

Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
Zaha Hadidplein 1
B-2030 Antwerpen

Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel

Antwerpen, 3 november 2021

Betreft: Inspraakreactie van Lenora ivm OMV2021045048 (Kaaimuur Europaterminal)

Beste,

In het kader van het openbaar onderzoek tijdens de omgevingsvergunningsaanvraag met projectnummer OMV2021045048 voor het vernieuwen van de kaaimuur Europaterminal diende Lenora een inspraakreactie in op 27 oktober 2021.

Lenora stelt dat het geen bezwaar heeft tegen de vernieuwing van de kaaimuur van de Europaterminal maar vraagt dat een aantal in het MER geformuleerde milderende maatregelen verankerd worden in het bovenvermelde vergunningsbesluit.

Als initiatiefnemer van het project wenst het Havenbedrijf Antwerpen volgende inhoudelijke reactie te formuleren.

1. Vragen met betrekking tot mobiliteit en modal shift

Lenora formuleert een aantal bedenkingen rond de interactie met het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA). Zo stelt Lenora dat de uitbreiding van de Noordzeeterminal als onderdeel van ECA mee beschouwd zou moeten worden binnen het project Europaterminal en dat de binnen ECA vooropgestelde modal shift naar o.a. 15% spoorverkeer mee onderdeel moet uitmaken van de evaluatie van het dossier Europaterminal.

Vooreerst wensen wij te benadrukken dat het project Europaterminal geen onderdeel uitmaakt van het complex project ECA. Het is een project dat volledig onafhankelijk van het complex project ECA loopt en bovendien voorafgaat aan de besluitvorming voor het complex project ECA.

Aangezien het complex project ECA nog niet vergund is middels een projectbesluit, is het niet correct om te stellen dat in het MER voor de Europaterminal rekening gehouden moet worden met mogelijke cumulatieve effecten als gevolg van ECA. Het is net andersom. Op moment van een projectbesluit voor ECA zal rekening gehouden moeten

worden met de verhoogde capaciteit van de Europaterminal (indien die vergund is op moment van het te nemen projectbesluit). Dit is ook expliciet zo voorzien in het ECA-studiewerk.

Dezelfde redenering gaat op voor de modal shift naar o.a. 15% spoorvervoer voor containervervoer die als doelstelling binnen het project ECA geformuleerd werd (en niet zomaar toepasbaar is voor projecten die niet onder ECA vallen en voorafgaand aan ECA gerealiseerd worden).

De realisatie van 15% spoorvervoer voor de ganse containerafhandeling in en rond Antwerpen kan enkel mits een volgehouden samenwerking tussen alle betrokken stakeholders (terminals, verladers, logistieke spelers, Infrabel, NMBS, havenbedrijf, Vlaamse Overheid, Federale Overheid, lokale gemeentes, etc). Er dient gewerkt te worden, zowel op het infrastructurele aspect als op het organisatorische, en meer economische aspect (groeperen van ladingen en ontwikkelingen van interessante spoorverbindingen en spoorconcepten, etc.). Net daarom werd die 15% spoorvervoer ook binnen het complex project ECA geformuleerd als een noodzakelijke (flankerende) maatregel.

Dergelijke ambitie kan dus niet zomaar opgelegd worden binnen de omgevingsvergunning van 1 individuele terminal. Daarom ook werden in de discipline mobiliteit van het MER voor de Europaterminal 2 analyses gemaakt. Een eerste analyse waarbij verondersteld werd dat de huidige modal split van de Europaterminal (met 2% spoor) niet verandert in de toekomst, en daarnaast een analyse met de veronderstelling dat door de realisatie van ECA de modal split van de ganse containersector in en rond Antwerpen (en dus ook van de Europaterminal) kan evolueren naar 15% spoor.

Er werd hierbij in het MER duidelijk aangegeven dat, omwille van het feit dat het onderzoek voor ECA nog loopt en dat er nog geen projectbesluit voor ECA is, er in het project Europaterminal niet zomaar verondersteld kan worden dat die 15% spoorafwikkeling haalbaar en realiseerbaar is.

De vraag van Lenora naar de impact van meer spoorverkeer op lijn 11 (bij 15% spoorvervoer) dient ons inziens dan ook binnen het studiewerk voor het complex project ECA beantwoord te worden en niet binnen deze lopende vergunningsproces voor de Europaterminal.

2. Vragen met betrekking tot mobiliteit tijdens de aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zal de Europaterminal steeds op een verminderde capaciteit werken, wat qua aan- en afvoer van en naar het hinterland dus een (tijdelijke) verlaagde impact zal betekenen.

Teneinde de impact van de werffase op de mobiliteit minimaal te houden, werden in de vergunningsaanvraag bovendien volgende maatregelen voorgesteld:

- Maximale tijdelijke grondstockage op de Europaterminal zelf, waardoor het aantal transportbewegingen sterk beperkt wordt.
- Af- en aanvoer van grond en slib via binnenschip waar mogelijk.
- Een maximum aantal vrachtwagenbewegingen voor grondtransport op dagbasis.

Het havenbedrijf Antwerpen is akkoord om dit voorstel van organisatie mee als bijzondere voorwaarde in de uiteindelijke omgevingsvergunning op te nemen.

3. Vragen met betrekking tot stofhinder

Zoals vermeld hierboven zullen de tijdelijke grondoverschotten tijdens de bouwfase maximaal op de site van de Europaterminal gestockeerd worden. Gezien de afstand tussen de Europaterminal en de dichtstbijgelegen woningen kan hinder op vlak van stof hierdoor uitgesloten worden.

4. Vragen met betrekking tot walstroom voor zeeschepen

Zoals vermeld in het MER, zal het havenbedrijf bij renovatie van de kaaimuur ervoor zorgen dat walstroom in de toekomst geïntegreerd kan worden in de kaai-infrastructuur (trekputten, wachtbuizen, etc).

Het is ons inziens echter niet mogelijk om de verplichting tot installatie en gebruik van een toekomstige walstroombestemming in te schrijven als bijzondere voorwaarde bij de omgevingsvergunning, waarbij het Havenbedrijf Antwerpen als infrastructuurbeheerder van basisinfrastructuur de kaaimuur renoveert.

Het havenbedrijf volgt de discussies rond walstroom in detail op en zal waar mogelijk gericht faciliteren om het gebruik ervan te promoten en zelfs te verplichten (bv. via havenpolitieverordening).

5. Vragen met betrekking tot geluidshinder

Een mogelijke bron van geluidshinder betreft de heiverken tijdens de aanlegfase. Vooreerst dient gesteld te worden dat in de discipline geluid van het MER geen hinder ter hoogte van de woonkernen in de ruime omgeving verwacht wordt.

Het havenbedrijf is als opdrachtgever voor de werken bereid om volgende geluidsmilderende maatregelen voor de heiverken te voorzien in de werforganisatie.

- Maximaal intrillen van de palen vooraleer eigenlijke heiverken starten.
- Heiverken kunnen slechts opgestart worden vanaf 07h00 's morgens.

- Heiwerken worden in principe afgerond tegen 20h00 's avonds, tenzij er omwille van technische redenen uitzonderlijk toch verder geheid moet worden. In sommige omstandigheden gebeurt het immers dat de palen moeilijk op diepte raken, en er meer tijd nodig is dan ingeschat. Op dat moment is het technisch absoluut af te raden om de opgestarte heiwerken te onderbreken tot de volgende dag, omdat dan het risico bestaat dat de paal helemaal vast komt te zitten.
- Op de heimachines zullen de beschikbare geluidsreducerende maatregelen (bv. rubbers) geïnstalleerd worden.

Het gebruik van een ander type fundering, zoals bijvoorbeeld schroefpalen, in plaats van heipalen is technisch bestudeerd, maar niet mogelijk gezien de ondergrond en de diepte tot waarop de palen moeten ingebracht worden.

Conclusie

Het havenbedrijf is akkoord met de aanbeveling van Lenora om een aantal in het MER geïdentificeerde maatregelen vast te verankeren in de omgevingsvergunning (heiwerken, organisatie grondstockage, ...).

Het havenbedrijf is van mening dat de vergunnervolener omzichtig moet omgaan om de ambities die geformuleerd werden in het kader van het complex project ECA (en waarop vandaag geen juridische zekerheid is dat dat complex project ECA effectief gerealiseerd wordt), mee te nemen in de beoordeling van voorliggend vergunningsdossier voor de Europaterminal. In die optiek dient de vraag naar de leefbaarheid van de woonkernen Zandvliet en Stabroek indien bijvoorbeeld substantieel meer treinbewegingen op lijn 11 zouden plaatsvinden, eerder beantwoord worden in het complex project ECA, aangezien het een rechtstreeks gevolg is van ECA.
