



EuropaTerminal – Nieuwe Kaaimuur BEZWAAR

T.a.v.: Omgevingsloket Stad Antwerpen

Betreft: projectnummer OMV 2021045048

Bezwaar: “ Nieuwe kaaimuur Europaterminal ”

27 oktober 2021

Geachte,

In kader van het onderzoek over een aanvraag van omgevingsvergunning met projectnummer OMV 2021045048 “Nieuwe kaaimuur Europaterminal”, wens ik volgende standpunten, opmerkingen en bezwaren over deze aanvraag en nog niet goedgekeurd milieueffectrapport (MER) over te maken.

Als inwoner van het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo voel ik mij direct aangesproken daar de uitbreiding en vernieuwing van de kaaimuur van de Europaterminal in onze omliggende omgeving wordt gerealiseerd.

Als kernlid van burgerinitiatief Leefbare Noordrand LENORA zijn wij sinds de ondertekening van het Toekomstverbond d.d. maart 2017 als stakeholder betrokken en actief binnen verschillende werkbanken zoals Routeplan2030, 2eTijdsmanstunnel, Haventracé (en zijn deelwerkbanken), Complex Project Oostelijke Verbinding (en zijn deelwerkbanken), Oosterweel, Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen Haven, Grote Verbinding en Ringparken, ... en andere. Uit betrokkenheid en bezorgdheid over de weerslag op de leefbaarheid van de Antwerpse Noordrand voortkomend uit diverse (bouwkundige) projecten, waken wij als stakeholder over de voortgang van de lopende processen binnen o.a. verschillende werkbanken en doen wij onze constructieve inbreng om de leefbaarheid van de (brede) Antwerpse Noordrand en zijn inwoners te doen waarborgen.

Vanuit beide hebben we geen bezwaar tegen de vernieuwing van de kaaimuur Europaterminal, wel tegen de minimalistische beschrijving en aanname in het ontwerp MER-rapport van de hinder voor de bewoners van de dorpen Berendrecht, Zandvliet en Lillo.

Het doel is het verhogen van de capaciteit van 1,7milj TEU naar 2,4milj TEU/jaar op de terminal. Om dit te realiseren gebeuren de werken voor het vernieuwen van de kaaimuur in 3 fases wat impliceert in een totale tijdsspanne van ongeveer 8 jaar met mogelijke impact op de leefbaarheid van de omliggende dorpen.

Dit wordt ook zo aangegeven in de aanvraag voor de omgevingsvergunning:

EuropaTerminal – Nieuwe Kaaimuur BEZWAAR

MOGELIJKE EFFECTEN VAN DE AANVRAAG OP DE OMGEVING (MENS EN MILIEU)

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de mobiliteit? Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de bodem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op het watersysteem en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op de luchtkwaliteit en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? Ja

Zijn er mogelijke effecten van geluid of trillingen ten gevolge van de aanvraag en hierdoor een mogelijk effect op het milieu of op de menselijke gezondheid? Ja

Heeft de aanvraag mogelijke effecten op biodiversiteit? Ja

Mens – Mobiliteit

Hierin wordt gesteld dat er geen significante meerhinder zal zijn voor de verschillende vervoermodi. Wat hier wel onderschat wordt, is dat er door het ECA-project ook nog een uitbreiding is voorzien op de bestaande Noordzeeterminal (ook PSA) van 0,9milj TEU/jaar. Beide zijn cumulatief voor het weg-, spoor- en watertransport.

Doordat er in het kader van Modal-Shift meer containers per spoor in de toekomst (van 7% naar 15%) moeten vervoerd worden, zal er frequenter gebruikt gemaakt worden van lijn 11 die passeert langs de dorpen Zandvliet en Berendrecht.

Vraag: Wat is de impact daarvan op de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Berendrecht en Zandvliet?

Dito voor het wegverkeer. Ondanks alle inspanningen om vervoer via het water te bevorderen, wordt verwacht dat het wegvoer in 2030 nog altijd goed zal zijn voor 43% van de container aan- en afvoer naar de haven.

Tijdens de tijdsduur van de realisatie van de nieuwe kaaimuur zal ook de aanvang beginnen van de aanleg van een nieuwe (2^{de}) Tijlmanstunnel onder het Kanaaldok en de verdere voltooiing van de Oosterweelverbinding / -tunnel. Deze verschillende werkzaamheden zouden kunnen leiden dat veel meer wegtransport langs het Complex Zandvliet zal rijden om alzo de A12 te bereiken.

Vraag: Welke impact geeft dit op de leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Berendrecht en Zandvliet?

EuropaTerminal – Nieuwe Kaaimuur BEZWAAR

Conclusies en milderende maatregelen rond Mobiliteit

Aangezien het project geen significante negatieve effecten genereert (ook niet bij behoud van de actuele modal split), worden vanuit de discipline mobiliteit geen milderende maatregelen geformuleerd.

Het hoger vermeld knelpunt m.b.t. het bereiken van de vooropgestelde modal split (met 15% spoorverkeer) staat los van de capaciteitsuitbreiding en kan niet opgelost worden i.k.v. onderhavig project, maar moet aangepakt worden i.k.v. de spoorinfrastructuur van het volledig havengebied in het algemeen en in afstemming met de Noordzeeterminal in het bijzonder.

Opmerking: Zie ook hogere vragen.

Het project behelst enerzijds de vernieuwing van de kaaimuur om daarna tot een capaciteitsuitbreiding te gaan. Deze uitbreiding moet wel degelijk getoetst worden aan de vernieuwde Modal Shift alvorens deze te implementeren.

Geluid, trillingen en Lucht

De effecten van het project inzake ruimtelijke structuur en context en inzake ruimtebeleving kunnen als niet significant beoordeeld worden: het projectgebied is en blijft immers een containerterminal van nagenoeg dezelfde omvang tussen de Schelde, het havengebied en natuurgebied Galgenschoor. Op basis van de disciplines geluid en lucht kan verondersteld worden dat de gezondheidseffecten van het project op bewoning (die zich op minstens 1,5 km afstand van het projectgebied bevindt) niet significant zullen zijn, mits maximaal gebruik gemaakt wordt van de walstroomvoorzieningen en mits het grondtransport tijdens de aanlegfase maximaal via het water plaatsvindt.

Milderende maatregelen en aanbevelingen

In navolging van de disciplines geluid en lucht worden volgende aanbevelingen gedaan:

- *Exploitatiefase: gebruik van walstroom tijdens laden en lossen van schepen maximaal stimuleren*
- *Aanlegfase:*
 - o Aan- en afvoer van grond en bouwmaterialen maximaal per schip uitvoer*
 - o Werfverkeer door of vlak langs woonkernen maximaal vermijden*
 - o Geen grootschalige grondstock in de nabijheid van woonkernen*

De voorstellen voor de minderhinder maatregelen zijn steeds maar aanbevelingen en geen opgelegde voorwaarden.

Bezwaren:

Om deze redenen dien ik een bezwaar in dat er uitdrukkelijk in de omgevingsvergunning wordt opgenomen dat:

- 1) De aanbevelingen die beschreven staan in de verschillende disciplines van het ontwerp MER omgezet worden naar opgelegde voorwaarden voor de realisatie van het project.
- 2) Het gebruik van de geluidarmste heitechnieken voor het ganse project en niet alleen voor het zuidelijkste deel van de werf dat het dichtst bij het Galgenschuur ligt.
- 3) De heiwerken begrenst worden in tijdsduur van de dagindeling, dus enkel heiwerken tussen 07uur en 20uur. Dit om de geluidsoverlast voor de omwonenden tot een minimum te beperken. Deze overlast is relevant daar de windrichting meestal west is en dit geluid daardoor als irritant wordt ervaren en medische problemen kunnen veroorzaken (o.a. slapeloosheid, humeurigheid, ...), wat tabellen er ook van zeggen.
- 4) Er degelijk onderzoek wordt gedaan naar de leefbaarheid voor de inwoners Berendrecht-Zandvliet zoals in voorgaande punten wordt aangehaald.
- 5) Bij de implementatie van de capaciteitsuitbreiding moet er wel degelijk rekening worden gehouden met de verhoogde Modal Shift tegen 2030 in al zijn vormen zoals overeengekomen in de afspraken van het Toekomstverbond.

Vriendelijke groeten

Voor LENORA,

Boudewijn Jongenelen