier verschillende **'buiten R&D-zones'** voorzien, waarbij ook in openlucht handelingen kunnen worden uitgevoerd.
- 4) Daarnaast wordt er ook een **tijdelijk 'circulair parkeergebouw'** opgericht met vier bouwlagen, met plaats voor 499 autoparkeerplaatsen. Dit parkeergebouw komt in combinatie met de ondergrondse

parkeergarage onder het hoofdgebouw met opnieuw 225 autoparkeerplaatsen. In totaal worden er 724 parkeerplaatsen voorzien.

- 5) Vervolgens wordt er ook nieuwe **laad- en losinfrastructuur aan de Schelde voorzien**, zowel voor logistieke aan- en afvoer, maar ook voor personenvervoer. Om het mogelijk te maken om personenvervoer te organiseren via de Schelde (privatief personenvervoer over het water, kleine leveringen) wordt het bestaande petroleumponton en de brug vervangen door een nieuwe constructie.
- 6) Al deze werken gaan gepaard met **aanzienlijke reliëfwijzigingen, wegenisaanleg** en een **ingrijpende omgevingsaanleg**

8. Het project bevat, naast de stedenbouwkundige handelingen, verder ook **ingedeelde inrichtingen en activiteiten** (hierna: IIOA's), waaronder 13 klasse 3-IIOA's en 5 klasse 2-IIOA's. De volledige lijst is terug te vinden in het aanvraagdossier (zie project-MER, p. 34-36).

9. Van belang is nu reeds op te merken dat het **project blijkbaar onderdeel uitmaakt van een groter geheel** dat de initiatiefnemer gefaseerd wil realiseren. Hierop zal de bezwaarindiener later nog terugkomen, al zeker omdat in het project-MER dit geheel waarvan het thans voorliggende project deel uitmaakt volkomen buiten beschouwing laat.

II. BEZWAREN & OPMERKINGEN

10. De bezwaarindiener stelt vast dat het project **onvergunbaar** is, gelet op verschillende **legaliteitsbelemmeringen**, maar ook de niet-conformiteit van het project met een **goede ruimtelijke ordening** in de zin van artikel 4.3.1., §2 VCRO.

Dit blijkt uit volgende elementen:

II.A. HET PROJECT IS STRIIDIG MET DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN VAN HET GRUP

11. Zoals hoger gesteld, ligt het project overeenkomstig het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen in een **specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter**.

Uit een toets van het project aan de specifieke stedenbouwkundige voorschriften bij het GRUP, blijkt dat voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag op verschillende plaatsen **strijdt** manifest met deze voorschriften:

II.A.1. GEEN SPRAKE VAN EEN TOEGELATEN (HOOFD)ACTIVITEIT

12. Artikel 5C.1.1 van de stedenbouwkundige voorschriften bij het RUP bepaalt dat in deze bestemmingszone volgende hoofdactiviteiten mogelijk zijn (eigen aanduidingen):

*“5C.1.1. Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met watergebonden karakter. Het watergebonden karakter bestaat uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een **substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten**, of uit het gebruik van het water als substantieel onderdeel van het productieproces.*

De hoofdactiviteiten van deze bedrijven zijn:

- productie en verwerking van goederen;
- verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen;
- productie van energie energierecuperatie;
- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage en fysieke distributie;
- logistiek complementaire en logistiek ondersteunende activiteiten inclusief exploitatie van intermodale en laad- en losinfrastructuur;
- afvalverwerking met inbegrip van recyclage.
- verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen

Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van het specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde gerekend.

De volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- kleinhandel
- agrarische productie
- autonome kantoren
- verwerking en bewerking van mest of slib”

Opvallend is dat de vergunningsaanvrager de conformiteit van het project met de GRUP-voorschriften hoofdzakelijk **motiveert vanuit de vereiste als ‘regionaal bedrijf met watergebonden karakter’** maar **nalaat om te omschrijven onder welke toegelaten hoofdactiviteit het project valt** (zie addendum B26, p. 38):

“Het regionaal karakter van MCA wordt benadrukt door de schaal en het programma. De R&D-ruimtes worden verdeeld over de bestaande loods, de flexibele constructies, de daarvoor ingerichte buitenruimtes en in het nieuw permanent gebouw.

Uit voorgaande projectomschrijving blijkt bovendien dat MCA een strikt watergebonden karakter heeft. In de verschillende functies, voorzien in het programma, zal een duidelijk inhoudelijk verband bestaan met de maritieme sector. De technische R&D, waar innovatieve technologieën binnen de

maritieme sector worden onderzocht en geproduceerd, krijgt een prominente plaats in het project. Daarnaast omvat het project ook light R&D en elektronische (geen chemische) labo's. Deze hebben qua aard, schaal en exploitatie een beperkte impact op de rest van het programma en zijn dus daarom verweefbaar met 'stille' functies. De light R&D en elektronische labo's worden dan ook strategisch geplaatst in het 'dek' van het nieuwe permanente gebouw.

De hoofdactiviteit die MCA zal herbergen strookt met de stedenbouwkundige voorschriften, in de zin dat dit hoofdgebouw als een bedrijvenverzamelgebouw mensen en goederen inzet tot het bekomen van een duurzaam maritiem eindproduct."

In eerste instantie blijkt uit de omgevingsvergunningsaanvraag niet hoe het project valt onder één van de (limitatieve) toegelaten hoofdactiviteiten, opgesomd in artikel 5C.1.1 van de GRUP-voorschriften.

De insteek van het project is namelijk R&D, wat door de vergunningsaanvrager zelfs wordt omschreven als "Research & Development, ofwel **Onderzoek en Ontwikkeling**".

Dit blijkt ook zonder meer uit de omschrijving van het voorwerp in de omgevingsvergunningsaanvraag, zoals dit blijkt uit het Omgevingsloket (eigen aanduidingen):

*"De industriële activiteit betreft een onderzoeks- en testcentrum voor waterstof gebonden industriële toepassingen enerzijds uitgevoerd door MCA zelf en anderzijds stelt MCA ruimten en equipments ter beschikking voor "derden" die in het kader van waterstof gebonden industriële activiteiten **onderzoek en of testen willen doen** in deze hallen. "Derden" kunnen zijn: universiteiten, spin-offs van deze universiteiten, jonge starters met ideeën maar zonder faciliteiten, bestaande bedrijven die niet over deze faciliteiten beschikken en willen opstarten vooraleer zelf deze faciliteiten te installeren etc..."*

MCA zelf is in eerste instantie toegespitst op waterstof aangedreven motoren voor scheepvaart, hun core business, en breidt dit uit tot andere transportsectoren. De toepassingen voor derden kunnen een veel gevarieerder aanbod van activiteiten bestrijken gaande van aandrijvingen voor drones, auto's, bussen, vrachtwagens, treinen,... als voor specifieke onderdelen van dit proces zoals opslag van waterstof, shockbestendigheid van de tanks, zoeken naar de ideale druk/ temperatuur verhouding in opslag, het pompsysteem van de waterstof naar de motoren, het verbrandingsproces an sich, het zoeken naar een evenwicht bijmengen waterstof bij klassieke brandstof tot 100% waterstof verbranding en de nodige meet- en regeltechnieken in dit proces."

Gelet op de hoofdfunctie van het project, namelijk Research & Development, blijkt niet dat het project betrekking heeft op één van de toegelaten hoofdactiviteiten, namelijk de "productie en verwerking" van goederen, of de "verwerking en bewerking van grondstoffen" of zelfs op andere mogelijke activiteiten zoals "op- en overslag, voorraadbeheer, groepage en fysieke distributie" of "logistiek complementaire en logistiek ondersteunende activiteiten inclusief exploitatie van intermodale en laad- en losinfrastructuur".

Waar de vergunningsaanvrager zelf lijkt uit te gaan van de vermeende ‘productie’ van innovatieve technologieën, wat in essentie neerkomt op kennisontwikkeling, vertrekt zij hierbij uit een **verkeerd uitgangspunt**.

Het GRUP eist namelijk uitdrukkelijk dat de productie of verwerking betrekking moet hebben op “goederen” of “grondstoffen”. Hieruit blijkt duidelijk dat er bepaalde basisgrondstoffen moeten verwerkt worden om tot een **eindelijk fysiek eindproduct**, minstens een halfproduct te komen. Dit is niet het geval bij voorliggend project, nu het project uitdrukkelijk “R&D” als voorwerp heeft, namelijk het voeren van onderzoek naar innovatieve mariene technologieën.

13. Opvallend is ook dat de vergunningsaanvrager gemakshalve poneert dat “de belangrijkste grondstof van een kenniscluster zoals MCA, [...] de mensen die er werken [zijn]”.

Dergelijke redenering is niet alleen juridisch foutief in het licht van de GRUP-voorschriften, maar ook **kennelijk onredelijk**. Het spreekt voor zich dat de werknemers/gebruikers van de site niet zullen worden verwerkt tot een eindproduct, maar zij worden ingezet voor het ontwikkelen van kennis. Hiertoe moeten geen basisgrondstoffen of halfproducten verwerkt worden, waardoor er geen sprake is van productie in de zin van artikel 5C.1.1. van de GRUP-voorschriften.

14. Bovendien blijkt uit de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP dat er een **uitdrukkelijk onderscheid** wordt gemaakt tussen een activiteit als “productie” en “onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten” (zie bv. artikel 3.1.1, artikel 5A.1.1., artikel 5B.1.1., artikel 5C.2.1. van de GRUP-voorschriften), wat **niet voorzien** is als een toegelaten hoofdactiviteit volgens artikel 5C.1.1.

In zoverre een R&D-activiteit een toegelaten hoofdactiviteit zou zijn, *quod non*, zou dit als zodanig uitdrukkelijk voorzien zijn bij de specifieke GRUP-voorschriften voor het bestemmingsgebied specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter

Het is dan ook duidelijk dat de aangevraagde “onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten”, zoals hier het geval is, niet toegelaten zijn in het betrokken bestemmingsgebied.

De omgevingsvergunningsaanvraag strandt dan ook op deze legaliteitsbelemmering en moet worden geweigerd.

II.A.2. GEEN SPRAKE VAN EEN ‘WATERGEBONDEN KARAKTER’

15. In tweede instantie is het verder onduidelijk in welke mate er in voorliggend project sprake is van “het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een **substantiële hoeveelheid** basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten”. Hoewel er geen sprake is van een productie- of verwerkingsactiviteit (zie hoger), is het daarenboven onduidelijk in welke mate het project inderdaad een ‘watergebonden karakter’ heeft.

De vergunningsaanvrager motiveert het watergebonden karakter hoofdzakelijk vanuit het idee dat (i) de **bevoorraadding van de R&D-faciliteiten**, maar ook voor “*andere locaties op de site of naar andere locaties van gans Blue Gate*” via het water zou gebeuren, (ii) een deel van het onderzoek gebeurt op het water en (iii) de belangrijkste grondstof van het project, namelijk “de mensen die er werken” ook via privaat personenvervoer worden vervoerd over het water.

Dit staat in schril contrast met de bewoordingen van artikel 5C.1.1. van het GRUP, dat bepaalt dat het watergebonden karakter van het project moet bestaan “*uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een **substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten**, of uit het gebruik van het water als substantieel onderdeel van het productieproces*”:

- In hoofddorde is er geen sprake van basisgrondstoffen of (half) afgewerkte producten die noodzakelijk zijn binnen het (vermeende) productieproces van het project, want vreemd aan het ontwikkelen van kennis en *knowhow* op vlak van mariene technologieën;
- Minstens toont de vergunningsaanvrager niet aan dat er sprake is van een “*substantiële hoeveelheid*” grondstoffen of producten die over het water worden aangevoerd. Uit het aanvraagdossier blijkt immers dat een niet onbelangrijk deel van het benodigde materiaal ook via zwaar vrachtverkeer wordt aangebracht.

Ook wordt het water van de Schelde niet benut als een grondstof bij het productieproces, waardoor op dit vlak evenmin sprake is van een watergebonden karakter.

Opnieuw strandt de omgevingsvergunningsaanvraag op een **legaliteitsbelemmering**. Minstens is het aanvraagdossier onvolledig aangezien er onvoldoende informatie wordt aangebracht op vlak van het aandeel grondstoffen/producten dat via de Schelde wordt aangebracht.

Meer zelfs.

Uit de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat de vergunningsaanvrager **niet beschikt over gebruiksrechten of zakelijke rechten** met betrekking tot de Petroleumkaai tussen de bouwplaats en de Schelde. Zij geeft zelf aan dat een desaffectatie nodig is vooraleer zij hier laad- en losinfrastructuur kan voorzien (zie addendum B26, p. 8-12).

Dus waar de vergunningsaanvrager eenvoudigweg stelt dat het project watergebonden is, blijkt in de feiten dat zij de kade op vandaag nog niet eens kan/mag gebruiken voor de exploitatie van de door haar (verkeerdelijk) als watergebonden gekwalificeerde activiteiten op de R&D-site.

II.A.3. DE HORECAVOORZIENINGEN ZIJN NIET LOUTER GEMEENSCHAPPELIJKE EN COMPLEMENTAIRE VOORZIENINGEN

16. Zoals hoger aangehaald, bevat het project ook een aanzienlijk horeca-gedeelte (met een oppervlakte van 1.074 m²), *“gericht op de gebruikers van de site en het brede publiek”*. Het is de bedoeling van de vergunningsaanvrager dat deze horeca-functie op zichzelf kan staan *“als nieuwe hot-spot voor de campus-gebruikers en voor het brede publiek van Antwerpen en daarbuiten”*.

Dergelijke horecafunctie staat op zichzelf en vormt een autonome functie, los van de R&D-hoofdactiviteit van het project. Uit de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt uitdrukkelijk dat de vergunningsaanvrager met het horeca-gedeelte een afzonderlijke functie voor ogen heeft en deze wil uitspelen als een bijkomende activiteit, ook naar derden en niet-gebruikers van de R&D-site. Het horeca-gedeelte is dus niet louter gemeenschappelijk, noch complementair met het oog op de activiteiten van de gebruikers van de eigen site.

Met andere woorden, er is geen sprake van *“gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein”* in de zin van artikel 5C.1.3. van de GRUP-voorschriften.

En aangezien horeca niet uitdrukkelijk is toegelaten als een hoofdactiviteit in de zin van artikel 5C.1.1. van de GRUP-voorschriften, strandt het project ook hier op een legaliteitsbelemmering. Dit wordt bevestigd door de toelichting bij artikel 5C.1.3. van de GRUP-voorschriften, waar slechts sprake is van *“een gemeenschappelijk bedrijfsrestaurant”*.

II.A.4. HET GRUP LAAT GEEN AUTONOME, INDIVIDUELE KANTOORRUIMTES TOE

17. Verder valt het op dat het project voorziet in **een oppervlakte van ongeveer 6.750 m² aan kantoren**, bestemd om te worden gebruikt als *rental space* en *co-working*. Dit wordt als volgt omschreven in de aanmelding van het project-MER, inclusief scopingadvies, (zie p. 61 – eigen aanduiding):

“De kantoorachtigen op MCA zullen bestaan uit ondersteunende bedrijfsruimte aan de maritieme sector en watergebonden business. De ondersteunende activiteiten die deze ruimtes herbergen zijn relatief stil, schoon en kleinschalig van aard en houden verband met ofwel productie, reparatie, opslag, distributie, kennisintensieve productie- of onderzoeksprocessen, opleiding of andere werkzaamheden voortkomend uit nieuwe economische ontwikkelingen binnen de watergebonden sector.

De gelijkvloerse verdieping ligt op een verhoogd maaiveld dat ook meer publieksgerichte functies herbergt. Naast kantoorachtigen zullen labo-achtigen en/ of werkplekken voor autonoom en onbemand varen hier een klein aandeel krijgen.

Onder de noemer kantoorachtigen worden ook co-workingplekken voorzien die zich op het zelfde niveau bevinden als de eerder vernoemde light R&D en labo's. Deze co-workingplekken zijn eveneens ondersteunende bedrijfsruimte maar hebben een gedeeld karakter en kunnen direct gelinkt worden met de light R&D faciliteiten en laboruimten."

Ook de verantwoordingsnota bij de omgevingsvergunningsvergunningsaanvraag licht dit als volgt toe (zie addendum B26, p. 65):

"Ook co-working en onderwijsfaciliteiten die gelinkt zijn aan (light) R&D vinden hier hun plaats. Deze co-working-plekken zijn eveneens ondersteunende R&D ruimtes maar hebben een gedeeld karakter en kunnen direct gelinkt worden met de light R&D faciliteiten en elektronische laboruimten."

Hoewel de vergunningsaanvrager dit tracht te maskeren door te spreken over "rental spaces" en "co-working" gaat het hierbij over kantooroppervlakte die ter beschikking wordt gesteld aan derden, die als zodanig losstaan van de eigen activiteiten van de site. Uit het aanvraagdossier blijkt duidelijk dat de vergunningsaanvrager deze ruimtes zelf niet zal benutten voor haar eigen (vermeende watergebonden) activiteiten, maar deze zal verhuren aan **externe bedrijven**.

De kantoren zijn dan ook manifest in strijd met artikel 5C.1.4. van de GRUP-voorschriften, dat luidt als volgt:

"5C.1.4. Kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ondergeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn."

Artikel 5C.1.4. van de GRUP-voorschriften bepaalt namelijk duidelijk dat de kantooroppervlakte "ondergeschikt en gekoppeld [moet zijn] aan de productieactiviteit van individuele bedrijven" en kantoren slechts mogelijk zijn voor zover zij "geen autonome activiteiten" op het oog hebben. Het aanbieden van kantoorruimtes aan externe bedrijven, die losstaan van de vergunningsaanvrager als exploitant, valt hier evident niet onder.

Het is evenwel de kennelijke bedoeling van de vergunningsaanvrager om deze kantoorruimtes te verhuren aan individuele bedrijven, die autonoom van elkaar (en ten opzichte van het totaalproject) functioneren en eigen activiteiten uitvoeren, wat niet verzoenbaar is met het geciteerde voorschrift van het GRUP.

18. En ook artikel 5C.1.1 van de GRUP-voorschriften bepaalt dat "autonome kantoren" een **niet-toegelaten hoofdactiviteit** zijn.

Dus los van het gegeven dat het volledige project op zichzelf een onverenigbare hoofdactiviteit uitmaakt, namelijk R&D-activiteiten die (1) geen productie- of verwerkingsproces op het oog hebben en (2) geen watergebonden karakter hebben (zie hoger), zijn de voorziene autonome kantoorruimtes eveneens absoluut ontoelaatbaar en stranden zij op de GRUP-voorschriften.

De kantooroppervlakte is dus niet gelijk aan een ‘individueel bedrijf’ in de zin van artikel 5C.1.4. van de GRUP-voorschriften, maar maken overeenkomstig artikel 5C.1.1 van de GRUP-voorschriften een niet-toegelaten hoofdactiviteit binnen het totaalproject uit. Ook hier ontstaat dus een legaliteitsbelemmering in het licht van het GRUP.

19. Waar de vergunningsaanvrager het verhuren van kantoorruimtes aan individuele bedrijven lijkt te motiveren vanuit het idee dat de kantoorruimtes *“gelinkt [kunnen] worden met de light R&D faciliteiten en elektronische laboruimten”*, vergeet zij dat artikel 5C.1.4. van de GRUP-voorschriften specifiek verwijst naar een individueel bedrijf en dat de kantoorruimtes geen autonoom karakter mogen hebben, ten dienste gesteld van externe bedrijven die als zodanig niets te maken hebben met de exploitatie van de campus.

Bovendien bestaat er **geen enkele garantie** dat de externe bedrijven effectief enige link zullen hebben met het R&D-oogmerk van het totaalproject. Dit blijkt alvast niet uit de aanvraag, en het valt trouwens niet in te zien hoe daar aan geredieerd kan worden in de vergunningsbeslissing.

II.B. HET PROJECT HEEFT EEN ONAANVAARBARE NATUURIMPACT OP DE HOBOKENSE POLDERS

20. Zoals hoger gesteld, is de Hobokense Polder erkend als natuurreservaat, maar ook aangeduid als VEN-gebied en is de aanpalende Schelde ingekleurd als habitatrichtlijngebied. En los van deze beschermingsstatuten, zijn er in de wijde omgeving ook (complexen van) biologisch waardevolle en biologisch zeer waardevolle natuurelementen terug te vinden.

Dit houdt in dat er zowel een **passende beoordeling** (o.g.v. artikel 36ter van het Natuurbehoudsdecreet), een **verscherpte natuurtoets** (o.g.v. artikel 26bis van het Natuurbehoudsdecreet) alsook een **natuurtoets** (o.g.v. artikel 16 van het Natuurdecreet) moeten worden uitgevoerd.

De bezwaarindiener stelt echter vast dat deze toetsen **ernstige gebreken** en **hiaten** vertonen, dan wel niet aanwezig zijn in het aanvraagdossier.

II.B.1. DE PASSENDE BEOORDELING IS GEBREKKIG

21. In zoverre een project, zelfs potentieel, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze SBZ kan veroorzaken, is de opmaak van een **passende beoordeling** noodzakelijk overeenkomstig artikel 36ter, §3, eerste lid en §4 van het Natuurdecreet:

“§ 3. Een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, zonder dat die vergunningsplichtige activiteit of dat plan of programma direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een gebied in de speciale beschermingszone in kwestie dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone.

[...]

§ 4. De overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, mag de vergunning slechts toestaan of het plan of programma slechts goedkeuren indien het plan of programma of de uitvoering van de activiteit geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken. De bevoegde overheid draagt er steeds zorg voor dat door het opleggen van voorwaarden er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan ontstaan.”

Wanneer moet worden onderzocht of een project een betekenisvolle aantasting kan veroorzaken, volstaat het, volgens het Hof van Justitie van de Europese Unie, al dat de “*waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat dit plan (...) significante gevolgen heeft voor het gebied*” voor de verplichte opmaak van een passende beoordeling. In het bijzonder bestaat dit risico “*wanneer op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het plan of project significante gevolgen heeft voor het gebied*” (zie HvJ 7 september 2004, C-127/02; HvJ 7 november 2018, gevoegde zaken C-293/17 en C-294/17, randnr. 109).

De vergunningsaanvrager onderkent in voorliggend dossier dat het project naar alle waarschijnlijkheid significante gevolgen kan hebben voor de SBZ en voegt **een passende beoordeling** toe aan het project-MER (zie project-MER, p. 380-389). Dit is niet onlogisch, al zeker nu blijkt dat een deel van het project (d.i. het ponton en de aanlegsteiger, maar ook een deel van de laad- en loskade) is gelegen binnen het habitatrichtlijngebied (zie Project-MER, p. 386):

“Binnen de afbakening van het Habitatrichtlijngebied zal het bestaande ponton in de Schelde en de aansluiting met de Petroleumkaai vernieuwd worden.”

22. Een passende beoordeling in de zin van artikel 36ter, § 3, van het decreet natuurbehoud houdt in dat, op basis van **de beste wetenschappelijke kennis ter zake**, alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten **de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied in gevaar kunnen brengen**, moeten worden geïnventariseerd (zie HvJ 4 maart 2010, C-241-08).

Dit houdt in dat de passende beoordeling steeds een link moet leggen naar de concrete, specifieke instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken SBZ (hierna: de S-IHD's) en de wijze waarop het aangevraagde project impact heeft op de verwezenlijking van deze S-IHD's. De S-IHD's vormen het inhoudelijke frame dat de toepassing van de habitattoets scherpstelt en objectieveert (zie H. SCHOUKENS en M. STRUBBE, “De habitattoets revisited in het licht van de recente rechtspraakontwikkelingen: de

ecologische integriteit als bindend ankerpunt bij ruimtelijke besluitvorming? (Deel 1).”, TROS 2020, nr. 97, p. 26).

Rekening houdend met de conclusies van de beoordeling van de gevolgen van het plan of project voor het betrokken gebied, mag de overheid, met toepassing van het voorzorgsbeginsel, dergelijk plan of project pas goedkeuren nadat zij zekerheid heeft verkregen dat het **geen schadelijke gevolgen** heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied. De zekerheid dat het plan of project geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied is voorhanden “wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn” (zie o.a. HvJ, 7 september 2004, C-127/02; RvS 31 januari 2014, nr. 226.307, VAN LOOY e.a.).

Zodoende kan uw college van burgemeester en schepenen de gevraagde omgevingsvergunningsaanvraag slechts goedkeuren wanneer zij de **absolute zekerheid** heeft verkregen dat deze activiteit geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het beschermde gebied, en elk risico daarop kan worden uitgesloten. Dat is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat over het feit dat dergelijke gevolgen ontbreken (zie HvJ 8 november 2016, nr. C-243/15, Lesoochranárske zoskupenie VLK en HvJ 26 april 2017, nr. C-142/16, Europese Commissie t. Bondsrepubliek Duitsland, par. 33).

In het geval er schadelijke gevolgen kunnen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de SBZ, dan wel in het geval hieromtrent enige twijfel bestaat, **moet** uw college van burgemeester en schepenen overeenkomstig artikel 36ter van het Natuurbehoudsdecreet de omgevingsvergunning weigeren (tenzij alsnog de uitzonderingsregeling uit artikel 36ter, §5 van het Natuurbehoudsrecht kan worden toegepast, *quod non*).

23. Uit het project-MER, het aanvraagdossier en de eigen gegevens van de bezwaarindiener (als beheerder van het aanpalende natuurgebied) blijkt echter dat de vergunningsaanvrager er niet in slaagt om negatieve effecten op de SBZ uit te sluiten:

a. Direct ruimtebeslag

24. In eerste instantie wijst de bezwaarindiener op het feit dat er een aantal **beschermde habitats** worden verwijderd binnen de contouren van het Habitatrichtlijngebied (project-MER, p. 386):

“10.8.6.3.2. Ruimtebeslag

Binnen de afbakening van het Habitatrichtlijngebied zal het bestaande ponton in de Schelde en de aansluiting met de Petroleumkaai vernieuwd worden. De ingrepen blijven echter, met uitzondering van een vaste trapconstructie en een nieuwe toegangshelling ter hoogte van de Scheldedijk, beperkt tot de bovenbouw van de structuren. In de Schelde is geen bijkomende bodembescherming of extra steenbestorting aan de oevers nodig. Binnen de afbakening van het Habitatrichtlijngebied is het ruimtebeslag beperkt tot ca. 55 m² aan habitattype 1130 “estuarium” en betreft ca. 10 m² hoog slik hard antropogeen, 35 m² schor, ca. 10 m² supralitoraal hard antropogeen. Habitattype

1130 betreft van nature een dynamisch systeem waarin sedimentatie- en erosieprocessen tezamen de voorkomende ecotopen bepalen. Het ruimtebeslag van voorliggend project zal niet leiden tot een verschuiving in de aanwezige ecotopen of aantasting van de voorkomende soorten. In dit kader wordt het ruimtebeslag als niet significant beoordeeld.”

Hoewel de vergunningsaanvrager erkent dat er bepaalde beschermde habitattypes worden verwijderd om plaats te maken voor het aangevraagde project, stelt zij gemakshalve dat het ruimtebeslag niet zal “leiden tot een verschuiving in de aanwezige ecotopen of aantasting van de voorkomende soorten”.

Deze argumentatie is naast de kwestie.

De S-IHD's voor het habitatype 'estuaria' (1130) hebben namelijk als doel om deze habitat, zowel naar oppervlakte als naar kwaliteit te verbeteren, gelet op de **actueel gedeeltelijk aangetaste staat van instandhouding**.

Precies daarom bepalen de S-IHD's voor het betrokken SBZ dat de actuele oppervlakte van dit habitatype **worden uitgebreid** naar een oppervlakte van 6.684 ha (zie Managementplan Natura 2000, p. 8):

Oppervlakte doelstelling	Kwaliteit doelstelling
+	+
Actueel: 4684 ha buiten de natuurontwikkelingsgebieden van het Sigma-plan. [Omdat actueel habitat in de Sigma-natuurontwikkelingsgebieden veelal zal worden omgevormd naar andere habitattypen is bij het bepalen van de oppervlakte actueel habitat voor die habitattypen waarvoor toename wordt voorgesteld, enkel de oppervlakte buiten de natuurontwikkelingsgebieden van het Sigma-plan in rekening gebracht.] • 4156 ha in SBZ-H BE2300006, • 2 ha in SBZ-H BE2300044, • 488 ha in SBZ-V BE2301235, • 33 ha in SBZ-V BE 2301336 en • 5 ha buiten SBZ. [Het betreft zeer smalle slik/schorstroken langs Grote en Kleine Nete en mismatches tussen de habitatkaart en de SBZ-kaart.] Doel: + 2000 ha netto waarvan 905 in SBZ-H2300006, 460 ha in SBZ-V2301336, 346 ha buiten SBZ en 300 ha nog te bepalen; door effectieve uitbreiding (richtwaarde 1420 ha, waarvan richtwaarde 628 ha in SBZ-H2300006) en omvorming; door aanleg van nieuwe estuariene getijdengebieden onder vorm van gecontroleerde overstromingsgebieden met gecontroleerd gereduceerd getij (GOG-GGG) en onder vorm van ontpolderingen (2000 ha ten opzichte van de situatie in 2005. Sindsdien is reeds 30 ha gerealiseerd in het GOG-GGG Lippenbroek en de ontpoldering van Heusden.)	Goede staat van instandhouding met betrekking tot ecologisch functioneren van het gehele estuarium met inbegrip van het pelagiaal/de vaargeul. Een goede chemische waterkwaliteit met hoge zuurstofconcentraties die in het estuarium niet lager zijn dan 5 mg/l in zomer en 6 mg/l in winter. Voldoende ruimte voor het estuariene processen met specifieke aandacht voor ondiep water, slik en schor. Geen verdere bevordering van de toename van de getijamplitude en -energie. Vermijden van storten van baggermateriaal of het strategisch storten op een manier die zoveel mogelijk rekening houdt met de morfodynamiek van de rivier. Bij beheer- en infrastructuurwerken maximaal rekening houden met de seizoenspatronen in de levenscyclus van estuariene soorten. Afname van de hoge zoetwaterafvoer tijdens piekdebieten. Verminderen van de toevoer van sediment vanuit de bovenlopen.

Indien de S-IHD's van een betrokken gebied **het behoud of de toename van een type habitat** vooropstellen, heeft dit tot gevolg dat elk direct habitatverlies (voor dat type) vanwege een project als een meetbaar en aantoonbaar schadelijk gevolg voor de staat van instandhouding dient te worden beschouwd in de zin van artikel 36ter, §4 van het Natuurbehoudsdecreet (zie ook H. SCHOUKENS en M. STRUBBE, “De habitattoets revisited in het licht van de recente rechtspraakontwikkelingen: de ecologische integriteit als bindend ankerpunt bij ruimtelijke besluitvorming? (Deel 1).”, TROS 2020, nr. 97, p. 27).

In zijn rechtspraak heeft de Raad van State bovendien bevestigd dat wanneer een habitatype zich op vandaag in een ongunstige staat van instandhouding bevindt, dit impliceert dat elke bijkomende verslechtering, hoe miniem ook, op zich genomen al betekenisvol is (zie RvS 20 december 2016, nr. 236.837, Orleans e.a.):

“De verwerende partij betwist niet dat de habitats en de soortenaantallen in de betrokken SBZ’s zich grotendeels en globaal gezien niet in een goede lokale staat van instandhouding bevinden en dat in deze situatie elke ingreep die een achteruitgang van de huidige natuurtoestand betekent, op zich betekenisvol is.”

Deze zienswijze is intussen ook in de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen bevestigd. Zo oordeelde de Raad in een recent arrest dat, wanneer de S-IHD van een gebied reeds in gevaar zijn, iedere bijkomende inname van het leefgebied van een soort, in beginsel reeds een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone impliceert (RvVb 2 juli 2019, nr. RvVb-A-1819-1156, nv Katoen Natie Bulk Terminals).

Uit wat voorafgaat dient bijgevolg te worden geconcludeerd dat **het verwijderen van beschermd habitatype als gevolg van het project in kwestie én in strijd is met de uitbreidingsopgave van de S-IHD’s van het betrokken SBZ, én bijgevolg ook leidt tot een betekenisvolle schade aan de reeds aangetaste staat van instandhouding.**

Dus volstaat deze vaststelling om te besluiten dat het bestreden project hoe dan ook aanleiding geeft tot een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken habitatrichtlijngebied. De enige logische en wetsconforme conclusie is dan ook dat de aanvraag dient te worden geweigerd.

25. Een en ander geldt des te meer nu het aanpalende habitatrichtlijngebied dat door het project wordt getroffen is aangeduid als een **zoekzone** (zie hoger). Een zoekzone speelt een belangrijke rol in het actief instandhoudingsbeleid en geeft *“per Europees te beschermen soort en per Europees te beschermen habitat de perimeter [aan] die gevrijwaard wordt met het oog op het optimaal plaatsen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de betrokken speciale beschermingszone”*.

Het verwijderen van een reeds aangetast habitatype in dergelijke zoekzone staat dan ook in **schril contrast met de prioritaire rol van deze zoekzone** en het vrijwaren van deze zone met het oog op een optimale verwezenlijking van de S-IHD’s.

b. Verstoring door geluid en trillingen

26. Naast het directe ruimteverlies, zullen de geluidsproductie en de trillingen van het project eveneens leiden tot een betekenisvolle aantasting. Wat deze effectgroep betreft, is het opvallend dat het project-MER zich baseert op een **bestaande aantasting** van de betrokken SBZ (i.f.v. het leefgebied van de beschermde avifauna) om te stellen dat het project geen negatief effect zou hebben (zie project-MER, p. 387 – eigen aanduidingen)

“Aanlegfase

Tijdens de aanlegwerkzaamheden zal de Schelde ter hoogte van het projectgebied gekenmerkt worden door een hogere geluidsbelasting (Figuur 10-145, Figuur 10-146 en Figuur 10-147). Dit gebied is vooral van belang voor rustende watervogels. De Schelde ter hoogte van het projectgebied

heeft een beperkte waarde als rustgebied voor watervogels, vanwege de aanwezigheid van een aanlegsteiger en de beperkte breedte van de slik- en schorzone. Bovendien zal maar een fractie van de in de Schelde aanwezig potentieel rustgebied beïnvloed worden. In de directe omgeving is voldoende alternatief rustgebied aanwezig. Het gaat bovendien om een tijdelijk effect. De boringen voor de paalfundering, welke de grootste impact hebben, duren slechts enkele weken. Significant negatieve effecten op de aanwezige populatie avifauna worden uitgesloten.

Het werfverkeer heeft geen impact op de geluidsbelasting in het Habitatrichtlijngebied (Figuur 10-148).

Exploitatiefase

Het project zal leiden tot een intensiever gebruik van het ponton dan in de referentiesituatie het geval is. Het voorziene gebruik betreft in eerste instantie een aanlegplaats van de Hydroville, een privaat passagiersschip van huidige aanvrager. Rekening houdend met de bestaande geluidsbelasting (o.a. scheepvaart en industrie) wordt geen relevante toename van de geluidsbelasting verwacht en dus evenmin een effect op de voorkomende fauna. De activiteiten op de site zelf zullen voldoen aan de voorwaarden conform VLAREM II (op 200m afstand tot de grenzen van het projectgebied gelden de richtwaarden van 45 dB(A) voor de dagperiode en 40 dB(A) voor de avond- en nachtperiode). Op basis hiervan wordt geen relevante impact op de geluidsbelasting in het Habitatrichtlijngebied verwacht. Er wordt geen overschrijding van de 51 dB(A) verstoringsgrens ($LA_{eq,24u}$ waarde) voor niet-broedvogels verwacht (Figuur 10-90). Ook de toename van het wegverkeer ten gevolge van het project zal geen impact hebben op het Habitatrichtlijngebied (Figuur 10-149).

Er worden tijdens de exploitatiefase geen significant negatieve effecten ten gevolge van verstoring door geluid en trillingen op de voorkomende Europees beschermde soorten of instandhoudingsdoelstellingen verwacht.”

Uit het project-MER blijkt dat de SBZ op vandaag al een negatieve impact ondervindt van de industriële activiteiten in de onmiddellijke omgeving en de scheepvaart langs de Schelde. Gelet op deze **bestaande aantasting**, motiveert de vergunningsaanvrager voor zowel de aanleg- als exploitatiefase dat de geluids- en trillingenproductie van het project geen “relevante toename van de geluidsbelasting” zou inhouden.

Het is onduidelijk of op dit punt rekening wordt gehouden met **de cumulatie tussen de bijkomende impact en de al bestaande aantasting**. Want indien de bestaande situatie reeds aangetast is, leidt een verdere aantasting ontegensprekelijk tot een **betekenisvolle aantasting**. En op vandaag verkeert het SBZ al in een aangetaste staat van instandhouding, waarbij ook een relatief beperkte ingreep aanleiding geeft tot een betekenisvolle impact, minstens bestaat daartoe een apert risico. **De vergunningsaanvrager toont niet op een wetenschappelijk manier aan dat het leefgebied van de avifauna de bijkomende geluidsbelasting aankan.**

Een en ander geldt des te meer voor de aanlegfase, waarbij het project-MER vaststelt dat er effectief een **verkleining zal zijn van het leefgebied** van de beschermde avifauna. Ook op dit punt zal er hoe dan ook een negatieve impact optreden. En waar de vergunningsaanvrager stelt dat het effect tijdelijk zal zijn en dus verwaarloosbaar van aard, neemt dit niet weg dat ook een tijdelijke verslechtering een achteruitgang van de natuurlijke kenmerken van de SBZ impliceert. Het is overigens niet duidelijk noch bewezen dat de tijdelijkheid van de effecten geen blijvende schade zal veroorzaken: erop speculeren dat dit niet het geval zal zijn, verhoudt zich niet tot het voorzorgsbeginsel die in deze context (*i.e.* de slechte staat van instandhouding van het gebied in kwestie).

c. Verstoring door licht en visuele verstoring

27. Eenzelfde redenering gaat ook op met betrekking tot de effectgroepen van **verstoring door licht en visuele verstoring**.

Opnieuw vertrekt de vergunningsaanvrager vanuit de **bestaande aantasting van de SBZ**, waarbij wordt nagelaten om concreet in te gaan op het effect van het project op de verwezenlijking van de S-IHD's voor de betrokken SBZ.

Het project-MER geeft over de licht- en visuele verstoring het volgende aan (zie p. 387):

“10.8.6.3.5. Verstoring door licht

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zal in de winterperiode mogelijk in de vroege en late uren kunstmatige verlichting in de werfzone gebruikt worden. Dit gaat over een beperkt aantal uren waarin lokale verlichting nodig is. Voor het Habitatrichtlijngebied zijn enkel de werkzaamheden aan het ponton van belang. Momenteel is langs de Petroleumkaai en het ponton reeds verlichting aanwezig. Gezien de beperkte verlichtingsniveaus ter hoogte van de werkzone, de reeds bestaande verlichting én gezien in deze periode vogels of vleermuizen niet tot beperkt actief zijn, wordt de impact van de lichtverstoring op fauna als beperkt beschouwd. Het gaat bovendien om een lokaal (enkel ter hoogte van de actieve werfzone) en een tijdelijk effect (enkel in de winterperiode). Significant negatieve effecten op de aanwezige populatie avifauna of vleermuizen worden uitgesloten.

Exploitatiefase

De oevers van de Schelde zijn belangrijk als vliegroute voor vleermuizen. Langs de Petroleumkaai, ter hoogte van het projectgebied, is momenteel reeds verlichting aanwezig. De lichtemissies van de buitenverlichting, alsook van het hoofdgebouw, reiken niet tot in het buitendijks gebied van de Schelde (zie Figuur 10-151). De verlichting ter hoogte van het ponton zal evenmin wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie. Een wijziging van het lichtklimaat ter hoogte van de oever van de Schelde en dus impact op de hier voorkomende vliegroutes van vleermuizen (of rustgebied voor avifauna) wordt niet verwacht. Ook wordt geen impact op de trekroutes van vogels verwacht. De verlichting op de site zal niet verblindend zijn; alle verlichting is naar beneden gericht.

Er worden tijdens de exploitatiefase geen significant negatieve effecten ten gevolge van verstoring door licht op de voorkomende Europees beschermde soorten of instandhoudingsdoelstellingen verwacht.

10.8.6.3.6. Visuele verstoring

Aanlegfase

Tijdens de werken aan het ponton kan visuele verstoring optreden. Er valt te verwachten dat de effecten van geluid- en lichtverstoring tijdens de aanlegfase belangrijker zullen zijn dan die door visuele verstoring. Bovendien is ter hoogte van het projectgebied reeds visuele verstoring aanwezig ten gevolge van onder andere de scheepvaart. Het tijdelijke effect van visuele verstoring tijdens de aanlegfase wordt niet verwacht om een relevante impact op fauna met zich mee te brengen. In de directe omgeving is bovendien voldoende alternatief leefgebied aanwezig. Significant negatieve effecten op de aanwezige populatie avifauna worden uitgesloten.

Exploitatiefase

De aanwezigheid van het MCA-gebouw kan gepaard gaan met visuele verstoring; de bridge van het MCA-gebouw wordt ca. 46,6 m hoog en zal duidelijk zichtbaar zijn vanuit diverse locaties. Vooral soorten van het open landschap kunnen hier hinder van ondervinden. In de omgeving van het projectgebied gaat het dan voornamelijk over de rustende watervogels op de Schelde. De Schelde ter hoogte van het projectgebied heeft een beperkte waarde als rustgebied voor watervogels, vanwege de aanwezigheid van een aanlegsteiger en de beperkte breedte van de slik- en schorzone. Bovendien zal maar een fractie van het in de Schelde aanwezig potentieel rustgebied beïnvloed worden. Er wordt geen effect op de lokale trekroutes of seizoenstrekroutes verwacht (zie ook §10.8.6.3.7). Het risico op aanvaring van vogels met het statisch gebouw is verwaarloosbaar; er worden immers geen grote raampartijen voorzien. De bridge van het hoofdgebouw wordt voorzien van louvrebladen (Figuur 5-19).

De MCA-site gaat 's nachts meer zichtbaar zijn vanuit de omgeving ten gevolge van de verlichting in het hoofdgebouw. De omgeving van het projectgebied kent vandaag reeds verlichting; wegverlichting, verlichting industriële sites, Een voor fauna relevante wijziging van de zichtbaarheid, welke kan leiden tot verblinding en desoriëntatie, en dus visuele verstoring 's nachts van fauna wordt niet verwacht. Het gebouw wordt niet voorzien van accentuerende verlichting en alle verlichting is naar beneden gericht.

Zoals hoger aangegeven, zal het project leiden tot een intensiever gebruik van het ponton dan in de referentiesituatie het geval is, met een toename van de visuele verstoring ter hoogte van de oever van de Schelde tot gevolg. De omgeving van het ponton is al verstoord ten gevolge van de aanwezige scheepvaart en recreatie op de Scheldedijk en heeft een beperkt belang voor pleisterende en rustende watervogels. Het gaat bovendien om activiteiten met een beperkt versturende invloed (zeer voorspelbaar), waarvoor verwacht wordt dat ook gewinning zal optreden. Significant negatieve effecten op de aanwezige populatie avifauna worden uitgesloten.

[...]

De activiteiten op de site zelf worden niet als visueel verstorend beschouwd. Deze vallen weg tegen de aanwezigheid van het nieuwe gebouw.

Er worden tijdens de exploitatiefase geen significant negatieve effecten ten gevolge van visuele verstoring op de voorkomende Europees beschermde soorten of instandhoudingsdoelstellingen verwacht.”

28. Een algemene opmerking bij deze effectgroepen is dat de scope van het project-MER bijzonder eng is. Nochtans erkent het project-MER meerdere keren zelf dat het project aansluit op een **belangrijk leefgebied van avifauna**, maar ook een **aanzienlijk foerageergebied** voor vleermuizen. Overigens hebben de S-IHD's voor alle aangemelde diersoorten niet enkel **het behoud**, maar ook **de uitbreiding** van deze soorten als doel (zie Managementplan Natura 2000, p. 25).

Zo voorzien de S-IHD's voor alle vleermuissoorten (d.i. Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis, Franjestaart, Watervleermuis, Meervleermuis) als doel dat de populatie **moet worden uitgebreid**. Een impact, zelfs met een vermeend beperkt karakter, op de aanwezige diersoorten is dan ook in strijd met de S-IHD's van de betrokken SBZ en leidt tot **een potentiële verslechtering** van de natuurlijke kenmerken van het Habitatrichtlijngebied en een gunstige staat van instandhouding van deze diersoorten.

De vergunningsaanvrager omschrijft de oevers van de Schelde overigens zelf als *“belangrijk als vliegroute voor vleermuizen”*, alsook als een onderdeel van het *“rustgebied van avifauna”*. Zowel de SBZ als de aanpalende Hobokense Polder zijn bijzonder belangrijk wat betreft deze Europees beschermde diersoorten. **Hierbij mag de licht- en visuele impact van het project op (het leef-, rust- en foerageergebied van) deze soorten niet worden ontkend, zoals ook blijkt uit internationale wetenschappelijke studies** (stuk 1).

29. Het valt op dat de vergunningsaanvrager de lichtverstoring tijdens de aanlegfase enkel bekijkt op vlak van het ponton op de Schelde, maar nergens rekening houdt met de bredere, indirecte effecten van de lichtverstoring op het SBZ. En ook voor de exploitatiefase stelt de vergunningsaanvrager al te gemakkelijk vast dat *“de verlichting ter hoogte van het ponton [...] evenmin [zal] wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie”*.

Ook hier is de **scope van de passende beoordeling te beperkt**:

- **Enerzijds** wordt de habitattoets beperkt tot **enkel het ponton**, en niet het volledige projectgebied, niettegenstaande de lichtvervuiling ruim tot buiten de grenzen van de bouwplaats al te zien zijn.
- **Anderzijds** vertrekt het project-MER opnieuw **van een referentiesituatie die op vandaag een aangetaste situatie uitmaakt**. Men vergelijkt slechts de ‘verergering’ van de lichtvervuiling, hoewel opnieuw geen rekening wordt gehouden met de **cumulatie** tussen de bestaande (slechte) situatie en de bijkomende lichtverstoring die het multifunctionele project met zich zal meebrengen.
- **Minstens** kan de bestaande verlichting langsheen de Petroleumkaai **niet** worden gelijkgesteld met de verlichting die optreedt in de volledige site. Het spreekt voor zich dat het omvangrijke programma van de volledige campus lichtverstoring met zich meebrengt die een **totaal andere**

grootteorde heeft als de **bestaande straatverlichting langsheen de Petroleumkaai**. De negatieve impact van het project wordt op deze manier op structurele wijze geminimaliseerd en onderschat.

De vergelijking die in het project-MER wordt gemaakt met de 'referentiesituatie'² houdt overigens in dat er **geen verlichting zou zijn op het ponton**, want ook in de referentiesituatie, met name de bestaande toestand, is geen verlichting voorzien. Dit lijkt onlogisch en zelfs onveilig aangezien de vergunningsaanvrager het ponton wil gebruiken voor privaat personenvervoer. **Het project-MER houdt dus nergens rekening met de verlichting die op het ponton zal (moeten) worden aangebracht**, wat opnieuw een hiaat is in de passende beoordeling en het project-MER.

Bovendien blijkt uit figuur 10-151 van het rapport dat het project-MER enkel rekening houdt met de impact van de gelijkvloerse (buiten)verlichting. Het effect van de **binnenverlichting** wordt nergens in het project-MER onderzocht of begroot. Nochtans spreekt het voor zich dat ook deze binnenverlichting een ernstige impact kan hebben, zeker gelet op de grote schaal van het project en de hoogte tot 46,6 m van het hoofdgebouw.

Dit alles voert zonder meer tot de conclusie dat de uitgangspunten van de passende beoordeling op dit punt al evenmin een volledig beeld geven over de effecten van het project op het SBZ, en bijgevolg ook op dit vlak geen wetenschappelijk aanvaardbare zekerheid wordt geboden dat geen (risico op) betekenisvolle schade ontstaat.

30. Ook wat de **visuele verstoring** betreft, neemt de vergunningsaanvrager opnieuw de gedeeltelijk aangetaste toestand "*ten gevolge van onder andere de scheepvaart*" als uitgangspunt.

Het project-MER erkent nochtans uitdrukkelijk dat er sprake zal zijn van visuele verstoring omwille van de hoogte van het **uitspringende hoofdgebouw** (tot 46,6 m hoog) die "*duidelijk zichtbaar [zal] zijn vanuit diverse locaties*". Er zal dus een kenmerkende visuele impact zijn die inbreekt op de typerende kenmerken van de onmiddellijke omgeving. Los van de effecten hiervan op het beschermd karakter van de Hobokense Polder en een goede ruimtelijke ordening, is deze visuele verstoring ook van aard om een impact te hebben op de natuurlijke kenmerken van de SBZ.

De omstandigheid dat in het aanvraagdossier wordt gesteld dat (slechts) een "*fractie van het in de Schelde aanwezig potentieel rustgebied beïnvloed*" wordt omwille van de "*aanwezigheid van een aanlegsteiger en de beperkte breedte van de slik- en schorzone*", neemt op zich niet weg dat de Scheldebocht waarin het project is gelegen wel degelijk **een belangrijke ecologische functie heeft als rust- en pleisterplaats voor**

² Het project-MER omschrijft de referentiesituatie als volgt, zie p. 348: "*Als referentiesituatie wordt de toestand van het studiegebied in 2023 beschreven. Dit wil zeggen dat we de huidige situatie beschouwen rekening houdend met de relevante autonome en gestuurde ontwikkelingen die momenteel gebeuren of nog dienen te gebeuren tot 2023. De referentiesituatie voor de discipline Biodiversiteit komt in grote lijnen overeen met de actuele toestand (2020). De site wordt verder opgeruimd en gesaneerd, waardoor een vegetatieloze open ruimte overblijft met één gebouw, de witte loods*".

heel wat Europees beschermde vogelsoorten³. De vergunningsaanvrager erkent trouwens nadrukkelijk dat de bouwplaats is gelegen langs een **trekroute van deze vogelsoorten, alsook in/nabij het foerageergebied van diverse vleermuissoorten** (zie hierboven).

Waar men niet rond het feit kan dat het project een relevante licht- en visuele verstoring ondergaat en dit in een gebied dat fungeert als een trekroute van Europees beschermde vogelsoorten en dienst doet als rust- en pleisterplaats van die beschermde avifauna, en het gebied bovendien kwalificeert als een foerageergebied van diverse vleermuissoorten, kan worden verwacht dat men de effecten hiervan op de aanwezige soorten in beeld brengt en passend beoordeelt.

De project-MER en de passende beoordeling die er deel van uitmaakt, gaan hieraan voorbij. Minstens worden die effecten verkeerd en stiefmoederlijk ingeschat, en lijkt er op dit punt te worden **voorbijgegaan aan de beschikbare wetenschappelijke kennis**.

Het is inderdaad vreemd dat het project-MER in de hoger beschreven context stelt dat *“het risico op aanvaring met vogels met het statisch gebouw [...] verwaarloosbaar”* zou zijn, terwijl diverse **internationale wetenschappelijke studies** onomwonden aantonen dat het aanvaringsgevaar voor vogels, alsook vleermuissoorten **niet mag worden onderschat** (stuk 2).

Het is dan ook onduidelijk op grond waarvan het Project-MER alsnog tot de conclusie komt dat het aanvaringsrisico verwaarloosbaar zou zijn, al zeker nu geen enkele andere constructie in de wijde omgeving eenzelfde of vergelijkbare hoogte heeft als het hoofdgebouw. En waar het project-MER verwijst naar het gebrek aan grote raampartijen en de ‘louvrebladen’ om te stellen dat het aanvaringsgevaar verwaarloosbaar is, doet dit geen afbreuk aan de grote hoogte van het gebouw en het gegeven dat er nog steeds grote raampartijen worden voorzien die slechts gedeeltelijk worden afgeschermd door de louvrebladen.

Overige motivering wordt niet aangereikt, laat staan dat er een link wordt gelegd met de S-IHD's. Een ‘verwaarloosbare’ impact houdt namelijk in dat er geen relevante verslechtering kan optreden van de populaties van de aangemelde soorten avifauna. De S-IHD's voorzien namelijk voor het merendeel van de avifauna dat de populaties moeten worden uitgebreid, precies omdat hun lokale staat van instandhouding ongunstig wordt beoordeeld, waardoor iedere achteruitgang in strijd is met de toepasselijke S-IHD's en aldus een betekenisvolle impact heeft op een gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten.

31. Kortom, het project-MER slaag er niet in om met **absolute wetenschappelijke zekerheid** uit te sluiten dat er voor de aanwezige avifauna en vleermuissoorten effectief geen betekenisvolle impact zal optreden. Bijkomend onderzoek is noodzakelijk, zeker in relatie tot de cumulatie van de bestaande aantasting en de bijkomende effecten van het project.

³ In dit verband is het overigens opvallend dat de project-MER in dit kader blijkbaar uitgaat van de aanname dat de SBZ *“een beperkt belang voor pleisterende en rustende watervogels”* zou hebben, terwijl elders in het MER wordt opgemerkt *“de Schelde en een deel van de Hobokense Polder als pleisterplaats fungeert”* (zie Project-MER, p. 388). De aannames van de passende beoordeling is bijgevolg tegenstrijdig en tast het zorgvuldige karakter van deze beoordeling aan.

Bestaande aantasting van het leefgebied van een onder de Vogelrichtlijn beschermde vogelsoort kan, voor zover voorhanden, bezwaarlijk afbreuk doen aan de volle uitwerking van de in artikel 36ter, §4 Natuurdecreet vooropgestelde habitattoets. Niet de actuele (ongunstige) staat van instandhouding, maar daarentegen de (gebiedsspecifieke) instandhoudingsdoelstellingen gelden als referentie voor het onderzoek naar en oordeel over een gebeurlijke betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van dat gebied (zie RvVb 2 juli 2019, nr. RvVb-A-1819-1156, p. 52).

Het is dan ook vreemd dat het project (1) vertrekt vanuit een bestaande toestand die nu al impact heeft op alle aanwezige beschermde diersoorten, in het bijzonder de avifauna en de diverse vleermuissoorten, (2) voorbijgaat aan de S-IHD's voor de betrokken diersoorten die structureel het behoud of zelfs de uitbreiding van de populatie vooropstelt en (3) tegelijkertijd oordeelt dat alle effecten verwaarloosbaar of beperkt zullen zijn.

II.C. CUMULATIEVE EFFECTEN (I.F.V. DE PASSENDE BEOORDELING EN DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE)

32. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie moet de significantie van de gevolgen voor een gebied van een project worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied.

De passende beoordeling houdt in dat alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf **of in combinatie met andere plannen of projecten** de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied in gevaar kunnen brengen, worden geïnventariseerd.

De combinatiebepaling betreft andere plannen of projecten die reeds zijn afgerond, die zijn goedgekeurd maar niet afgerond, of daadwerkelijk zijn voorgesteld. Het kan hierbij ook gaan om **deelprojecten** die in tijd volgen op het project dat passend beoordeeld moet worden.

33. Eenzelfde redenering gaat op op vlak van de **beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten op vlak van het project-MER** in bredere zin. Ook binnen de milieueffectenbeoordeling moeten de effecten van een project worden geëvalueerd in het licht van de **cumulatie met de effecten van andere projecten**. Dit volgt uit artikel 5 samengelezen met punt 5 van bijlage IV bij de Richtlijn 2011/92/EU.

In lijn hiermee dienen ook alle effecten van het totaalproject in rekening te worden gebracht, indien het totaalproject wordt 'opgeknipt' in verschillende deelprojecten. Er kunnen dus wel verschillende in tijd op elkaar volgende vergunningsaanvragen worden ingediend voor het totale project, maar dit kan **enkel** mits de totale gevolgen (lees: milieueffecten) van het project op een duidelijke wijze in kaart worden gebracht.

Deze redenering wordt bevestigd in de rechtspraak van het Hof van Justitie waarin het Hof heeft geoordeeld dat het bij milieueffectbeoordeling moet *“gaan om een globale beoordeling die betrekking heeft op alle aspecten van het project die nog niet zijn beoordeeld of die een nieuwe beoordeling vereisen”* (HvJ 4 mei 2006, nr. C-290/03, Barker, par. 48). Ook een project dat in **verschillende fasen** (in tijd) wordt uitgevoerd

moet **in zijn geheel** worden beoordeeld. Advocaat-Generaal Poiares Maduro heeft er reeds op gewezen dat de uitvoering van grootschalige projecten steeds in fasen plaatsvindt, doch steeds in zijn geheel moet worden bekeken (Concl. Adv. Gen. MADURO 24 maart 2004, nr. C-227/01).

Het voorgaande wordt overigens nadrukkelijk bevestigd door het recente *INEOS*-schorsingsarrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb 13 november 2020, nr. RvVb-UDN-2021-0287, vzw Clientearth).

In het kader van de milieueffectrapportage moet dus beoordeeld worden of het project “aanzienlijke milieueffecten” kan veroorzaken, met inbegrip van de “cumulatieve effecten” die worden veroorzaakt door nog uit te voeren en/of reeds uitgevoerde projecten samen, **wat dus niet noodzakelijk samenvalt met of beperkt is tot het voorwerp van de vergunning(saanvraag)**.

34. Het is dan ook van essentieel belang dat het totale project goed in beeld wordt gebracht en een beoordeling wordt gemaakt van de **relevante cumulatieve effecten** die **het totaalproject** kan veroorzaken, zowel in verhouding tot (1) de nabijgelegen projecten die reeds zijn ontwikkeld of in de toekomst worden ontwikkeld en (2) de verdere deelprojecten die op dezelfde site worden ontwikkeld.

De bezwaarindiener stelt in dit verband vast dat het project-MER (inclusief de passende beoordeling) slechts summier ingaat op de potentiële cumulatieve effecten tussen het aangevraagde project en de nabijgelegen bestaande sites, dan wel toekomstige ontwikkelingen op de eigen bouwplaats.

Het project-MER bevat hierover slechts volgende paragraaf (zie project-MER, p. 377):

“CUMULATIEVE EFFECTEN

De ontwikkeling van de gehele Blue-Gate-site kan zorgen voor cumulatieve effecten op de Hobokense Polder. Rekening houdend met de type bedrijven die zich hier gaan vestigen en de gestelde randvoorwaarden aan de ontwikkeling in het kader van waterhuishouding en ruimtelijke inrichting en de vigerende wetgeving (VLAREM) wordt de bijkomende impact op de Hobokense Polder als beperkt beschouwd. Dit is bovendien reeds onderzocht in het MER van Blue Gate Antwerp (2013).

Op de Blue-Gate-site wordt een groene corridor voorzien van ca. 14,5 ha die de verbinding maakt tussen het stadsdeel Nieuw Zuid en de Hobokense Polder. De hier aanwezige infrastructuur voor fietsers en voetgangers zal mogelijk de druk op de Hobokense Polder verlagen (bezoekers van de Hobokense Polder krijgen bijkomende alternatieven), maar anderzijds mogelijk ook verhogen (nieuwe bezoekers vanuit nieuwe woonwijk Nieuw Zuid). De bezoekers van de MCA-site worden maximaal ter plaatse gehouden door het eigen aanbod aan sport- en recreatiefaciliteiten en de natuurlijke inrichting van de site zelf. In dit kader wordt ten gevolge van het MCA-project geen cumulatieve negatieve effecten van verstoring door bijkomende recreatiedruk op de Hobokense Polder verwacht.”

Deze passage, en hiermee het volledige project-MER, is **ontoereikend in** het licht van een volwaardige milieueffectenrapportage en een passende beoordeling:

a. Geen concreet onderzoek naar de cumulatieve effecten met nabijgelegen projecten

35. Uit deze geciteerde passage van het project-MER blijkt dat de vergunningsaanvrager, wat betreft de cumulatieve effecten, slechts rekening houdt met de nabijgelegen Blue Gate-site, waarbij het project-MER overigens **geen eigen beoordeling** maakt van de cumulatieve effecten met dit project en enkel verwijst naar “het MER van Blue Gate Antwerp (2013)”.

Een dergelijke screening van de cumulatieve effecten met andere sites is veel te beperkt, zeker nu blijkt:

- De cumulatieve effecten met de Blue Gate-site is niet onderzocht

36. Er gebeurt geen onderzoek naar de cumulatieve effecten, hoewel ook de Blue Gate-site **een aanzienlijk programma** heeft (zie project-MER Blue Gate⁴, p. 31):

“Dit MER wordt opgemaakt voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein, dat de naam Blue Gate Antwerp heeft gekregen. Op dit bedrijventerrein zullen een watergebonden logistieke zone, een zone voor productiebedrijven, een zone voor instellingen van onderzoek & ontwikkeling, verkeersinfrastructuur en een groene corridor ontwikkeld worden. Het projectgebied is 103 ha groot, waarvan 63,1 ha nu ontwikkelbaar.

[...]

De ontwikkeling van een stedelijke programma waaronder mogelijk een voetbalstadion met flankerend programma, gebeurt los van de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp en maakt geen deel uit van dit MER. In de mate van het mogelijke zal wel rekening gehouden worden met de cumulatieve effecten van deze ontwikkeling. De projectbeschrijving in dit MER is gebaseerd op het ‘Strategisch Masterplan Blue Gate Antwerp’ dat in 2011 werd opgemaakt en werd goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen en de eerste fase van een beeldkwaliteitsplan waarin voortbouwend op het Strategisch Masterplan een aantal aspecten van het project verder werden uitgewerkt. Deze eerste fase werd begin 2013 werd afgerond.”

⁴ Terug te vinden via de MER-dossierdatabank, zie <https://omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank>

Dit project omvat zowel **logistieke bedrijven** (o.a. distributiecentra), een **gemengd regionaal bedrijventerrein** als **aanzienlijke weginfrastructuur** en **parkeerinfrastructuur** (een volledig overzicht is terug te vinden in het project-MER Blue Gate).



Bovendien komt er in de toekomst ook **een stedelijk, residentieel luik** (inclusief voetbalstadion en flankerend programma). Dit onderdeel is overigens niet opgenomen in het project-MER Blue Gate, hoewel dat luik valt binnen dezelfde site en reeds uitdrukkelijk is voorzien (zie project-MER Blue Gate, p. 493):

Cumulatieve effecten

De logistieke zone sluit aan op het gebied met zone voor stedelijke activiteiten waarin mogelijk een voetbalstadion of ander stedelijk programma gepland is. Een voetbalstadion zal de overgang accentueren tussen het publiek toegankelijk kaaiengedeelte tot aan Nieuw Zuid en de niet publiek toegankelijk zone logistiek. Door zowel een herinrichting te voorzien van de logistieke zone als van de zone afgebakend voor een voetbalstadion, wordt het geheel landschappelijke opgewaarderd. Een voetbalstadion of andere stedelijk programma zorgt er voor dat er geen landschappelijke link bestaat met het project 'Nieuw Zuid' ten oosten van het projectgebied. Er worden bijgevolg geen cumulatieve effecten verwacht ten aanzien van het landschap."

37. Het is dan ook opmerkelijk dat het project-MER en de passende beoordeling geen rekening houden met de cumulatie tussen de effecten van voorliggend project in verhouding tot deze van Blue Gate, hoewel het project-MER uitdrukkelijk erkent: *"De ontwikkeling van de gehele Blue-Gate-site kan zorgen voor cumulatieve effecten op de Hobokense Polder"*.

Het project-MER stelt eenvoudigweg dat de effecten van Blue Gate in haar eigen project-MER worden onderzocht en verwijst naar de vermeende *"groene corridor"* die in Blue Gate wordt voorzien. Er wordt dan ook slechts besloten dat de bijkomende impact als *"beperkt"* wordt beschouwd en men *"ten gevolge van"*

het MCA-project geen cumulatieve negatieve effecten van verstoring door bijkomende recreatiedruk op de Hobokense Polder verwacht”. Deze conclusies worden echter nergens inhoudelijk beoordeeld of ondersteund, wat een **ernstig hiaat** is in de milieueffectenrapportage.

Zo ook wordt geen rekening gehouden met het **residentiële luik** van het Blue Gate-project, inclusief het toekomstige voetbalstadion. De effecten van dit projectonderdeel zijn overigens evenmin beoordeeld in het project-MER van Blue Gate, waardoor er ook hier op geen enkele manier kan gesteund worden op de beoordelingen in het project-MER Blue Gate.

Een dergelijke werkwijze is **manifest fout** in het licht van zowel de regelgeving inzake milieueffectenrapportage als de passende beoordeling, al zeker in het licht van de hierboven aangehaalde rechtspraak.

- Geen onderzoek naar cumulatieve effecten met andere relevante projecten

38. Daarnaast houdt het project-MER ook enkel rekening met de Blue Gate-site, niettegenstaande er nog **verschillende andere bedrijfssites** zijn die een ruimtelijke link met de onmiddellijke omgeving vertonen en zodanige aard hebben dat cumulatieve effecten met het project niet kunnen worden uitgesloten.

Dit geldt in het bijzonder voor de **petrochemische bedrijfssites** die geen deel uitmaken van de Blue Gate-site, maar wel palen tegenaan de bouwplaats:



(Google Maps: actuele luchtfoto – indicatieve aanduidingen)

Dit is al te merkwaardig, nu het project-MER erkent dat het aangevraagde project een relatie kan hebben met andere lopende projecten (zie project-MER, p. 116):

“Het project moet in een ruimere ontwikkelingscontext worden gezien. Zo zal de noordoostelijke zijde van het projectgebied interageren met de veranderingen aan de Scheldekaaien. De heraanleg

van het zuidelijke deel van de Scheldekaaien zal een belangrijke impuls betekenen voor Blue Gate, en omgekeerd. Daarnaast kan het projectgebied MCA niet los worden gezien met toekomstige plannen voor het op- en afrittencomplex Zuid van de Antwerpse Ring R1. Bijgevolg zal meer ruimte vrijkomen die benut kan worden om de omgeving nauwer te betrekken bij de Konijnenwei, het station Antwerpen Zuid en de voorstad (Hoboken en Kiel).

Naast de Scheldekaaien en het op- en afrittencomplex Zuid van de Antwerpse Ring R1 zijn de andere toekomstige projecten in de omgeving van MCA:

- *Blue Gate Antwerp: wordt ontwikkeld als bedrijventerrein met een watergebonden logistieke zone, een zone voor productiebedrijven, een zone voor instellingen van onderzoek & ontwikkeling, een school, een gevangenis, verkeersinfrastructuur en een groene corridor.*
- *Arresthuis: aan de zuidoostelijke kant van Blue gate wordt een nieuw arresthuis gebouwd met plaatsen voor gedetineerden*
- *Nieuw Zuid: ontwikkeling van een gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling*
- *Opwaardering station Antwerpen Zuid: De doelstelling is te komen tot een verbetering van de toegankelijkheid en een verdere uitbouw van het station.*
- *Fietsbrug over de Schelde: Met het oog op een vernieuwde mobiliteit waarmee nog slechts 50% van de verplaatsingen met de wagen zou gebeuren, is een vlotte connectie nodig tussen Linker- en Rechteroever voor fietsers en voetgangers. Daarom voorziet Antwerpen ter hoogte van de Kennedytunnel een Scheldebrug die beide oevers dichter, vlotter en comfortabeler bij elkaar brengt.*
- *Project Lageweg: het project Lageweg (genoemd naar de Lageweg in Hoboken vlakbij het gebied) betreft een pilootproject om de mogelijkheden voor stadsvernieuwing in de rand van de stad te onderzoeken.*

De projecten die relevant zijn voor de evaluatie van MCA worden verder beschreven in hoofdstuk 9."

Deze bedrijven en voorzieningen hebben telkens **potentiële milieueffecten** die hiermee samenhangen (bv. emissies in de lucht en de bodem, eutrofiëring en verzuring, lozen van bedrijfsafvalwater, mobiliteit, etc.) en liggen stuk voor stuk in de onmiddellijke nabijheid van de Hobokense Polder.

Het is dan ook vreemd dat het project-MER niet motiveert waarom deze bedrijven uit de scope van de cumulatieve effecten worden gesloten, dan wel niet beoordeelt in welke mate een cumulatie tussen de aanzienlijke milieueffecten van het aangevraagde project met deze bestaande sites mogelijk is.

Ook op dit punt is de beoordeling van de cumulatieve effecten van het project **gebrekig en onvolledig**, en dit zowel op vlak van de milieueffectenrapportage als de passende beoordeling.

b. Geen concreet onderzoek naar de cumulatieve effecten met toekomstige deelprojecten

39. Hoewel het aanvraagdossier dit niet aangeeft, maakt voorliggende aanvraag onmiskenbaar deel uit van een totaalproject waarbij de vergunningsaanvrager aangeeft dat de site **in de toekomst verder wordt ontwikkeld**.

Zodoende blijkt dat er **een fasering** is voorzien, waarbij deze omgevingsvergunningsaanvraag de eerste fase uitmaakt. Dit blijkt reeds uit de aanmelding van het project-MER, inclusief scopingsadvies (p. 20 en 51 – eigen aanduidingen):

“Het ligt in de bedoeling om op langere termijn de cluster verder uit te bouwen. Dit zal wellicht niet mogelijk zijn binnen de klijtlijnen van het huidige GRUP. Parallel met dit project-MER wordt daarom een traject opgestart om een wijziging te bekomen van de bestaande voorschriften voor de site in het GRUP. Aan deze wijziging is de opmaak van een plan-MER gekoppeld en maakt bijgevolg geen deel uit van onderhavige aanmelding.”

en

“Het project MCA omvat de bouw van een maritieme campus op de vroegere bedrijfsterreinen van BP in het gebied ‘Petroleum Zuid’. Het project (Fase 1) is de aanzet tot een grotere campus die echter momenteel niet vergund kan worden binnen de voorschriften van het geldende GRUP (Fase 2). De campus wordt een zone met een flexibele stedelijke structuur met verschillende functies. Naast gebouwen komen er ruime en multifunctionele openbare ruimtes die mogelijk worden gemaakt door een goed georganiseerde dichte structuur. In het project wordt eveneens aandacht besteed aan groene ruimtes, alternatieve mobiliteit en waterbeheer. Zowel op gebouw- als gebiedsniveau wordt gestreefd naar een BREEAM-excellent classificatie.

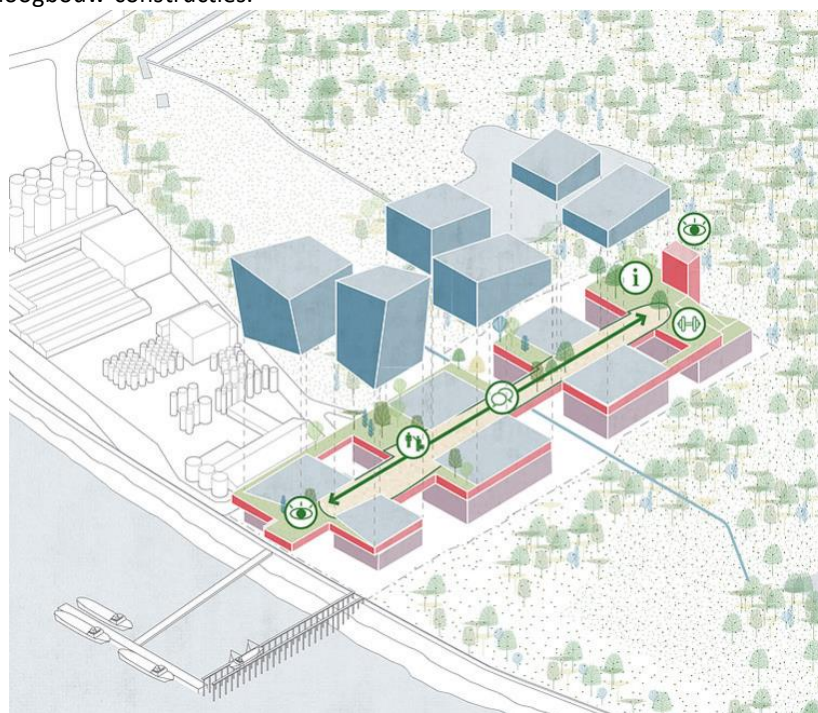
Het project is opgesplitst in 2 delen die afzonderlijk van elkaar zullen uitgevoerd worden. Elk deel heeft bestaansreden op zichzelf. Het huidige project betreft de eerste fase.

Naast kantoren en labo’s wordt er ook gestreefd naar productie van waterstoftechnologie en andere propere brandstoffen, bouwen en testen van prototypes en onderdelen, en de implementatie van nieuwe technologieën welke moeten leiden naar een meer performante, duurzame scheepvaart. Verregaande samenwerkingen met verschillende kenniscentra, innovatieve start-ups en spin-offs maken integraal deel uit van deze ambitie.

In het voorliggende campusmodel gaat men een samenwerking aan met private en publieke partners alsook met verschillende onderwijsinstellingen. De campus wordt de plek waar de toekomst wordt uitgetekend. Naast ondernemingsspecifieke werkplaatsen zet men in op Research & Development (R&D) faciliteiten, co-creatie, incubatiefuncties, ateliers voor startende maakindustrie, etc.”

Ook uit de communicatie van de vergunningsaanvrager blijkt kennelijk dat voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag **de eerste stap is binnen een totaalproject**, waarvan het aangevraagde project een eerste deelproject vormt.⁵

Zo valt op dat het hoofdgebouw een éérste onderdeel vormt van verschillende bouwdelen, waarvan ook verschillende hoogbouw-constructies.



(Weergave in te planten hoogbouwconstructies)

Hoewel de aanmelding van bij project-MER uitdrukkelijk spreekt over de **gefaseerde ontwikkeling** van de totaalsite en dit ook zo wordt aangehouden in de communicatie van de vergunningaanvrager, wordt hierover in het project-MER met geen woord gerept.

II.C.1. DE VERSCHERPTE NATUURTOETS IS GEBREKKIG

40. Naast de passende beoordeling, dient het project ook te worden onderworpen aan **de verscherpte natuurtoets** (de zgn. VEN-toets) vervat in artikel 26bis, §1 van het Natuurbehoudsdecreet. Dit artikel luidt als volgt:

“Artikel 26bis.

§ 1. De overheid mag geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.

⁵ Terug te vinden op de website van Atelier Romain: <https://www.atelierromain.com/mca>

Als voor een activiteit een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, dient door de kennisgever worden aangetoond dat de activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer de kennisgever dit niet gedaan heeft, dient de betrokken overheid zelf te onderzoeken of de activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer dit het geval is, wordt dit door de overheid aan de kennisgever medegedeeld bij ter post aangetekende brief binnen de eventuele wachttermijn voor het uitvoeren van de activiteit voorzien in de wetgeving in het kader waarvan de kennisgeving of de melding gebeurt of bij gebreke daaraan binnen dertig dagen na de kennisgeving of melding. De kennisgever mag pas starten met de uitvoering van de betrokken activiteit wanneer voormelde termijn verstreken is zonder dat hij een voormeld bericht van de overheid heeft ontvangen.

De Vlaamse regering kan bepalen hoe moet aangetoond worden dat een activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.”

Uw college van burgemeester en schepenen zal bij de beoordeling van een aanvraag dan ook moeten onderzoeken welke impact de aanvraag heeft voor de natuurwaarden in het VEN-gebied.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de ligging van het project buiten de VEN-gebieden, niet uitsluit dat er wel onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan worden veroorzaakt. **Hieronder moeten ook die handeling die een invloed of effect heeft op het VEN-gebied worden verstaan, ook al vindt de handeling niet plaats in het VEN-gebied zelf** (zie RvVb 18 december 2018, nr. RvVb/A/1819/0426, p. 19-20).

Onder de **onherstelbare schade** dient begrepen te worden deze schade die op de plaats van beschadiging niet meer kan worden hersteld met een kwantitatief en kwalitatief gelijkwaardige habitat zoals deze die er vóór de beschadiging was. **Artikel 26bis Natuurdecreet voorziet niet in een expliciete schadedrempel** (zie RvVB 9 augustus 2016, nr. A/1516/1410). De omstandigheid dat de schade niet als betekenisvol geldt, maar wordt beoordeeld als “miniem”, “verwaarloosbaar” e.d.m., verhindert derhalve niet dat er geen sprake is van onherstelbare schade aan het VEN.

De termen ‘onvermijdbare en onherstelbare schade’ betekenen bovendien dat **elke kans op onvermijdbare schade en onherstelbare schade** aan de natuur in het VEN-gebied voldoende is om een vergunning te weigeren. Een vergunningverlenend bestuursorgaan dat geconfronteerd wordt met concrete en aannemelijke bezwaren inzake de aantasting van natuurwaarden en de bestaande natuurwaarden ook aannemelijk oplijst, dient dan ook, gelet op haar onderzoeksplicht, advies te vragen aan het Agentschap Natuur en Bos (RvVb 29 januari 2019, nr. RvVb-A-1819-0530, p. 15).

41. In het licht van deze rechtspraak, blijkt er in het dossier geen sprake van afdoende verscherpte natuurtoets. Uit onderstaande punten blijkt namelijk dat de vergunningsaanvrager er niet in slaagt om elke kans op onvermijdbare en onherstelbare schade uit te sluiten.

Hierbij verwijst de bezwaarindiener naar volgende effectgroepen, zoals behandeld in het project-MER:

a. Verstoring door geluid en trillingen

42. In lijn met de passende beoordeling, is ook de geluidsverstoring ten gevolge van het project een in dit verband **belangrijke te onderzoeken effectgroep**. Het VEN-gebied maakt namelijk eveneens deel uit van het leef- en rustgebied van heel wat beschermde vogelsoorten, maar ook van het foerageergebied van diverse beschermde vleermuissoorten. Ook de vergunningsaanvrager erkent dit, nu zij ook aangeeft dat “*de hier voorkomende soorten [...] (zeer) kwetsbaar [zijn] voor geluidsverstoring*”.

Ondanks het pertinente karakter van deze effectgroep, beoordeelt het Project-MER de mogelijke geluidsverstoring als volgt (zie project-MER p. 393-394):

“10.8.7.3.6. Verstoring door geluid en trillingen

Aanlegfase

Tijdens de aanlegwerkzaamheden zal het noordelijk deel van de Hobokense Polder, ter hoogte van het projectgebied, gekenmerkt worden door een hogere geluidsbelasting (Figuur 10-145, Figuur 10-146 en Figuur 10-147). De hier voorkomende soorten zijn (zeer) kwetsbaar voor geluidsverstoring. In de Hobokense Polder gaat het met name om broedvogels van halfopen (moeras)landschappen en van bos. Zoals hoger aangeduid treedt vanaf een drempelwaarde van 42 dB(A) effecten op broedvogels van bos op. In de referentiesituatie is het achtergrondgeluid echter al hoger. In dit kader wordt de drempelwaarde op 45 dB(A) aangehouden. De 45 dB(A) verstoringsgrens (LAeq,24u waarde) is op ca. 550 m, 400 m en 350 m afstand tot respectievelijk de paalfunderingswerken, de grondwerken en de ruwbouwwerken gelegen. Binnen deze invloedzone zal de kwaliteit van het leefgebied achteruitgaan, wat negatief wordt beoordeeld. Een groot deel van de Hobokense Polder (minstens ca. 146 ha van de ca. 175 ha) blijft wel vrijgesteld van verstoring door geluid ten gevolge van het project. In de directe omgeving blijft dan ook voldoende alternatief leefgebied aanwezig, zodat geen relevante impact op populatieniveau wordt verwacht. Het betreft bovendien een tijdelijk effect. Om schade aan vogels te vermijden dient wel rekening te worden gehouden met het broedseizoen (zie milderende maatregelen) en dienen de geluidemissies maximaal beperkt te worden.

Daarnaast is de Hobokense Polder ook van belang als pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers en dus ook buiten het broedseizoen kwetsbaar voor verstoring. Niet-broedvogels zijn echter minder kritisch ten aanzien van geluid dan broedvogels. Heinis et al. (2007) heeft op basis van literatuuronderzoek een drempelwaarde van 51 dB(A) voor niet-broedvogels vastgesteld. De 51 dB(A) verstoringsgrens (LAeq,24u waarde) is op ca. 300 m, 200 m en 175 m afstand tot respectievelijk de paalfunderingswerken, de grondwerken en de ruwbouwwerken. Binnen de Hobokense Polder en de Schelde blijft op basis hiervan voldoende leefgebied aanwezig tijdens de aanlegwerken. Ook hier geldt dat de geluidemissies maximaal dienen beperkt te worden om effecten op vogels te vermijden.

Indien rekening wordt gehouden met de milderende maatregelen kunnen onvermijdbare én onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied ten gevolge van verstoring door geluid en trillingen tijdens de aanlegfase worden uitgesloten.

Het werfverkeer heeft geen impact op de geluidsbelasting in het VEN-gebied (Figuur 10-148).

Exploitatiefase

De activiteiten op de site zullen voldoen aan de voorwaarden conform VLAREM II (op 200m afstand tot de grenzen van het projectgebied gelden de richtwaarden van 45 dB(A) voor de dagperiode en 40 dB(A) voor de avond- en nachtperiode). Rekening houdend met de referentiesituatie en de geluidsproductie 's nachts (Figuur 10-89) en overdag (Figuur 10-90) zal de 45 dB(A) verstoringsgrens (LAeq,24u waarde) voor broedvogels in de directe omgeving van de site (<200m) overschreden worden. In deze zone zal de waarde van het broedgebied dalen. Er wordt echter niet verwacht dat dit een relevante impact zal hebben op de voorkomende populaties, gezien de hogere geluidsbelasting in het verleden én het merendeel van de Hobokense Polder niet beïnvloed wordt ten gevolge van het project. Het projectgebied was al in industrieel gebruik vóór de aanduiding van het gebied als VEN-gebied of als natuureservaat. In dit kader zijn de voorkomende broedvogels altijd onderhevig geweest aan een hoge geluidsbelasting. Vandaag te dag gelden er strengere regels, waardoor de geluidsbelasting ten opzichte van de situatie dat het projectgebied actief in gebruik was lager zal zijn. Er wordt geen relevante overschrijding van de 51 dB(A) verstoringsgrens (LAeq,24u waarde) voor niet-broedvogels verwacht.

De toename van het wegverkeer ten gevolge van het project zal geen impact hebben op het VEN-gebied (Figuur 10-149)."

43. Opvallend is dat het project-MER voor de *aanlegfase* vaststelt: *"binnen deze invloedzone zal de kwaliteit van het leefgebied achteruitgaan, wat negatief wordt beoordeeld"* en aangeeft dat er schade aan het VEN-gebied mogelijk is, zelfs te verwachten valt.

Meer zelfs, er wordt voorgesteld om **milderende maatregelen** te nemen (bv. beperken van de werken tijdens het broedseizoen) en de geluidsemissies maximaal te beperken. Deze maatregelen dienen echter om de negatieve impact op het VEN-gebied te 'milderen', maar **nemen zelf de negatieve impact van de werken op het VEN-gebied niet weg**. Milderen is immers het verminderen van schade, maar impliceert niet het wegnemen van schade. Het is nochtans dit laatste dat aan de orde is in de VEN-toets.

Trouwens, en *ten overvloede*, in het project-MER wordt als milderende maatregel voorgesteld om de werken reeds *voor* het broedseizoen te starten, dit op grond van de overweging dat er dan minder schade aan de broedvogels zou worden veroorzaakt omdat die dan niet tot broeden komen. Dit is zonder meer een cynische maatregel: als de beschermde broedvogelsoorten niet tot broeden kunnen komen, is er uiteraard wel schade! Uit de aard van de voorgestelde milderende maatregelen blijkt aldus zelf reeds dat er schade aan het VEN wordt veroorzaakt.

44. Ook in het kader van de *exploitatiefase*, erkent het project-MER eveneens dat *"rekening houdend met de referentiesituatie en de geluidsproductie 's nachts (Figuur 10-89) en overdag (Figuur 10-90) zal de 45 dB(A) verstoringsgrens (LAeq,24u waarde) voor broedvogels in de directe omgeving van de site (<200m) overschreden worden"*.

Het is hoogst bevreemdend dat het project-MER enerzijds erkent dat er effectief schade zal optreden, maar anderzijds stelt dat deze impact *"niet relevant"* is. Zij steunt hierbij op de veronderstelling dat de aanwezige

soorten ook in het verleden zijn blootgesteld aan “*hoge geluidsbelasting*”. Het is echter weinig redelijk om de negatieve impact ten gevolge van het aangevraagde project te rechtvaardigen door te verwijzen naar de schade die op vandaag al zou bestaan.

Deze redenering doet echter geen afbreuk aan de vaststelling in het project-MER dat er effectief schade aan het VEN-gebied zal optreden.

45. Het risico op vermijdbare schade wordt met andere woorden door de aanvrager uitdrukkelijk zelf aangegeven, zeker het project-MER wijst op de noodzaak aan milderende maatregelen.

Aangezien artikel 26bis van het Natuurdecreet niet in een schadedrempel voorziet, leidt de te verwachten negatieve impact op de natuurwaarden van het betrokken VEN-gebied hoe dan ook tot een **ongunstige VEN-toets**.

Dat het project-MER aangeeft dat er voldoende leefgebied zou overblijven in de nabije omgeving en dat de impact slechts tijdelijk zou zijn, is hierbij irrelevant. Het punt is dat er onvermijdbare schade in de zin van artikel 26bis van het Natuurbehoudsdecreet wordt verwacht, los van enige grootteorde of tijdsduur.

46. Bovendien blijkt de project-MER de verstoring door geluid en trillingen ten zeerste te onderschatten.

Uit de eigen informatie en eigen data van de bezwaarindiener, die optreedt als beheerder van de Hobokense Polder, blijkt namelijk dat de geluidshinder van het project wel degelijk **een significante impact** kan hebben op **de populatie van een aantal gevoelige en bedreigde vogelsoorten** (stuk 3). De bezwaarindiener concludeert het volgende, als beheerder van het gebied:

“Conclusie

De bouw van de Maritieme Campus fase I zou een aanzienlijke impact hebben op de broedvogelpopulaties van de Hobokense Polder. Meer dan de helft van de broedvogelsoorten van de Hobokense Polder (38 van de 65) ziet de kwaliteit in minstens een deel van van zijn leefgebied afnemen. Voor sommige soorten zal meer dan één derde van de populatie negatief beïnvloed worden. Gezien de populaties nu al klein zijn, behoort het verdwijnen van deze soorten uit de Hobokense Polder als gevolg van de bouw van de Maritieme Campus tot de mogelijkheden. Dit geldt onder andere voor de blauwborst, een soort van bijlage 1 van de vogelrichtlijn. Het MCA-project bedreigt ook het voortbestaan van de Hobokense populaties van de bedreigde soorten rietgors, fitis, tuinfluiter en nachtegaal.”

b. Verstoring door licht

47. Een andere pertinente effectgroep is de lichtverstoring ten gevolge van het project. Ook hier erkent het project-MER dat er **negatieve effecten** op het VEN-gebied zullen optreden, maar geeft aan dat de effecten geen *relevante* impact zullen hebben (zie project-MER, p. 394):

“10.8.7.3.7. Verstoring door licht

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zal in de winterperiode mogelijk in de vroege en late uren kunstmatige verlichting in de werfzone gebruikt worden. Dit gaat over een beperkt aantal uren waarin lokale verlichting nodig is.

Momenteel is langs de Petroleumkaai en de Benzineweg, evenals ter hoogte van de te behouden loods en de parking aan de oostzijde van het projectgebied, verlichting aanwezig. Gezien de beperkte verlichtingsniveaus ter hoogte van de werkzone, de reeds bestaande verlichting en gezien in deze periode vogels of vleermuizen niet tot beperkt actief zijn, wordt de lichtverstoring van fauna als beperkt beschouwd. Bijkomende lichthinder in de Hobokense Polder dient wel maximaal voorkomen te worden door een juiste inplanting van de verlichting (enkel gericht op de werkzone). Indien hier aan voldaan wordt, kan onvermijdbare én onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied ten gevolge van verstoring door licht tijdens de aanlegfase worden uitgesloten.

Exploitatiefase

De nieuwe site zal verlicht worden. Het type verlichting is afgestemd op het type gebruik, rekening houdend met de aanwezige natuurwaarden in de aangrenzende Hobokense Polder. Het project leidt tijdens de exploitatiefase niet tot een relevante wijziging van het lichtklimaat ter hoogte van het VEN-gebied (Figuur 10-151). In de Hobokense Polder is de invloed van de buitenverlichting minder dan 1 lux⁴¹, welke verwaarloosbaar is. Er wordt ook geen impact op de trekroutes van vogels verwacht; de verlichting op de site zal niet verblindend zijn; alle verlichting is naar beneden gericht en heeft een beperkte lichtsterkte. Ook worden geen vliegroutes van vleermuizen beïnvloedt ten gevolge van de verlichting.

Rijdend verkeer kan mogelijk wel voor lichtverstoring tijdens de ochtend en de avond zorgen, met name ter hoogte van de parkeergarage, welke een open constructie betreft. Om lichtverstoring door rijdende auto's maximaal te voorkomen wordt de parkeergarage voorzien van een lamellen-constructie. De aan de rand van het projectgebied voorziene opgaande beplanting zal bijkomend voor buffering zorgen. Een impact van lichtverstoring op vleermuizen of avifauna wordt hierdoor niet verwacht. De bestaande felle verlichting aan de westzijde van de loods binnen het projectgebied zal verdwijnen, waardoor mogelijk een positieve impact op de Hobokense Polder te verwacht is. Deze wijziging is echter niet begroot.

Onvermijdbare én onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied ten gevolge van verstoring door licht tijdens de exploitatiefase wordt uitgesloten.”

De beoordeling van de lichtverstoring is **zeer oppervlakkig**, ondanks uit het project-MER blijkt dat het VEN-gebied samenvalt met een foerageergebied van diverse beschermde vleermuissoorten. Zoals reeds werd aangegeven, blijkt uit verschillende wetenschappelijke studies evenwel dat het effect van lichtverstoring op

vleermuissoorten niet kan worden onderschat en dus een pertinent te beoordelen effect uitmaakt (stuk 2). In het licht van deze studies is het opmerkelijk dat de vergunningsaanvrager **geen concrete studie** maakt van de impact van het licht op de aanwezige vleermuissoorten, maar volstaat met de ongefundeerde vaststelling “*ook worden geen vliegroutes van vleermuizen beïnvloedt ten gevolge van de verlichting*”.

Ook stelt het project-MER vast dat “*het type verlichting is afgestemd op het type gebruik, rekening houdend met de aanwezige natuurwaarden in de aangrenzende Hobokense Polder*”. Uit het aanvraagdossier blijkt echter niet welke type verlichting wordt gebruikt en of deze inderdaad ‘vleermuisvriendelijke’ verlichting betreft.

Het **gebrek aan wetenschappelijke zekerheid** omtrent de impact op de beschermde, in het VEN-gebied aanwezige vleermuissoorten laat, in het licht van artikel 26bis van het Natuurbehoudsdecreet, niet toe dat de omgevingsvergunning kan worden verleend (zie RvS 13 november 2014, nr. 229.129, Ragolle, pag. 10-11).

c. Visuele verstoring

48. Aangezien het hoofdgebouw visueel dominant zal zijn voor de onmiddellijke omgeving, is ook de **visuele verstoring** ten gevolge van het project een belangrijke, niet te onderschatten effectgroep. Het project-MER geeft hierover het volgende aan (zie project-MER, p. 395-396):

“Exploitatiefase

De aanwezigheid van het MCA-gebouw kan gepaard gaan met visuele verstoring; de bridge van het MCA-gebouw wordt ca. 46,6 m hoog en zal duidelijk zichtbaar zijn vanuit diverse locaties. Vooral soorten van het open landschap kunnen hier hinder van ondervinden. De Hobokense polder is niet van belang voor soorten van het open landschap, de hier voorkomende soorten worden beschouwd als minder gevoelig voor visuele verstoring vanwege de aanwezige opgaande beplanting. Ook komt hier aan de rand van de Hobokense Polder veel opgaande vegetatie voor, welke als visuele buffer werken. Aanbevolen wordt om deze buffer te versterken door ook in het noordwesten van het projectgebied opgaande vegetatie te voorzien in de vorm van bomen en struiken. Op de overige locaties wordt reeds voldoende opgaande beplanting voorzien in het inrichtingsplan.

Het risico op aanvaring van vogels met het statisch gebouw is verwaarloosbaar (zie ook §10.8.7.3.9); er worden immers geen grote raampartijen voorzien. De bridge van het hoofdgebouw wordt voorzien van louvrebladen (Figuur 5-19). Er wordt geen effect op de lokale trekroutes of seizoenstrekroutes verwacht.

De overige constructies op de site komen niet boven de kroonhoogtes ter hoogte van het projectgebied uit. De constructies in het zuiden van het projectgebied zullen ook een blinde gevel hebben; hetzij de parkeergarage niet volledig. De gevel van de parkeergarage wordt met een lamellenconstructie voorzien, welke voor voldoende afscherming zorgt.

De MCA-site gaat ook ‘s nachts meer zichtbaar zijn vanuit de omgeving ten gevolge van de verlichting in het hoofdgebouw. Het projectgebied zelf, evenals de omgeving van het projectgebied, kennen vandaag reeds verlichting; de belangrijkste zijn de wegverlichting langs de Petroleumkaai

en de Benzineweg, de verlichting ter hoogte van de bestaande loods en de parking naast de site en de verlichting van de industriële activiteiten van onder meer Q8. De omgeving kan hierdoor al als lichtverstoord worden beschouwd. De bridge van het hoofdgebouw zal wel hoger boven het maaiveld uitsteken dan de structuren in de directe omgeving, waardoor in de Hobokense Polder in het gebied nabij de Schelde en nabij de Benzineweg er meer visuele verstoring zal ontstaan. Er wordt echter niet verwacht dat vogels hier gevoelig voor zijn. De verlichting zal niet verblindend zijn en dus niet voor desoriëntatie zorgen voor avifauna of vleermuizen, ook zal het lichtklimaat ter hoogte van het leefgebied van avifauna en vleermuizen niet relevant wijzigen (zie §10.8.4.7.2). In de Hobokense polder zal de visuele verstoring van de verlichting mogelijk zelfs afnemen ten gevolge van de voorziene opgaande beplanting op de site, welke lokaal zal zorgen voor een betere afscherming.

Het visueel verstorend effect van de activiteiten op de site wordt als verwaarloosbaar beschouwd. Deze vallen weg tegen de aanwezigheid van het nieuwe gebouw en de geplande aanplantingen. Zoals hoger al aangehaald wordt wel aanbevolen om in het noordwesten van het projectgebied ook opgaande vegetatie te voorzien in de vorm van bomen en struiken. Daarnaast wordt niet verwacht dat ten gevolge van voorliggend project het recreatief gebruik in de Hobokense polder aanzienlijk zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie. Op de site zelf zullen voldoende sport- en recreatiefaciliteiten beschikbaar zijn, waardoor de noodzaak om in de Hobokense Polder te gaan recreëren als beperkt wordt beschouwd. De overgrote meerderheid van de gebruikers van de maritieme campus komen naar de site om te werken. is natuurlijk niet uitgesloten dat bezoekers van de maritieme campus de Hobokense Polder gaan bezoeken tijdens hun pauzes, maar dit zal beperkt zijn. Er worden ook geen nieuwe verbindingen met de Hobokense Polder voorzien. De Hobokense Polder is bereikbaar via de Scheldedijk, de Benzineweg of het bestaande pad in het zuidoosten van het projectgebied. Gezien de aanwezigheid van grazers zal er een afsluiting tussen de site en de Hobokense Polder aanwezig blijven, waardoor het niet mogelijk zal zijn om elders de Hobokense Polder te betreden. Een relevante toename van visuele verstoring en dus schade aan voorkomende soorten in de Hobokense Polder ten gevolge van een toename van de recreatiedruk wordt in dit kader niet verwacht.

Tenslotte kan de schaduwwerking van het gebouw in het gebied Hobokense polder als beperkt worden beschouwd; enkel in de vroege voormiddag en late namiddag zal het gebouw schaduw veroorzaken in het gebied. Een relevant effect op de voorkomende soorten of verspreiding van de soorten wordt niet verwacht.

Op basis van bovenstaande analyse wordt geen onvermijdbare én onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied ten gevolge van visuele verstoring tijdens de exploitatiefase verwacht.

Opvallend is dat het project-MER opnieuw een **negatieve impact op het VEN-gebied** vaststelt “de aanwezigheid van het MCA-gebouw kan gepaard gaan met visuele verstoring: de bridge van het MCA-gebouw wordt ca. 46,6 m hoog en zal duidelijk zichtbaar zijn vanuit diverse locaties” en suggereert om milderende maatregelen te nemen (nl. het versterken van een groenbuffer).

Eenzelfde redenering gaat dan ook op als bij de overige effectgroepen; ook **een beperkte schadelijke impact** kan worden beschouwd als onvermijdbare schade in de zin van artikel 26bis van het Natuurbehoudsdecreet.

d. Eutrofiëring en verzuring

49. In het project-MER wordt ook nagegaan in welke mate de **eutrofiëring** en **verzuring** ten gevolge van het project een impact kan hebben op de natuurwaarden in het VEN-gebied (zie project-MER, p. 393):

“10.8.7.3.5. Eutrofiëring en verzuring

De vegetatie in de directe omgeving van het projectgebied binnen de afbakening van het VEN-gebied is overwegend weinig kwetsbaar voor eutrofiering en verzuring. Enkel de rietvegetaties worden als kwetsbaar voor verzuring aangeduid. Deze vegetaties hebben een kritische depositie waarde (KDW) van 2.143-2.400 Zeq/ha.jaar (resp. rbbmr conform bijlage wegwijzer passende beoordeling en mr conform Richtlijnenboek landbouwdieren). De achtergronddepositie ter hoogte van het projectgebied betreft ca. 1.614 Zeq/ha.jaar (situatie 201640), waardoor de KDW momenteel niet overschreden wordt en er nog voldoende milieuruimte beschikbaar is.

De wijziging inzake verzurende (en vermestende) depositie ten gevolge van het project is door de deskundige lucht beoordeeld in §10.4.7.2. De deskundige lucht concludeert dat geen van de geplande activiteiten leidt tot een relevante toename van verzurende (en vermestende) depositie op de Hobokense Polder. De wijziging in atmosferische stikstofdepositie is echter niet begroot. Rekening houdend met de nog beschikbare milieuruimte kan onvermijdbare én onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied ten gevolge van eutrofiering en vermesting wel uitgesloten worden.”

Deze beoordeling is onaanvaardbaar in het licht van het bepaalde in artikel 26bis van het Natuurbehoudsdecreet, dit om volgende redenen:

- *Op de eerste plaats erkent men in het project-MER de potentiële impact van de effectengroep ‘verzuring en eutrofiëring’ op de aanwezige VEN-vegetaties, waarvan het project-MER zelf aangeeft dat de rietvegetaties hiervoor gevoelig zijn, maar men koppelt daar niet de enige juiste conclusie aan vast namelijk dat het project de VEN-toets niet doorstaat.*

De omstandigheid dat in het project-MER wordt gesteld dat deze **impact geen “relevante toename” zou inhouden, is daarbij niet pertinent**. Zoals hoger gesteld, omvat de VEN-toets **geen schadedrempel**. Iedere impact, zelfs deze die als niet-relevant (onbeduidend of gering) wordt aangemerkt, volstaat dan ook om tot onvermijdbare schade te komen, los van de grootteorde van de schade.

- *Op de tweede plaats is de **beoordeling van deze effectengroep binnen de VEN-toets onvolledig**.*

Er wordt namelijk **geen rekening gehouden met de wijziging van de atmosferische stikstofdepositie in verhouding tot de bestaande situaties**, waardoor er geen zekerheid bestaat

over de bestaande (potentieel aangetaste) toestand van de aanwezige VEN-vegetaties en de impact van het project hierop.

Bovendien beperkt de project-MER zich ten onrechte tot “rietvegetaties” in het kader van de bespreking van de effecten van verzuring en eutrofiëring. Het project-MER maakt hierbij **abstractie van het feit dat er in de omgeving ook grote oppervlakten neutraal-zuur grasland** (Hc, Hf, Hj, Hp+, Hu) voorkomen met een lagere KDW (2.157 Zeq/ha.jaar) of kritische last vermessing (20 kg N/ha.jaar).

Uit wat voorafgaat, blijkt dan ook dat deze effectengroep niet op afdoende wijze werd onderzocht.

II.C.2. SOORTENTOETS

50. Uit de analyse van de passende beoordeling, alsook de verscherpte natuurtoets blijkt dat het project een **(onaanvaardbare) impact (verstoring)** zal hebben op de grote hoeveelheid beschermde diersoorten die de Hobokense Polder rijk is.

Nog los van de effecten op de SBZ en het VEN-gebied, blijkt dat de vergunningsaanvrager niet kan uitsluiten dat er populaties van Europees en Vlaams beschermde diersoorten zullen leiden onder het project. Alleen al het **zorgvuldigheidsbeginsel noopt ertoe met die schadelijke effecten rekening te houden**, al zeker nu de bedreigde soorten het voorwerp uitmaken van een strikte bescherming binnen het Soortenbesluit en een afwijking hierop, die hoe dan ook slechts kan worden verleend binnen het strenge voorwaardencomplex uit artikel 20 van het Soortenbesluit, niet wordt gemotiveerd in de aanvraag.

Er wordt dan ook vastgesteld dat het project strandt op een **ongunstige soortentoets**.

II.C.3. DE AANVRAAG BEVAT GEEN NATUURTOETS

51. Artikel 16 van het Natuurdecreet bepaalt dat een vergunningverlenende overheid voor iedere omgevingsvergunningsaanvraag moet beoordelen of het project al dan niet leidt tot **‘vermijdbare schade’**. Het betrokken artikel luidt als volgt:

“§ 1. In het geval van een vergunningsplichtige activiteit, draagt de bevoegde overheid er zorg voor dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.

§ 2. Een activiteit waarvoor een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, kan enkel uitgevoerd worden indien geen vermijdbare schade kan ontstaan en voor zover de aanvrager zich in voorkomend geval gedraagt naar de code van goede natuurpraktijk.

De kennisgever dient aan te tonen dat de activiteit geen vermijdbare schade kan veroorzaken. Wanneer de kennisgever dit niet gedaan heeft, dient de betrokken overheid zelf te onderzoeken of de activiteit vermijdbare schade kan veroorzaken. Indien dit het geval is of indien de code van goede natuurpraktijk niet wordt nageleefd, wordt dit door de overheid aan de kennisgever medegedeeld bij ter post aangetekende brief binnen de eventuele wachttermijn voor het uitvoeren van de activiteit voorzien in de wetgeving in kader waarvan de kennisgeving of de melding gebeurt of bij gebreke daaraan binnen dertig dagen na de kennisgeving of de melding. De kennisgever mag pas starten met de uitvoering van de betrokken activiteit wanneer voormelde termijn verstreken is zonder dat hij een voormeld bericht van de overheid heeft ontvangen.

Met ‘vermijdbare schade’ wordt bedoeld, schade die de exploitant kan vermijden door het aanpassen van zijn exploitatie of door het nemen van een aantal voorzorgsmaatregelen binnen het perceel waarop de beoogde constructie betrekking heeft. ‘Onvermijdbare schade’ is deze die zich naar aanleiding van een bepaalde exploitatie op een bepaalde locatie hoe dan ook zal voordoen, welke aanpassingen men aan het project ook doet en welke maatregelen men ook neemt. **Of eventuele schade al dan niet een vermijdbaar karakter heeft, kan evenwel maar worden vastgesteld nadat is nagegaan of zich al dan niet schade kan voordoen.** Gelet op het specifieke karakter van het project en de specifieke ligging komt het aan de aanvrager, minstens de vergunningverlenende overheid, toe het al dan niet vermijdbaar karakter van eventuele schade te duiden (zie RvVb 10 december 2020, nr. RvVb-A-2021-0379, Van Rysselberghe).

Hierbij wordt opgemerkt dat het criterium van vermijdbare schade **een andere finaliteit** heeft dan het criterium van onvermijdbare en onherstelbare schade in de zin van de verscherpte natuurtoets (cfr. 26bis van het Natuurbehoudsdecreet) of het criterium van een betekenisvolle aantasting in de zin van een passende beoordeling (cfr. artikel 36ter van het Natuurbehoudsdecreet). Het onderzoek naar vermijdbare schade staat dan ook los van deze twee andere toetsen, maar maakt een **autonome beoordeling** uit. Deze beoordeling staat bovendien los van een gebiedsspecifieke aanduiding en strekt zich uit over alle biologisch waardevolle natuurwaarden (zie GwH 27 juni 2019, nr. 103/2019). Het volstaat dan ook niet om eenvoudigweg te verwijzen naar de passende beoordeling of de VEN-toets om vervolgens in één beweging te besluiten dat ook aan de natuurtoets is voldaan.

Bovendien legt artikel 16 van het Natuurbehoudsdecreet **geen kwalitatieve of kwantitatieve drempel** op om vermijdbare schade aan de natuur te voorkomen, te beperken of te herstellen. Iedere vermijdbare schade volstaat (RvVb 8 oktober 2019, nr. RvVb-A-1920-0140, p. 30).

52. In het licht van voorgaande, is het vreemd dat de omgevingsvergunningsaanvraag **geen informatie omtrent vermijdbare schade** bevat.

Het project-MER, noch enige ander stuk, spreekt zich uit over de potentiële vermijdbare schade die het project met zich meebrengt. Dit is een **ernstig hiaat** in het aanvraagdossier en maakt het uw college van burgemeester en schepenen vrijwel onmogelijk om een ten gronde toepassing te maken van de natuurtoets vervat in artikel 16 van het Natuurbehoudsdecreet.

Zo is het opvallend dat het project-MER erkent dat er bepaalde biologisch waardevolle vegetaties verdwijnen, maar op geen enkele manier toelicht waarom het verwijderen van deze vegetaties geen vermijdbare schade uitmaakt (zie project-MER, p. 358):

“Enkel ter hoogte van de dijk is een beperkt ruimtebeslag nodig voor de vaste trapconstructie en de nieuwe toegangshelling naar het ponton vanaf de Petroleumkaai. Op de oever wordt ca. 80 m² aan biologisch waardevol struweel (sz) en ca. 60 m² aan biologisch zeer waardevol mesofiel hooiland (kd+hu) permanent ingenomen. Dit ruimtebeslag zal geen impact hebben op de voorkomende fauna.”

Ook bij de overige effectgroepen wordt nergens nagegaan of het mogelijk is om maatregelen te nemen om de negatieve impact te beperken of compenserende maatregelen te nemen en of de vergunningsaanvrager niet bereid zou zijn deze maatregelen te nemen in het kader van de bescherming van de avifauna, de aanwezige vleermuissoorten of de biologisch waardevolle natuurwaarden. Dit geldt des te meer gelet op de algemene conclusie van de verscherpte natuurtoets en passende beoordeling, die stellen dat het project op bepaalde vlakken een mogelijk effect zal hebben, maar de vergunningsaanvrager deze als ‘niet-significant’ beschouwt (zie RvVb 8 oktober 2019, nr. RvVb-A-1920-0140, p. 30-31).

De erkende negatieve impact op de aanwezige avifauna en vleermuissoorten wordt bijvoorbeeld niet betrokken op het criterium van vermijdbare schade. Dat die negatieve impact als aanvaardbaar wordt ingeschat in het licht van de passende beoordeling, omdat de effecten niet als betekenisvol worden beschouwd, doet daarbij niet ter zake. Een dergelijke schadedrempel werd immers niet in het Natuurbehoudsdecreet ingeschreven (cfr. (RvVb 8 oktober 2019, nr. RvVb-A-1920-0140, p. 30). **Het loutere gegeven dat er inderdaad negatieve effecten mogelijk zijn, volstaat om te kunnen spreken van vermijdbare schade.**

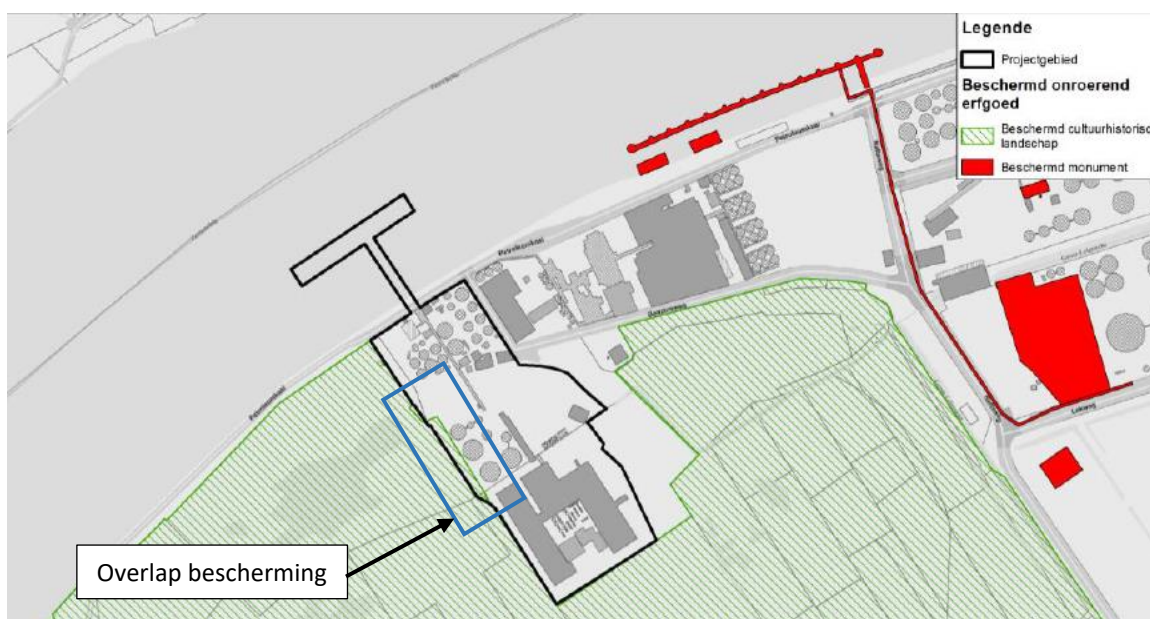
In die zin kan vermijdbare schade niet op voorhand worden uitgesloten. Het aanvraagdossier bevat dan ook **onvoldoende informatie** op basis waarvan uw college van burgemeester en schepenen de natuurtoets van artikel 16 van het Natuurbehoudsdecreet correct kan uitvoeren en zij de potentiële vermijdbare schade van het project kan inschatten en kwalificeren.

De omgevingsvergunningsaanvraag is op dit punt **onvolledig** en moet geweigerd worden, minstens blijkt de kans reëel dat er inderdaad vermijdbare schade zal optreden.

II.D. HET PROJECT TAST DE ERFGOEDWAARDEN VAN HET BESCHERMD CULTUURHISTORISCH LANDSCHAP AAN

53. Nog los van de natuurwaarden van de Hobokense Polder, heeft het aanpalende natuurreervaat ook een aanzienlijke landschappelijke waarde. Deze landschappelijke waarde leidde in het verleden tot de bescherming van de volledige Hobokense Polder als een **cultuurhistorisch landschap**.

Opvallend is dat een deel van de afbakening van de bescherming als cultuurhistorisch landschap zich ook binnen het projectgebied bevindt:



(Project-MER, p. 408 – figuur 10-158)

Hoewel de vergunningsaanvrager meent dat de gedeeltelijke bescherming van de bouwplaats berust op een materiële vergissing, doet dit geen afbreuk aan **het gegeven dat de bescherming effectief betrekking heeft op een deel van de bouwplaats**.

In zoverre er effectief een vergissing heeft plaatsgevonden, dient de bescherming van het cultuurhistorisch landschap te worden aangepast. Dit is op vandaag nog niet gebeurd.

54. Het Agentschap Onroerend Erfgoed omschrijft de belangrijkste landschappelijke waarden van de Hobokense Polder hierbij als volgt:

“De Hobokense Polder is beschermd als landschap omwille van het algemene belang gevormd door de:

esthetische waarde

deze waarde wordt bepaald door de kleinschalige afwisseling tussen structureel sterk verschillende, natuurlijke begroeiingstypen die als één groot ongerept geheel worden ervaren. Dit gegeven wordt nog geaccentueerd door het contrast van een ongerept natuurgebied langsheen de Schelde en te midden van de verstedelijkte en geïndustrialiseerde omgeving. Een 'groene cel' in de verstedelijkte omgeving heeft een grote belevingswaarde.

wetenschappelijke waarde

flora:

in het gebied komt op een beperkte oppervlakte een grote verscheidenheid aan begroeiingstypen voor die een rijk gevarieerde en soms zeer zeldzame flora tot gevolg hebben.

het gebied bevat de grootste populatie van Gevlekte orchis van Vlaanderen.

de rijkdom aan paddenstoelen en myxomyceten met nieuwe vondsten voor Vlaanderen en twee nieuwe soorten.

fauna:

het gebied is van heel grote waarde als broedgebied voor talrijke, soms zeldzame vogelsoorten.

het gebied bevat een zeer rijke invertebratenfauna van vlinders, libellen, zweefvliegen, waterkevers en wantsen; tal van soorten van die fauna zijn zeer zeldzaam of zelfs uniek of nieuw voor Vlaanderen.

Gelet op deze rechtsbescherming geniet de volledige site de rechtsgevolgen vervat in artikel 6.4.1. en artikel 6.4.2. van het Onroerenderfgoeddecreet:

"Artikel 6.4.1.

De zakelijkrechthouders en gebruikers van een beschermd goed behouden het in goede staat door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken."

en

"Artikel 6.4.2.

De Vlaamse Regering stelt de algemene voorschriften voor instandhouding en onderhoud vast. Deze zijn slechts van toepassing voor zover zij niet afwijken van de bijzondere voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud opgenomen in het beschermingsbesluit."

Beide bepalingen voldoen overigens aan de normomschrijving in artikel 4.3.3, tweede lid VCRO: het betreffen dus normen *"die op zichzelf [volstaan] om toepasbaar te zijn, zonder dat verdere reglementering met het oog op precisering of vervollediging noodzakelijk is"* en zijn dus te beschouwen als **direct werkende normen** uit het beleidsveld onroerend erfgoed.

55. Uit bovenstaande omschrijving blijkt bescherming van de Hobokense Polder als cultuurhistorisch landschap te zijn gebeurd omwille van:

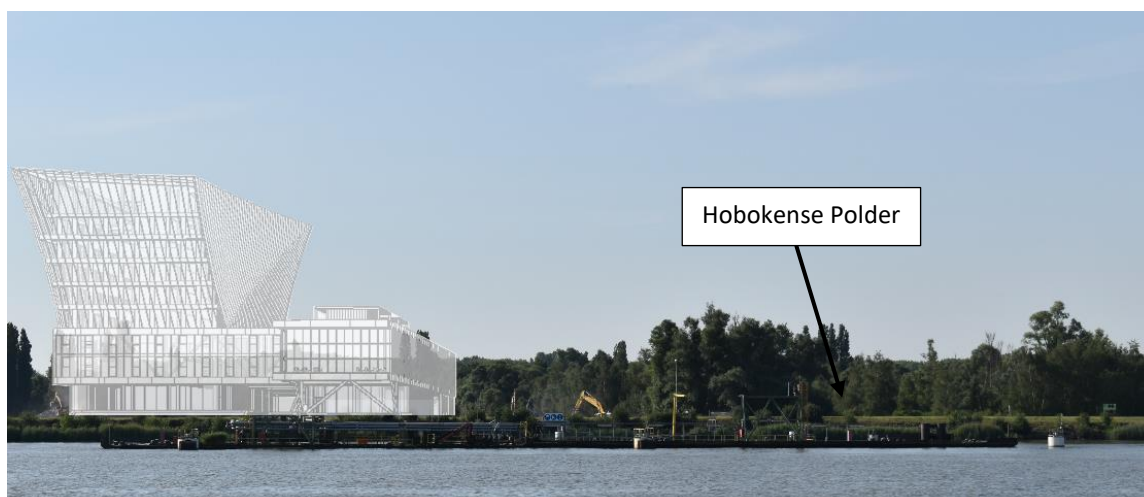
- (1) het ongerepte karakter van het volledige gebied;
- (2) de grote beleevingswaarde van het natuurreservaat nabij een stedelijke context en;
- (3) de grote verscheidenheid aan fauna en flora.

De hoge landschappelijke waarde van het gebied vloeit zo voort uit het ongerepte karakter van het gebied, als een soort groene oase ("*groene cel*") nabij het verstedelijkte gebied van de kern van Antwerpen. Hierbij is het **ecologisch-recreatieve karakter** van de site van bijzonder belang, nu heel wat recreanten de Hobokense Polder benutten als natuurrijke ontspanning.

De bezwaarindiener merkt op dat het karakter van "*ongerept natuurgebied langsheen de Schelde*" en de ecologisch-recreatieve beleving die eraan vasthangt, zal verdwijnen, minstens ten eerste wordt gehypothekeerd, door het inplanten van het hoofdgebouw, met uitspringende volume tot een hoogte van 46,6 m.

Dergelijke hoogte is vreemd in de onmiddellijke omgeving en in het bijzonder in verhouding tot het natuurgebied van de Hobokense Polder. Dit houdt in dat het hoofdgebouw tot in de wijde omgeving te zien zal zijn, zo ook vanuit het volledige natuurreservaat. Niet alleen de natuur, maar ook recreanten zullen vanuit de Hobokense Polder steeds worden geconfronteerd met het zicht op de moderne en hoge architectuur van het hoofdgebouw.

Dit blijkt ook uit simulatiebeelden, waarbij het opvalt dat de bestaande begroeiingen in de Hobokense Polder **onvoldoende hoog** is om het hoofdgebouw volledig aan het zicht te onttrekken:



(Project-MER, p. 427 – figuur 10-188)

Deze **visuele dominantie van het hoofdgebouw** vormt een aantasting van de landschappelijke waarde van de Hobokense Polder, en de beleving die ervan afhankelijk is. Daar waar nu sprake is van een "*ongerept natuurgebied*" en een groene, onaangetaste oase nabij de kern van Antwerpen, zorgt de visuele verstoring van het project voor een onherroepelijke teloorgang van het unieke, ongerepte karakter van het natuurgebied.

De vergunningsaanvrager motiveert deze aantasting vanuit het idee dat er sprake is van een ‘landmark’, wat zou aansluiten “bij de ambities voor de site”. Desondanks erkent de vergunningsaanvrager dat er “geen twijfel [bestaat] dat de aanwezigheid van MCA op de site duidelijk zichtbaar zijn vanuit de omgeving”.

Het is onredelijk dat de vergunningsaanvrager *enerzijds* erkent dat het project inderdaad een visuele aantasting zal vormen van het ongerepte natuurgebied en de **inherente landschapswaarden** die er deel van uitmaken, maar *anderzijds* geen maatregelen neemt om deze visuele verstoring weg te werken en gemakshalve motiveert dat de visuele verstoring deel zou uitmaken van haar “ambities voor de site”.

Het is duidelijk dat de vergunningsaanvrager (en hiermee ook het project-MER) de impact van het project op het cultuurhistorisch landschap vanuit een eenzijdig en stiefmoederlijk standpunt bekijkt, zonder rekening te houden de visuele impact ervan op dit landschap.

Deze werkwijze is in strijd met **het beschermingsstatuut** van de Hobokense Polder als cultuurhistorisch landschap.

56. Bovendien blijkt uit de bespreking van de passende beoordeling, de verscherpte natuurtoets en de natuurtoets dat er **potentieel schade** aan de natuurwaarden van de Hobokense Polder mogelijk is. Gelet om de beschrijving van de Hobokense Polder door het Agentschap Onroerend Erfgoed, blijken de fauna van het gebied, waaronder bijzonder veel vogelsoorten, maar ook invertebrata, en de “grote verscheidenheid aan begroeiingstypen” een **wezenlijk landschapkenmerk** van de Hobokense Polder.

Het teloorgang van de natuurwaarden van de Hobokense Polder heeft dan op zichzelf ook een **negatieve impact** op de landschappelijke waarde van het gebied.

Hier ligt aldus eveneens een schending voor van de bescherming van het gebied als cultuurhistorisch landschap, los van de visuele dominantie van het project.

II.E. HET PROJECT IS ONVERENIGBAAR MET EEN GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

57. Aangezien er voor het betrokken gebied **geen gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften** gelden, dient uw college van burgemeester en schepenen in de eerste plaats rekening te houden met de in de omgeving bestaande toestand bij de beoordeling van het aangevraagde in functie van de goede ruimtelijke ordening.

Deze beoordeling dient **in concreto** te geschieden.

De “in de omgeving bestaande toestand” is de voor het dossier ‘relevante’ in de omgeving bestaande toestand, rekening houdende met de specifieke gegevens van het dossier en met de aandachtspunten en criteria uit artikel 4.3.1, § 2, eerste lid, 1° VCRO die voor zover noodzakelijk of relevant, voor het aangevraagde dienen onderzocht te worden. (RvVb 16 januari 2013, nr. 2013/0022, p. 12; RvVb 24

september 2013, nr. A/2013/0555, p. 23; RvVb 28 januari 2014, 2014/0093, p. 8; RvVb 28 januari 2014, A/2014/0096, p. 11; RvVb 3 oktober 2017, nr. RvVb/S/1718/0124, p. 9-10).

De verenigbaarheid met de goede ruimtelijk ordening wordt hierbij beoordeeld met inachtneming van de beginselen zoals opgesomd in artikel 4.3.1, §2 van VCRO. Dit artikel luidt sinds de inwerkingtreding van de Codextrein als volgt:

“De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:

1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

- a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°;*
- b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:*
 - 1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;*
 - 2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is*

3° indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunningvoorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven.”

Artikel 1.1.4 van de VCRO waarnaar wordt verwezen, beter gekend als het ‘doelstellingenartikel’, bepaalt het volgende:

“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.”

58. Zoals hoger gesteld, kenmerkt de **onmiddellijke omgeving** rondom de bouwplaats zich door de restanten van de oude petrochemie-industrie langs de Schelde.

Zo is de bouwplaats momenteel nog bebouwd met verschillende restanten van de vroegere industriële site van BP (en daarvoor Burmah-Castrol). De gebouwen van BP zijn inmiddels gesloopt op één loods na. Deze loods zal mee worden opgenomen in de ontwikkeling die wordt beschreven in deze aanvraag. De site beschikt over een oud vlottend ponton op de Schelde, verbonden met de oever via een aanlegsteiger.

Aangezien het terrein lange tijd is gebruikt door een petrochemisch bedrijf, is de grond ernstig vervuild. Hiertoe is een Brownfieldconvenant afgesloten, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 6 juni 2009. Nadien zijn er twee addenda goedgekeurd door de Vlaamse Regering, respectievelijk op 28 oktober 2016 en 11 januari 2019. De saneringswerken worden op dit moment nog uitgevoerd door de vergunningsaanvrager.

Er is een sterk reliëfverschil merkbaar op de site. Zo is er een hoogteverschil van 4 m tussen het voorste deel aan de site dat grenst aan de Schelde en het achterliggende stuk.

Belangrijker is dat, zoals reeds werd aangegeven, **de bouwplaats paalt aan het grootste natuurreservaat van de stad Antwerpen, de Hobokense Polders**, gelegen in een binnenbocht van de Schelde waar grote getijdenverschillen (van 5 à 6 m) kunnen optreden. De site wordt omsloten door de Benzineweg, de Petroleumkaai en de Solventweg. Parallel is er een dijk die bescherming geeft tegen overstroming bij een te hoog waterpeil van de Schelde. In het verlengde van de Petroleumkaai ligt er een jaagpad die langs de polder en de Schelde doorloopt.

De bouwplaats wordt langs het zuiden, zuidoosten en het westen omringd door de Hobokense Polder, die een sterk **ecologisch-recreatief karakter** kent. **Deze natuurrijke zone is beeldbepalend** voor de bouwplaats en de omgeving eromheen. Zoals hierboven aangehaald, kenmerkt dit natuurgebied zich door haar ongerept karakter en de grote verscheidenheid aan natuurwaarden en fauna.

In deze zone komt nagenoeg **geen enkele bebouwing** voor, met uitzondering van enkele beperkte constructies van de bezwaarindiener (met het oog op het beheer van het natuurreservaat). Dit laatste stuk natuur (met een oppervlakte van 170 ha) aan de zuidkant van het stadscentrum van Antwerpen zit geperst tussen de Schelde, de dicht bevolkte woonkernen van Hoboken en Antwerpen en de industrie van Petroleum-Zuid en de voormalige Boelwerf.

59. Gelet op deze kenmerken en karakteristieken van de onmiddellijke omgeving, in het bijzonder de aanpalende Hobokense Polder, is de omgevingsvergunningsaanvraag op enkele cruciale punten **onverenigbaar** met een goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 4.3.1., §2 VCRO:

a. Functionele inpasbaarheid

60. Het spreekt voor zich dat de insteek van het project **inbreekt op het ecologisch-recreatieve karakter** van de Hobokense Polder, ondanks de ruimtelijke samenhang van de site met het aanpalende natuurgebied.

De bezwaarindiener acht het dan ook schrijnend dat wordt gekozen voor een project dat op een meest drastische wijze inbreekt op het natuurlijke karakter van het natuurgebied, en zichzelf in de markt plaatst als een “*nieuwe hot-spot*” met functies die noch te maken hebben met de natuurlijke kenmerken van de onmiddellijke omgeving, noch met de historische industriële functie van de onmiddellijke omgeving. In die zin stelt de bezwaarindiener zich terecht bezwarende vragen bij de **functionele inpasbaarheid** van het project in deze omgeving.

Het is al evenzeer duidelijk dat er geen industriële functie kleeft aan het project, in strijd met de functies die in de onmiddellijke omgeving terug te vinden zijn. Het bedrijf komt in essentie neer op het creëren van ruimte voor R&D-activiteiten, in samenhang met het ter beschikking stellen van kantoorruimte aan derde bedrijven en parallelle hoofdactiviteiten (zoals het horeca-gedeelte).

Hoewel deze functies in strijd zijn met de GRUP-voorschriften (zie hoger), valt bovendien op dat deze functies **niet functioneel inpasbaar** zijn in deze omgeving. Hierdoor is het project *qua* functie compleet vreemd in deze omgeving. En hoewel de vergunningsaanvrager de functie van het project tracht te motiveren vanuit een idee van een globale, vernieuwende ontwikkeling, doet dit geen afbreuk aan de eenvoudige vaststelling dat de aangevraagde functies **compleet vreemd** zijn binnen de bestaande toestand van de omgeving.

Bovendien blijkt uit het bovenstaande dat de functie van het aangevraagde project **negatieve gevolgen** heeft voor de natuurwaarden van de Hobokense Polder, waardoor het project een hypotheek kan leggen op het ecologisch-recreatieve karakter van dit natuurgebied.

b. Visuele hinder

61. En zoals hoger aangegeven bij de bespreking van de effecten van het project op het beschermd cultuurhistorisch landschap, is hier sprake van een **ernstige visuele verstoring** in het licht van het ecologisch-recreatieve karakter van de Hobokense Polder. In lijn met die argumentatie, is deze visuele hinder ook op vlak van een goede ruimtelijke ordening ongehoord.

Er wordt een hoogbouwconstructie opgericht met een totale hoogte van 46,6 m. Dergelijke hoogte is buitensporig in het licht van de bestaande toestand en leidt ertoe dat de nieuwe constructies vanuit de wijde omgeving te zien zijn, zo ook vanuit het volledige gebied van de Hobokense Polder. Dergelijke hoogte overstijgt de hoogte van de begroeiingen in de Hobokense Polder, maar ook van het groenscherm dat rondom de bouwplaats wordt opgericht. Hierbij mag ook niet worden vergeten dat het maaiveld van het

hoofdgebouw hoger zal liggen dan het maaiveld van het grootste deel van de Hobokense Polder, wat de visuele verstoring versterkt.

Op deze manier leidt het project tot een **visuele dominantie**, die het ongerepte karakter van het aanpalende natuurgebied onherroepelijk zal aantasten.

62. Waar de vergunningsaanvrager zelf parallellen trekt tussen voorliggend dossier en de ontwikkelingen op de Blue Gate-site (zie hoger), valt het op dat er **grote verschillen** zijn tussen deze site en het aangevraagde project.

De Blue Gate-site hanteert namelijk een uitgebreid **beeldkwaliteitsplan**⁶ op basis waarvan de gebouwen moeten worden vormgegeven (op vlak van inplanting, hoogte, materialisatie, etc). Het valt op dat deze principes **op geen enkele manier** zijn betrokken bij de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag.

Zo zal bijvoorbeeld geen enkele constructie binnen de Blue Gate-site eenzelfde hoogte kunnen hebben als het aangevraagde hoofdgebouw. Hoewel het project dus voorhoudt zich te enten op de principes van Blue Gate, is sprake van een **ernstige stijlbreuk** in verhouding tot dit nabijgelegen project. Zo wordt het beeldkwaliteitsplan van Blue Gate enkel gebruikt bij het aanleggen van de wegenisinfrastructuur (incl. de voorzieningen voor fietsers en voetgangers).

Het is een pijnlijke vaststelling dat voor de bouwplaats, anders dan wat wèl gebeurt voor de Blue Gate-site, niet is voorzien in een **algemeen beeldkwaliteitsplan** als referentiekader voor de toekomstige ontwikkelingen. De bezwaarindiener vraagt zich terecht af op welke gronden voor dit project daarvoor een uitzondering kan worden gemaakt.

c. Mobiliteit

63. Ten slotte merkt de bezwaarindiener op dat de bouwplaats in een uithoek ligt en **moeilijk bereikbaar** is, zowel voor zwakke weggebruikers als het gemotoriseerd verkeer. De site is slecht ontsloten, waarbij er op deze locatie nagenoeg **geen sprake is van openbaar vervoer**. De projectlocatie wordt op heden niet bediend door een bus- of tramlijn. Hierbij is de bouwplaats enkel bereikbaar via de Benzineweg, die het omliggende industriegebied doorkruist.

Het bereikbaarheidsprofiel is dan ook ondermaats voor de ontwikkeling van het aangevraagde programma. Het project zou in dit opzicht gezien beter gelegen zijn in of nabij de kern van de stad Antwerpen. Zo ook erkent het project-MER dat *“gezien de site van BGA meer geïsoleerd ligt van het aanbod aan verplaatsingsalternatieven dan de huidige site, kan verwacht worden dat eenzelfde (of zelfs ongunstigere) modal split te verwachten valt”*.

⁶ Terug te vinden via <https://www.bluegateantwerp.eu/>

De bestaande toestand staat dus in fel contrast met de doelstelling van de vergunningsaanvrager om te streven naar *“een verlaging van het autogebruik en het inzetten op alternatieve modi waaronder de fiets, personen vervoer via het water, busvervoer en/of shuttles in functie van de praktische en wettelijke mogelijkheden”*. Hierbij geeft de vergunningsaanvrager overigens zelf aan dat het *“op korte termijn, t.t.z. zonder de aanwezigheid van alternatieve vervoersmodi op de site, [...] het onmogelijk [is] om reeds een dergelijke modal split te bekomen”*.

Dus waar de vergunningsaanvrager keer op keer wijst op de realisatie van *“alternatieve vervoersmodi”*, blijken deze vervoersalternatieven vooral **hypothetisch en toekomstig** te zijn.

64. Bij gebrek aan een degelijke ontsluiting via het openbaar vervoer en de verafgelegen ligging van het project, is de vergunningsaanvrager genoodzaakt om in te zetten op het inrichten van **een bijkomend parkeeraanbod** (met 724 parkeerplaatsen).

De parkeervoorzieningen worden hierbij gesplitst over een ondergrondse garage (onder het hoofdgebouw) met plaats voor 225 parkeerplaatsen en een bovengrondse garage met 4 bouwlagen met plaats voor 499 parkeerplaatsen. Verder worden 240 fietsparkeerplaatsen voorzien: 120 in de ondergrondse verdieping onder het hoofdgebouw, 60 naast het hoofdgebouw op maaiveld en 60 naast de R&D-loods.

Het is dan ook maar zeer de vraag of dit parkeeraanbod volstaat. Uit het project-MER blijkt namelijk dat de site op dagbasis gemiddeld *“818 medewerkers en bezoekers”* kan verwachten (zie project-MER, p. 168). Hierbij is overigens geen rekening gehouden met de events die men op de site wil organiseren, hoewel ook deze events een duidelijke impact kunnen hebben aangezien het horeca-gedeelte van het project een oppervlakte heeft van 1.074 m². **In realiteit zal de gemiddelde verkeersgeneratie dus veel hoger liggen dan wat het project-MER aangeeft.**

Het project-MER is dan ook gebaseerd op een behoorlijke onderschatting van de parkeervraag. Dit is van belang aangezien het project-MER zelf concludeert dat er op piekmomenten vraag is naar 707 parkeerplaatsen, wat slechts marginaal minder is dan het totaal aanbod van 724 parkeerplaatsen. De bezwaarindiener verwacht dus dat er een **parkeernood** zal ontstaan, waardoor de parkeerlast gedeeltelijk zal worden afgewenteld op het openbaar domein – wat een onaanvaardbare druk zal leggen op het aanpalende natuurgebied.

Ook wat het aspect verkeersgeneratie en bereikbaarheid betreft, blijkt dat het project-MER deze effecten **schromelijk onderschat**. Zo blijkt dat, zelfs binnen de voorzichtige inschattingen van het project-MER, in bepaalde situaties (bv. situatie ‘Turboplein’) er voor enkele kruispunten verzadigingsgraden tot boven de 90% of zelfs 100% (!) kunnen optreden.

65. op basis van bovenstaande argumenten blijkt het project te stranden op **verschillende legaliteitsbelemmeringen**, waarbij de impact op de omgeving, in het bijzonder de waardevolle Hobokense Polder, **disproportioneel** zal zijn.

De bezwaarindiener stelt dan ook vast dat de omgevingsvergunningsaanvraag niet voor vergunning vatbaar is en uw college van burgemeester en schepenen de aanvraag moet weigeren.

Om deze redenen wordt aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen gevraagd rekening te willen houden met bovenstaande opmerkingen en bezwaren bij de verdere beoordeling van de voorliggende aanvraag en de bezwaarindiener kennis te willen geven van het tussengekomen besluit.

Voor de bezwaarindiener,
haar raadslieden,



Peter DE SMEDT

19 februari 2021



Robin VERBEKE

BIJLAGEN

1. Wetenschappelijke studies vleermuizen
2. Wetenschappelijke studies vogels
3. Eigen broedvogelkarteringen Hobokense Polder van 13 december 2020