

Complex project ECA

Verslag actorenoverleg 27 april 2021

Datum:	27 april 2021
Auteur:	Eva De Vrij (SWECO Belgium)
Document:	ECA30-SHP-0003-Actorenoverleg 20210427-ALG-VSL-0094-1.0-Y
Aanwezigheidslijst:	Zie bijlage 1

1. WELKOMSTWOORD

Filip Boelaert heet iedereen welkom en overloopt onderstaande agenda:

1. Stand van zaken CCL
2. Inspraak en aanpassing PON
3. Aankondiging tussennota
4. Volgende stappen
5. Q&A

2. STAND VAN ZAKEN CCL

Filip Boelaert schetst kort het proces van het Complex Project, en meer bepaald het proces van het onderdeel Containercluster Linkerscheldeover. Momenteel loopt het geïntegreerd ontwerp en effectenonderzoek.

3. INSPRAAK EN AANPASSING PON

Jeroen Bastiaens licht kort toe hoe de inspraakreacties van september zijn verwerkt in de Projectonderzoeksnota (PON).

- (1) Aanpassingen aan de projectbeschrijving;
- (2) Aanpassing aan het procesverloop;
- (3) Algemene onderzoeksmethodiek;
- (4) Thematische aanpassingen: mobiliteit, water, klimaat, geluid & trillingen, biodiversiteit.

4. AANKONDIGING TUSSENNOTA

Kristof Guldentops licht kort de bestaansreden en inhoud van de Tussennota toe:

- (1) Derde inrichtingsalternatief Tweede Getijdendok;
- (2) Toekomstscenario: bijkomende onderzoeksvraag;
- (3) Locatievarianten voor de spoorbundel ;

5. VOLGENDE STAPPEN

Filip Boelaert overloopt kort de volgende stappen en het toekomstige proces. Met de komst van de Tussennota wordt een nieuwe stap toegevoegd, namelijk de Publieke raadpleging (05 mei tot en met 04 juni) en de adviesverlening op de Tussennota. Het geïntegreerd onderzoek loopt ondertussen verder. De ambitie met de huidige timing is af te ronden in de zomer van 2022. De uitvoeringsfase zal van start gaan nadat het Projectbesluit is goedgekeurd.

6. VRAGENRONDE

Vraag 1: Hoe komt het dat er reeds een nieuwflits van Flows rond CP ECA de ronde doet?

- FB antwoordt dat de pers reeds op de hoogte werd gebracht vlak voor het actorenoverleg, met de vraag te wachten tot 19u zodat we zoals gewoonlijk de leden van het actorenoverleg uit eerste hand kunnen informeren.

Vraag 2: Wordt er in de onderzoeken rekening gehouden met de studie sluipverkeer Interwaas?

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat in het mobiliteitsonderzoek de effecten van het project op het onderliggend wegennet zeer nauwgezet worden bestudeerd. Sluipverkeer vormt dan ook een belangrijk thema in dit mobiliteitsonderzoek. De onderzoekers stellen voor om de integratie van resultaten van de studie van Interwaas te bespreken in een werkgroep Mobiliteit.
- Filip Boelaert pikt hier kort op in dat een aantal thema's het onderwerp zullen zijn van werkgroepen waarin er uitgebreider kan worden gediscussieerd en overlegd.

Vraag 3: Zijn er al intensieve nautische simulaties gebeurd voor het nieuwe (derde) alternatief?

- Kristof Guldentops antwoordt dat er reeds veel nautische simulaties gebeurden voor zowel het Boemerang- als het Winkelhaak alternatief. De Duplex verschilt nautisch niet sterk van de andere alternatieven. Om al de effecten goed in beeld te krijgen worden voor dit alternatief spoedig simulaties ingepland na de lancering van de Tussennota.

Vraag 4: Verandert dit 3^e alternatief iets aan de afspraken die gemaakt zijn rond Doel?

- Kristof Guldentops antwoordt dat dit zeker niet het geval is. Alle alternatieven, dus ook de Duplex, passen binnen de contouren van het Voorkeursbesluit.

Vraag 5: Is de Duplex niet te smal in vergelijking met de Boemerang?

- Kristof Guldentops antwoordt dat er veel is samengezeten met de loodsen en nautische specialisten. Er zijn heel beperkte verschillen met de andere alternatieven op vlak van breedte. De Duplex is 350m breed tussen beide kaaimuren en de Winkelhaak en Boemerang zijn 300m breed tussen kaai en de onderwatervoet van het talud. In werkelijkheid is het dok van de Duplex 50m breder dan de andere alternatieven. Het verschil zit hier voornamelijk in het talud dat (deels onder water) aanwezig is bij het Boemerang- en Winkelhaakalternatief en niet bij de Duplex en optisch misleidend kan zijn. Er zullen aan beide zijden schepen liggen dus dit is tevens een punt dat verder wordt gesimuleerd. De nautische specialisten van het Waterbouwkundig Labo verwachten echter geen problemen.

Vraag 6: Hoe wordt mogelijke geluidsoverlast van de spoorbundel onderzocht en welke rol kan een bufferdijk daarin spelen?

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat dit een belangrijke vraag is binnen het onderzoek. De geluidsspecialisten zijn de juiste geluidsmodellen aan het opstellen. In dit onderzoek wordt gekeken hoe bijvoorbeeld een verhoogde buffer impact kan hebben op geluidsoverlast.

Vraag 7: Hoe wordt Infrabel betrokken in het proces?

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat Infrabel systematisch wordt betrokken in de uitwerking van de spoor-technische eisen van de spoorinfrastructuur.

Vraag 8: Zijn de drie inrichtingsalternatieven vergelijkbaar qua behandelingscapaciteit?

- Kristof Guldentops antwoordt dat de drie alternatieven op basis van eerste inschattingen beschikken over dezelfde containerbehandelingscapaciteit. Op detailniveau zullen er wel enkele verschillen zijn, maar dit wordt nog verder onderzocht.

Vraag 9: Past dit nieuwe alternatief binnen het Voorkeursbesluit dat de Vlaamse Regering reeds nam?

- Kristof Guldentops antwoordt positief. In het Voorkeursbesluit is een bepaalde locatie vooropgesteld met daaraan gekoppeld een aantal vrijheidsgraden. De duplex past binnen de vrijheidsgraden, net omdat het dok in dit alternatief korter is waardoor een aantal effecten beperkter kunnen zijn.

Vraag 10: Kan je uitleggen hoe een deel van de extra capaciteit voor zeevaart zal gerealiseerd worden door een gedempt Noordelijk Insteekdok? Hoe valt dat te rijmen met de stelling dat de rederijen aangeven niet geïnteresseerd zijn in capaciteit achter de sluizen? Een stelling die reeds herhaaldelijk geponeerd werd in allerhande ECA-documenten.

- Kristof Guldentops antwoordt dat de capaciteit achter de sluis alleen functioneert in combinatie met een maritieme terminal voor de sluis waarbij de allergrootste schepen voor de sluis behandeld worden. De kleinere schepen hebben nog steeds een redelijke grootte van 14000 TEU en kunnen via de Kiel-drecht sluis achter de sluis behandeld worden. Het Noordelijk Insteekdok is 40 ha groot wat mogelijkheden schept om extra containerbehandeling te voorzien.
- Filip Boelaert vraagt of er daarom wordt gekeken naar een tweezijdig dok.
- Kristof Guldentops antwoordt dat het idee voor een tweezijdig dok er is gekomen door een bestaande capaciteitsvermindering aan het Deurganckdok en hoe die best op te vangen. Daarnaast speelt ook het vermijden van aanslibbing hier mee een rol in. Operationeel moet nu voornamelijk worden onderzocht of de ontsluiting van beide zijden en over de kop van het dok efficiënt kan gebeuren.

Vraag 11: Verdwijnt de Current Deflecting Wall met het nieuwe alternatief?

- Kristof Guldentops licht kort toe dat de Current Deflecting Wall destijds is voorzien aan het Deurganckdok om de aanslibbing te verminderen. Deze constructie zorgt voor 10% minder aanslibbing in het dok. In het alternatief Duplex kan die constructie behouden blijven en sluit deze perfect aan op de monding van het nieuwe dok, wat zeer belangrijk is om de aanslibbing binnen de perken te houden.

Vraag 12: Is er overleg geweest met containerbehandelaars over de voorkeur van een dok?

- Filip Boelaert antwoordt dat het derde alternatief volgt uit de inspraak. Deze inspraakreacties komen ook van containerbehandelaars waarin een deel van hun zorgen in geuit is. Er zijn echter zeker nog geen afspraken met hen gemaakt, dit zal volgen uit de verdere studie.

Vraag 13: Waarom komt de toekomstvraag op tafel en past deze nog binnen het Complex Project ECA?

- Kristof Guldentops kadert kort de toekomstvraag. Eerst en vooral vormt het tijds kader 2030 een belangrijk aspect. Daarnaast speelt de optimalisatie een belangrijke rol. Er zullen zich de komende jaren een aantal evoluties, bijvoorbeeld op vlak van duurzaamheid en innovatie, voordoen die we niet uit het oog mogen verliezen. Wanneer deze evoluties het mogelijk zouden maken om de containerbehandelingscapaciteit binnen de contouren van het Voorkeursbesluit te verhogen, en de effecten binnen de perken kunnen blijven, zou dit goed zijn. Er zal echter veel innovatie voor nodig zijn, zoals bijvoorbeeld walstroom. De opname van een bijkomende onderzoeksvraag laat ons toe dit meer in detail te onderzoeken.

Vraag 14: Betekent een nieuwe publieke raadpleging geen vertraging voor het proces?

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat dat niet de bedoeling is. De tussennota en bijhorende publieke raadpleging zorgen voor een aantal nieuwe onderzoeksaspecten in het geïntegreerd onderzoek. Ondertussen lopen de onderzoeken verder.

Vraag 15: Hoe groot is de kans dat stikstofproblematiek de ingebruikname van het ECA-project na 2030 vertraagt?

- Filip Boelaert bevestigt dat de stikstofproblematiek grote uitdagingen stelt. Binnen de Vlaamse Regering loopt er overleg om te verhinderen dat grote infrastructuurprojecten hierdoor vastlopen. Ook voor dit project is het een belangrijk issue waar rekening mee wordt gehouden, maar de problematiek speelt dus ruimer dan voor dit project alleen.
- Jeroen Bastiaens vult aan dat de stikstofproblematiek zeer actueel is, maar binnen het Complex Project hier al een tijd over wordt nagedacht. Het is ook in de strategische fase duidelijk benoemd als één van de belangrijke aandachtspunten. Er lopen reeds de nodige onderzoeken om te kijken hoe de effecten kunnen worden gemilderd of gesaldeerd.

Vraag 16: Klopt het dat er tijdens het onderzoek bleek dat de rotatie van de monding van het dok in de ontwerpen problemen gaf voor de nautische operaties en nadelige effecten had voor de ecologische rivierbodembodem?

- Kristof Guldentops antwoordt dat de verschuiving van de monding over de Current Deflecting Wall voor problemen zou zorgen met nautische toegankelijkheid. Dit kunnen we oplossen door de rotatie een heel stuk terug te draaien. Het probleem van de aanslibbing is een terechte bezorgdheid. Als we de monding volledig opschuiven, krijgen we twee mondingen waardoor er meer slib zal binnen komen. Dit kunnen we oplossen door de monding minder op te schuiven, de monding smaller te ontwerpen en het dok korter te maken.

Vraag 17: Verdwijnt de huidige spoorbundel 4 naast de Sint-Antoniusweg voor Mpet West? Verschuift deze dan naar locatie 6, zoals aangeduid op het kaartje van de Tussennota?

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat het niet de bedoeling is dat de behandelingsbundel van DP World verdwijnt. De behandelingsbundel aan Deurganckdok aan de Oost- en Westzijde werken aanvullend aan elkaar.

- Kristof Guldentops vult kort aan dat de bundel aan de Oostzijde, Kalishoek, zowel een behandelings- als bufferbundel is. Er wordt vandaag al gebufferd en het is de bedoeling om dit te blijven doen. Aan de Westzijde van Deurganckdok zal een nieuwe behandelingsbundel 'De Krommehoek' komen, die mogelijk zal opschuiven en worden verlengd om de huidige bundel toekomstbestendig te maken. Dit laatste gaat over behandelingsbundels. In de tussennota gaat het voornamelijk over bufferbundels waar treinen gebufferd kunnen worden in afwachting van plaats bij de behandelingsbundels.

Vraag 18: Is het derde alternatief reeds afgestemd met potentiële klanten?

- Kristof Guldentops antwoordt dat de afstemming met klanten wordt bekeken via een marktconsultatie die eind 2019 werd opgestart. De doelstelling hiervan is om te kunnen spreken met mogelijke geïnteresseerden over mogelijke inplanting en het actieprogramma. Dit waren constructieve gesprekken. Gezien de commerciële confidentialiteit kunnen we niet meegeven met welke partijen er gesprekken plaatsvinden. Het is echter wel belangrijk om te onderstrepen dat deze gesprekken losstaan van de publieke consultatie. Zowel de besluitvorming als de publieke raadpleging staan volledig los van de marktconsultatie. Op het einde van dit jaar of begin 2022 start de marktbevraging op, ter voorbereiding van latere concessies.

Vraag 19: Is de oppervlakte voor containerbehandeling rond de terminals van het Duplex alternatief nog steeds 81 Ha en de oppervlakte logistiek nog steeds ca 70 Ha?

- Kristof Guldentops antwoordt dat er in de Duplex iets meer ruimte naar containerbehandeling gaat en iets minder naar logistiek, in vergelijking met de Boemerang en de Winkelhaak, maar in grote lijnen blijven de drie inrichtingsalternatieven wel evenwaardig. Bij de Duplex is er een rechthoekig logistiek terrein waarvan we verwachten dat dit efficiënter kan worden georganiseerd. De exacte oppervlaktes moeten tijdens het onderzoek nog verder worden bepaald. Een ander belangrijk aspect is de ruimte voor buffering die moet worden voorzien binnen het projectgebied. Dit zal ook nog terug komen in de verschillende werkgroepen.

Vraag 20: Werd er rekening gehouden met de geluidsoverlast voor omwonenden? Het stuk aan de noordelijke kant ligt vlak tegen de leefbaarheidsbuffer.

- Jeroen Bastiaens antwoordt dat dit een belangrijk aspect is dat nog aan bod zal komen in de verschillende onderzoeken zowel op vlak van geluid, uitstoot, landschap, etc. We zullen hier kijken of er bijkomende mildering nodig is.

7. BIJLAGEN

7.1. Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

- An Maes essenscia - BATO
- An Moons DP World Antwerp Holding N.V.
- Annelies Goossens
- Annelies Oeyen Port of Antwerp
- Bart Casier Interwaas
- Bert Vernimmen PSA Antwerp NV
- Boud Jongenelen Lenora
- Brian Waterschoot De Derde Generatie
- Chris Coeck Port of Antwerp
- Conny Deneweth DenS Communicatie
- David Stevens Vlaamse Overheid: dep. Omgeving
- David Daggelinckx VLEEMO NV
- Dirk Van den Bosch DP World Antwerp
- Eddy Wouters ASV
- Eliene Van Aken Alfaport Voka
- Erik Jan van der Meer RVO
- Frank Bernaers DAB Loodswezen
- Frederik Roose Departement MOW
- Gert Baert Havenbedrijf Antwerpen
- Hanne Talboom Port of Antwerp
- Hans De Bock Gemeente Beveren
- Herbert Smitz Particulier
- Herman Van Driessche DAB Loodswezen
- Ine Dhondt Vlaamse overheid - Departement Omgeving
- Joachim Verheyen Port of Antwerp
- Johan Claes SEA Invest -
- Johan Baetens Natuurpunt Waasland
- Joke Van den Dooren Infrabel
- Katrien Eloot Waterbouwkundig Laboratorium
- Kris van der Coelden Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Kurt Dupon Katoen Natie
- Kurt Tuerlinckx Port of Antwerp
- Lien Eyerman VMM – CIW

- Maarten Goris Departement MOW
- Manu Vandamme Port of Antwerp
- Marc Van Ginkel Aertssen Group
- Marcel Van de Walle Nixnx
- Matthias Vercauteren Boerenbond
- Melina Lê De Vlaamse Waterweg nv
- Mike Bellekens Saint-Gobain BE, GYPROC
- Nathan Lemahieu FANC
- Pascal Reinards PSA
- Pascal De Maeijer ITC Rubis Terminal Antwerp
- Patrick Van Bockstal De Vlaamse Waterweg NV
- Peter Symens Natuurpunt
- Peter Van de Putte Maatschappij Linkerscheldeoever
- Pieterjan Van Broeckhoven BVL – DABL
- Reginald Loyen Departement MOW
- Sam Aertssen Shipit Terminal / Aertssen Logistics
- Sandra Suykerbuyk Wind aan de Stroom
- Sigrid Borgmans Maatschappij Linkerscheldeoever
- Sofie Coppens Alfaport voka
- Sven Heyndrickx Gemeente Beveren
- Thomas Maes Departement MOW
- Tim Gregoir Vlaamse Overheid - dep MOW - Maritieme Toegang
- Wendy Verbraecken Port of Antwerp
- Yi-Bin Shan Departement MOW - Maritieme Toegang