

Complex project ECA

Verslag actorenoverleg 30 januari 2020

Datum:	30 januari 2020
Auteur:	Eva De Vrij (Sweco Belgium (Procesondersteuning CP ECA))
Document:	CP_ECA_Actorenoverleg_verslag_30jan2020.docx
Aanwezigheidslijst:	Zie bijlage 1

1. TERUGBLIK OP DE ONDERZOEKSFASE

1.1. Resultaten van het openbaar onderzoek. Hoe zijn de opmerkingen verwerkt?

De programmadirecteur van het complex project ECA, Reginald Loyen, licht dit deel van de presentatie toe. De presentatie kan via volgende site worden terug gevonden: <http://eca.vlaanderen/documenten-onderzoeksfase>.

1.2. Krachtlijnen van het voorkeursbesluit

De voorzitter van de Task Force van het complex project ECA, Freddy Aerts, licht dit deel van de presentatie toe.

2. VAN ONDERZOEKS- NAAR UITWERKINGSFASE

2.1. Onderzoek naar de meest geschikte invulling van de bouwstenen

De technisch manager van het complex project ECA, Gert Baert, en de projectleider van de Westelijke Ontsluitingsweg, Thomas Maes, lichten dit deel van de presentatie toe.

2.2. Vragenronde

Tijdens de vragenronde worden gevulde vragen gesteld:

Herbert Smits vraagt zich af of het gedeelte Watermolen en E34 mee binnen het complex project ECA vallen.

- Thomas Maes antwoordt dat dit gedeelte het onderdeel vormt van het Haventracé en de ombouw van de E34, kortom het E34 Waaslandproject.

Eddy Vandenbroeck vraagt of de Vlakte van Zwiendrecht eerder naar logistiek of eerder naar een industrieel terrein zal evolueren.

- Men neigt naar de logistieke invulling om op die manier de overslag van de containercapaciteit mee te faciliteren.
- Eddy Vandenbroeck pikt hier verder op in: de Vlakte van Zwiendrecht is volgens hem niet interessant als logistiek terrein door het gebrek aan ontsluiting. Daarnaast zal de chemische cluster (op wereldniveau) nog verder willen uitbreiden in de haven.
- Tijdens het onderzoek van de projectonderzoeksnota (PON) zullen de randvoorwaarden voor het gebied duidelijker worden, onder meer de ontsluiting.

Hans De Bock vraagt hoeveel projectbesluiten zullen worden opgestart.

- Dit zullen er twee zijn en wordt in het volgende deel van de avond verder toegelicht.

Denis Malcorps vraagt hoeveel ruimte de Westelijke Ontsluiting van Putten Weiden zal innemen.

- Putten Weiden wordt niet geraakt, dankzij een smallere buffer. Daarnaast blijft ook Putten Hoog grotendeels gevrijwaard.

De logistieke zone verschuift van de binnenkant van het dok naar de buitenkant (ten noorden) van het dok naargelang de variant van het Tweede Getijdendok. Joris Van Reusel vraagt of daarmee ook de buffer verschuift omdat dit niet duidelijk zichtbaar is op de tekening.

- Freddy Aerts verduidelijkt dat de buffer blijft liggen en dit ook meteen de grens van het project is. Op de tekening stelt het lichtblauwe de oever voor en het donkerblauwe stuk het dok zelf. De buffer krijgt een olijfgroene kleur en de logistieke zone een gele kleur.

René Maes vraagt of de logistieke zone in variant A en B even groot is.

- De logistieke zone blijft even groot.

Herbert Smitz vraagt naar de link tussen ECA en de marktbevraging van het Havenbedrijf Antwerpen.

- Gert Baert antwoordt dat dit kadert in het verhaal van de operationaliteit. Met de marktbevraging wil het Havenbedrijf Antwerpen alle facetten onderzoeken. Wat zijn de ideeën van de bedrijven, waar zitten eventueel opportuniteiten of belemmeringen.
- Er wordt gevraagd wie allemaal wordt geconsulteerd.
- Manu Vandamme antwoordt dat alle bedrijven die geïnteresseerd zijn, kunnen deelnemen aan de marktbevraging.

Pascal De Maeijer merkt op dat er rekening moet worden gehouden met de pijpleidingenstrook tussen de Blikken en de tunnel onder Kieldrechtsluis.

- Wordt meegenomen.

Wim Van Hees maakt zich zorgen over de hoeveelheid aan projecten in Antwerpen en de bijkomende verkeersbewegingen die deze met zich mee brengen. Zo haalt Wim Oosterweel en het Haventracé aan. De containercapaciteit van ECA zal stijgen voordat de werkzaamheden van de Grote Verbinding volledig afgerond zullen zijn. Zullen de werkzaamheden echter voldoende gevorderd zijn om de capaciteit kwijt te raken? Zijn er capaciteitsberekeningen uit gevoerd om te onderzoeken wat al dan niet kan?

- Deze projecten worden mee opgenomen in de timing en de berekeningen.

Steven Vervaeke merkt op dat het doel van de overkapping is om de modal split in de Antwerpse regio tot 50/50 te krijgen. De doelstelling van dit project zorgt voor 7 miljoen containers waarvan waarschijnlijk de helft op de weg zal verschijnen. Het complex project heeft een zeer ambitieuze modal split voor vrachtverkeer. Vindt er communicatie plaats tussen het complex project ECA en andere projecten in Antwerpen.

- Er vindt nauwe communicatie plaats tussen het complex project ECA en het Haventracé en Oosterweel. Eerdere ontwerpen van E34 moesten worden herzien in het licht van het Toekomstverbond. We zijn op de werkbanken aanwezig. Op die manier kunnen we de verschillende projecten op elkaar afstemmen. In het geïntegreerd onderzoek werd rekening gehouden met het Toekomstverbond (in het bijzonder bijvoorbeeld in de verkeersmodelleringen).

3. VOORUITBLIK OP DE UITWERKINGSFASE

3.1. Processtappen van de uitwerkingsfase

De deskundige complexe projecten die het complex project ECA mee opvolgt, David Stevens, licht dit deel van de presentatie toe. De presentatie kan via volgende site worden terug gevonden: <http://eca.vlaanderen/documenten-onderzoeksfase>.

3.2. Ruimte voor inspraak- vernieuwde overlegstructuur

De omgevingsmanager van het complex project ECA, Maarten Goris, licht dit deel van de presentatie toe.

3.3. Vragenronde

Wim van Hees vraagt of de timing voor de projecten op Rechterscheldeoever achterloopt op de projecten op Linkerscheldeoever.

- Nee, dit is niet noodzakelijk het geval.
- Marcel Van de Walle sluit aan op deze vraag en de discussie van ECA met vervoer op de weg. Marcel heeft de indruk dat de impact op de weg wordt geminimaliseerd. In het s-MER werd gesproken van 5% toename op de weg. Stel dat we dit percentage verdelen over de drie projecten en het gemiddelde dan klopt dit cijfer niet. De Noordzeeterminal zal relatief meer worden ontsloten via de weg dan de andere projecten. Stel dat 10% extra via de Noordzeeterminal loopt, dan zal er wel de gelijk een impact zijn op de A12.
- Het percentage (5%) ging niet over het verkeer over de weg, maar over de verkeersintensiteit op bepaalde plaatsen in het wegennet. Deze cijfers werden op strategisch niveau in het s-MER benoemd. Nu is het de bedoeling om op projectniveau meer in de diepte te gaan. Hieruit zal blijken welke impact er zal zijn op de weg en hoe we daarmee omgaan.

Joris Van Reusel vraagt op welke manier Doel en Buffer op de rand van het project zitten. Waar bevindt de buffer zich procedureel?

- De buffer zit mee in het eerste projectbesluit.
- De bufferzone zal bepaald worden binnen dit project waarvan de timing voorop zal lopen op de toekomststudie over Doel. Hoe zit de interferentie hiertussen?
- Maarten Goris antwoordt dat de geluid-, licht- en zichteffecten van ECA binnen dit project vallen en mee de hoogte en contouren van de buffer zullen bepalen. In het project over de toekomst van Doel zal het eerder gaan over het gebruik van de buffer.

Eric Luca vraagt of de milderende maatregelen die als voorzieningen dienen gebruikt te worden, ook effectief zullen worden gebruikt, denk maar aan walstroom. Hoe kunnen jullie dit gebruik afdwingen?

- In het projectbesluit kunnen verschillende instrumenten worden verankerd. Niet alleen ruimtelijke instrumenten, maar ook allerhande overeenkomsten kunnen hierin worden voorzien. Hier dient nog meer onderzoek naar te gebeuren.

Een lid van het actorenoverleg vraagt zich af of de werkgroepen voor of na de PON starten.

- Maarten Goris antwoordt dat er vroeger mee kan worden gestart, indien hier vraag naar is. Maar bij het begin van de publieke raadpleging over de PON organiseren we zeker een nieuw actorenoverleg, dus iedereen krijgt voldoende tijd en mogelijkheden om in te spreken op de PON

Herbert Smitz vraagt welke procedurele stappen kunnen worden genomen, indien men niet tevreden is met de antwoorden op opmerkingen tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp voorkeursbesluit.

- De Raad van State is de volgende stap. Hier kan een schorsing of nietigverklaring uit volgen.

4. BIJLAGEN

4.1. Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Aanwezig

- Freddy Aerts	Voorzitter Task Force CP ECA
- Eva De Vrij	Sweco Belgium (Procesondersteuning CP ECA)
- Sam Aertssen	Shipit terminal
- Bjorn Audenaert	Willemen Infra
- Gert Baert	Technisch manager CP ECA (PoA)
- Johan Baetens	Natuurpunt Waasland
- Daniel Banneel	Medrepair
- Jeroen Bastiaens	Sweco Belgium (Procesondersteuning CP ECA)
- Marc Beerlandt	MSC Belgium
- Mike Bellekens	Saint-Gobain, GYPROC
- Sigrid Borgmans	Maatschappij Linkerscheldeover
- Raf Bouckaert	HSEQ Services
- Bart Casier	Interwaas
- Dirk Christianen	Willemen Infra
- Chris Coeck	Mobiliteitsmanager ECA (Port of Antwerp)
- Sofie Coppens	Alfaport-Voka
- David Daggelinckx	VLEEMO
- Hans De Bock	Gemeente Beveren
- Pascal De Maeijer	ITC Rubis terminal Antwerp
- Conny Deneweth	DenS, Communicatie-ondersteuning ECA
- André D'hoine	Milieuraad Stabroek
- Ine Dhondt	Departement Omgeving
- Kurt Dupon	Katoen Natie
- Katrien Eloit	Waterbouwkundig Laboratorium
- Philippe Goossens	Grond Recyclage Centrum
- Maarten Goris	Omgevingsmanager CP ECA (Dept MOW)
- Willy Ibens	Natuurpunt Antwerpen-Noord
- Frederic Keymeulen	Transport en Logistiek Vlaanderen

- Vincent Klap Provincie Zeeland
- Harold Kunst MPET
- Suzanne Kwanten DP World Antwerp
- Filip Lauryssen Sweco Belgium (Procesondersteuning CP ECA)
- Nathan Lemathieu FANC
- Reginald Loyen Programmadirecteur CP ECA (Dept MOW)
- René Maes Natuurpunt Waasland
- Denis Malcorps Doel 2020
- Richard Meersschaert EGTS Linieland van Waas en Hulst
- Ellen Meuwissen MSC Belgium
- Nico Milo MORA
- Jan Noppe Gemeente Beveren
- Kris Peeters ENGIE – Electrabel
- Filip Persyn Medrepair
- Herbert Smitz Ex-AWZ
- David Stevens Departement Omgeving
- Peter Symens Natuurpunt
- Manu Vandamme Port of Antwerp
- Peter Van de Putte Maatschappij Linkerscheldeover
- Marcel Van de Walle Nix-Nx
- Herman Van Driessche Loodswezen
- Stephan Vanfraechem Alfaport-Voka
- Marc Van Ginkel Shipit terminal
- Wim van Hees Ademloos
- Joris Van Reusel KU Leuven Faculteit Architectuur
- Jeroen Van Vaerenbergh Erfpunt
- Sam Van Vlierberghe Departement Landbouw & Visserij
- Jan van Wezel Willemen Infra
- Tom van Wijk PSA
- Giovanni Vercammen Wind aan de Stroom
- Matthias Vercauteren Boerenbond
- Patrick Versele Vopak
- Steven Vervaeet Gemeente Zwijndrecht
- Eddy Vandenbroeck Gemeente Zwijndrecht
- Thomas Maes Projectleider WOW ECA (Dept. MOW)
- Paul Cerpentier ABS

- Patrick Van Bockstal
- Eric Luca
- Youri Meersschaut
- Kris Van der Coene

De Vlaamse Waterweg
Rijkswaterstaat
Dept. MOW – AMT
Gemeente Sint-Gillis-Waas

Verontschuldigd

- Michiel Aerts
- Rik Houthaeve
- Pieter Jan Meire
- Jochen De Leye
- Wim Ooms

Engie (KC Doel)
Sweco Belgium (Procesondersteuning CP ECA)
Grenspark Groot Saeftinghe
Lineas
Indaver