

Complex project ECA

Verslag Actorenoverleg – 07 November 2022

Datum:	07 November 2022
Auteur:	Niels Schelkens (SHIP)
Document:	ECA30-SHP-0003-Actorenoverleg 20221107-ALG-VSL-0159-1.0-A
Aanwezigheidslijst:	Bijlage 1

1. OPENING

FB opent de vergadering en heet iedereen welkom, vervolgens worden de agendapunten overlopen:

- Stand van zaken ECA;
- Geactualiseerde ontwerpschets;
- Toelichting MER-resultaten (veiligheid, klimaat en lucht).

2. STAND VAN ZAKEN

FB licht toe dat ECA momenteel al relatief ver gevorderd is in de uitwerkingsfase, waarin het geïntegreerd onderzoek wordt afgerond en reeds de voorbereidingen worden getroffen om de voorontwerpen projectbesluiten op te stellen. Vervolgens komt de timing van de projecten Westelijke ontsluitingsweg (WOW), containerclusters Linkerscheldeover (CCL) en Noordzeeterminal (NZT) aan bod. Het publiek heeft hier geen vragen over.

3. GEACTUALISEERDE ONTWERPSCHETSEN WOW EN CCL

3.1. WOW

TM licht de ontwerpen voor WOW toe, hij frist even kort de reeds getoonde ontwerpen op om vervolgens te komen op het ontwerp waar er wijzigingen vallen te bespeuren, nl. de fietsverbindingen. In het vorige ontwerp werd dit vormgegeven door vier fietstunnels. Voor de weggebruiker is gekeken naar optimalisatie. Een eerste optimalisatie heeft betrekking op de functionele fietsroute via Oud-Arenberg. Een tweede optimalisatie leidde er toe dat er van de vier oorspronkelijke nu nog slechts één fietstunnel nodig is, waarbij de blikken worden gedwarst bij ITC Rubis en het fietspad op Doeldokdam ten noorden van de spoorweg komt te liggen. De fietser moet dan nog over de spoorweg, dit zou gebeuren met een fietsspiraal waarbij de fietser aan hoogte wint en kan oversteken.

Vragen:

Hoeveel oppervlakte neemt het fietspad van de zone Drie Dokken? Peter Van de Putte MLSO

TM: Er is ruimte inname maar die is minimaal omdat er een dubbelgebruik is van fietsers die als eindpunt de zone Drie Dokken en van fietsers waarvoor een fietspad moest voorzien worden van de WOW.

Is er rekening gehouden met voldoende ruimte voor de nutsleidingen zodat deze in de volle grond kunnen? (Tom Blommaert)?

TM: Er is overleg met het Havenbedrijf dat de plannen opmaakt voor de ligging van deze nutsleiding stroken en zij houden hier zeker rekening mee. Op bepaalde locaties zullen prefab kokers voorzien worden voor de aansluiting van de nutsleidingen onder de WOW. Er is reeds een overleg geweest met de nutsmaatschappijen maar dit dient zeker nog herhaald te worden.

Er is nood aan een schakelpost (vaste constructie) binnen het gebied waarvoor nog ruimte moet worden voorzien. Daarnaast zal ook fasering moeten voorzien worden waarbij oude leidingen uit dienst gaan en nieuwe worden ingeschakeld. (Tom Blommaert)

TM: Dit alles zal aanbod komen in het al vermelde overleg. Het is de bedoeling dat al die bezorgdheden daar besproken worden. Momenteel wordt eerst nog op de plannen gefocust maar snel zal er tijd zijn voor overleg.

Langsheen de WOW ter hoogte van het Verrebroekdok is een grote ruimte aanwezig waar perfect een parking zou kunnen gebouwd worden voor vrachtverkeer, houden jullie hier rekening mee dat dit een goede locatie is? Dit voorstel werd reeds ingediend bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de werken aan Drijdijk. (Herbert Smitz)

TG: We hebben deze zone nodig voor natuurdoeleinden en een bufferbekken, om het water van de Westelijke Ontsluiting op te vangen. In die zone zal de bufferdijk worden verhoogd, daarvoor is inderdaad een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend. Het is aan de gemeente om een antwoord te geven op alle opmerkingen (onder andere de uwe) die ingediend zijn over deze omgevingsvergunningsaanvraag. De parkeergelegenheid voor vrachtwagens op Linkeroever aan de Kallosluis is ontworpen om de parkeerproblematiek op te lossen.

IDH: De locatie lijkt ook niet zo voor de hand liggend omdat de spoorweg hier nog tussen ligt en er geen aansluiting is met Blikken.

Toch is het belangrijk om deze zone vrij te houden voor een vrachtwagenparking, want de parking aan de Kallosluis ligt ver van Drijdijk (Herbert Smitz).

FB wijst op het feit dat van de opmerking notie werd genomen en dat ze opgenomen is een lopend proces van omgevingsvergunningsaanvraag en dus daar een formeel antwoord zal krijgen. Hij wenst de discussie daar mee af te sluiten.

3.2. CCL

KG licht de ontwerpen toe. Op de overzichtskaart zijn de 17 deelplannen zichtbaar die deel uitmaken van één omgevingsvergunning. Deze omgevingsvergunning is een onderdeel van het projectbesluit. De hoeveelheid aan deelplannen binnen één omgevingsvergunningsaanvraag is op zijn minst uitdagend, en daar komen nog overlappingen van deelplannen en de verbinding van CCL met de WOW bij. De technische plannen van de opbouw van het TGD (tweede getijdendok) worden overlopen. De fasering voor het TGD wordt opgesteld hierin zijn vier randvoorwaarden belangrijk:

- Gebruik van bestaande containerterminal (MPET)
- Heraanleg van wegen, fietspaden, sporen en leidingen
- Verleggen van hoogspanningslijnen
- Natuurcompensatie uitgevoerd voor aanleg dok

Het houden aan deze voorwaarden maakt de fasering een moeilijke oefening waardoor deze nog niet kan worden voorgesteld. In de toekomst zal hier dus meer info over volgen. Verder worden nog enkele voorlopige cijfers m.b.t. de grondbalans gedeeld.

Noordelijk insteeddok:

Dit dok wordt gedempt met gronden die vrijkomen van het uitgraven van het TGD. Alsook hier zijn vier randvoorwaarden bepalend voor de fasering:

- Waterontsluiting van Gyproc
- Waterontsluiting van DP World Emti Depot services
- Waterontsluiting Shipit
- Afwatering terreinen en bedrijven

Vragen:

Het Noordelijk Insteekdok wordt uitgebreid naar het zuidwesten en de oppervlakte zal daar vergroten, wat kan daar over verteld worden? (Manuel De Tey)

KG: in het kader van ECA is geen verdere vergroting van het projectgebied voorzien. Het project omvat 60 ha waarvan 40 ha door het te dempen dok worden ingenomen en 20 ha door de zones rondom het dok ingenomen door twee bestaande concessies (Ship it en DP world).

Er werd nog een opmerking geplaatst in de Teams chat door Herbert Smits. Filip Boelaert wenst hier liever niet op in te gaan omdat deze handelt over het voorkeursbesluit waar de Vlaamse Regering al begin 2020 over beslist heeft.

4. TOELICHTING RESULTATEN RVR EN MER

4.1. Externe veiligheid & milieuveiligheid

FM licht de uitgangspunten, methodiek, belangrijkste bevindingen en de milderende maatregelen toe: de neerslag vindt u terug in de PowerPoint slides.

Vragen:

In welke mate houdt de berekening rekening met de bufferende werking van de bufferdijk? (Johan Baetens)

Zij houdt daar geen rekening mee, enkel afstand is een parameter in dit onderzoek.

Kan u iets meer toelichting geven over de woningen langs Oud-Arenberg die binnen de gele omranding liggen? (Herbert Smits)

Vanuit het oogpunt van de SEVESO-richtlijn zijn aandachtgebieden gedefinieerd als de gebieden met woonfunctie. Dat zijn de woongebieden in het gewestplan of andere ruimtelijke plannen maar ook groeperingen van woningen. Binnen deze groepering gelden enkele voorwaarden om te worden beschouwd als een gebied met woonfunctie. Deze voorwaarden zijn een aaneengesloten groep zijn met minstens vijf woningen. De oefening is gemaakt om deze groepen te identificeren. Als de woningen geen groep vormen dan zijn deze niet weerhouden voor ons onderzoek.

4.2. Klimaat

KC licht de bevindingen voor het klimaat toe. De onderwerpen van studie bestaan uit:

- Uitgangspunten voor de beoordeling;
- Methodiek;
- Transport gerelateerde broeikasgasemissies;
- Milderende maatregelen voor broeikasgasemissies;
- Effect van verandering in landgebruik;
- Emissies gerelateerd aan uitgraven en verwerken van veen;
- Effecten op de klimaatweerbaarheid van de omgeving;
- Kwetsbaarheid van het project voor klimaatverandering.

De kern van de zaak is, aldus KC, dat ECA op zich uiteraard geen positieve bijdrage aan de klimaatdoelen heeft, maar dat er manieren zijn om de impact van ECA op klimaat te mitigeren en, daar boven op, te compenseren. De neerslag van deze presentatie vindt u in de PowerPointpresentatie. Er waren geen vragen uit het publiek.

4.3. Lucht

JV licht volgende bevindingen toe voor de exploitatiefase:

- Uitgangspunten;
- Methodiek;
- Studiegebied;
- NOx-emissies project;
- NOx-emissies zeevaart;
- NOx emissies binnenvaart;
- NOx emissies spoor;
- NOx emissies wegverkeer;
- NOx emissies off-road;
- NO²- impact luchtkwaliteit;
- Milderende maatregelen.

De neerslag van de behandelde bevindingen vindt u terug in de PowerPoint slides. De stikstofdepositie in natuurgebieden komt aan bod in de MER discipline 'biodiversiteit'.

Vragen:

Zal bij walstroom de impact dan niet gedeeltelijk verschuiven naar andere locaties waar energie wordt geproduceerd?

JV: Dat is afhankelijk van welke energieproductiemethodes daar voor worden ingezet. Zo kan de energie geproduceerd worden op een locatie waar er veel minder een stikstofprobleem is of waar men makkelijker kan reduceren/milderen, maar dat wordt binnen dit MER niet bekeken. Het is wel zo dat NOx vorming van motoren (bv schepen) vele malen hoger ligt dan bij vaste verbrandingsinstallaties die elektriciteit produceren. Dat kan gemakkelijk met een factor 10 tot 100 hoger liggen. De NOx emissies van schepen zullen dus veel hoger zijn dan de emissies noodzakelijk voor walstroom.

5. SLOT

FB bedankt de sprekers. De gebrachte toelichtingen geven een beter beeld van waar we momenteel staan voor een aantal aspecten in het MER. Het MER zal verder worden toegelicht (de overige disciplines) op het volgende actorenoverleg in februari 2023. Vragen kunnen nog steeds via mail gesteld worden.

Bijlage 1: Aanwezigen

Electrabel Doel	Michel Aerts
Willemens Infra nv - Regio Noord	Bjorn Audenaert
Port of Antwerp Bruges	Gert baert
Natuurpunt Waasland	Johan Baetens
Agentschap Maritieme Dienstverlening Kust - Loodswezen	Frank Bernaers
Fluvius	Tom Blommaert
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Filip Boelaert
Interwaas	Tom Bosman
ACV-Transcom	Kurt Callaerts
Interwaas	Bart Casier
Vlaamse Milieumaatschappij	I. Claes
Boerenbond	Jasmien Claeys
Vlaamse Milieumaatschappij	N. Claeys
Port of Antwerp-Bruges	Chris Coeck
Alfaport Voka	Sofie Coppens
KENTER	Koen Couderé
Provincie Oost-Vlaanderen	Mark Cromheecke
BOREALIS Kallo	Manuel De Tey
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Joren Detollenaere
Ministerie van LNV	J.E. Dewit
DenS Communicatie	Conny Deneweth
Departement Omgeving	Ine d' Hondt
Rijkswaterstaat Zee&Delta	Peter Driesprong
Katoen Natie	Kurt Dupon
Waterbouwkundig Laboratorium	Katrien Eloot
Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid	I. Eyerman
Vlaamse Landmaatschappij	Els Goethals
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Maarten Goris
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Tim Gregoir
Port of Antwerp-Bruges	Kristof Guldentops
Gemeente Beveren	Sven Heyndrickx
LENORA	Boud Jongenelen
DP World	Suzanne Kwanten
SHIP	Filip Lauryssen
FANC	Nathan Lemahieu
Departement Omgeving	Trees Leroy

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Rijkswaterstaat Zee&Delta
Natuurpunt Waasland
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Sertius
EGTS Linieland / Grenspark Groot Saeftinghe
Essenscia
DP World
Polderdorpen leefbaar
MSC
Maatschappij Linkerscheldeover
Vlaamse Milieumaatschappij
ex-AWZ
Departement Omgeving
Gemeente Beveren
Natuurpunt
Port of Antwerp-Bruges
Port of Antwerp-Bruges
Alfaport Voka
Port of Antwerp Bruges
De Vlaamse Waterweg
Maatschappij Linkerscheldeover
Infrabel
Gemeente Beveren
Gemeente Zwijndrecht
Aertssen
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Port of Antwerp-Bruges
Port of Antwerp-Bruges
Port of Antwerp Bruges
De Werkvennootschap
Wind aan de Stroom
INEOS Phenol Belgium
PSA Antwerp
JOVECO

Reginald Loyen
Eric Luca
Rene Maes
Thomas Maes
Frank Maesen
Pieterjan Meire
T. Merckx
An Moons
Pascal Trouvé
Filip Persyn
Christa Schaut
V. Smeets
Herbert Smitz
David Stevens
Marc Stoop
Peter Symens
Evelyn Tiebos
Kurt Tuerlinckx
Eliene Vanaken
Maxime Vanbeveren
Patrick Vanbockstal
Peter Van de Putte
Joke Vandendooren
Jo Van Duyse
Wendy Vandyck
Marc Van Ginkel
Elisabeth Van Peteghem
Regine Vantomme
Manu Vandamme
Tessy Vanhoenacker
Ann Velghe
Giovanni Vercammen
Dirk Verhelst
Bert Vernimmen
Johan Versieren