

Bijdrage actorenoverleg CP ECA – RWS ZD (Joost Wijnekus)

Waarmee moet volgens u - met in acht name van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek - rekening gehouden worden bij de keuze van het voorkeursalternatief?

Onze reactie is ingegeven vanuit twee opties:

1. vanuit onze beheerdersbelang over Nederlands grondgebied (met focus op grensoverschrijdende effecten).
2. als partner in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer, met een beheergebied tot de haven van Antwerpen. Focus hierbij op de doelstelling van vlot&veilige vaart

In zijn algemeenheid vonden we het veel bladzijden. We zien meerdere pm-posten en niet altijd zijn de effecten op Vlaams gebied te scheiden van de effecten op Nederlands grondgebied. Een aantal zaken vallen ons op en daar vragen wij aandacht voor bij het vervolg.

- Steeds is aangegeven dat het uitgangspunt t.a.v. het CP ECA de capaciteit van de huidige vaarweg is. Wij zijn daarom verheugd dat het nautisch onderzoek aantoont dat de capaciteit van de rivier voldoende is om de hogere volumes aan containertrafiek tot 2030 met grotere, diepere en langere schepen te verwelkomen.
- In het onderzoek wordt gesignaleerd dat de gemiddelde wachttijden voor alle vaart marginaal zullen toenemen tot 2030, rekening houdende met een hoog economisch scenario. Specifiek voor de containervaart wordt gesignaleerd dat de wachttijden ten aanzien van het getij of de rivier meer zullen toenemen maar op geen enkel moment wordt dit in het betreffende of het syntheserapport problematisch bestempeld. Wij gaan er daarom van uit dat dit zowel voor de Vlaamse Overheid als de Haven van Antwerpen binnen acceptabele grenzen blijft.
- Als partner binnen het GNB gaan we er dan ook vanuit dat het huidige toelatingsbeleid voldoende ruimte biedt om de ambitie van de Haven van Antwerpen mogelijk te maken.
- Bij het tot stand komen van de nautische rapportages is de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit nauwelijks betrokken geweest. Na dit actorenoverleg zal er op 13 februari a.s. nog een overleg plaatsvinden tussen Complex Project en de GNA plaatsvinden. We adviseren om tijdens dit overleg vooral in te gaan op de situatie die op de vaarweg gaat ontstaan in pieksituaties. Verder verwachten we dat de GNA bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief de GNA als volwaardig partner betrokken wordt bij het vervolgproces.
- Uitgangspunt voor het Complex Project is een modal shiftchange waarbij vooral het spoorvervoer en het binnenvaartvervoer fors zal groeien. De impact van de containerbinnenvaart op de vaarwegcapaciteit van de rivier en van de alternatieve binnenvaartroutes tussen Antwerpen en Rotterdam (inclusief de toegang tot de Rijn) is onderbelicht.
- In de S-MER wordt voor de modal split onderscheid gemaakt tussen de huidige situatie en de ambitie. De ambitie t.a.v. de modal shift verschilt t.a.v. de bestaande modal shift. Wat betekent het voor de (vaar)wegcapaciteit als deze ambitie niet wordt gehaald of juist "doorschiet" voor wat betreft het aandeel weg en/of binnenvaart?
- T.a.v. de mobiliteit zien we dat de onderzoeken uitgaan van een groot aantal aannames en ambities. Wij vragen ons af of de hoge én voor alle alternatieven gelijke ambitie t.a.v. modal split realistisch zijn. Ook vragen we ons af of bepaalde aannames en onderzoeksgebied wel realistisch en voldoende groot zijn; bepaalde aansluitingen waarmee gerekend worden ontbreken bijvoorbeeld nog op dit moment. Daarnaast zouden we graag zien dat de conclusie t.a.v. het ontbreken van significante effecten v.w.b. grensoverschrijdende toename in wegverkeer onderbouwd en gedifferentieerd naar wegnummer wordt. In het bilaterale overleg tussen Nederland en Vlaanderen in november jl. is aangegeven: alle alternatieven <5 %, maar we zien daar hier bijvoorbeeld geen berekeningen over terug.
- Voor alle alternatieven worden er gevolgen verwacht voor de getijslag op de Westerschelde met negatieve effecten voor schorren en slikken tot gevolg. Ook wordt geconcludeerd dat er geen milderende maatregelen voor handen zijn, maar dan lijken compenserende maatregelen juist nodig.
- De effecten op de ecologie door toename van turbiditeit a.g.v. meer slib in het water bij alternatieven 1 en 2 zijn voor de Westerschelde nog niet beschreven in het rapport (PM post), terwijl significant negatieve effecten voor het Vlaamse deel niet uit te sluiten zijn volgens rapport. Voor Westerschelde is dit dus mogelijk ook het geval. Bovendien zijn effecten op het N2000 gebied Westerschelde Saeftinghe misschien niet altijd relevant ihkv de KRW, maar wel ihkv de Wet natuurbescherming.

- Bij elk alternatief is er sprake is van een overschrijding van de kritische depositiewaarden bij het Nederlandse N2000 gebied de Brabantse wal. Gezien de stikstofcomplexiteit in Nederland adviseren we om z.s.m. hierover met de provincie Noord-Brabant in overleg te treden.
- Ongeacht welk alternatief gekozen zal worden, zal er hoe dan ook sprake zijn van grensoverschrijdende effecten en we vernemen graag wanneer de initiatiefnemer hierover het gesprek aangaat met de Nederlandse overheid.