

## Veelgestelde vragen - Infomarkt over het ontwerp voorkeursbesluit (17/6/2019)

### Waarom verkiest de Vlaamse Regering alternatief 9?

De Vlaamse Regering kiest voor alternatief 9 door een samenspel van argumenten vanuit het gevoerde onderzoek over de containerbehandelingscapaciteit. Zo blijkt dat sommige (bouwstenen van) andere alternatieven 4, 7 en 8 om diverse redenen niet meer in aanmerking komen, dat alternatief 6 bij de verfijning van een aantal bouwstenen ervan niet meer voldoende containerbehandelingscapaciteit oplevert en dat de vijf resterende alternatieven 1, 2, 3, 5 en 9 alle een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones (kunnen) veroorzaken. Maar bij alternatief 9, met de combinatie van inbreiding en uitbreiding, is deze aantasting voor diverse aspecten van natuur het kleinst. En dus ligt het voor de hand om, ook in overeenstemming met de Europese natuur- en waterregelgevingen, voor dit laatste, minst schadelijke, alternatief te kiezen.

### Waarom koos de VR niet in grotere mate voor havenontwikkeling op de Rechterscheldeoever?

Van de bouwstenen op Rechteroever die – mede op basis van de inspraaksuggesties – in een aantal onderzochte alternatieven voorkomen, blijken er een aantal (langsheen de Schelde) erg schadelijke gevolgen voor de natuur te hebben en is de bouwsteen met het grootste capaciteit daar (Delwaidedok met een nieuwe zeesluis) operationeel en nautisch onhaalbaar. Doordat deze dus niet meer in aanmerking komen, rest er nog een kleinere bouwsteen op Rechterscheldeoever, namelijk de uitbreiding van Noordzeeterminal richting Zandvlietsluis. Deze is als onderdeel van alternatief 9 mee door de Vlaamse Regering gekozen. Met die beperkte extra containercapaciteit op Rechteroever, en dus het merendeel op Linkerscheldeoever, heeft het operationeel geen zin de bijkomende industriële/logistieke terreinen (containerdepots) daar ver vandaan wel op Rechterscheldeoever te voorzien.

### Wat heeft de Vlaamse Regering nu precies beslist over ECA? Waar zijn we momenteel in de procedure?

Het complex project Extra Containercapaciteit werd opgestart om verschillende alternatieve oplossingen voor het realiseren van de extra containerbehandelingscapaciteit ten opzichte van elkaar af te wegen. In het geïntegreerd onderzoek zijn deze alternatieven met elkaar vergeleken (op basis van maatschappelijke kosten-baten, mobiliteit, milieu-effecten, enzovoort).

Op basis van de resultaten van dat onderzoek heeft de Vlaamse Regering op 17 mei 2019 een ontwerp van voorkeursbesluit vastgesteld waarin zij een keuze maakt voor alternatief 9. Met die keuze geeft de regering de locaties en omvang aan van de extra containerbehandelingscapaciteit in de haven, van de zones voor industriële logistiek en van de ontsluitingsinfrastructuur.

Het ontwerp van voorkeursbesluit is nu in openbaar onderzoek. Dat geeft iedereen de mogelijkheid om bezwaren en suggesties in te dienen over het ontwerp van voorkeursbesluit. Na de verwerking van die bezwaren en suggesties zal de Vlaamse Regering definitief een keuze voor een alternatief maken. Volgens de huidige planning neemt de regering die beslissing eind 2019.

## **Zijn er onteigeningen verbonden aan de keuze voor alternatief 9? Zo ja, wanneer zouden bewoners / landbouwers weg moeten?**

In deze fase van het complex project ECA zijn onteigeningen niet aan de orde. De Vlaamse Regering maakte op 17 mei 2019 een keuze voor alternatief 9. Nu is er een openbaar onderzoek. Daarna zal de regering een definitieve keuze voor een alternatief maken, naar verwachting einde 2019. Pas op dat moment is het zeker en duidelijk welke gebieden nodig zijn voor de realisatie van dat alternatief en bijgevolg welke onteigeningen er nodig zouden zijn. De overheid neemt daarover individueel contact op met eigenaars en landbouwers.

De Vlaamse Regering heeft bij haar keuze voor alternatief 9 rekening gehouden met de eigendomssituatie, zodat het grootste deel van de gronden die nodig zijn voor alternatief 9, op dit ogenblik al in handen van de overheid is. Dat geldt zowel voor de gebieden waar de haven zich verder ontwikkelt als voor de gebieden nodig voor natuurcompensaties.

## **Wat gebeurt er met Saftingen, Rapenburg en Ouden Doel?**

Saftingen, Rapenburg en Ouden Doel zijn gehuchten in het poldergebied ten westen en ten noorden van de Waaslandhaven. Ze vallen alle drie buiten de contouren van alternatief 9 van ECA.

Voor Ouden Doel is uit het strategisch MER voor ECA al gebleken dat alternatief 9 geen noemenswaardige impact zal betekenen. Voor Saftingen (geluid) en Rapenburg (vernatting) kon het strategisch MER nog geen definitieve uitspraak doen over de impact van ECA en mogelijke mildering daarvan. Er is verder gedetailleerd onderzoek nodig.

## **Er zijn een aantal natuurcompensaties voor alternatief 9 ECA voorgesteld. Komen er daarnaast nog natuurmaatregelen, ten koste van de polder / de landbouw?**

Alle natuurcompensaties die voor alternatief 9 van ECA nodig zijn, maken deel uit van ECA en zijn opgenomen in het ontwerp van voorkeursbesluit. In de bestaande Q en A is uitgelegd wat die compensaties precies inhouden. Andere maatregelen voor natuur vallen buiten het bestek van ECA.

Een natuurcompensatie is een uitzondering, omdat alle lidstaten de Europees beschermde natuur in de regel in stand moeten houden. Voor die instandhouding van natuur zijn maatregelen voorzien door de overheid, waarbij de prioriteit ligt bij de verbetering van de bestaande natuur en op vrijwillige instrumenten.

Als er, naast ECA, andere projecten van havenontwikkeling komen die Europees beschermde natuur op de schop nemen, zal de initiatiefnemer voor die projecten eerst moeten aantonen dat er geen (voor natuur minder schadelijke) alternatieven zijn en dat er een groot openbaar belang geldt. Momenteel bevindt zich geen project in een dergelijk gevorderd stadium.

## **Welke uitstoot hebben grote containerschepen en wat is de impact voor de onmiddellijke omgeving en voor de klimaatdoelstellingen?**

In het strategisch MER werd er op vlak van scheepvaart enerzijds gekeken naar de uitstoot van NO<sub>x</sub>, en anderzijds naar de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

### NO<sub>x</sub>

De uitstoot van NO<sub>x</sub> werd berekend om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken op vlak van mogelijk effect op de luchtkwaliteit.

Voor alternatief 9 werden de NO<sub>x</sub>-emissies voor de containerschepen ingeschat op 3.210 ton/jaar, t.o.v. 2.211 ton/jaar in de referentiesituatie (dus een stijging met 999 ton/jaar).

De impact op de luchtkwaliteit in de directe omgeving werd in deze fase van het onderzoek nog niet in beeld gebracht. In de uitwerkingsfase zullen meer gedetailleerde emissieberekeningen gebeuren.

### CO<sub>2</sub>

De uitstoot van CO<sub>2</sub> werd berekend om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken op vlak van mogelijk effect op klimaat.

Voor alternatief 9 werden de CO<sub>2</sub>-emissies voor de containerschepen ingeschat op 217.577 ton/jaar, t.o.v. 150.058 ton/jaar in de referentiesituatie (dus een stijging met 67.519 ton/jaar).

De broeikasgasemissies van de scheepvaart vallen niet onder de klimaatdoelstellingen voor Vlaanderen, maar de vermindering van deze emissies wordt op mondiaal niveau door IMO georganiseerd.

De in het MER gehanteerde methodiek leidt tot een aantal overschattingen. Dit is onder meer te wijten aan het niet mee in rekening brengen van de zgn. NECA-doelstellingen die voor nieuwe schepen vanaf 2021 van kracht zouden worden.

Verder wordt er evenmin rekening gehouden met een ongekend aandeel zeeschepen die in 2025 gebruik zullen maken van walstroom. Het grootste deel van de scheepvaartemissies (zowel NO<sub>x</sub> als CO<sub>2</sub>) vindt plaats tijdens het aangemeerd liggen van de zeeschepen. Door op dat ogenblik op walstroom over te schakelen, kunnen deze ligemissies gedeeltelijk vermeden worden. Het niet mee in rekening brengen van beide elementen leidt wel tot een zogenaamde "worst case" inschatting van de emissies, maar wijzigt de vergelijking tussen de alternatieven niet.