

**Complex project
behandelingscapaciteit
Antwerpen** **extra-container-
havengebied**

**Conclusie-
verslag** **Adviesvergadering voorontwerp voorkeursbesluit Complex
project ECA**

vergaderdatum **19 februari 2019**

voorzitters Ann Theunissen Departement Omgeving , team MER
Reginald Loyen Dep. MOW Afd. Beleid

verslaggever Jan Baelus Ontwerpbureau OMGEVING

Aanwezig David Stevens Team complexe projecten
Manu Vandamme Havenbedrijf Antwerpen
Pieter De Graef Strategische Adviesraad L&V
Tim Gregoir MOW-AMT
Joost Wijnekus Rijkswaterstaat
Jan Verboven VLM
Ine Dhondt Dep. Omgeving
Natacha Claeys Dep. Omgeving, afdeling EKG
Nele Maes Dep. Omgeving, afdeling BJO
Bob Nieuwejaars Dep. Omgeving, afdeling EKG
Dirk Artois Onroerend Erfgoed
Peter Van de Putte MLSO
Hans De Bock Beveren
Steven Laureys ANB
Michiel Hubeau Departement Omgeving , team MER
Koen Couderé Kenter, coördinator MER en deskundige
bodem, water en klimaat
Chris Neuteleers Tractebel, deskundige geluid
Johan Versieren Milieubureau JOVECO, deskundige lucht

Afwezig met Natacha De Cuyper Politiezone Noord
kennisgeving Sophie Leroy Provincie Antwerpen

1. Verwelkoming en situering

Reginald Loyen verwelkomt de aanwezigen en situeert deze adviesvergadering in het doorlopen proces van ECA. De doelstelling vandaag is de voorstellen van antwoord vanwege het projectteam van ECA over de belangrijkste punten uit de gegeven adviezen samen te bespreken en zo de antwoordennota verder voor te bereiden. Deze punten zijn samen met het team MER geselecteerd.

Hij duidt dat vele adviezen suggesties voor verder onderzoek bevatten; in de volgende uitwerkingsfase van het ECA-project zal nog gedetailleerd onderzoek gebeuren en deze punten zullen dan mee in overweging worden genomen.

De focus vandaag ligt op de adviezen over het strategisch MER, het enige onderzoek dat formeel (na het openbaar onderzoek) zal moeten worden goedgekeurd (onder voorzitterschap van Ann Theunissen) en op het voorontwerp voorkeursbesluit (VOVB, onder voorzitterschap van Reginald Loyen). Over de andere onderzoeken (MKBA, veiligheid, operationaliteit) lijkt er weinig discussiebehoefte. De opmerkingen van Rijkswaterstaat over het nautisch onderzoek zal worden toegelicht.

Reginald Loyen deelt het recentste concept van de antwoortennota (verkeerdelijk 'overwegingsnota' genoemd) rond. Dit conclusieverlag geeft alleen de punten weer waar van dit concept wordt afgeweken.

2. MER

Ann Theunissen duidt dat het MER moet worden afgetoetst aan de richtlijnen van het team Mer en de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota (AON) en best ook leesbaar is voor (wetenschappelijk gevormde) burgers die er niet elke dag mee bezig zijn. Het team MER heeft daar zelf een reeks suggesties voor overgemaakt aan het projectteam.

Algemeen heeft het team MER volgende opmerkingen :

- de focus ligt op de onderscheidende effecten, maar de aanzienlijke effecten moeten ook behandeld worden
- voor de leesbaarheid moeten er meer verbanden tussen de verschillende disciplines worden gelegd
- lucht en klimaat zijn als twee aparte disciplines te behandelen in de antwoortennota.

2.1 Discipline mobiliteit

- Ann Theunissen duidt dat er een moeilijkheid zit in de vertaling van het Oosterweeldossier omdat er vragen zijn bij de modelleringen inzake mobiliteit en de aannames daarvoor. Dat is een erg technische en complexe discussie en daarom is afgesproken dat er een apart technisch overleg met de mobiliteits-, MER- en modellendeskundigen over zal doorgaan. Eventuele aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor andere disciplines. Op vraag van Hans De Bock waarover die vragen gaan, duidt Ann Theunissen dat tot nu toe de vroegere aannames van BAM inzake aan te leggen infrastructuren (het enige dat twee jaar geleden beschikbaar was) zijn gehanteerd, maar dat die inzichten en aannames ondertussen zijn geëvolueerd.
- Op vraag van Ine Dhondt of voor dat overleg alle geïnteresseerde instanties dienen uitgenodigd te worden, geeft Ann Theunissen aan dat het nut daarvan te betwijfelen is want het zal zeer technisch zijn. Voor Hans De Bock volstaat het dat de conclusies van dat overleg gekend zijn. Ann Theunissen geeft aan dat die in de finale antwoortennota zullen worden verwerkt.

2.2 Discipline biodiversiteit en passende beoordeling

- Voor ANB zijn de passende beoordeling en deze discipline goed uitgewerkt, op voorwaarde dat ook de effecten van de demping van het Noordelijk Insteekdok mee beschreven worden (o.a. verlies van wateroppervlak).
- Team MER zal nog enkele kleinere opmerkingen bezorgen.

2.3 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

- Opmerking dat sommige slikken en schorren ook beschermd zijn als cultuurhistorische landschap, zal verwerkt worden.

2.4 Discipline mens ruimte

- Ann Theunissen duidt dat er in deze discipline een aantal onduidelijkheden zijn over de (vertaling van de) effecten en daarover een bijkomend overleg van het departement Omgeving met de MER-deskundige zal doorgaan.
- Ine Dhondt vult aan dat de belangrijkste bekommernis van het departement is dat de volgens hen logischerwijze ruimtelijk betere inbreidingsscenario's niet als dusdanig uit de beoordeling naar voor komen.

2.5 Discipline geluid

- Chris Neuteleers geeft aan dat op volgende advieselementen aanpassingen zullen gebeuren:
 - als er gegevens over de effecten in het hinterland ter beschikking worden gesteld, zullen die worden verwerkt, naar verwachting kwalitatief;
 - de juiste gebiedsbestemming (met bijhorende geluidsnormen) aan de woninggroep Saftingen zal gehanteerd worden (agrarisch gebied i.p.v. industriegebied) en er worden uitspraken over de haalbaarheid van milderende maatregelen daar gedaan;
 - er worden ook vergelijkende kaartjes van de eindscore toegevoegd;
 - het gecumuleerd geluidsniveau wordt niet alleen bij de discipline gezondheid vermeld, maar ook in de discipline geluid.
- Wat de effecten in het hinterland betreft, geeft Nele Maes aan dat die er met een stijging van het spoorandeel van 7 % naar 15 % zeker zullen zijn, in het bijzonder op het spoor rond Ekeren waar de belasting bijna even groot is als in de haven (verderop is ze meer gespreid) en dat er cijfers over de te verwachten spoortrafiek bekend zijn. Ann Theunissen vraagt bevestiging van de MER-deskundige dat wanneer er een verdubbeling van het spoorverkeer zou zijn (wat niet te verwachten is), dan de geluidstoename lager dan 3 dB(A) zal zijn en dus niet aanzienlijk. Hans De Bock wijst er op dat toename groter zal zijn dan een verdubbeling: van 7 % nu naar 15 % modal share. Reginald Loyen wijst er op dat in de AON is gesteld dat de effecten tot aan de aansluiting met het hoofdnet moeten onderzocht worden, en dat is voor het spoor tot en met het vormingsstation Noord, en alleen de onderscheidende effecten. Ann Theunissen corrigeert dat ook de eventuele aanzienlijke effecten in beeld moeten komen. Chris Neuteleers geeft aan dat het in beeld brengen van de effecten in het hinterland niet zo veel werk is wanneer de gegevens, in het bijzonder de achtergrondgegevens van de referentietoestand, aangeleverd worden, maar vraagt zich af of dat iets zal bijdragen aan de conclusie (immers buiten het havengebied zijn de spoorlijnen niet onderscheidend voor de alternatieven).
- Ann Theunissen concludeert dat er een duiding over de effecten in het hinterland in de MER moet worden opgenomen, desnoods alleen dat er te veel onzekerheden zijn (onder andere omdat voor een veel ruimer gebied dan het projectgebied wordt gestreefd naar een verhoging van het aandeel goederentransport langs het spoor). De vooropgestelde modal shift mag daarbij in geen geval in vraag gesteld worden. De conclusie dat er nu nog geen concrete milderende maatregelen voor te stellen zijn, kan wellicht blijven. In het

actieprogramma is voorzien dat die in de uitwerkingsfase verder onderzocht zullen worden.

2.6 Discipline water

- Het CIW heeft aangegeven dat deze discipline goed is uitgewerkt.
- Voor het team MER en het CIW moeten een aantal onzekerheden nog meer geduid worden. Andere opmerkingen van team Mer zijn te zien als een suggestie in het licht van het openbaar onderzoek. Voor Tim Gregoir is het verwonderlijk dat er nog zoveel opmerkingen komen na al de gezette stappen in het proces, o.m. drie workshops van een dag. Koen Couderé vult aan dat het al dan niet rekening houden met bepaalde evoluties waarover nog onzekerheid bestaat goed is afgewogen, op basis van de bundeling van alle beschikbare kennis met de deskundigen die aan de workshops hebben meegewerkt. Een paar verduidelijkingen en correcties zullen nog worden aangebracht.

2.7 Discipline lucht

- Op de vraag van EKG om ook de effecten in het hinterland aan te geven, is in voorgaande discussie (punt 2.5) reeds ingegaan.
- Johan Versieren ontving van departement Omgeving prognoses 2025/2030 inzake de uitstoot van zeeschepen naar aanleiding van het klimaatplan en zal deze gebruiken voor het updaten van de referentietoestand. Het aandeel ETS en non-ETS is reeds in de discipline klimaat opgenomen, maar dat kan ook in de discipline lucht gebeuren, maar dan best uitgezuiverd wat betreft de Belgische en Vlaamse niveaus.
- Afsproken wordt dat ook de omschakeling / elektrificatie van de off-road terminalvoertuigen zal doorgerekend worden; dit kan een 90 % reductie opleveren. Het is wel zo dat het beoordelingskader voor lucht anders is dan voor klimaat; dit zal in de discipline lucht worden geduid.

2.8 Discipline klimaat

- Vanuit het recente klimaatbeleidsplan zal ook het aspect “veranderingen in landgebruik” worden besproken.

2.9 Discipline bodem

- Geen opmerkingen.

2.10 Discipline gezondheid

- Verschil tussen 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 (gezondheidsadvieswaarde cf richtlijnenboek) en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 zal verduidelijkt worden en er zal consequent aan de juiste waarde getoetst worden.

2.11 Algemeen

- Ann Theunissen wijst er op dat er nog een andere project / MER over windturbines in de haven loopt, dat mogelijk van invloed kan zijn. Peter Van de Putte licht toe dat daar in beide MER's rekening mee gehouden is en dat MLSO en HA, samen hoofdaandeelhouders van ontwikkelaar Wind aan de Stroom, dat project mee aansturen opdat het geen hinder voor ECA zou geven. Steven Laureys vult aan

dat die ontwikkelaar heeft toegezegd de locaties van de turbines zo nodig te verschuiven.

- Op de vraag van Ann Theunissen of er nog andere aandachtspunten zijn, geeft de adviesvergadering er geen aan.
- Ann Theunissen geeft aan dat de MER nu wordt aangepast en dat er van de adviesgevende instanties op korte termijn niets verwacht wordt. Mogelijk, wanneer er erg technische opmerkingen uit het openbaar onderzoek naar voor zouden komen, zal er dan een technisch overleg met de betreffende adviesinstanties nodig zijn om te zien hoe met die opmerkingen kan worden omgegaan.
- Op voorstel van Tim Gregoir dat de adviesinstanties toch best nog naar de aangepaste MER-tekst kijken vooraleer die definitief wordt goedgekeurd, en de vraag van Steven Laureys om ook de aangepaste passende beoordeling nog eens voor een definitief advies te kunnen bekijken, wordt gepland dat de aangepaste MER tijdens het openbaar onderzoek voor laatste nalezing wordt rondgestuurd.

3. Nautisch onderzoek

- Joost Wijnekus licht de bekommernis van Rijkswaterstaat toe dat er bij het gekozen alternatief een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de rivier met een voldoende capaciteit voor de vaarweg moet zijn. Hij vraagt naar de resultaten van het gevoerde overleg tussen Katrien Eloot en collega Ruud Groen van Rijkswaterstaat. Reginald Loyen geeft aan dat Vlaanderen de zorg voor een voldoende capaciteit van de vaarweg deelt en dat nautische expert Katrien Eloot vandaag niet aanwezig kon zijn, maar dat haar antwoord in de antwoortennota verwerkt zal worden.
- Joost Wijnekus geeft aan dat naar het oordeel van Rijkswaterstaat de combinatie van het gedane onderzoek en de keuze voor het negende alternatief, dat nautisch gezien als een van de mindere alternatieven geldt, er toe leiden dat eigenlijk niet ontkomen kan worden aan een capaciteitsstudie, maar dat Katrien Eloot heeft laten weten dat dit niet zal gebeuren, maar wel simulaties. Die zullen volgens hem echter geen onderscheidend beeld geven. Tim Gregoir herinnert er aan dat in het nautisch onderzoek de capaciteit van de vaarweg wel beschreven en beoordeeld is. Reginald Loyen wijst er op dat in de VNVC Vlaanderen en Nederland samen beslist hebben een systeemanalyse te doen zonder nieuwe modellen, wat in zijn optiek toch heel goed tegemoet komt aan de zorgen over de capaciteit van de rivier.

4. Voorontwerp voorkeursbesluit

4.1 Keuze alternatief

- Wat betreft de NO_x-uitstoot vraagt David Stevens zich af of de door het projectteam voorgestelde formulering (in antwoord op het ongunstig advies van de gemeente Zwijndrecht) voldoende harde garanties geeft en er zou best ook een verwijzing naar de klimaatruimte bij zitten. Hij zal tegen volgende week een betere formulering voorstellen. Reginald Loyen wijst er op dat een regeringsbeslissing de hoogste garantie is die kan gegeven worden. David Stevens en Natacha Claeys geven aan dat het klimaatbeleidsplan 2021-2030, waar dit mogelijk tegen ingaat, ook een regeringsbeslissing is en dat wanneer

ECA meer ruimte krijgt, andere sectoren dan zullen moeten inkrimpen, wat niet evident is.

- Voor een soortgelijk voorstel van het projectteam over mobiliteit, vult Reginald Loyen aan dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet. Op voorstel van David Stevens zal worden toegevoegd dat dit los staat van de alternatievenkeuze.

4.2 Natuurcompensaties

- Wat betreft het onderscheid tussen instandhoudingsdoelstellingen (IHD) en andere eisen, wijst Pieter De Graef namens de SALV op het verschil tussen de 16 ha in Doelpolder die mogelijks functioneel zouden kunnen zijn voor weidevogels en de compensatie van 10 tot 30 ha die hiervoor voorzien wordt. Tim Gregoir geeft aan dat er ook compensaties buiten art. 36ter van het Natuurdecreet nodig zijn en dat de deskundigen gevraagd is de uitspraken over dat specifieke stuk te verduidelijken.
- Op de opmerking van Pieter De Graef dat het soortenbeschermingsprogramma voor de bruine kiekendief niet over een minimum-oppervlakte spreekt en dat de voorgestelde 10 % noodzakelijke natuur in landbouwgebied in het nieuwe s-IHD-besluit nog niet beslist is, geeft Tim Gregoir aan dat het de bedoeling is dat het voorkeursbesluit van ECA op het s-IHD-besluit zal volgen en dat zal toepassen. Steven Laureys en hij wijzen er wel op dat de benodigde compensaties voor de bruine kiekendief bovenop die 10 % komen. Afgesproken wordt dat voor de teelten en technieken die hiervoor kunnen worden ingezet op projectniveau meer detail zal gegeven worden.
- Hans De Bock verduidelijkt de opmerking over de 16 ha ten noorden van Zandvlietsluis dat dit een ruimere vraag is om compensaties voor het foerageergebied van de bruine kiekendief niet alleen op LSO maar ook op RSO te zoeken. Tim Gregoir geeft aan dat dit niet onderzocht is, maar dat er op RSO buiten het soortenbeschermingsprogramma niet veel potenties zijn; de eventueel in aanmerking komende gebieden op Rechteroever liggen te geïsoleerd van het vogelrichtlijngebied om goed als compensatie te kunnen dienen. Hans De Bock wijst er op dat op LSO wel een straal van 3 km wordt gehanteerd.

4.3 Actieprogramma

- Op de opmerking van David Stevens dat de uitvoering van de kamstructuur van het Waasland van een heel andere orde is als antwoord op het sluipverkeer, geeft Peter Van de Putte aan dat die kamstructuur al lang beslist beleid is, maar nog geen stap naar uitvoering heeft gekregen. Hans de Bock vult aan dat de realisatie ervan nu over twee vervoersregio's gespreid zit, wat helemaal te weinig garanties geeft. Op suggestie van Tim Gregoir wordt dit punt mee opgenomen bij het voorgaande punt in het overwegingsdocument en wordt ook hier aangegeven dat de afstemming te onderzoeken is. Voor David Stevens is het belangrijk die afstemming van ECA en infrastructuurprojecten in de uitwerkingsfase nauwkeurig te bekijken, want niet alle infrastructuurprojecten zullen er in een keer liggen; Reginald Loyen en Manu Vandamme vullen aan dat ook ECA niet in een keer gerealiseerd en volledig operationeel zal zijn.
- Voor lucht en klimaat is het voorstel een paragraaf uit het klimaatbeleidsplan in te lassen, maar op voorstel van David Stevens zal nog een paragraaf worden toegevoegd om te duiden dat ook zonder ECA het vrachtwagenverkeer zal toenemen. Manu Vandamme zorgt voor een tekstvoorstel.
- Voor de elektrificatie van de off-road terminalvoertuigen zal nog een ruimer geformuleerde maatregel, meer gericht op de doelstelling, worden bedacht. Manu

- Vandamme geeft aan dat hierbij de implementeerbaarheid op het terrein niet uit het oog mag verloren worden. Natacha Claeys kijkt uit naar deze formulering.
- Op de vraag van Manu Vandamme of de voorgestelde klimaatbossengordel een algemeen klimaatproject is of specifiek voor ECA, geeft David Stevens aan dat dit wel gelinkt is aan ECA, maar er niet hard aan gekoppeld. De precieze afbakening zal het departement Omgeving nog met het Havenbedrijf bespreken.
 - Op vraag van Peter Van de Putte of de lokale haveninterne vrachtwagenritten met containers van de terminal naar een magazijn in een logistieke zone en terug (met afvoer met een schip) ook bij de wegcijfers zijn geteld, bevestigt Manu Vandamme dat dit het geval is.
 - Op de vraag van David Stevens waarom het onderzoek naar geluidseffecten van het spoor als ECA-overstijgende actie is benoemd, geeft Manu Vandamme aan dat het geluidseffect van bijkomende treinen omwille van ECA wel binnen ECA kan worden onderzocht, maar dat eventuele maatregelen tegen het geluid van deze treinen niet los kunnen gezien worden van niet-ECA-treinen en door andere instanties uit te voeren zijn. Afsproken wordt dit ook zo in het VOVB aan te passen.
 - In de voorgestelde paragraaf over een nieuw hoofdstuk en actie voor Saffingen stelt David Stevens voor het woord ‘mogelijk’ te schrappen. Er wordt opgemerkt eerst de precieze locatie en vorm van het getijdendok af te wachten: er staan immers “vrijheidsgraden” ingeschreven in het VOVB.
 - Bij de actie over grondverwerving verduidelijkt Jan Verboven dat het de vraag is om grondverwervingen ruimer, ECA-overstijgend te bekijken, zodat landbouwers niet met opeenvolgende onteigeningen vanuit verschillende processen zouden worden geconfronteerd; dit is vooral een suggestie naar de beleidmakers. Reginald Loyen licht toe dat die visie mogelijk mee in het kader van de dit jaar op te maken overeenkomst tussen MOW en het Havenbedrijf, die logischerwijze ook betrekking heeft op de omgeving van de haven, aan bod zou kunnen komen. Op suggestie van Tim Gregoir wordt aan deze actie toegevoegd dat naast de grondenbank ook andere instrumenten kunnen worden ingezet.
 - De adviesvergadering acht het tekstvoorstel over monitoring erg vaag. David Stevens licht toe dat dit een kapstok is om in de uitwerkingsfase te beginnen monitoren daar waar het nodig is; dat kan over modal split, geluid of iets anders gaan maar dat is nu nog niet te zeggen. Op voorstel van Koen Couderé wordt dit geformuleerd als het opzetten van een monitoringprogramma in functie van het eventueel nadien toevoegen of schrappen van milderende maatregelen, zoals voorzien in door het decreet complexe projecten.
 - De landbouwactiviteiten in Prosperpolder worden bij de actualisatie van de grondenbank vermeld.
 - De formulering over de impact op de fietsnetwerken zal gecorrigeerd worden.

4.4 Financiering

- Het ontwerp voorkeursbesluit zal worden voorgelegd aan IF.

5. Vervolgafspraken

- Reginald Loyen geeft aan dat bij de start van de uitwerkingsfase een Projectonderzoeksnota (PON) zal worden opgemaakt die opnieuw voor advies zal voorgelegd worden.
- Afgesproken wordt dat adviesinstanties die zulks wensen, de huidige versie van de uitgedeelde antwoordennota nog nalezen en eventuele opmerkingen tegen 25/2 bezorgen. De o.m. op basis van deze bespreking in de adviesvergadering aangepaste versie van de antwoordennota, waarin de wijzigingen zullen worden gemarkeerd, zal zo spoedig mogelijk worden rondgestuurd.
- Op vraag van Hans De Bock verduidelijkt Reginald Loyen dat voor Doel een apart traject loopt om tot een gelijktijdige beslissing, samen met het ontwerpvoorkeursbesluit van ECA, te komen. Peter Van de Putte vraagt om dat traject ruimer te nemen dan Doel alleen en naast de omliggende gehuchten Ouden Doel, Saftingen en Rapenburg ook de omliggende woonkernen Kallo, Kieldrecht, Verrebroek en Prosperpolder mee te nemen. Op vraag van Steven Laureys licht Hans De Bock toe dat de gemeente Beveren met het gemeentelijk RUP Prosperpolder, dat los staat van ECA, verder gaat en adviezen hierover heeft gevraagd.
- Het ontwerpverslag van deze adviesvergadering wordt ten laatste vrijdag 22/2 rondgestuurd; eventuele opmerkingen worden ten laatste 1/3 bezorgd aan projectsecretaris Jan Baelus.

+