

Antwerpen, 17 januari 2022

t.a.v.: Omgevingsloket Stad Antwerpen

Betreft: inspraakreactie van Lenora ivm OMV2021020238 PSAA - Uitbreiding K913 Loswal 1B2

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek tijdens de omgevingsvergunningsaanvraag met projectnummer OMV2021020238 voor de uitbreiding van K913 met Loswal 1B2 diende Lenora een inspraakreactie in op 13 december 2021.

Op 12 januari heeft er een overleg plaats gevonden tussen Lenora, PSA Antwerp en het Havenbedrijf Antwerpen. In dit overleg is uitgebreid ingegaan op de argumenten die Lenora in zijn brief aanhaalt. Met dit schrijven willen we u op de hoogte stellen van de inhoudelijke reactie van PSAA op die argumenten zoals besproken in het overleg met Lenora.

Reden 1: De reden waarom het terrein volledig moet ingericht worden voor opslag van containers is niet volledig correct onderbouwd. Het zou moeten dienen voor de opslag van containers terwijl er aan de Europaterminal (ET) een nieuwe kaaimuur wordt gebouwd. In de mobiliteitsverantwoording wordt aangegeven dat er:

Extern en intern transport

Voor wat betreft het extern transport wordt er geen wijziging verwacht van het absoluut aantal scheeptransporten ten gevolge van de werken aan de ET. Wel zal er een herverdeling gebeuren van de schepen tussen de NZT en de ET, waarbij een maximaal aantal schepen afgeleid wordt naar de NZT in plaats van aan te meren aan de ET. Dit betreft een oefening tussen het niet overbelasten van de NZT (aan de kade kant) en het minimaliseren van de ITT graad. Dit houdt in dat er gekozen wordt voor de situatie waarbij de te laden of te lossen containers maximaal binnen de exploitatiezone van NZT in opslag (horen te) staan.

Dit terwijl er enkel gaat gewerkt worden in fases voor de vernieuwing van de kaaimuur op de Europaterminal en niet aan de terreinen voor opslag van containers. Is dit dan de enige verantwoording om extra 13,7ha te verharden?

Reactie PSAA:

- Het betreft een tijdelijke concessie gedurende de looptijd van de werken op K869. De werken op K869 omvatten meer dan alleen de kaaiwerkzaamheden, maar ook elektrificatie / automatiseren (vergroenen) van de yard. Het verlies van capaciteit (per fase ca. 1/3) zal tijdelijk worden herverdeeld naar Noordzeeterminal. Op Noordzeeterminal wordt geen bijkomende kaaicapaciteit gebouwd.
- Verharding werd al opgenomen in de vergunning voor de afwerking van het stort voor baggerspecie (vermijden van uitloging). Het projectgebied is een voormalig slibdepot, gelegen naast de huidige Noordzeeterminal. Het projectgebied is recent gesaneerd. De vervuilde overhoogte is tot een diepte van -2 meter maaiveld ontgraven en afgevoerd en aangevuld met 2 meter schoon zand. Werkzaamheden zijn in augustus 2021 afgerond. In de huidige toestand is het projectgebied een braakliggend terrein, welke bij gereed komen van de werkzaamheden aan een aantal expliciete vergunningsvoorwaarden volgens Ministerieel Besluit (kenmerk OMV/2018054901 – 20180515-0053) moeten voldoen. Zo dient er onder andere er een duurzame verharding dient te worden aangelegd (expliciet 2 lagen steenslagfundering 45 cm en 3 laags asfalt van 18cm) en is er een verbod op infiltratie van hemelwater naar de ondergrond. De uiterste datum van invulling is augustus 2022.

Reden 2: Het gebied maakt integraal deel uit van Complex Project ECA en dit wordt nog volop behandeld in diverse werkgroepen.

Reactie PSAA:

- Indien PSAA op termijn de concessie verwerft met de nieuwe kaaimuur die onder ECA gebouwd zal worden, dan acht PSAA het nodig een volledig aangepaste terminalinfrastructuur te bouwen, gebaseerd op een operationeel concept met Automatic Stacking Cranes (of soortgelijke). Hiervoor is een andere terreinprofilering nodig en zal de huidige investering (oa. tijdelijke bevloering) afgebroken moeten worden.
- PSAA verwijst hiervoor ook naar een brief ontvangen op 17/1 van het Havenbedrijf Antwerpen waarin duidelijk gesteld wordt dat het huidige verhardingsproject op loswal 1B2 en ontwikkeling ervan als stapelzone voor containers op geen enkele manier een voorafname op ECA is. (als bijlage hieronder toegevoegd)

Reden 3: *Het complex project heeft een gelaagde overlegstructuur*

Projectteam Noordzeeterminal

Elk projectbesluit en elke omgevingsvergunning worden op hun beurt aangedreven door een projectteam. Dit bestaat uit vertegenwoordigers van de overheden die het project financieren, vergunnen en/of uitvoeren. Elk projectteam werkt het project inhoudelijk en technisch uit via thematische werkpakketten.

Er nog steeds geen coördinator is aangesteld voor het projectteam Noordzee Terminal, terwijl er al een omgevingsvergunning wordt aangevraagd om het terrein te verharderen.

Reactie PSAA:

- Het betreft een tijdelijke concessie gedurende de looptijd van de werken op K869. Het project is geen onderdeel van Complex Project ECA. (Zie ook brief van Havenbedrijf Antwerpen in bijlage)

Reden 4: Op de overkoepelende werkbank CPECA (actorenoverleg) van 9 december 2021 is een voortgangsrapport gepresenteerd met volgende opmerkingen in Natuurcompensaties over het desbetreffende terrein Loswal 1B2 (zie bijlage 1)

** Totaalverlies van leefgebied vogels van surrogaatkust (projectgebied maakt daar deel van uit)*

** Noordzee Terminal: verlies ecotopen en eventuele compensatienood nog te onderzoeken*

Geen enkele van deze opmerkingen worden vermeld of tegengesproken in het luik over Biodiversiteit om tot ontheffing van het MER te bekomen.

Reactie PSAA:

- In de MER ontheffing is de biodiversiteit (incl. passende beoordeling) beschouwd en door ANB akkoord bevonden. De ontheffing voor het opstellen van een project MER is op 1 oktober 2021 verleend door Departement Omgeving.
- Het projectgebied is een voormalig slibdepot, gelegen naast de huidige Noordzeeterminal. Het projectgebied is recent gesaneerd. De vervuilde overhoogte is tot een diepte van -2 meter maaiveld ontgraven en afgevoerd en aangevuld met 2 meter schoon zand. Werkzaamheden zijn in augustus 2021 afgerond. In de huidige toestand is het projectgebied een braakliggend terrein, welke bij gereed komen van de werkzaamheden aan een aantal expliciete

vergunningsvoorwaarden volgens Ministerieel Besluit (kenmerk OMV/2018054901 – 20180515-0053) moeten voldoen. Zo dient er onder andere er een duurzame verharding dient te worden aangelegd (expliciet 2 lagen steenslagfundering 45 cm en 3 laags asfalt van 18cm) en is er een verbod op infiltratie van hemelwater naar de ondergrond. De uiterste datum van invulling is augustus 2022.

- Bijlage 1 is niet meegezonden.

Reden 5: Dit is geen voorafname om deze extra projectruimte te benutten om al aan de toekomstige vraag van containeropslag uitbreiding van NZT te voldoen zonder dat daar een duidelijke MER studie voor moet gemaakt worden.

Reactie PSAA:

Dit is een tijdelijke concessie voor de duur van de werken aan Europaterminal en is geen investering met oog op Building block 5 (ECA). Zie ook reactie PSAA op reden 2 en brief van Havenbedrijf Antwerpen in bijlage.

Besluit:

- Afdekken van gesaneerd slibdepot is vereiste vanuit VLAREM.
- Project Europa Terminal is meer dan kaaimuurwerken alleen; ook vergroening van terminal volgt zelfde 3 fases
- PSAA heeft enkel een tijdelijke concessie op loswal 1b2, voor de duur van de werken op ET.
- Voor dit project is op 1 oktober 2021 een MER ontheffing verleend.
- Als PSAA op termijn concessie nieuwe ECA kade zou verwerven zal een ander operationeel concept geïmplementeerd moeten worden; dit vergt afbreken van wat PSAA nu wil investeren.
- Dit project is geen voorafname op ECA (Zie brief Havenbedrijf Antwerpen in bijlage).

Bijlage: brief van Havenbedrijf Antwerpen



Havenbedrijf Antwerpen NV
Zaha Hadidplein 1
B-2030 Antwerpen

PSA Antwerp
T.a.v. de heer Bruno Bogaerts
Napelsstraat 79
B-2030 Antwerpen

Antwerpen, 17 januari 2022

Betref: Vergunningsaanvraag Loswal 1B2 (OMV2021020238)

Beste heer Bogaerts,

U informeerde ons dat U in het kader van de lopende omgevingsvergunningsaanvraag voor loswal 1B2 (OMV2021020238) een aantal opmerkingen vanwege het burgerinitiatief Lenora ontvangen hebt. Enkele opmerkingen van Lenora betreffen de mogelijke interactie van het momenteel geplande project (verharding van loswal 1B2 en ontwikkeling als stapelzone voor containers) met het complex project ECA. Zo stelt Lenora dat de huidige vergunningsaanvraag eigenlijk al een eerste realisatie binnen het complex ECA zou zijn.

Het havenbedrijf bevestigt dat bovenstaande zienswijze niet correct is. Op geen enkele manier is de huidige vergunningsaanvraag voor verharding van loswal 1B2 en de ontwikkeling van deze zone als tijdelijke stapelzone voor containers een voorafname op ECA.

Het huidige project van PSA Antwerp biedt enerzijds een tijdelijke oplossing om de verwachte tijdelijke yard capaciteitsvermindering op de Europaterminal op te vangen (contractueel in de tijd beperkt), en biedt anderzijds een antwoord aan de verplichting om de zone te verharden cf. VLAREM tegen augustus 2022.

De bouwsteen rechteroever die het Havenbedrijf voorziet in het kader van het complex project ECA omhelst de ontwikkeling van nieuwe kade-infrastructuur. Het technisch en milieugerelateerd onderzoek hiervoor zit echter nog maar in de beginfase. Verwachting is dat afronding van deze onderzoeken nog minstens 2 à 3 jaren in beslag zullen nemen. Bij positieve conclusies van deze onderzoeken en mits een investeringsbeslissing vanwege het Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse Overheid, om deze nieuwe kade-infrastructuur te ontwikkelen, zal het Havenbedrijf deze zone aan een private operator in concessie geven na een uitgebreide concessiebevraging bij de verschillende geïnteresseerde kandidaten.

Wij hopen U hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zullen het vervolg van het vergunningstraject met de nodige aandacht volgen.

Hoogachtend,



Maxime Van Beveren
Project manager ECA Rechteroever

Port Area Development
Zaha Hadidplein 1, 2030 Antwerpen