

Complex project ECA

Verslag actorenoverleg 28 september 2021

Datum:	28 september 2021
Auteur:	Luna Willemen (SWECO Belgium)
Document:	ECA30-SHP-0003-Actorenoverleg 28092021-ALG-VSL-0112-1.0-Y.docx
Aanwezigheidslijst:	Zie bijlage 1

1. INLEIDING

Filip Boelaert verwelkomt iedereen. Samen met Kristof Guldentops en Jeroen Bastiaens licht hij de stand van zaken van het complex project ECA toe. Deze inhoudelijke toelichting kan herbekeken worden op de cpeca website. Ook de ondersteunende PowerPoint voor dit actorenoverleg is beschikbaar op de website. Dit verslag beperkt zich tot de vragen die op het actorenoverleg behandeld werden.

2. VRAGEN

2.1. Inrichtingsalternatief Tweede Getijdendok

- Vincent Klap (provincie Zeeland): “Sinds het project CP-ECA loopt, is het besef gegroeid dat we onze milieu-impact drastisch zullen moeten beperken. Dat geldt zeker ook voor vervoer en transport. Stromen zullen waarschijnlijk afnemen. Mijn vraag is of de transportprognose waarop CP-ECA zich baseert, daarop is aangepast?”
 - Volgens Filip Boelaert spreekt het voor zich dat we rekening houden met de reglementering rond natuur en klimaat. Dit is voor alle projecten zo en dus ook niet anders voor ECA. Hij merkt op dat het Federaal Planbureau in een recent rapport voorspelt dat het transport in België zal stijgen in plaats van dalen.
- Bert Vernimmen (PSA Antwerp): “Hoe kan het Duplex alternatief beter scoren qua geluidsoverlast in vergelijking met de twee andere? Het is het enige alternatief waarbij er vlak tegen de groene Leefbaarheidsbuffer een containerterminal ligt...”
 - Volgens Kristof Guldentops wordt de terminal in het geval van de Duplexvariant verder van Doel geplaatst. Dit vergroot de afstand samen met het effectieve ruimtebeslag van de buffer. Voor Doel wordt een klein geluidsverschil voorspeld. Binnen de polders is dit niet het geval. Alle industriële en verkeersbronnen voor geluid worden nog verder berekend door de experts. Er zal dan ook ingegaan worden op de geluidseffecten van de verkeersstromen.
- René Maes (Natuurpunt Waasland): “Bij vorig overleg had ik gevraagd om een combinatie te onderzoeken tussen Duplex en Winkelhaak: = bundeling van de gunstige effecten van de goede nuttige ruimtebesteding met de kaaien aan weerszijden en de geringere sedimentatie van de haakse ingang.”
 - Volgens Kristof Guldentops werd dit in detail bekeken. Anderzijds scoort Duplex goed omdat de capaciteit van Deurganckdok gevrijwaard blijft. Indien er 70m minder moet worden afgebroken van

de bestaande terminalcapaciteit wil dat zeggen dat de investeringen kleiner blijven en de impact ingeperkt blijft. Daarom is de Duplex variant behouden met de ingang die ietwat schuiner verloopt. Anderzijds is de Duplex variant een heel stuk korter dan de Winkelhaak wat een gunstig effect heeft op de Schelde. Moest de impact op de Schelde toch groter blijken uit het detailonderzoek van SHIP, zal men toch nog moeten sleutelen aan het ontwerp. Het is een valabel voorstel van Natuurpunt om toch terug een beetje te draaien met de monding. Dat zou een milderende maatregel kunnen zijn voor de effecten die we niet onder controle zullen krijgen. Vandaag is dat nog niet het geval.

- René Maes (Natuurpunt Waasland): “Het combinatievoorstel had eveneens een kortere doklengte zoals Duplex en lijkt mij (waarschijnlijk) het best te scoren op vlak van sedimentatie.”
- Dit klopt volgens Kristof Guldentops maar men wil de impact op de Schelde vermijden. En de gewijzigde monding tussen de twee alternatieven heeft weinig verschil want beide zijn ‘gunstig’ op de Schelde.
- Bert Vernimmen (PSA Antwerp): “Wat als de uitspraak van de RvS eind dit jaar negatief uitvalt, en alles op de nog langere baan wordt geschoven? Wat als de schop pas in 2030 effectief in de grond kan, dus ten vroegste 2035 extra capaciteit?”
 - Volgens Filip Boelaert is er omwille van die reden een bemiddelaar aangesteld door de Vlaamse Regering met het doel om een ruime groep betrokkenen tot een akkoord te laten komen, zodat de procedures bij de RvS ingetrokken zouden worden. Indien de RvS het voorkeursbesluit toch zou vernietigen, impliceert dit een grote negatieve impact voor het project.

Mocht de RvS toch een negatief arrest vellen bekijken we verschillende scenario’s. Zo bekijken we hoe we met tijdelijke extra opslagcapaciteit zouden kunnen werken voor in het geval dat de noodzaak zich zou stellen. Kristof Guldentops benadrukt dat de nood hoog is. De containerterminals zitten vandaag nokvol en de komende jaren zal dit blijven evolueren. Die spelers gaan binnen de bestaande haven kaaien zoeken waar zij hun containers kunnen lossen en laden. Dit is de markt en wij kunnen dit in goede banen proberen leiden.
- Daan De Volder (Doelland, KU Leuven): “Hoe denken jullie om te gaan met de nakende strengere normen ifv stikstofdepositie ed...”
 - Volgens Filip Boelaert is stikstof zowel een Vlaams als een Nederlands probleem. Men is zich zeer goed bewust van de verantwoordelijkheid waarmee men dit moet behandelen. Daarnaast maakt de minister van Omgeving een stikstofkader op waaraan ECA zich zal conformeren. Hij wil het niet van zich afschuiven maar men heeft een Vlaams kader nodig om te weten waaraan men moet voldoen.
- Harry De Wolf (Scheperen Sint-Gillis-Waas): “Blijft de mobiliteit onder controle binnen en buiten de omgeving van de haven, dus ook in het waasland.”
 - Jeroen Bastiaens antwoordt dat de mobiliteitseffecten berekend worden met het Strategisch Verkeersmodel van de Vlaamse Overheid. Tot hiertoe werd er vooral een globale inschatting gemaakt. Er zal van daaruit binnen de werkgroep mobiliteit gekeken worden hoe er met de resultaten (incl. de ambitieuze modal split en de impact op het omliggende wegennet) zal worden omgegaan. Hier wordt in het najaar over gecommuniceerd. Daarnaast loopt er binnen Interwaas nog een studie rond het sluipverkeer Waasland. ECA volgt dit met grote interesse en bekijkt wat de mogelijkheden in beide richtingen zijn.

2.2. Hoogspanningslijnen

- Daan De Volder (Doelland, KU Leuven): “De netbeheerder stelt dat interventie (herstelling) bij ondergrondse aanleg van de hoogspanning moeilijk is. Kan dit tegensprekelijk gemaakt worden? Bovengronds is goedkoper om aan te leggen en eenvoudiger naar onderhoud echter visueel sterk vervuilend.”

- Dit zou volgens Kristof Guldentops tegensprekelijk gemaakt kunnen worden. Deze lijn mag maximum 72u buiten dienst zijn en dat is niet combineerbaar met een ondergrondse aanleg. Elia spreekt hier vanuit de ervaring die het reeds met beide technieken heeft.
- Johan Claes (SEA-invest) vraagt of er dan geen bijkomende reservekabel kan worden gelegd die in geval van panne gebruikt kan worden?
 - Elia heeft dit onderzocht. Per lijn gaat het over 3 megawatt waardoor dit gezien de grote hoeveelheid lijnen een grote zone zal innemen (vb.: meer dan 100m breedte waar niets op gebouwd mag worden).
- Daan De Volder (Doelland, KU Leuven) beargumenteert dat hoogspanningsleidingen toch ook onderzees geplaatst worden.
 - Kristof Guldentops koppelt hierover terug met Elia en houdt iedereen op de hoogte via de gekende kanalen.

3. SLOT

Er kunnen nog vragen via mail gestuurd worden. Deze worden later met de antwoorden via de website gedeeld.

4. BIJLAGEN

4.1. Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Aanwezig

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| - Sam Aertssen | Aertssen |
| - Sofie Coppens | Alfaport Voka |
| - Suzanne Pörtzgen | ANB |
| - Bram Vereecken | ANB |
| - Hilde van Doorselaer | ANB |
| - Isha van Alsenoy | ANB |
| - Matthias Vercauteren | Boerenbond |
| - Kurt Vandenbroucke | Borealis Kallo N.V. |
| - Tom Hardies | DABL |
| - Conny Deneweth | DenS, Communicatiebureau voor ECA |
| - Ine Dhondt | Departement Omgeving |
| - Joren De Tollenaere | DMOW - aMT |
| - Michel Aerts | Electrabel Doel |
| - Herbert Smitz | ex-AWZ |
| - Nathan Lemahieu | FANC |
| - Jo Van Duyse | Gemeente Beveren |
| - Sven Heyndrickx | Gemeente Beveren |
| - Marc Stoop | Gemeente Beveren |

- Herwin De Kind	Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Kris van der Coelden	Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Wendy Van Dyck	Gemeente Zwijndrecht
- Cindy Verhulst	Gemeente Zwijndrecht
- Daan De Volder	KUL
- Candide De Bruyn	Lantis
- Boud Jongenelen	Lenora
- Yi-Bin Shan	Maritieme Toegang
- Marjan Van Avermaet	MLSO
- Sigrid Borgmans	MLSO
- Reginald Loyen	MOW
- Vincent Briers	MOW
- Tim Gregoir	MOW
- Filip Boelaert	MOW
- Maarten Reenalda	MPET
- Harold Kunst	MPET
- Ellen Meuwissen	MSC Belgium
- Johan Baetens	Natuurpunt
- René Maes	Natuurpunt Waasland
- David Stevens	Dep. Omgeving
- Wilfried Michels	Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant
- Bruno Billiaert	OVAM
- Katleen Vinck	Polder van het Land en Waas
- Pascal TRouv�	Polderdorpen-leefbaar
- Lise Destombes	Port of Antwerp
- Chris Coeck	Port of Antwerp
- Manu Vandamme	Port of Antwerp
- Thomas Verlinden	Port of Antwerp
- Wendy Verbraecken	Port of Antwerp
- Kurt Tuerlinckx	Port of Antwerp
- Vincent Klap	Provincie Zeeland
- Thomas Bosman	PSA Antwerp NV
- Bert Vernimmen	PSA Antwerp NV
- Erik Jan van der Meer	RVO
- Harry De Wolf	Schepen SGW
- Johan Claes	SEA-invest

- Marc Van Ginkel Shipit
- Jeroen Bastiaens SHIP, studiebureau voor ECA
- Luna Willemen SHIP, studiebureau voor ECA
- Franziska Kupfer Vervoerregio Antwerpen
- Natacha Claeys VMM
- Katrien Eloot Waterbouwkundig Laboratorium
- Eddy Bruyninckx Waterstreet
- Valentine Trouilliez Whyte
- Dirk Christianen Willemen Infra
- Sandra Suykerbuyk Wind aan de Stroom
- Jimmy Eeckhout Wonen-Vlaanderen

Verontschuldigd

- Kurt Callaerts ACV-Transcom
- Manuel De Tey Borealis
- Maarten Goris MOW
- Dirk Van den Bosch DP World Antwerpen
- Jannie Dhondt DVW
- Michel Aerts Electrabel
- Kurt Dupon Katoen Natie
- Nico Milo MORA
- Dirk Oellibrandt MPET
- Marc Beerlandt MSC Belgium
- Kristof Guldentops Port of Antwerp
- Tom van Wijk PSA Antwerp
- Koen Vande Sompele Ringland
- Giovanni Vercammen Wind aan de Stroom nv