# Maritieme campus Antwerpen – Bezwaarschrift Groen Antwerpen

Bezwaarschrift Omgevingsvergunning OMV/2020150461

Aanvrager: NV Real Estate and Leasing Compagnie, De Gerlachekaai 20 te Antwerpen

Ligging van het project: Benzineweg, Petroleumkaai en Solventweg ZN te Antwerpen

Groen Antwerpen dient bezwaar in tegen de aanvraag voor een maritieme campus aan de Petroleumkaai. De bezwaren laten zich als volgt resumeren:

* De locatie voor deze campus is slecht gekozen. De site is slecht ontsloten op vlak van mobiliteit. Het project-MER gaat uit van een modal split van 90/10. De ambitie van de stad en het Toekomstverbond om een modal split van 50/50 te realiseren staat hier ver van af.
* Ook is de locatie slecht gekozen omdat het grootse project vlak naast een beschermd natuurreservaat gelegen is. De schaal van het project zal schade toebrengen aan het reservaat (licht, geluid, verstoring, …).
* Groen Antwerpen stelt vast dat het project niet de beoogde functie uit het GRUP realiseert. Er is hier geen sprake van een watergebonden regionaal bedrijventerrein. Kantooractiviteiten en publiekfuncties nemen een groot aandeel in van het project. Groen Antwerpen geeft er voorkeur aan dat op deze site een duurzame industriële watergebonden activiteit wordt aangetrokken, evenwel met groene buffer naar de Hobokense Polder. Dat is nodig om onze economie en de haven te vergroenen. We stellen voor dit project naar een andere plek te verhuizen, bv. Blue Gate ‘stadion’ of Blue Gate ‘buik’.

Het bezwaarschrift werkt deze elementen verder uit.

Onderzoek naar locatie-alternatieven

In de Aanmelding inclusief verzoek scopingsadvies voor het Project-MER ‘Maritieme Campus Antwerpen’ van 15/5/2020 van Tractebel Engie wordt het locatie-alternatievenonderzoek beschreven (p87-88).

In dit document lezen we:

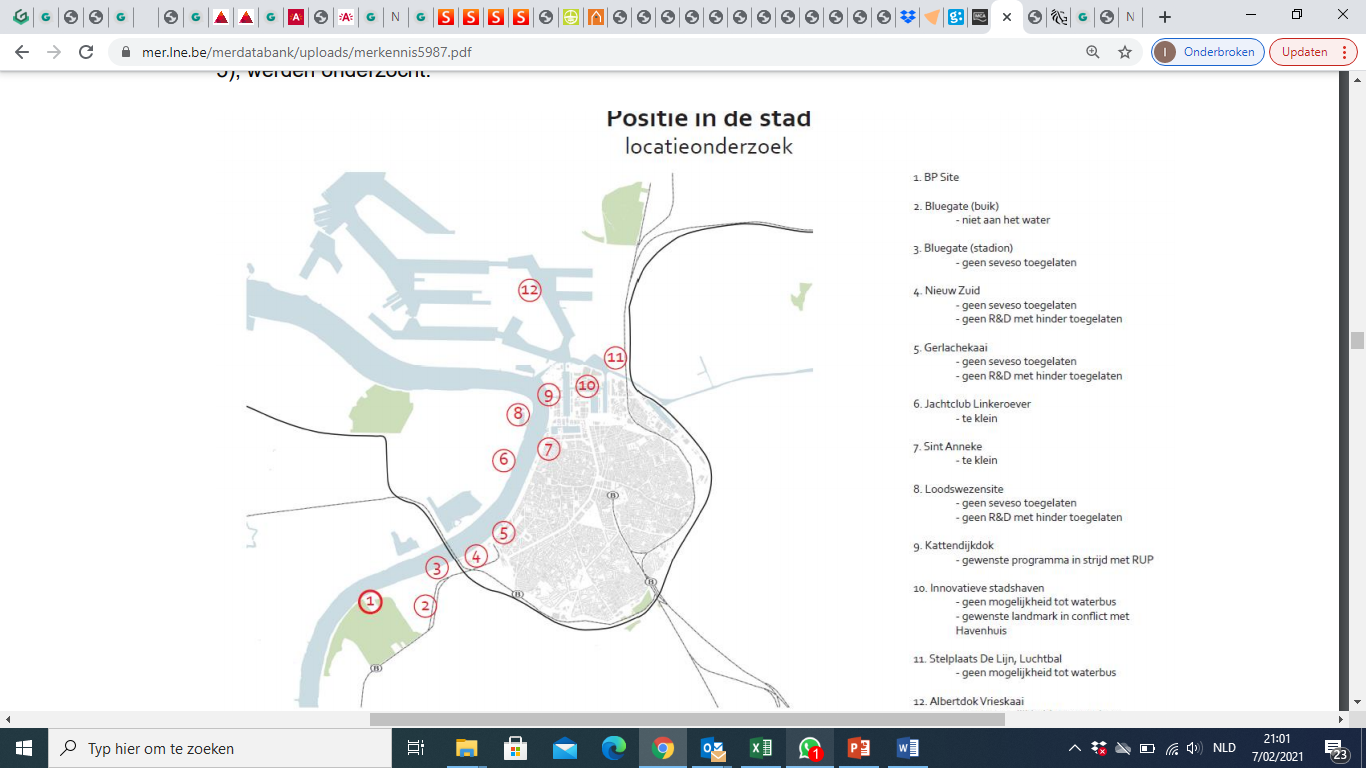
“Twaalf locaties, waaronder ook de huidige kantoren van CMB-Exmar op de Gerlachekaai (zie figuur nr. 5), werden onderzocht. Uit de analyse kwam de voormalige BP-site als meest geschikt naar voor. “

De keuze voor de BP-site wordt in het document nauwelijks gemotiveerd. De figuur hieronder bevat de enige uitleg. Opvallend is dat sites 3, 4, 5 en 8 geweerd worden omdat er geen Seveso-activiteit mogelijk is.

Groen heeft de omgevingsvergunningsaanvraag nauwgezet onderzocht en merkt op dat de huidige aanvraag geen Seveso-activiteit bevat. Een beperkte aantal milieu-vergunningsplichtige activiteiten wordt aangevraagd. Deze zijn allemaal ingedeeld in klasse 2. Vandaar ook dat de vergunningverlenende overheid de stad Antwerpen is.

Het project-MER stelt op p. 439: “Ook in de geplande situatie worden in MCA geen industriële activiteiten met bijzondere risico’s (SEVESO-activiteiten) uitgevoerd. Het gaat immers om beperkte proefopstellingen. Ook de opslag van gevaarlijke stoffen blijft beperkt.”

Dus de mogelijkheid van Seveso-activiteit is blijkbaar geen noodzakelijk criterium (meer). Hiermee komen er meerdere sites opnieuw in aanmerking als alternatieve locatie voor de MCA.



Groen Antwerpen vraagt een nieuw locatie-onderzoek. Maximale synergiën dienen gezocht met de haven, de hogere zeevaartschool, het havenhuis, de SAMGA-site, havenbelevingscentrum en blue gate zelf waar ook de UA als kenniscentrum participeert... Voor een project van deze schaal is een degelijk en onderbouwd locatie-onderzoek een vereiste.

Mobiliteitskwesties m.b.t. het project

Het project-MER gaat uit van een modal split van MCA van 90/10.

Omwille van het grote gebruik van de wagen om tot de site te komen, heeft het project een ruim aantal parkeerplaatsen voorzien. Zo zijn er in het vierlagige parkeergebouw 499 parkeerplaatsen voorzien. Deze komen allemaal bovengronds.

In de verantwoordingsnota van de architect, p68, lezen we:

“Bij een reductie van de modal split– waarvoor er voldoende andere modi en voorwaarden moeten aanwezig zijn – zullen deze parkeervoorzieningen worden afgebouwd.” Met “deze” wordt het parkeergebouw met 499 parkeerplaatsen bedoeld. Er wordt nergens aangegeven hoe en wanneer deze afbouw zal worden gerealiseerd. Hier zijn nergens bindende bepalingen opgenomen (zie ook verder). Een parkeerbeleid is een sturend principe in het bereiken van een modal shift. Hier wordt dit principe omgedraaid: het is slechts als er een modal split is, dat er een afbouw zal gebeuren. Dit is een cirkelredenering.

Het hoofdgebouw zal ook ondergrondse parkeerplaatsen herbergen: 225 in totaal.

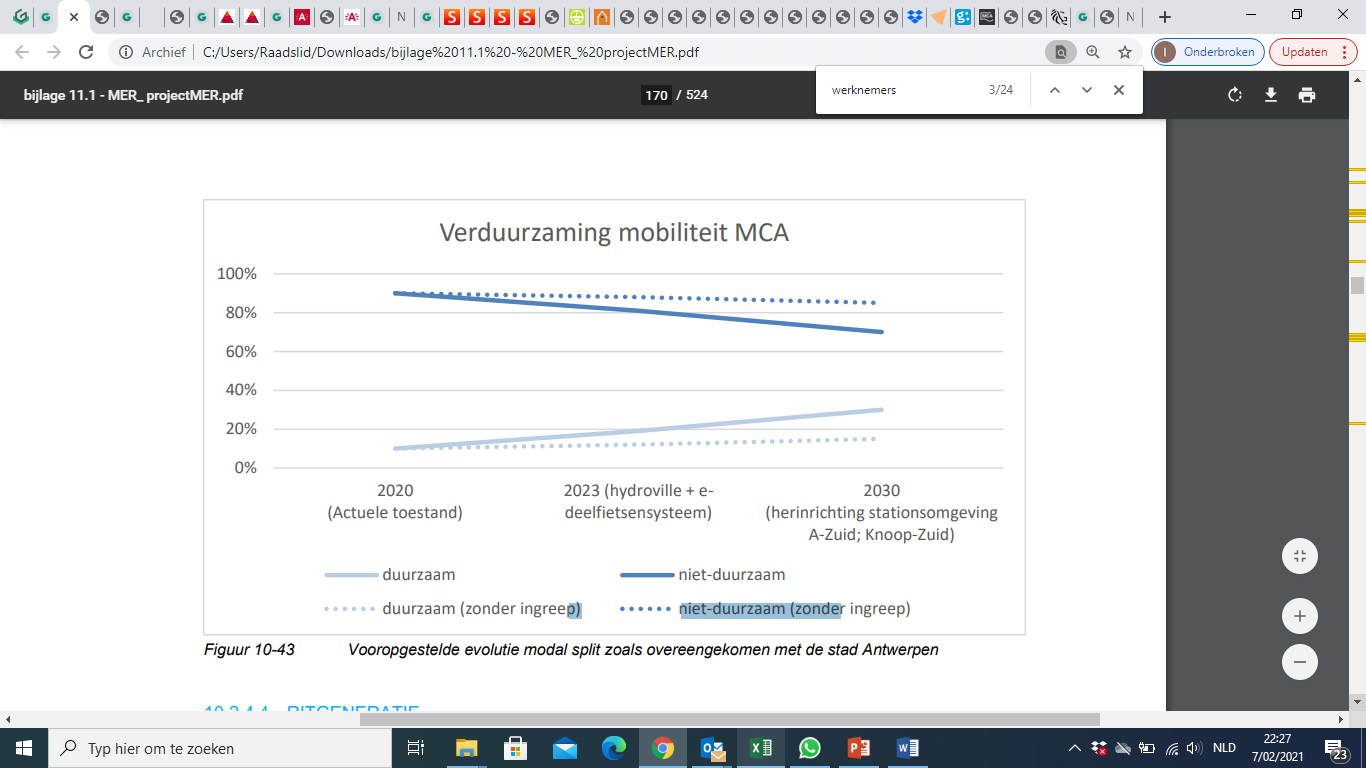
Om de ondergrondse parking te realiseren, is een bemaling noodzakelijk. Op p 361 van het project-MER is de ecotoopkwetsbaarheidskaart te zien. In een zone van 150m rond de bemalingsput zijn effecten op de grondwatertafel te verwachten. Deze zone overlapt met de kwetsbare rietvegetatie in Hobokense Polder.

M.a.w. de aanleg van de ondergrondse parkeergarage heeft een negatief effect op de Hobokense Polder. Dit gebied is beschermd als Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en erkend natuurreservaat. Effecten op de natuur in VEN is cfr. Het Natuurdecreet niet toegestaan.

Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 724.

We lezen in het project-MER “Op dagbasis ontvangt de site dus gemiddeld 818 medewerkers en bezoekers.” (p168) Inderdaad wordt hiermee dus een modal split van nagenoeg 90/10 bereikt.

In het project-MER is verder te lezen (p170) dat het de bedoeling is dat deze modal split over de jaren evolueert naar een betere verhouding. Dit zou vastgelegd zijn in een samenwerkingsovereenkomst tussen RESLEA en de stad.



Groen Antwerpen stelt vast dat die vooropgestelde evolutie in 2030 in het beste geval evolueert naar een 70/30 verhouding. Deze verhouding staat nog ver af van de ambities van het Toekomstverbond van 50/50 in 2030.

M.a.w. het project brengt de ambities van de stad en het Toekomstverbond van een modal shift in 2030 van 50/50 in gevaar.

Groen Antwerpen ziet hierin het bewijs dat het locatie-onderzoek niet goed gevoerd is. Mobiliteitscriteria zijn niet meegenomen in dat locatie-onderzoek.

Wat verder nog opvalt is dat dat engagement tot het verlagen van de modal split in het voordeel van duurzame vervoersmodi nergens bindend wordt hard gemaakt. Op p456 lezen we dat t.a.v. mobiliteit geen enkele maatregel bindend wordt opgelegd. De initiatiefnemer engageert zich tot enkele acties (o.m. opmaak bedrijfsvervoersplan). Maar daarnaast wordt ook het beleid aangespoord tot actie: “De (versnelde) realisatie van de opgenomen maatregelen in het realisatieconvenant mobiliteit BGA (2016)”. M.a.w. de negatieve mobiliteitseffecten worden dus bovendien nog afgewenteld op de overheid die maar moet zorgen dat de site met openbaar vervoer ontsloten wordt. Dit is de omgekeerde wereld: in een deftig locatie-alternatievenonderzoek wordt de bestaande ontsluiting van de site meegenomen. Sites die niet goed ontsloten zijn, zouden uitgesloten moeten worden voor verdere ontwikkeling.

Groen Antwerpen stelt vast dat de maatregelen om tot een betere modal shift te komen, nergens bindend worden opgelegd. Ze worden bovendien nog ten laste gelegd van de overheid. Hiermee wentelt de ontwikkelaar de negatieve mobiliteitseffecten van het project af op de overheid en wordt het principe van de vervuiler betaalt genegeerd.

Het project zal extra verkeer genereren. In het project-MER lezen we op p. 171 dat tijdens de ochtendspits er extra 180 pae/u wordt gegenereerd; in de avondspits bedraagt dit 135 pae/u. Echter in de beschrijving van de referentie-situatie kunnen we lezen dat er reeds twee kruispunten een hoge saturatiegraad kennen – of zelfs reeds overschrijden. Het kruispunt van de Generaal Armstrongweg – Kolonel Silvertopstraat kent een verzadigingsgraad van meer dan 90%; op het kruispunt Kolonel Silvertopstr. – Jan de Voslei zal de saturatiegraad de 100% overschrijden en dus voor problemen zorgen: in de ochtendspits 114% en bij de avondspits 135% (p165). Die extra pae/u dienen daar nog aan toegevoegd en zullen het verkeer rond de site negatief beïnvloeden.

Groen Antwerpen stelt vast dat de kruispunten van de Generaal Armstrongweg – Kolonel Silvertopstraat en dat van de Kolonel Silvertopstraat – Jan de Voslei oververzadigd zullen zijn in de ochtend- en avondspits.

Dit extra verkeer beïnvloedt in negatieve zin de luchtkwaliteit en die is nu al niet goed. Op p 436 van het project-MER lezen we:

“De jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 (40 µg/m³) wordt ter hoogte van het projectgebied en omgeving globaal gezien niet overschreden. De NO2 jaargemiddelde concentratie bedroeg in het projectgebied en omgeving 21 à 30 µg/m³ in 2018. De GAW (gezondheidsadvieswaarde) zoals vooropgesteld in het richtlijnenboek mens gezondheid van 20 µg/m³ wordt wel overschreden.”

Groen Antwerpen stelt vast dat het project van de MCA lokaal de luchtkwaliteit die al relatief slecht is nog zal verslechteren.

Toetsing aan de bepalingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Het project situeert zich in een zone die bestemd is als “Wa”: Artikel 5C.1. Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter in het GRUP AFBAKENING GROOTSTEDELIJK GEBIED ANTWERPEN (RUP\_02000\_212\_00195\_00001) (Goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19-06-2009).

Het GRUP specifieert welke activiteiten mogelijk zijn op de site:

“Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met watergebonden karakter. Het watergebonden karakter bestaat uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten, of uit het gebruik van het water als substantieel onderdeel van het productieproces.

De hoofdactiviteiten van deze bedrijven zijn:

* productie en verwerking van goederen;
* verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen;
* productie van energie energierecuperatie;
* op-en overslag, voorraadbeheer, groepage en fysieke distributie;
* logistiek complementaire en logistiek ondersteunende activiteiten inclusief exploitatie van intermodale en laad-en losinfrastructuur;
* afvalverwerking met inbegrip van recyclage.
* verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen”

Uit de verantwoordingsnota van de architect p62 is volgende zin te lezen:

“De hallen zijn aangeduid als R&D hal doch door de beperkte activiteiten in de productiesfeer (er is geen productie in strikte zin van het woord, wel onderzoek en ontwikkeling) (…) “.

Gezien de verantwoordingsnota zelf stelt dat er op de site geen productie plaatsvindt in strikte zin van het woord, vallen de activiteiten op de MCA niet onder de hoger opgelijste hoofdactiviteiten: R&D valt niet onder de zeven opgelijste hoofdactiviteiten.

En wat niet mogelijk is op de site:

“De volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

* kleinhandel
* agrarische productie
* autonome kantoren
* verwerking en bewerking van mest of slib.”

M.a.w. autonome kantoren zijn niet toegestaan.

Het project-MER vermeldt op p.33 volgende activiteiten:

“Er wordt voorzien in ca. 6750 m² kantoren, 23.500 m² R&D. Daarnaast wordt 4.500 m² ondersteunende functies zoals restaurant, onthaal e.d.m. voorzien.”

Op p 168 van het project-MER wordt dan weer gesteld dat kantooroppervlakte 11.203 m² bedraagt (zie tabel).

De in het omgevingsloket opgeladen fiche ‘STEDENBOUW’ lijst de vergunningsplichtige constructies op. Opvallend is dat hier niet gesproken wordt over ‘kantooroppervlakte’. De aanvraag is weinig transparant en vaag.

De fiche bevat een vergunningsaanvraag voor vier gebouwen: H1 (het hoofdgebouw met ondergrondse parkeergarage van 255 parkeerplaatsen); H4 (het parkeergebouw met 499 parkeerplaatsen; 3.640,1m2); H3A en H3B gebouwen voor industriële of ambachtelijke activiteiten.

Het zijn de gebouwen H3A en H3B die kunnen beschouwd worden als een industriële functie hebbend. Deze beslaan een vloeroppervlakte van 8.181,51m2. Het is echter onduidelijk of deze industriële functie ‘watergebonden’ is.

Voor het hoofdgebouw H1 wordt gesteld dat:

* 22.213,77 m2 ‘industrieel’ is; ook hier is het onduidelijk of dit watergebonden is
* 4.853,64 m2 is ondersteunend; is dit dan de kantooroppervlakte?

M.a.w. op basis van de fiche ‘stedenbouw’ is de oppervlakte kantoor niet af te leiden.

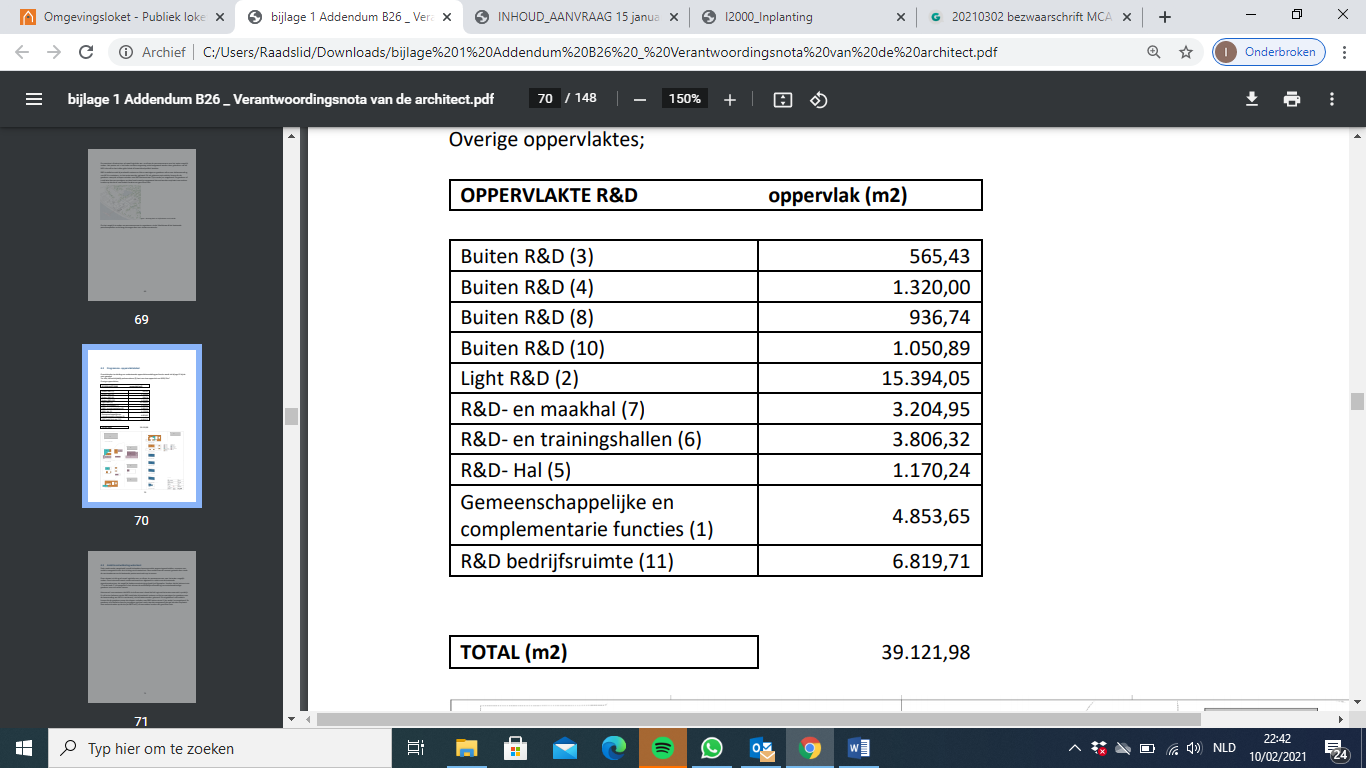
Wel kunnen we volgende berekening maken:

|  |  |
| --- | --- |
| H3A en H3B en H1 (zonder ondersteunend) (m2) | 30.395,28 |
| H4 en H1 ondersteunend (m2) | 19.414,04 |

De verantwoordingsnota van de architect bevat op p70 onderstaande tabel.

Merk op dat de aanduiding van de verschillende gebouwen (H1, H4, H3A en H3B) hieruit niet af te leiden valt. Opnieuw is het zeer onduidelijk hoeveel kantoorruimte in de gebouwen wordt voorzien.

Men zou kunnen aannemen dat de R&D bedrijfsruimte kantoorruimte is. Samen met de parkeeroppervlakte (H4 3.640,1m2), de gemeenschappelijke en complementaire functies (4.853,65m2) en de R&D bedrijfsruimte (6.819,71m2)



Op p63 van de verantwoordingsnota van de architect valt het volgende te lezen:

“Volgende visuele voorstelling over de plaatsing van de hoofdfuncties zet in grote lijnen de verdelingsprincipes uit van de functies. Deze zijn: Buiten R&D; Light R&D; Medium R&D; Heavy R&D, Ondersteunende R&D/bedrijfsruimtes; Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen. Deze verdelingsprincipes zijn een indicatie en betekenen geen strike scheiding tussen de functies, in de zin dat hier overlap kan en zal ontstaan precies omwille van de interactie tussen de functies en de gebruikers die MCA wil teweeg brengen.”

M.a.w. het zou over nog meer oppervlakte ondersteunende R&D/bedrijfsruimtes kunnen gaan; lees: nog meer kantooroppervlakte.

Dit rijmt niet met het GRUP dat stelt dat de site geen autonome kantoorzone mag bevatten.

Groen Antwerpen concludeert dat de oppervlakte van kantoor te groot is in verhouding tot de oppervlakte voor industriële activiteiten. De aanvraag is vaag en hanteert op verschillende plaatsen verschillende oppervlakten kantoorruimte. De aanvraag is niet conform het GRUP.

Beleidsargumenten

1. Beleidsnota ruimtelijke economie

Op 25 januari 2021 keurde de Antwerpse gemeenteraad de beleidsnota ruimtelijke economie goed.

In deze beleidsnota ruimtelijke economie wordt de site van de MCA opgenomen als bedrijventerrein (“paarse zone”, zoals het GRUP het nu inderdaad inkleurt). De beleidsnota poneert dat er zelfs een tekort is aan zones voor bedrijvigheid: min. 83ha (p4)

En verder lezen we nog:

“Met oog op de noodzakelijke ruimte voor niet verweefbare bedrijfsactiviteiten blijft het contingent paars behouden en groeit het mee met de stad (cf. behoefteraming). Om dit te realiseren, geldt als basisprincipe dat de huidige paarse zones worden behouden.”p22

En ook nog is het de bedoeling bijkomende instrumenten uit te werken om het areaal aan ‘paarse’ bestemmingen te kunnen behouden:

“• Compensatieregeling uitwerken voor ‘paarse ruimte’ die omgezet wordt naar andere functies. (p46)”.

Uit de analyse van de aftoetsing van de vergunningsaanvraag aan het RUP kan worden vastgesteld dat de publiekfuncties, de kantoorfuncties en de ondersteunende functies de overhand nemen op deze site. Voorts wordt er ruimte voorzien voor R&D en light R&D. Van industriële nijverheid is in het voorliggende projectvoorstel weinig tot niets te vinden.

Daarom gaat de omgevingsvergunningsaanvraag in tegen de beleidsnota ruimtelijke economie.

Verder vinden we in de beleidsnota ook onderzoek naar de kantoorbehoefte. Op p13 lezen we:

“Gegeven deze projecten en de verwachte effecten van COVID-19 (meer thuiswerk), zijn de komende jaren geen tekorten te verwachten aan kantoren. De uitdaging bestaat vooral in het verhogen van de kwaliteit.”

En nog (p30):

“Een toplocatie voor kantoren is als multimodaal knooppunt goed verbonden met de stad en via een (inter-) nationale treinstation snel geconnecteerd met de ruime regio. Een toplocatie is alzo geschikt voor het concentreren van (grootschalige) kantoren voor de vestiging van overheidsinstellingen, hoofdzetels en kantoren van (inter-) nationale ondernemingen op zoek naar een zichtlocatie, connectiviteit en een hoogwaardige omgeving met de uitstraling van een grootstad. (…)

De huidige toplocaties voor kantoren in de stad Antwerpen zijn:

• Antwerpen Centraal

• Antwerpen Berchem.”

De ontwikkeling van kantoren op de site van de MCA gaat in tegen de beleidsnota ruimtelijke economie want deze nota wil vooral inzetten op enerzijds kwaliteitsverhoging van het huidige aanbod en anderzijds op kantoren nabij toplocaties, die multimodaal ontsloten zijn. De site aan de Petroleumkaai is niet multimodaal ontsloten en de omgevingsvergunningsaanvraag gaat hiermee dus in tegen de beleidsnota economie.

1. Klimaatplan 2030

Op 14 december 2020 keurde de Antwerpse gemeenteraad het Klimaatplan 2030 goed. Dit plan beoogt de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 terug te dringen met 50 à 55%.

In het project-MER lezen we op p. 442:

“Voor personenvervoer bedraagt de toename 1,4% voor beide referentietoestanden. Dit leidt tot ca. 1% stijging van de CO2-uitstoot in het studiegebied.”

Deze stijging gaat in tegen de ambities van het klimaatplan van de stad Antwerpen waarin een daling van de uitstoot aan CO2-equivalenten met 50 tot 55% tegen 2030 is voorzien.

Effecten op flora en fauna:

De vestigingsplaats ligt bijna volledig omsloten door de Hobokense Polder. De geplande hoogbouw vormt een visuele verstoring van het beschermd landschap, ook vanaf de linkeroever van de Schelde.

De Hobokense Polder is een erkend natuurreservaat en maakt als Grote Eenheid Natuur (GEN) deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). Volgens denatuurwetgeving mag geen enkele overheid een vergunning afleveren voor activiteiten/projecten die onherstelbare schade toebrengen aan gebieden van het VEN. De verscherpte natuurtoets bevat géén significantiedrempel. Het milieu-effectenrapport geeft duidelijk aan dat er negatieve effecten zullen zijn. Bijgevolg is het MCA-project onvergunbaar.

Het project zal het leefgebied van broedvogels en zoogdieren grondig verstoren.Verstoring zal optreden als gevolg van de bouwwerkzaamheden, de gebouwen op zich, de bedrijvigheid en de te verwachten verkeerstroom. Het leefgebied van de helft van de broedvogelsoorten van de Hobokense polder zal in kwaliteit afnemen. De populaties van enkele in Vlaanderen bedreigde soorten (fitis, tuinfluiter, nachtegaal en rietgors) en één Europees beschermdesoort (blauwborst) liggen voor meer dan 30 % of zelfs meer dan 50% binnen de invloedsfeer van de campus. Dit betekent dat de aanleg van de Maritieme Campus kan leiden tot het lokaal uitsterven van deze soorten en zelfs bovenlokale meetbare effecten. Dit is in strijd met het verstoringsverbod uit hetsoortenbesluit.

Een hoogbouw met veel glas, waar doorheen kan worden gekeken, die de lucht en de vegetatie reflecteert en bij donkerte verlicht wordt, betekent een hoge sterfte onder vogels omdat zij er tegenaan botsen.

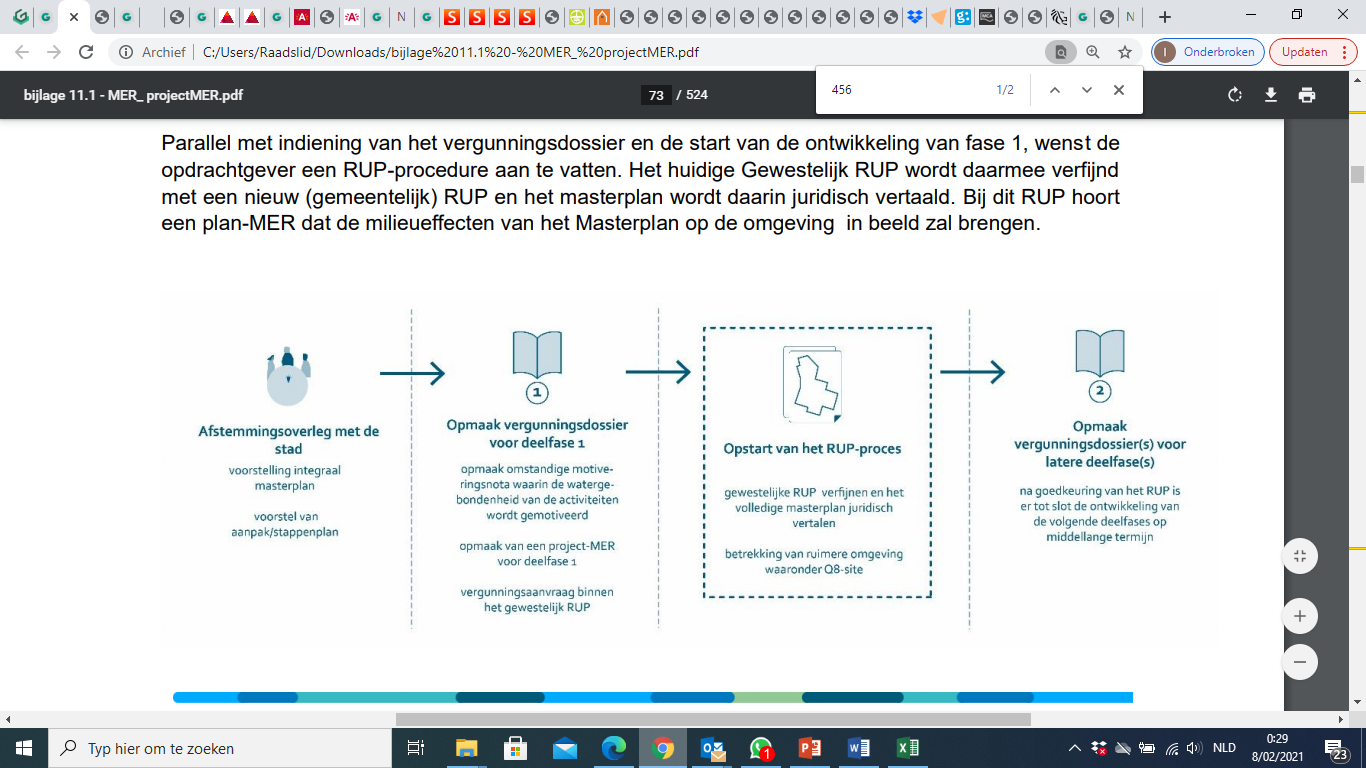
Bovendien ligt dit gebouw op een belangrijke route voor trekvogels.

Verlichting werkt verstorend voor vleermuizen. Sommige soorten vermijden (wit) licht, anderen worden aangetrokken door de insecten die op dat licht afkomen, maar vleermuizen kunnen geen gladde, verticale oppervlakken detecteren als ze zich haasten (https://dut.sciences-world.com/bats-fail-detect-smooth-81342). Alle vleermuizen worden beschermd door Europese en Vlaamse natuurbehoudswetgeving.

Gezien de ligging van de MCA vlak naast Hobokense Polder is een negatieve impact te verwachten op het natuurgebied en dat is niet in overeenstemming met de bepalingen van het natuurdecreet.

Opdelen van het project

Het project-MER p73 geeft duidelijk aan dat de vergunningsaanvraag slechts een eerste fase betreft.



De MER-studie gaat alleen over de eerste fase, maar een tweede (en volgende) fase zal (zullen) volgen. Daarom zal een tweede MER uitgevoerd moeten worden. Dergelijke opsplitsing (“saucissonering”) om de milieueffecten kleiner voor te stellen dan ze werkelijk zijn, is onwettig. De globale milieueffecten van het hele project moeten in één omvattende studie worden uitgevoerd die de volledige impact van het totale project op het milieu en natuur onderzoekt.

Groen Antwerpen stelt vast dat dit project een eerste fase is van de MCA die men beoogt. Het MER-onderzoek dient over het globale project te gaan. Het opdelen van het project in kleinere onderdelen, met minder milieu-effecten, gaat in tegen de Europese MER-richtlijn.

Voor Groen Antwerpen

Ilse van Dienderen, gemeenteraadslid

Joris Giebens, gemeenteraadslid

Joke Laukens, fractiemedewerker Groen gemeenteraad

Betty Van Dyck, districtsraadslid Hoboken

Koen Cassiers, districtsraadslid Hoboken

Tom Van den Borne, districtsschepen Antwerpen

Femke Meeusen, districtsschepen Antwerpen

Anne Poppe, districtsraadslid Antwerpen

Anna Touré, districtsraadslid Antwerpen