

VERSLAG VERVOLG COZ

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 23 mei 2024
plaats Provinciehuis te Gent, vergaderzaal
Bocage

aanw.		onderneming
X	Ignas Claeys	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	Departement Omgeving
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
X	Vladimir Kostadinov	AWV
X	Lucie Petry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Marijke De Vreese	North Sea Port
X	Hans de Meij	North Sea Port
X	Lodewijk Nolson	Gemeente Terneuzen
X	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
X	Ann Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
X	Stein Scheijven	ProRail
X	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedaauw	OMGEVING cv

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STARTBESLISSING

Er is op de Vlaamse Regering (VR) een mededeling geweest over de verdere stappen van COZ. Er is geen formele startbeslissing genomen. Ignaas Claeys geeft aan dat deze mededeling van de Vlaamse Regering niet voldoende basis vormt om de startnota van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de verkiezingen op de agenda te krijgen (omwille van nieuw beleid). Aan Nederlandse zijde werden hieromtrent andere signalen ontvangen. Dit heeft te maken met verschillende visie bij de Vlaamse Ministers voor Omgeving en voor Mobiliteit en Openbare Werken. Daarnaast wordt ook aangegeven dat de startnota eerst moet worden vervolledigd. Doelstelling is dit te doen tegen oktober 2024. Verder wordt ook aangegeven dat er geen tijdswinst zal zijn door de startnota voor oktober 2024 te agenderen omwille van de andere prioriteiten door de verkiezingen (regeringsvorming, beleidsbrieven, bestuursakkoord, begroting enz.).

De mededeling VR is echter wel voldoende basis om verder te gaan met het project en bijkomend onderzoek/participatie te verrichten.

2 TIMING

Aan Nederlandse zijde maakt men werk van het ondertekenen van een convenant (in het kader van Rail Ghent-Terneuzen). Dit is een randvoorwaarde vooraleer de kennisgevingen kunnen worden gepubliceerd. Momenteel wordt de kennisgeving verwacht in september 2024. Het zou goed zijn als de participatie van de planprocessen aan beide zijden van de grens gelijktijdig kan verlopen. Daarnaast zou het interessant zijn als de plan-MER-studies van beide zijden geïntegreerd/gelijktijdig verloopt.

3 PLAN VAN AANPAK

3.1 ALGEMEEN

COZ blijft steeds de basis voor het verder onderzoek. Het verder onderzoek is een verfijning/uitbreiding van COZ in functie van een vervollediging van de startnota. De verschillende varianten vanuit COZ moeten steeds worden meegenomen in het verder onderzoek.

Eind juni 2024 wordt het eindrapport van COZ toegelicht aan de verschillende bewonersgroepen, net zoals de vervolgstappen (op hoofdlijnen).

Het is belangrijk om in het hele proces voldoende aandacht te schenken aan het verwachtingenmanagement.

3.2 GROENGEBIEDEN

De groengebieden moeten in eerste instantie bekeken worden vanuit de noden van de verschillende infrastructuren zoals waterbuffering. Daarna kan er worden gekeken welke functies deze groengebieden bijkomend kunnen hebben in functie van de leefbaarheid van aanpalende woonwijken in Zelzate. Dit moet duidelijk worden gecommuniceerd naar de bewoners zodat het duidelijk is dat zij geen onrealistische verwachtingen hebben. Dubbelgebruik en win-winsituaties moeten hierbij bekeken worden (bijvoorbeeld een belevingselement toevoegen aan de waterbuffering).

Participatie tijdens COZ is steeds opgevat als een terugkoppeling naar/feedback van de bewonersgroepen, en dus geen participatieproces met verschillende werktafels. Een kort afstemmingsoverleg tussen de gemeente Zelzate, Project Gentse Kanaalzone en OMGEVING wordt ingepland om te bekijken welke participatie wenselijk is.

Een 3D-model is noodzakelijk om onder andere duidelijk te maken aan de bewoners wat er precies zal komen en welke positieve aspecten dit met zich mee kan brengen.

3.3 KNOOP R4, E34, COMPRESSIESTATION FLUXYS EN BEDRIJVENTERREIN ROSTEYNE

AWV geeft aan dat er twee opties zijn voor het huidige viaduct van E34. Ofwel kan het viaduct op de huidige locatie behouden blijven en worden gesaneerd, ofwel kan er een nieuw viaduct worden gebouwd. Bij de bouw van een nieuw viaduct zullen de huidige richtlijnen maximaal worden opgevolgd waardoor een rechte trekking van E34 (ter hoogte van het huidige viaduct of elders) noodzakelijk is. Voor dit onderzoeksspoor moet er eerst vanuit AWV (als wegbeheerder) worden bekeken welke mogelijkheden er zijn, vooraleer in overleg wordt gegaan met Fluxys.

Verder wordt aangegeven dat het bilateraal overleg met de verschillende partijen beter kan worden georganiseerd in workshopvorm waarbij alle partijen samen aan tafel zitten.

3.4 PIJPLEIDINGENCORRIDOR LANGS E34

Fluxys geeft aan dat er vandaag al verschillende concrete projecten lopende zijn (bijvoorbeeld ter hoogte van koppelingsgebied Zelzate Zuid). Deze projecten kunnen niet wachten, maar houden maximaal rekening met de toekomstvisie. De eerste fase van de waterstofprojecten worden voorzien voor 2025-2026. De volgende fase is vermoedelijk eerder tegen 2030. De CO₂-projecten worden voorzien voor 2027-2028.

De vraag wordt gesteld of de CO₂-leidingen onder het koppelingsgebied Zelzate-Zuid kunnen worden geboord. Hierop wordt gereageerd dat dit vermoedelijk moeilijk zal zijn, omdat deze leidingen bovengronds moeten worden klaargemaakt en gekeurd vooraleer zij ondergronds kunnen worden getrokken.

Fluxys geeft ook aan dat er eind mei 2024 een overleg staat ingepland met Fetrafi waarbij de vraag, welke pijpleidingen in de toekomst nog kunnen worden verwacht, zal worden gesteld.

3.5 LANDBOUWVERKEER

AWV geeft aan dat de oost-westverbinding voor landbouwverkeer steeds mogelijk zal blijven, maar dat de onderzoeksvraag voornamelijk is op welke manier dit moet worden vormgegeven. Ook hier is het opportuun om eerst met AWV in overleg te gaan alvorens in gesprek te gaan met de landbouwverenigingen.

4 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

OMGEVING zal een voorstel doen van kostenraming voor het plan van aanpak (op basis van het overleg met de gemeente Zelzate in verband met participatie). Deze kostenraming zal verder worden besproken met de partners.

Het volgend overleg wordt ingepland op donderdag 27 juni 2024 om 9.30u in het Provinciehuis te Gent.

VERSLAG VERVOLG COZ

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 27 juni 2024
plaats Provinciehuis te Gent, Provinciezaal

aanw.	(13)	onderneming
X	Ignas Claes	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	Departement MOW
X	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
VO	Vladimir Kostadinov	AWV
X	Lucie Petry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
X	Marijke De Vreese	North Sea Port
VO	Hans de Meij	North Sea Port
VO	Lodewijk Nolson	Gemeente Terneuzen
X	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
VO	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
X	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
X	Ann Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
X	Stein Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedaauw	OMGEVING cv

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STAND VAN ZAKEN

Sinds het vorig overleg zijn volgende stappen genomen:

- Afstemmingsoverleg met het college van burgmeester en schepenen van Zelzate (dd. 17/6/2024). Het gemeentebestuur wenst geen participatieve noch communicatieve momenten voor de gemeenteraadsverkiezingen van 13 oktober 2024.
- Afstemmingsoverleg met AWV (dd. 21/6/2024) waarin werd afgesproken om te starten vanuit de randvoorwaarden zoals gesteld in COZ en een plan van aanpak op papier te zetten voor de komende periode. Het ontwerp van Palmbout is richtinggevend en moet in 3D worden omgezet. AWV heeft vandaag nog geen voorkeursscenario, vermits verder onderzoek noodzakelijk is om uit te wijzen welk scenario de voorkeur zou kunnen wegdragen.
- Samenkomst van Fetrapl.

Volgend op dit overleg staat er nog een terugkoppeling gepland met de bewonersgroepen rond het eindrapport van COZ. Dit terugkoppelingsmoment is zinvol om het bestaande draagvlak te behouden. Op hoofdlijnen weten de bewoners en het bestuur waar wij op vandaag staan en welke stappen er in de toekomst moeten volgen.

2 STARTBESLISSING EN PROCES

Het kabinet Omgeving heeft de vraag gesteld of dit bijkomend onderzoek noodzakelijk is vermits een GRUP-procedure ook onderzoek bevat. Ignaas geeft aan dat dit onderzoek zijns inziens noodzakelijk is vermits COZ niet volstaat om de ruimtelijke vertaalslag naar een GRUP te maken en de uitkomst van het proces te onzeker is om het draagvlak te behouden. Bovendien is er de nood om alle 'publieke momenten' aan beide kanten van de grens te synchroniseren. Met andere woorden dat de kennisgeving in Nederland op hetzelfde ogenblik valt als de goedkeuring van de startnota in Vlaanderen. (Er is overigens geen één-op-één relatie tussen de startbeslissing en het vrijmaken van het budget.)

Daarnaast heeft dit ook geen impact op de timing vermits wij pas ten vroegste in oktober naar de Vlaamse Regering kunnen gaan met een startnota (gezien de verschillende stappen die noodzakelijk zijn bij het vormen van een regering). Ignaas stelt voor het uitgezette pad te volgen, waarbij hij dit ook formeel vraagt. Momenteel kunnen door de regering in lopende zaken geen nieuwe initiatieven worden gelanceerd.

Er zijn twee mogelijke scenario's.

- Scenario 1: het onderzoek (zoals voorgesteld door OMGEVING) starten en de tijd tot oktober gebruiken voor verder onderzoek
- Scenario 2: wachten op een startbeslissing en verder onderzoek uitstellen tot na de startbeslissing

Het eerste scenario draagt de voorkeur.

3 TIMING EN PLANNING

De timing van oktober 2024 blijft het streefdoel. Tijdens de zomermaanden wordt gefocust op voorbereidend werk zoals de opmaak van een 3D model en het vastleggen van overlegmomenten met de betrokken actoren. De uitwerking van de groengebieden met de nodige participatie en communicatie moet in het verdere traject verder worden bekeken op welke wijze dit aan te pakken.

Aan de Nederlandse zijde wordt momenteel gewerkt aan een kennisgeving (ProRail) voor Rail Ghent Terneuzen. Het is de bedoeling om deze kennisgeving te publiceren samen met de kennisgeving van Infrabel. Op deze manier kan de communicatie en participatie aan beide zijden van de grens gelijktijdig voorlopen. Op de volgend kernteam worden de timings van de verschillende processen met de groep

gedeeld en naast elkaar gelegd om te bekijken waar de timings samensporen en waar zij niet complementair zijn. De integrale planning van ProRail/Infrabel zal worden doorgestuurd.

De uitwerking van de groengebieden kan potentieel invloed hebben op de timing. De methodiek van VLM voor de koppelingsgebieden kan potentieel worden gehanteerd. Binnen COZ zijn er al meningen gevormd over de invulling van de groengebieden, hier kunnen wij mee aan de slag.

3.1 PLAN-MER

Aan Nederlandse zijde loopt momenteel een aanbesteding voor het aanstellen van een ingenieursbureau (IB) voor de opmaak van het plan-MER. Momenteel is hierbij de insteek om de mer-bureaus langs beide zijden van de grens samen te laten werken aan één gemeenschappelijk/geïntegreerd plan-MER voor de planprocessen aan beide zijden van de grens, dit om verschillende studies met verschillende methoden te vermijden (cf. juridisch advies). Het integraal beeld is belangrijk, maar hierdoor wordt de vraag gesteld op welke manier de afstemming en aansturing van beide bureaus zal gebeuren?

Een van de voorstellen is om de Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking (BGTS) North Sea Port District te laten fungeren als koepel voor dit proces. Momenteel werkt de BGTS uitsluitend als netwerk, maar loopt er een onderzoek naar de meest geschikte vorm van governance. Daarin is het niet uitgesloten dat het BGTS bepaalde uitvoeringsgerichte projecten/taken op zich zou nemen. Hierover is echter nog geen consensus. De BGTS is een gekend vehicle om grensoverschrijdende zaken uit te voeren en zou bijgevolg administratieve beslissingen kunnen nemen in de procedure. De verschillende betrokken entiteiten zouden dan advies leveren aan de BGTS. Indien ook de gewesten betrokken moeten zijn in dit vehicle, moet misschien eerder worden gekeken naar een Europese groepering voor territoriale samenwerking (EGTS). Tijdens het volgend kernteam zal Els Piqueur mee worden uitgenodigd in het kader van de BGTS.

3.2 RAIL GHENT-TERNEUZEN (RGT)

In het plan van aanpak wordt er momenteel weinig geschreven over de spoorlijnen binnen het gebied. Dit is omdat er weinig varianten en/of vrijheidsgraden zijn op vlak van de spoorlijnen (omwille van bochtstralen, hellingsgraden enz.). Deze marges zijn binnen COZ duidelijk. Vanuit de Nederlandse zijde wordt de verkenning van varianten breder opgezet. Het is van belang om de verschillende varianten langs beide zijden van de grens op elkaar af te stemmen. Aan Vlaamse zijde landt alles in één GRUP met één plan-MER waardoor de alternatieven in hun volle breedte moeten worden afgewogen. Dit maakt de integratie in één plan-MER langs beide zijden van de grens nog complexer, vermits het plan-MER langs Nederlandse zijde enkel kijkt naar de impact van het spoor.

Verder zijn er momenteel gesprekken bezig om een convenant op te maken tussen het Federaal ministerie (België) en het Nederlands ministerie in het kader van RGT. De stuurgroep RGT bevat ook afvaardiging vanuit departement MOW, dit wordt ook vermeldt binnen het convenant. Indien de BGTS een koepelfunctie zou krijgen in het verdere proces, dan moet dit ook worden opgenomen binnen het convenant. Dit is verder te bespreken op het volgend kernteam.

4 PIJPLEIDINGEN

Fluxys heeft op een recent overleg met Fetrapi de vraag naar de toekomstige pijpleidingen voor een derde keer gelanceerd. Wederom is er geen reactie gekomen vanuit Fetrapi. Er is bijgevolg geen duidelijk signaal dat de reservatiestrook niet zou volstaan. Het kernteam concludeert dat er daarom enkel rekening moet worden gehouden met de plannen van Fluxys (3 pijpleidingen: bestaande aardgasleiding, waterstof en CO₂) en de hiervoor voorziene 30 meter reservatiestrook.

Bij de uitwerking van de pijpleidingencorridor moet rekening worden gehouden met de mogelijke interferentie door Elia op de pijpleidingen.

De vraag wordt gesteld of het zinvol is om het planproces voor de noord-zuid corridor en de oost-west corridor uit elkaar te trekken om het proces minder zwaar te maken. Hierop wordt gereageerd dat dit moeilijk is omwille van de verknoping E34/R4. Daarnaast moet er geen verbreding van het kanaal komen en moet er enkel worden gekeken naar een verdieping van de Zelzate tunnel. Door alles integraal te bekijken (en dus de beide processen samen te nemen) heeft dit voordelen in het verdere proces. Het risico blijft echter bestaan dat het een het ander kan blokkeren.

Verder kwam ook de vraag naar de stand van zaken van het masterplan Klein-Rusland. Er zijn vandaag gesprekken bezig met Onroerend Erfgoed rond een verandering van klassering die moet worden doorgevoerd. Deze verandering van klassering heeft geen invloed op de pijpleidingencorridor.

5 FINANCIERING

De voorgestelde offerte van OMGEVING voor het bijkomend studiewerk is te groot om te koppelen aan het raamcontract van de Gentse Kanaalzone. Samenwerkingsovereenkomsten tussen de verschillende partijen is een mogelijkheid om het noodzakelijk budget te verzamelen. MOW en AWW geven aan dat er geen middelen meer zijn in 2024 vermits dit niet in hun begroting staat.

Bruno en Ignaas bereiden een raming voor van de kosten die er vermoedelijk zullen zijn en welke budgetten beschikbaar kunnen worden gemaakt vanuit het Project Gentse Kanaalzone/provincie en het departement Omgeving.

Samen met het vergaderverslag zal een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst worden doorgestuurd aan alle partijen zodat alle partijen intern een verkenning naar de mogelijkheden kunnen doen.

Een mogelijke piste zou kunnen zijn dat project Rail Ghent Terneuzen de studiekosten prefinanciert (vanuit de druk en strakke deadline voor de Europese subsidie). Deze piste moet verder worden bekeken.

6 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Bruno en Ignaas bekijken welke budgetten noodzakelijk zijn voor de opdracht en welke budgetten er eventueel beschikbaar zijn.

Het volgend overleg wordt ingepland op 9 september 2024 om 10.00u in vergaderzaal 'Dender', Provinciehuis te Gent.

VERSLAG VERVOLG COZ

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 9 september 2024 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Dender'

aanw.	onderneming
X	Ignas Claeys
X	Hannelore Deblaere
X	Arno Van Hoecke
X	Bruno Reniers
X	Vladimir Kostadinov
X	Lucie Petry
X	Jan Mondelaers
VO	Paul van Es
X	Marijke De Vreese
X	Hans de Meij
VO	Lodewijk Nolson
VO	Jurgen Smeenk
X	Bram Cornelis
VO	Dimitri Dardenne
X	Anne Bunneghem
DIG	Stein Scheijven
VO	Guy Vloebergh
X	Brecht Cuyvers
VO	Peter Swyngedaew
X	Els Piqueur
VO	Martin Ernest
	Departement Omgeving
	Departement MOW
	Departement MOW
	Project Gentse Kanaalzone
	AWV
	AWV
	Fluxys Belgium
	Fluxys Belgium
	North Sea Port
	North Sea Port
	Gemeente Terneuzen
	Gemeente Terneuzen
	Infrabel / TUC Rail
	Infrabel / TUC Rail
	Lokaal bestuur Zelzate
	ProRail
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	NSPD
	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STAND VAN ZAKEN

Sinds het vorig overleg zijn volgende stappen genomen:

Zie punt 4.

2 BGTS 'NORTH SEA PORT DISTRICT' ALS KOEPEL

Els Piqueur geeft een korte toelichting over het BGTS North Sea Port District en de governancestructuur. 8 partnerbesturen en 2 provincies hebben bestuurlijke vertegenwoordigers in de algemene vergaderingen en de Raad van Bestuur. Ambtelijk is er ook overleg en een ambtelijke kerngroep.

Het is principieel besloten dat de BGTS zowel een netwerkorganisatie zal zijn als zal instaan voor uitvoering van projecten. Hierin zit er bijgevolg geen belemmering om de BGTS bestuurlijk de coördinatie van het voorliggend project te laten opnemen. Zo wordt de BGTS bijvoorbeeld vandaag al gebruikt voor Novex-gebieden. Afstemming bij gezamenlijke trajecten kan absoluut.

De gemeenten Evergem, Vlissingen en Borsele zijn minder betrokken in het traject, maar hebben ook een economische return van het-geen zal worden gerealiseerd met dit project. Het is een verhaal/proces in het belang van de totaliteit van de Kanaalzone.

Conclusie: er lijkt geen probleem te zijn om de BGTS in te schakelen voor de coördinatie van het verdere traject. Els Piqueur legt de vraag voor aan de BGTS. Hierbij moet ook worden bekeken op welke momenten de BGTS moet samenkomen in relatie tot de bestaande tijdlijnen.

3 TIMING EN PLANNING

De uiterste deadline voor het definitief vastgesteld GRUP is november 2027 omdat dit de deadline is om bepaalde subsidies te krijgen vanuit Europa. Eerste stap is de opmaak van een startnota. Dit zal in procedure gaan van zodra de Vlaamse Overheid groen licht geeft voor de start van het GRUP.

3.1 PLANNING RGT/GRUP

Dimitri Dardenne heeft een tijdlijn doorgestuurd voor het proces RGT. Volgende opmerkingen worden gegeven:

- Het advies van de Raad van State is verplicht voor een GRUP.
- De Vlaamse Regering kan de termijn voor vaststelling verlengen met 60 dagen, mits motivatie (BVR).

Daarnaast wordt ook de opmerking gemaakt dat er veel studies moeten worden gedaan/reeds zijn gedaan die goed op elkaar moeten worden afgestemd. Dit is een blijvend aandachtspunt.

3.2 PLAN-MER

Idealiter zou de plan-MER integraal voor beide studies moeten gebeuren. Hierbij rijzen verschillende vragen op:

- Wie gaat hier de lead in nemen en de bureaus aanstellen?
- Wie gaat het bestek opmaken?

- Wie wordt de aanbestedende overheid zijn? Is dit Infrabel?
- Welke partners moeten deel uitmaken van een samenwerkingsovereenkomst? Welke afspraken omtrent financiering, timing, planning enz. maken onderdeel uit van deze overeenkomst?

Verder wordt vanuit ProRail aangegeven dat zij een ingenieursbureau (IB) zullen aanstellen. Hiervoor is het belangrijk dat het ministerie de gunning kan doorzetten. Om dit te kunnen doen moet de convenant zijn opgesteld. De planning hierbij is om eind dit jaar een ingenieursbureau aan boord te hebben. Aan Nederlandse zijde doet het ingenieursbureau zowel het studiegedeelte (voorontwerp) alsook de plan-MER. Momenteel is de aanbesteding lopende en zijn er 4/5 kandidaten.

Aan Nederlandse zijde wordt de plan-MER enkel opgesteld voor het spoor, waarbij de covenant ook enkel gericht is op het spoorproject RGT. Een brede verkenning van het spoortracé kan worden verricht, maar het toekomstig ingenieurbureau zal momenteel enkel focussen op het spoortraject.

3.3 ALGEMEEN

Op gepaste tijden moet er terugkoppeling worden voorzien aan Fetrapu zodat als leden van Fetrapu opmerkingen hebben over dit plan, dit rechtstreeks aan departement Omgeving kunnen doorgeven. De aanwezigheid van Fluxys binnen Fetrapu en het planteam garandeert deze terugkoppeling.

Integratie van de verschillende studies (aan beide zijden van de landsgrens) is een belangrijk aandachtspunt. Een overkoepelend bureau of orgaan kan hiervoor aangewezen zijn zodat binnen dit bureau/orgaan het overzicht en de afstemming kan bewaren en kan besluiten welke aanpassingen aan welke studies moeten gebeuren. Infrabel en TucRail geven aan dat zij de studies omtrent eigen installaties steeds zelf zullen uitvoeren. Het planteam heeft het voorstel om een overlegstructuur te organiseren waarin deze afstemming wordt verzekerd. Indien er bepaalde conflicten zouden zijn die binnen dit overleg niet kunnen worden opgelost, zal de gouverneur (in het kader van het SRO, waarin ook de verschillende kabinetten zijn vertegenwoordigd) worden ingeschakeld. Binnen deze overlegstructuur mag het federaal niveau ook niet uit het oog worden verloren vermits Fluxys en Infrabel federale instanties zijn.

Conclusie: er moet maximaal gebruik worden gemaakt van bestaande overlegstructuren om de afstemming tussen studies te verzekeren.

De vraag wordt gesteld op welke manier wordt Agentschap Maritieme Toegang (AMT) betrokken voor het kanaal Gent-Terneuzen. Het uitgangspunt dat bij COZ is gehanteerd is dat op de oost-west as alles wordt georganiseerd binnen de bestaande reservatiezone. Alle alternatieven houden rekening met een eventuele kanaalverdieping. Deze verdieping moet momenteel nog niet worden opgenomen in het plan-MER. De kanaalverdieping is reeds gecoverd doordat de toekomstige peilen bekend zijn en AMT een adviserende partij is voor het GRUP. Regelmatige afstemming naar AMT is gewenst.

Het fietsverhaal is een belangrijk gegeven bij de heraanleg van de infrastructuur maar moet niet in detail binnen het GRUP worden vastgelegd. Vanuit AWW wordt bij de heraanleg van wegen breder gekeken dan enkel de aanleg voor gemotoriseerd verkeer. Voldoende ruimte voor toekomstige weginfrastructuur is een belangrijk aandachtspunt.

Voor de pijpleidingen richting Nederland moeten geen bijkomende studies worden verricht. Fluxys geeft aan dat hun leidingen tot aan het grensstation gaan en dat Gasunie het vandaar overneemt. Voor zover zij weten, zijn er geen plannen bij Gasunie om bijkomende leidingen vanaf dit grensstation te voorzien. Fluxys doet navraag bij Gasunie.

4 WERKZAAMHEDEN OMG

OMGEVING geeft aan momenteel nog geen werkzaamheden te hebben verricht omwille van de onzekerheid over het budget. Het onderzoeksspoor omtrent de pijpleidingencorridor is reeds opgelost. OMGEVING zal een aangepaste timing opmaken om de openstaande onderzoekssporen verder uit te klaren. Hiervoor zullen onder andere bilaterale overlegmomenten worden ingepland.

5 FINANCIERING

Bruno Reniers geeft aan dat er instemming is van de gouverneur, de voorzitter van het Project Gentse Kanaalzone en de gedeputeerde Moens om financieel te beroepen op het raamcontract dat er vandaag is tussen het Project Gentse Kanaalzone en OMGEVING voor fase 1 (startnota). Het doel van fase 1 is de herwerking van de draft startnota (zoals opgemaakt door Departement Omgeving). De gouverneur vraagt om deze afspraak te formaliseren zodat duidelijk is wat de opdracht voor OMGEVING zal zijn.

In de tussentijd wordt verder gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst en afspraken omtrent budgetten voor het vervolgtraject. De samenwerkingsovereenkomst voor de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate kan als basis worden gebruikt.

6 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Momenteel wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst tussen Infrabel, AWV en Fluxys. De afstemming met ProRail aan Nederlandse zijde zal bijvoorbeeld gebeuren in het traject RGT, vermits zij geen financierende partner zullen zijn aan Vlaamse zijde.

AirLiquide met tijdens het proces worden betrokken, maar zal niet worden meegenomen binnen de samenwerkingsovereenkomst. Vanuit Fetrapi werden geen projecten gemeld ter hoogte van E34.

Indien zou blijken dat er bepaalde partijen ontbreken in de samenwerkingsovereenkomst kan er steeds een addendum worden toegevoegd aan de samenwerkingsovereenkomst.

De integratie tussen beide studies gebeurt in het kader van RGT.

De samenwerkingsovereenkomst zal gaan over wie het initiatief gaat nemen, wie gaat de aanbestedende overheid zal zijn, welke financiële verdeelsleutel zal worden gehanteerd enz. Het gaat niet over welke stakeholders betrokken zullen zijn. Er verandert niets aan de RUP procedure.

Ignas Claeyss bezorgt Infrabel/TucRail de basis van de vorige overeenkomst.

7 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Ignas bezorgt Bram Cornelis de samenwerkingsovereenkomst van COZ als basis voor de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Het volgend overleg wordt ingepland op donderdag 10 oktober 2024 om 10.00 u in vergaderzaal 'Dender', Provinciehuis te Gent.

VERSLAG VERVOLG COZ

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 10 oktober 2024 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Dender'

aanw.	onderneming
X	Ignas Claeys
VO	Hannelore Deblaere
VO	Arno Van Hoecke
X	Bruno Reniers
X	Vladimir Kostadinov
X	Lucie Petry
X	Jan Mondelaers
X	Paul van Es
VO	Marijke De Vreese
X	Hans de Meij
VO	Jurgen Smeenk
X	Bram Cornelis
DIG	Dimitri Dardenne
VO	Anne Bunneghem
DIG	Stijn Scheijven
VO	Guy Vloebergh
X	Brecht Cuyvers
X	Peter Swyngedauw
VO	Els Piqueur
VO	Martin Ernest
	Departement Omgeving
	Departement MOW
	Departement MOW
	Project Gentse Kanaalzone
	AWV
	AWV
	Fluxys Belgium
	Fluxys Belgium
	North Sea Port
	North Sea Port
	Gemeente Terneuzen
	Infrabel / TUC Rail
	Infrabel / TUC Rail
	Lokaal bestuur Zelzate
	ProRail
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	NSPD
	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STAND VAN ZAKEN

1.1 RAIL GHENT TERNEUZEN (RGT)

Momenteel is het wachten op het ondertekenen van het convenant. Dit hangt samen met de vorming van de federale regering en een aantal issues rond kostenverdeling. Het huidige kabinet kan geen beslissingen nemen over de kostenverdeling (gezien de regering in lopende zaken). Volgende week is er een stuurgroep ingepland.

Verder is de aanbestedingsprocedure van het ingenieursbureau aan Nederlandse zijde twee maanden on hold gezet. Eind november wordt opnieuw bekeken wat de stand van zaken is en of hiermee verder kan worden gegaan.

De noordelijke ontsluitingsbundel Zandeke kan een potentiële quickwin zijn dat buiten de scope van voorliggend GRUP valt. Hierbij gaat het over een gedeeltelijke heraanleg van de spoorweg langs Christoffel Colombuslaan waarbij de Christoffel Colombuslaan deels wordt verhoogd. Infrabel is momenteel bezig met de opmaak van een eerste variant waarbij onderzoek wordt gedaan op welke manier de spoortunnel zo kort mogelijk kan worden gehouden. Bram Cornelis deelt de plannen van het ontwerp met Bruno Reniers in het kader van het onderzoek naar de stofhinder in Rieme. Daarnaast zal Infrabel ook in overleg gaan met North Sea Port (in eerste stap) en AWW/Fluxys over mogelijke interferentie. Bij een eventuele uitvoering van de werken moet ook steeds onderling worden bekeken of de werken van Infrabel en Fluxys op elkaar kunnen worden afgestemd.

Infrabel wil graag dit jaar nog een omgevingsvergunning (OMV) aanvragen voor dit deel zodat zij, mits goedkeuring van de vergunning, na de zomer van 2025 kunnen starten met de werken. Dit is procedureel mogelijk en zou een verdere ontwikkeling niet hypothekeren. Het project kan bijgevolg perfect alleen bestaan. Deze aanpak zal ook in de stuurgroep worden besproken. Hierbij is veel analogie te leggen met de verschillende fietsbruggen van het project R4WO die ook eerder in vergunningsaanvraag zijn gegaan. Indien de OMV zal worden aangevraagd is het essentieel dat er een communicatiestrategie wordt bepaald gezien de spanningen tussen Rieme (Vogelwijk) en het Kluizendok. Hiervoor zal Infrabel contact opnemen met Bruno Reniers om te bekijken op welke manier de buurt kan worden geïnformeerd.

De vraag wordt gesteld of dit mogelijk is binnen de plan-MER procedure. Hierbij wordt aangegeven dat de effecten van de noordelijke bundel niet zijn opgenomen binnen COZ en normaal ook geen deel zullen uitmaken van de plan-MER voor het GRUP. Indien zou blijken uit de plan-MER dat bijkomende milderende maatregelen voor dit gebied moeten worden genomen, zou dit in een tweede fase kunnen worden uitgevoerd. Hierbij is ook steeds de vraag wat precies wordt meegenomen bij de bepaling van de 'bestaande toestand/referentie-toestand' binnen het plan-MER.

North Sea Port geeft ook aan dat zij aan het onderzoeken zijn om het 2x2 wegprofiel in de toekomst nog noodzakelijk is.

1.2 WERKZAAMHEDEN FLUXYS

Jan Mondelaers geeft aan dat er recent een omgevingsvergunningaanvraag (OMV) is ingediend voor een waterstofleiding tot aan Klein-Rusland in het kader van de waterstofcluster Gent. In de loop van september is er een nieuwe projectinhoud ingediend (op vraag van departement Omgeving) waarvoor het departement Omgeving tot 13 oktober 2024 de tijd heeft om deze aanvraag volledig en ontvankelijk te verklaren. De idee is om in voorjaar 2025 te starten met de werken en deze pijpleiding in de nazomer van 2026 in gebruik te nemen. Een infovergadering zal worden georganiseerd.

Voor de pijpleiding Zelzate - Kallo is ook een OMV ingediend die volledig en ontvankelijk is verklaard. Deze pijpleiding zal starten ter hoogte van het compressiestation aan de andere zijde van R4. Volgende week (17/10) wordt een infovergadering in Stekene georganiseerd voor het volledige project. Voor deze pijpleiding was ook een GRUP definitief goedgekeurd op 19 juli 2024, maar op 17 september is de gemeente Beveren in beroep gegaan tegen dit GRUP bij de Raad van State. Voor deze pijpleiding wordt dezelfde timing gehanteerd, met name de start van de werken in februari 2025 en ingebruikname in de nazomer van 2026.

Daarnaast wordt er intern bij Fluxys nagedacht over een nieuwe waterstofleiding vanuit Zomergem/Lievegem, evenwijdig met de bestaande leidingenstraat, tot in Klein-Rusland om aan te sluiten op de waterstofcluster die momenteel in aanvraag is. Ook wordt er nagedacht over een CO₂-leiding die voor een groot deel dezelfde corridor gebruikt (Zomergem - Evergem), maar in Evergem de oversteek maakt over het Kluizendok richting Desteldonk. Deze studies worden momenteel opgestart waarbij Fluxys volgende timing wil hanteren: start werkzaamheden in 2027 en ingebruikname in 2028.

De vraag wordt gesteld wat de ruimtelijke randvoorwaarden van dergelijke leidingen zijn. Hier wordt op gereageerd dat voor de verschillende OMV's er steeds een project-MER werd opgemaakt met een indicatie van de impactzones. Doordat de veiligheidscontouren van waterstofleidingen gelijk zijn aan die van aardgasleidingen en door het feit dat de nieuwe leidingen zoveel mogelijk parallel zullen lopen met bestaande leidingen, zal de bijkomende impact beperkt blijven.

1.3 MASTERPLAN KLEIN-RUSLAND

Zelzate heeft samen met Veneco en de Meetjeslandse Huisvestingsmaatschappij een masterplan gemaakt voor Klein-Rusland van de toekomst. Dit houdt o.a. rekening met de bestaande reservatiestrook van het GRUP. De reservatiestrook moet vrijgemaakt worden waarbij het masterplan voor de nieuwe tuinwijk uitgaat van behoud en renovatie van de kern van de tuinwijk met erfgoedwaarde en nieuwbouw en sanering van een ander deel van de tuinwijk.

Er is nog geen bredere communicatie gedaan rond dit masterplan. Het masterplan is tot stand gekomen in het voorjaar van 2024 en verdere communicatie zal vermoedelijk zijn voor de volgende legislatuur. Dit masterplan kent zijn oorsprong binnen het Complex Project maar is momenteel een lokaal dossier.

2 WERKZAAMHEDEN OMGEVING

OMGEVING bespreekt het voorstel van timing voor de verschillende werkzaamheden. Hierbij wordt duidelijk aangegeven dat de aanpassing van de bestaande dummy van startnota in januari wordt voorzien. Een afgewerkte startnota is bijgevolg eerder eind januari te verwachten. Hierbij is het de bedoeling dat alle partners vooraf inzage krijgen in de startnota en feedback kunnen geven. Indien nodig wordt bilateraal overleg met Infrabel ingepland.

Tussentijds zal de bestaande dummy naar de verschillende partners worden doorgestuurd. Aanvullingen met betrekking tot het nieuwe Vlaamse Regeerakkoord worden doorgevoerd vooraleer deze dummy naar de partners wordt verstuurd.

Daarnaast is het onduidelijk wanneer de startnota effectief op de Vlaamse Regering wordt geagendeerd. Ignaas Claeys geeft aan dat na het bezorgen van de startnota aan de kabinetten de timing van agendering op de Vlaamse Regering onzeker is.

3 SAMENWERKINGSOVEREENKOMSTEN

De eerste samenwerkingsovereenkomst (SWO) zal worden opgemaakt tussen Infrabel, Fluxys en AWW in het kader van de opmaak van het plan-MER. Hiervoor werden enkele bijkomende vragen gesteld door Infrabel (dat de leiding neemt voor de opmaak van de SWO).

- Wie zijn de contactpersonen? Er wordt aangegeven dat dit Lucie Petry voor AWW en Jan Mondelaers voor Fluxys zijn.
- Wie wordt de ondertekenaar van de overeenkomst? Dit zal vermoedelijk het Asset Management zijn voor Fluxys en de AG voor AWW.
- Welke verdeelsleutel zal worden gehanteerd voor de betaling van het plan-MER. Kan iedereen akkoord gaan met een verdeling van 1/3 per partij? Hierbij wordt aangegeven dat een kort bilateraal overleg tussen de drie partners noodzakelijk is om dit verder uit te klaren. Afhankelijk van de verwachting per partner kan dit 1/3 per partner zijn of een andere verdeelsleutel. Binnen dit overleg moet

ook worden bepaald welk studiewerk de verschillende partners moeten aanleveren aan Infrabel. Het overleg werd ingepland waarbij vooraf de te verwachten kosten worden doorgestuurd.

Bruno Reniers is bezig met de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst tussen OMGEVING cv, Departement Omgeving en provincie Oost-Vlaanderen voor de financiering van de fase van de startnota.

4 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Volgende overlegmomenten werden vastgelegd:

- Het volgend planteam wordt ingepland op vrijdag 22 november 2024 om 10.00 u in vergaderzaal 'Durme', Provinciehuis te Gent.
- Het overleg met Fluxys is gepland op 18 oktober 2024 om 11u in het compressiestation van Fluxys.
- Het overleg met AWW in verband met het landbouwverkeer is vastgelegd op donderdag 31 oktober 2024 om 14u in het VAC te Gent.
- Het vooroverleg omtrent de noordelijke ontsluitingsbundel Zandeke zal plaatsvinden op maandag 4 november 2024 tussen 13u en 14u (digitaal).

OMGEVING maakt een sharepoint aan waarop steeds de laatste versie van de documenten kan worden gedeeld.

VERSLAG VERVOLG COZ 7

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 22 november 2024 10.30
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Durme'

aanw.	onderneming
X	Ignas Claeys
X	Hannelore Deblaere
X	Arno Van Hoecke
X	Bruno Reniers
VO	Vladimir Kostadinov
X	Lucie Pertry
X	Jan Mondelaers
X	Paul van Es
VO	Marijke De Vreese
X	Hans de Meij
X	Jurgen Smeenk
X	Bram Cornelis
X	Dimitri Dardenne
DIG	Michiel Maertens
VO	Anne Bunneghem
DIG	Stein Scheijven
VO	Guy Vloebergh
X	Brecht Cuyvers
X	Peter Swyngedaew
VO	Els Piqueur
VO	Martin Ernest
	Departement Omgeving
	Departement MOW
	Departement MOW
	Project Gentse Kanaalzone
	AWV
	AWV
	Fluxys Belgium
	Fluxys Belgium
	North Sea Port
	North Sea Port
	Gemeente Terneuzen
	Infrabel / TUC Rail
	Infrabel / TUC Rail
	Infrabel / TUC Rail
	Lokaal bestuur Zelzate
	ProRail
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	OMGEVING cv
	NSPD
	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STAND VAN ZAKEN

1.1 GRUP

Ignaas Claeys geeft aan dat voorliggend GRUP officieel is opgenomen op de lijst van op te maken GRUP's.

1.2 RAIL GHENT TERNEUZEN (RGT)

Voor RGT zijn er verschillende projecten lopende momenteel. Waar relevant worden deze projecten binnen dit GRUP aan elkaar gekoppeld. Hierbij wordt aangegeven dat:

- bij bundel Zandeke enkel een mer-screening noodzakelijk is die uitbreider zal worden opgevat dan noodzakelijk om op die manier het ruimer beeld te kaderen en zo het dossier beter te onderbouwen. Aan Vlaamse zijde doorloopt bundel Zandeke de procedure voor een omgevingsvergunning (vermits er geen planologische aanpassingen noodzakelijk zijn) met uitgebreidere mer-screening.
- het niet de bedoeling is om binnen de huidige procedure van het GRUP alle elementen van RGT te benoemen vermits enkel de elementen die invloed hebben op het plangebied moeten worden meegenomen
- de onderbouwing aan Nederlandse en Vlaamse zijde verschillend kan zijn van elkaar vermits deze processen andere procedures kennen.

Verder wordt ook aangegeven dat de impact van de noordelijke ontsluiting in rekening wordt gebracht binnen de bestaande situatie (vermits het op dat ogenblik als 'bestaande situatie' wordt beschouwd). Hierbij wordt op dat moment rekening gehouden met de extra capaciteit die zal worden gecreëerd.

1.3 WERKZAAMHEDEN FLUXYS

Er zijn geen bijkomende werkzaamheden te vernoemen ten opzichte van vorig planteam.

2 WERKZAAMHEDEN OMGEVING

OMGEVING geeft aan dat tijdens het screenen van de plannen van Palmhout, zij verwachten dat de impact op het compressiestation groter zal zijn dan verwacht bij een meer realistische intekening van de varianten van Palmhout. Om deze reden stelt OMGEVING volgende parallele onderzoekssporen voor:

- Opmaken van 3D-model om na te gaan welke effectieve impact er zal zijn op het compressiestation
- Onderzoek naar potentiële planologische initiatieven die noodzakelijk kunnen zijn bij een effectieve impact op het compressiestation (bijvoorbeeld verplaatsing compressiestation, onteigening bedrijventerrein Rosteyne enz.).

Fluxys geeft hierbij aan dat zij steeds intern hebben gecommuniceerd dat er scenario's zijn waarbij nul impact is, maar vanaf vandaag kunnen zij communiceren dat er vermoedelijk altijd impact zal zijn.

Verder heeft OMGEVING ook een eerste denkoefening gedaan om na te gaan welke scenario's er kunnen zijn in het geval dat er steeds impact zal zijn op het compressiestation. Hierbij geeft OMGEVING aan dat er vermoedelijk nog andere alternatieven mogelijk zullen zijn waar zij nog niet aan hebben gedacht. Deze denkoefening is bijgevolg bedoeld om de discussie met alle betrokken actoren te faciliteren.

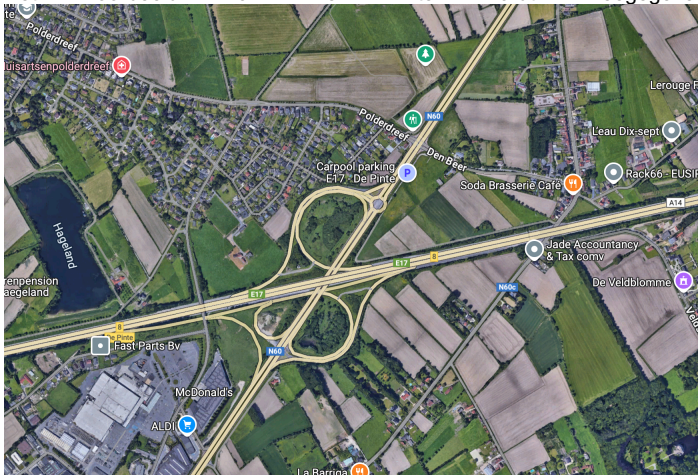
Er wordt aangegeven dat in het kader van R4WO reeds meer gedetailleerde plannen zijn getekend. Deze zouden kunnen worden gebruikt als basis voor de nieuwe ontwerpbeurt. Hierbij wordt aangegeven dat deze plannen van R4WO nog geen rekening houden met een nieuwe Zelzate-tunnel en spoortunnel en dat deze plannen de aanleiding zijn geweest voor het traject waar wij momenteel in zitten. Deze

plannen worden opgenomen binnen de GRUP-procedure in het kader van een beschrijving van de problematiek. Daarnaast vraagt Ignaas Claeys het 3D-model van R4WO op bij de Werkvennootschap. Dit 3D-model kan potentieel de basis vormen voor het nieuwe 3D-model.

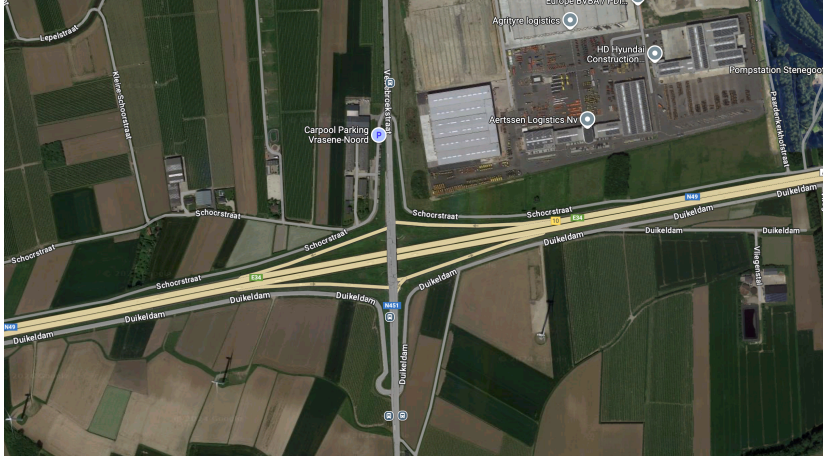
Het voorgesteld Hollands complex is compacter dan de huidige oplossing voor de knoop R4-E34 maar creëert potentieel meer remmingen op R4. Gedetailleerder onderzoek moet uitsluitsel geven of dit een potentiële bijkomende variant kan zijn. In de studie van Palmbout heeft men ook capaciteitstoetsen gedaan rond de Cosmosrotonde. Op basis van deze cijfers kan worden bekeken of het kruispunt aan het Hollands Complex voldoende kan zijn. Daarnaast wordt aangegeven dat het Hollands complex potentieel ooit al op tafel heeft gelegen waardoor het zinvol kan zijn om Erwin Sucaet en/of Ann Velghe te bevragen hierover. Deze piste moet ook worden opgenomen binnen de startnota, maar afhankelijk van de korte analyse moet dit worden opgenomen als volwaardige variant of als afgeschreven variant (met de redenen waarom het niet verder wordt meegenomen). Indien het Hollands complex als volwaardige variant kan worden meegenomen, moet er ook rekening worden gehouden met het kleinere Fluxysstation ten oosten van R4 oost en de onderdoorgang van de spoorlijn onder de op- en afritten op E34.

Volgende bedenkingen worden verder nog gemaakt bij het nieuwe voorstel:

- Moeten de bomen ten westen van het compressiestation worden behouden? Kan het geen uitgangspunt zijn dat het compressiestation moet worden behouden en de rest zich hieraan moet aanpassen, vermits de zuidwestelijke zijde van de knoop R4-E34 de meest interessante locatie is voor het compressiestation?
- Hoe haalbaar is de herlokalisatie van het bedrijventerrein Rosteyne?
- De opmerking wordt gemaakt dat de ontsluitingen van Crossport en Rosteyne zich situeren op de op- en afritten van de knoop tussen een Europese en Vlaamse hoofdweg. Dit is vandaag al een ruimtelijk probleem en de vraag kan worden gesteld of wij hierop moeten verder borduren of dat wij moeten durven nadenken om bepaalde elementen structuur te herdenken vermits wij momenteel het infrastructuurlandschap van de toekomst bepalen.
- Leefbaarheid voor de inwoners van Zelzate is een belangrijke doelstelling binnen dit verhaal, maar wordt door de partners niet als enige doelstelling gezien. Er is een planproces opgestart vanuit de bezorgdheden vanuit Zelzate bij de ombouw van R4 oost en dit is opengetrokken naar alle infrastructuren die op Zelzate afkomen. Alle mega-infrastructuur moet geïntegreerd worden bekeken. Alle varianten van Palmbout zullen steeds worden meegenomen in de startnota.
- De havenspoorlijn is een gefaseerd verhaal. Eerst wordt er gekeken naar de verbinding met Antwerpen. In een tweede fase wordt gekeken naar een onderdoorgang onder het kanaal. Deze tweede fase zal er vermoedelijk pas op zeer lange termijn kunnen komen (gezien de derde en vierde spoorlijn). Het blijft echter wel een piste die op tafel moet blijven liggen.
- Het voorbeeld van De Pinte wordt meegegeven als mogelijkheid voor het complex.



- Ook het Hollands complex ter hoogte van Vrasene wordt als voorbeeld meegegeven.



- De koppeling met het Nederlands verhaal blijft een belangrijk aandachtspunt. Het voorbeeld van Provac (het onderzoek naar de kostprijs van onteigening van verschillende woonclusters) moet in ons achterhoofd behouden blijven. Dit kan misschien een flankerende maatregel zijn bij de eerste variant van Palmbout (onteygning ter hoogte van Heidelaan).
- De range van alternatieven moet breed genoeg blijven. Vanuit de bezorgdheden van de brandweer (en alle geldende veiligheden), de veiligheidseisen vanuit ADR-transport en de kostprijs voor een nieuw compressiestation moet de variant van het behoud van het compressiestation bekeken worden.
- In elke variant verhoogt de leefbaarheid ten opzichte van Zelzate vermits ter hoogte van de nieuwe Zelzate tunnel steeds meer afstand vanaf de huidige bebouwing zal worden gecreëerd. Dit moet worden meegenomen.

3 STARTNOTA

MOW heeft reeds feedback gegeven op de startnota. Deze feedback wordt meegenomen in de herwerking van de startnota.

De naam van het GRUP is momenteel 'Zelzate-oost' maar het voorstel wordt gedaan om een betere naam te zoeken. De partners denken hierover na tegen het volgend planteam.

4 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Het overleg omtrent de samenwerkingsovereenkomst tussen Infrabel/TUCrail, AWV en Fluxys is niet kunnen doorgaan. Ondertussen is er wel een aanzet gedaan van overeenkomst en er wordt een nieuwe datum geprikt om de nieuwe overeenkomst te bespreken. Fluxys geeft aan dat de impact op het compressiestation moet worden meegenomen binnen de samenwerkingsovereenkomst.

5 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Het volgend planteam wordt vastgelegd op **donderdag 16 januari 2025 om 10.00u in het Provinciehuis te Gent.**

VERSLAG VERVOLG COZ 8

project Externe procesbegeleiding Gentse
 Kanaalzone
 projectnummer 21124
 verslaggever Brecht Cuyvers
 datum 16 januari 2025 10.00
 plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Dender'

aanw.		onderneming
X	Ignas Claey	Departement Omgeving
X	Griet De Mulder	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	Departement MOW
X	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
X	Dweezil Vandekerckhove	Provincie Oost-Vlaanderen
X	Lucie Pertry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
X	Marijke De Vreese	North Sea Port
DIG	Hans de Meij	North Sea Port
DIG	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
VO	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
DIG	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
X	Michiel Maertens	Infrabel / TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
DIG	Stein Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
X	Peter Swyngedauw	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 STAND VAN ZAKEN

Brecht Cuyvers en Peter Swyngedauw lichten de verschillende onderzoeksresultaten toe.

1.1 KRUISING E34 X R4

De vraag wordt gesteld welke stroom de hoofdstroom zal zijn. De auto's die vanaf Brugge (E34) richting Nederland gaan of de auto's vanuit Gent (R4) richting Nederland. Indien het de auto's vanaf Brugge zijn, dan moet R4 (als substream) best rechts invoegen in plaats van links invoegen. Dit is een element dat in het verder proces moet worden bekeken, maar geen invloed heeft op de startnota.

De conclusie wordt gemaakt dat in alle varianten er een impact zal zijn op het compressiestation van Fluxys. Binnen alle varianten moet ook steeds ruimte worden voorzien voor de brandweer (op basis van de bestaande toegangswegen voor de brandweer).

De vraag wordt gesteld of er een variant kan worden opgemaakt waarbij het behoud van het compressiestation als randvoorwaarde wordt opgenomen. Bij de studie van Palmhout is steeds het uitgangspunt naar voor geschoven om niet dicht bij de woningen te komen. Indien wij rekening houden met het vrijwaren van het compressiestation en de 30m zone, dan is de kans groot dat er woningen zullen moeten worden onteigend. **Zelzate geeft aan dat onteigening van bewoners langs Heidelaan absoluut geen optie is voor de gemeente.** Vermits tijdens de publieke raadpleging van de startnota iedereen nieuwe varianten kan indienen, is dit een piste die moet worden onderzocht om ook te weten wat de precieze impact zal zijn van het vrijwaren van het compressiestation. **Dit is de eerste bijkomende variant die moet worden onderzocht** vermits het herlokalisatie van het compressiestation zou betekenen dat er een nieuw station zal moeten worden gebouwd. Dit zou minstens 100 miljoen euro kosten. Daarnaast hebben enkele bewoners in het vorige traject al aangegeven bereid te zijn om te verhuizen.

Een tweede bijkomende variant die kan worden onderzocht is het sneller verdiepen van de afrit E34 richting Nederland zodat de oprit langs het compressiestation vroeger kan gebeuren en de impact op het compressiestation mogelijk kan worden vermeden. Dit kan een variant zijn waarbij zowel het compressiestation als de bewoning kunnen worden gevrijwaard.

De variant waarbij de oprit aan de zijde van het compressiestation wordt afgeschaft is niet realistisch omwille van de capaciteit van de rotonde. **Een derde variant kan zijn om een fly-over te realiseren voor de oprit vanuit R4 (Zelzate) op E34 richting Antwerpen.** Hierdoor kan de oprit aan het compressiestation wel worden afgeschaft. Deze fly-over zal echter ook wel een ruimtelijke en voornamelijk visuele impact hebben.

Het is aan Fluxys om een afweging te maken van de impact van de verschillende scenario's op het compressiestation vermits de mogelijke herlokalisaties van het compressiestation ook moeten worden meegenomen binnen de startnota. Het financiële zal echter geen beoordelingsgrond zijn om een alternatief volledig af te schrijven, maar kan wel een van de elementen zijn om de haalbaarheid van de alternatieven te beoordelen. Fluxys moet hierbij ook aangeven welke randvoorwaarden moeten worden meegenomen voor de zoektocht naar een nieuw terrein. Om de afwegingen te kunnen maken, zal OMGEVING digitale plannen aanleveren en zal een overleg met de brandweer worden ingepland.

Binnen de studie van Palmhout is duidelijk aangegeven welke elementen potentieel overkapt zouden kunnen worden (op basis van de Europese tunnelrichtlijnen). De bewoners zijn zich bewust van wat er wel of niet kan. Een volledig ondergrondse knoop zal het zeker niet worden. Dit moet ook op die manier in de startnota worden weggeschreven.

Het voorstel wordt gedaan om binnen de uitgangspunten van het RUP niet te schrijven dat er geen vierkante meter beton dicht bij de bewoning kan komen, maar het eerder te beschrijven als 'de infrastructuur moet minimaal x meter van de woningen zijn verwijderd waarbij de tussenzone een volwaardige bufferzone moet zijn'.

Indien zou blijken dat de herlokalisatie naar het zuiden (op het bedrijventerrein Rosteyne) zal moeten plaatsvinden, zal er ook een andere locatie moeten worden gezocht voor de bestaande bedrijven. Hiervoor bestaat de mogelijkheid binnen een startnota om bijkomende

beslispunten te laten vaststellen waarbij bijvoorbeeld VLAIO de opdracht krijgt om bijkomend onderzoek te doen tegen de definitieve vaststelling.

Verder kwam ook de vraag of de westelijke zijde mee blijft opgenomen. Hierop wordt gereageerd dat het integrale plangebied (zoals in het begin benoemd) wordt meegenomen en zowel het oostelijke en als het westelijke deel hier onderdeel van uitmaakt. Vermits uit de bevraging bij Fetrafi bleek dat er geen bijkomende wensen zijn, wordt uitgegaan van de bestaande reservatiestrook en zal er aan de westelijke zijde weinig veranderen ten opzichte van de bestaande situatie.

1.2 LANDSCHAPPELIJK ONDERZOEK

De opmerking wordt gemaakt dat KVV op een andere locatie is gelegen, namelijk waar KPC zit. Dit is omwille van de ontwikkeling van de woonwijk.

De buffer tussen de woonwijk en de infrastructuur kan niet enkel een visuele groenbuffer zijn, maar ook een aantrekkelijk ruimte worden die aansluit bij de woonwijk. Hierbij is het wel belangrijk om goed te waken over het verwachtingenmanagement van de burgers vermits een ruimte naast een 2x2 weg geen stille ruimte is. Ook is het niet de bedoeling om na het inrichten van deze groene ruimte nog bijkomende geluidswanden enz. te installeren om ervoor te zorgen dat deze groenruimte stil is. Het is geen recreatief park, maar een recreatief lint. Hiervoor wordt best de term koppelingsgebied 2.0 gebruikt.

Binnen het landschappelijk onderzoek moet ook een onderzoek worden gedaan naar wat de groenbuffer kan zijn bij de uitgebogen variant. Beide landschappelijke inpassingen moeten worden meegenomen in de startnota.

1.3 LANDBOUWVERKEER

Een landbouwroute heeft geen formeel statuut, om deze reden is het belangrijk om voorzichtig te zijn met de kaarten m.b.t. landbouwverkeer en de manier waarop zij worden besproken. Zo wordt de pijl op de kaart van de bestaande route best net achter de Cosmosrotonde geplaatst. Binnen het GRUP is het niet de bedoeling om een volledige nieuwe route in te tekenen. Binnen het GRUP moet worden aangetoond dat bestaande bewegingen niet onmogelijk worden gemaakt. De screening van de mogelijke nieuwe routes moet op deze manier gebeuren.

Het voorstel wordt gedaan om een LER op te maken. Dit lijkt op het eerste zicht niet relevant omdat het GRUP voornamelijk moet aantonen dat landbouwverkeer mogelijk blijft. Hierbij gaat het voornamelijk over lokale landbouwers, vermits het transport van landbouwvoertuigen over grotere afstanden via een vrachtwagen moet gebeuren (wat vandaag niet altijd gebeurt).

Verder wordt ook het voorstel gedaan om een nieuwe weg aan te leggen indien de route niet volstaat. Hierop wordt gereageerd dat dit de laatste optie zou moeten zijn, vermits de doelstelling van dit GRUP niet is om een nieuwe weg aan te leggen.

Op heden zijn er nog geen tellingen geweest m.b.t. het landbouwverkeer op R4.

Binnen het onderzoek naar alternatieve routes moet ook worden bekeken of er landbouwpercelen onbereikbaar worden door de aanleg van de nieuwe infrastructuur. Zo lijken een aantal percelen ten zuiden van Akker niet meer bereikbaar bij de aanleg van de infrastructuur en de spoorweg.

2 CROSSPORT

Crossport heeft een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend. Deze aanvraag is geweigerd en ligt momenteel bij de deputatie.

Het voorstel wordt gedaan om het gesprek aan te gaan met de eigenaars van deze site vermits de spoorbocht naar Antwerpen altijd over de percelen van Crossport zal gaan.

Project Gentse Kanaalzone neemt contact op met de initiatiefnemers van Crossport om door de COZ te gaan. AWW zal ook aanwezig zijn op dit overleg.

3 RAIL GHENT-TERNEUZEN

Het GRUP zal tot aan de Nederlandse grens lopen met intekening van de aansluitingen aan Nederlandse zijde.

4 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Het volgend planteam wordt vastgelegd op **woensdag 26 februari 2025 om 16.00u in het Provinciehuis te Gent.**

De brandweer zal worden uitgenodigd om deel te nemen aan het planteam.

VERSLAG VERVOLG COZ 9

project Externe procesbegeleiding Gentse
 Kanaalzone
 projectnummer 21124
 verslaggever Brecht Cuyvers
 datum 26 februari 2025 16.00
 plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Durme'

aanw.		onderneming
X	Ignaas Claeys	Departement Omgeving
DIG	Griet De Mulder	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	Departement MOW
VO	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzon
X	Dweezil Vandekerckhove	Provincie Oost-Vlaanderen
X	Lucie Pertry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
X	Marijke De Vreese	North Sea Port
X	Hans de Meij	North Sea Port
VO	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
VO	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
VO	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
X	Michiel Maertens	Infrabel / TUC Rail
DIG	Bram, LEROY	Infrabel/ TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
VO	Stein Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
X	Peter Swyngedaew	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 ALGEMENE OPMERKINGEN

Vanuit het planteam wordt aangegeven dat er structuur ontbreekt en documenten van tevoren moeten worden aangeleverd om het planteam voldoende efficiënt te laten verlopen. Hierop wordt gereageerd dat de documenten een week voor het planteam zijn overgemaakt, maar dat omwille van een probleem bij Outlook niet alle leden van het planteam deze documenten heeft ontvangen. Dit probleem zal in de toekomst niet meer voorkomen.

Daarnaast wordt gevraagd om in het verslag van het vorig planteam duidelijk op te nemen dat voor het bestuur van Zelzate het absoluut geen optie is om woningen aan Heidelaan te onteigenen.

2 TIMING EN STAND VAN ZAKEN

2.1 RAIL GHENT-TERNEUZEN

De vraag wordt gesteld hoe het zit met de afstemming met de procedure van RGT. Hierop wordt gereageerd dat deze afstemming momenteel niet is bekeken, maar de timing is opgemaakt vanuit het idee om een realistische timing op te stellen om het GRUP rond te krijgen voor november 2027. Dit komt voort uit het gegeven dat er altijd is meegegeven dat er tegen november 2027 een GRUP moet zijn. Deze timing moet worden meegegeven aan Infrabel.

Aan Nederlandse zijde ligt het proces momenteel volledig stil. De projectorganisatie heeft de stekker uit het project getrokken en de aanbesteding on hold gezet. Vanuit North Sea Port wordt er alles aan gedaan om het proces weer op de rails te krijgen, maar ProRail mag momenteel geen tijd meer steken in het proces. De federale regering heeft gevraagd om meer tijd te krijgen om de nieuwe minister voldoende in te kunnen lichten. Vandaag is er wel al een ontwerpconvenant, maar daar zitten nog een aantal elementen waar men aan Nederlandse zijde niet akkoord mee is.

2.2 PLAN-MER-BUREAU EN ONDERZOEK FLUXYS

Momenteel is er nog geen plan-MER-bureau aangesteld omdat er nog geen consensus is over de samenwerkingsovereenkomst tussen de verschillende partners. Vanuit TUCRail/Infrabel wordt er wel gezocht naar een oplossing op korte termijn, zodat het proces geen vertraging oploopt, maar voor het groter geheel gaat Infrabel dit niet alleen trekken. De oplossing op korte termijn wordt zo snel mogelijk gefinaliseerd.

Fluxys geeft daarbij ook aan dat zij intern hebben teruggekoppeld met de directie en vanuit de directie de vraag hebben gekregen om een meer afwachterende rol aan te nemen in het proces. Dit onder andere door de geopolitieke bewegingen en het verdwijnen van subsidies uit het Regeerakkoord met betrekking tot waterstof. Hierdoor moet het volledige netwerk worden herbekeken. Tot nader order heeft het verdwijnen van deze subsidies nog geen impact op de werven van Fluxys en lopen de gesprekken met de aannemers verder, maar het is mogelijk dat er de komende weken aanpassingen gaan komen, bepaalde delen of stukken niet of vertraagd zullen worden gerealiseerd enz. Dit betekent echter niet dat er geen ruimte moet worden voorzien voor de mogelijke leidingen. Deze elementen zijn reeds gecommuniceerd naar TUCRail/Infrabel en om deze reden is Fluxys nog niet ingestapt in de samenwerkingsovereenkomst.

Gelijktijdig is Fluxys wel de verschillende scenario's intern aan het bekijken en heeft Fluxys reeds contact opgenomen met de brandweer. Hieruit kwam onder andere dat de inpassing van de brandweg in de verschillende scenario's niet correct is, vermits de bestaande brandweg meer richting de autosnelweg is gelegen in plaats van tegen de omheining. Deze uitvoeringsvarianten moeten momenteel niet worden meegenomen in de startnota, maar moeten achterliggend verder worden bekeken door Fluxys.

Vanuit het Project Gentse Kanaalzone is de vraag gesteld om de brandweer op te nemen in het planteam, maar hier is nog geen antwoord op gekomen.

2.3 CROSSPORT

Er is nog geen contact geweest met de eigenaars van Crossport.

2.4 CONCEPTUELE ONTWERPOEFENING ZELZATE

Maandag jl heeft de GR van Zelzate akte genomen van COZ. Daar zijn een twaalfal vragen/suggesties gemaakt waaronder:

- De vraag werd gesteld door de bewoners om een variant te onderzoeken dat de combinatie is van scenario 1 en scenario 3. Dit betekent maximaal oost met alles op -1. Deze vraag zal ook terugkomen bij de startnota dus wordt voorgesteld om deze variant reeds op te nemen in het variantenonderzoek. Het planteam gaat akkoord.
- De vraag werd gesteld om schriftelijk te reageren op de verschillende vragen. Bruno Reniers zal hiervoor een voorzet doen, waarna de leden van het planteam deze voorzet kunnen aanvullen.

3 STARTNOTA

3.1 NUTS- EN BUISLEIDINGEN

Verduidelijking wordt gegeven dat optie 2 de bedoeling heeft om geen uitspraken te doen over de delen die niet noodzakelijk zijn voor spoor- en weginfrastructuur en koppelingsgebieden. Dit door het feit dat het vandaag onduidelijk is hoe concreet de verschillende ideeën omtrent nuts- en buisleidingen zijn. Hierdoor is het onmogelijk om een leidingstraat te be-MER-en.

Vandaag is er geen concrete aanleiding dat de bestaande reservatiestrook moet worden verbreed. De breedte van de bestaande reservatiestrook zal bijgevolg niet wijzigen. Fluxys geeft aan dat optie 2 geen probleem lijkt te vormen, indien bij een herlokalisatie van het compressiestation de nodige aanpassingen aan de bestaande structuur kunnen worden uitgevoerd, maar zal dit intern nog afstemmen. Hierbij wordt aangegeven dat indien er impact zou zijn op het compressiestation, waardoor het compressiestation moet herlokalisatie, dat dan alle elementen die hiermee samenhangen (bv. het verplaatsen van leidningen) worden opgenomen in het GRUP en inherent verbonden zijn aan het GRUP. Daarnaast moet binnen het plan-MER rekening worden gehouden met de mogelijke vergunbaarheid van een nieuwe locatie voor het compressiestation. Dit wordt meegegeven aan het plan-MER-bureau.

Het planteam concludeert dat variant 2 de voorkeur draagt en dat de teksten op basis hiervan mogen worden aangepast.

3.2 MKBA

Zelzate geeft aan dat zij voorstander zijn van de MKBA vermits er wordt verwacht dat hier vragen vanuit de bewoners zullen komen tijdens de publieke consultatie.

Departement Omgeving geeft aan dat een MKBA op planniveau meestal geen elementen bijbrengt omdat een MKBA op dit planniveau geen exacte wetenschap is. Op projectniveau kan een MKBA wel relevant zijn.

Een MKBA laat de Vlaamse Regering toe om een afgewogen keuze te maken tussen varianten en alternatieven. Bij de geïntegreerde procedure moet dit parallel met het GRUP en de plan-MER gebeuren. Als er aanpassingen zijn aan alternatieven gebeuren, moet de kostprijs worden aangepast in de MKBA. Indien de afweging moet worden gemaakt t.o.v. eventuele procesrisico's wordt voorgesteld om

geen MKBA op te maken. AWW volgt Departement Omgeving vermits het duidelijk is dat wij specifieke elementen uit COZ willen realiseren, waardoor de vraag rijst welke meerwaarde de MKBA zal hebben.

Verder wordt ook aangegeven dat de plan-MER een inschatting zal maken van elementen zoals gezondheid, stof, geluid, klimaat enz. Binnen een MKBA wordt alles in een monetaire eenheid omgerekend, maar dit is zeer moeilijk in te schatten voor gezondheid, leefkwaliteit enz. Daarnaast wordt ook niet altijd de goedkoopste variant gekozen.

De vraag wordt gesteld hoeveel verschil de verschillende alternatieven gaan geven naar gezondheidsvoordelen. Het grootste verschil is de eventuele herlokalisatie van het Fluxysstation door de varianten uitbuigen of gestrekt. Hierbij is het onduidelijk of de conclusies van een MKBA in het voordeel van de woningen aan Heidelaan zal zijn.

Er wordt geconcludeerd dat er geen MKBA zal moeten worden opgemaakt en dit ook niet op te nemen in de startnota. Wel moet een motivatie worden voorbereid voor als de vraag wordt gesteld waarom er geen MKBA is opgemaakt. Hierbij kan ook worden gerefereerd naar COZ waarin wordt gesteld dat 'alles wat is opgenomen in COZ zal worden gerealiseerd'. Wat gaat er dan nog in de MKBA worden bestudeerd?

3.3 ONTEIGENINGEN EN VERWERVINGEN

Er bestaat mogelijkheid voor Fluxys in het kader van de gaswet dat als zij geen overeenstemming vinden met de betrokken eigenaar er kan worden overgegaan tot onteigening. Jan heeft nog maar 1 onteigening meegemaakt in Lier waarbij Fluxys werd verplicht om op een bepaalde locatie een infrastructuur in te planten. Onteigeningen zijn een optie die Fluxys niet ambieert. Fluxys wenst dat finaal indien dit mogelijk zou moeten zijn dat het GRUP een onteigening mee opneemt. Hierbij wordt de vraag gesteld 'wie op dat moment dan zal onteigenen' vermits een onteigeningsplan wordt opgemaakt op het moment dat iemand niet in macht is om te onteigenen, maar Fluxys kan vanuit eigen wetgeving wel onteigenen. Als wij tot de conclusie komen dat het compressiestation zal worden geherlokaliseerd, zal de nieuwe zone worden bestemd, maar nog niet worden onteigend. Om een nieuw compressiestation te creëren is bijgevolg geen apart onteigeningsplan nodig bij dit GRUP.

De nieuwe onteigeningsprocedure voorziet niet meer in een gekoppeld onteigeningsplan aan het GRUP, maar in een parallel proces waarin een onteigeningsplan wordt opgesteld en mee wordt voorgelegd tijdens het openbaar onderzoek van het GRUP. Het onteigeningsplan maakt sowieso geen onderdeel uit van het GRUP. Vermits er een volledig onteigeningsplan moet worden opgemaakt voor het openbaar onderzoek, wordt het project vertraagd. Daarnaast wordt een onteigening in het kader van een GRUP enkel gebruikt voor hoogdringende onteigeningen, waardoor het moeilijk te motiveren is als jij pas jaren later start aan de effectieve onteigening.

Voor RGT zal Infrabel intern nog afstemmen, maar ook hier lijkt er geen onteigeningsplan noodzakelijk omdat zij normaal kunnen onteigenen/verwerven vanuit eigen wetgeving.

Het planteam concludeert dat er op dit moment geen onteigeningsplan moet worden voorzien, tenzij uit interne terugkoppeling andere signalen komen. In dat geval wordt dit element opnieuw besproken in het planteam.

3.4 VARIANTEN

De opmerking wordt gemaakt dat de verschillende varianten (met name deze overgenomen uit R4WO) best in lijn worden gebracht met de varianten uit COZ. Hierop wordt gereageerd dat intern moet worden bekeken, en in samenspraak met het plan-MER-bureau, op welke manier dit kan gebeuren.

4 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

De volgende planteams worden vastgelegd op onderstaande data **in het Provinciehuis te Gent**.

- 14 maart 2025 10.00 u.
- 28 maart 2025 10.00 u.
- 25 april 2025 10.00 u.
- 9 mei 2025 10.00 u.
- 16 mei 2025 10.00 u.

VERSLAG VERVOLG COZ 10

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 14 maart 2025 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Bronbos'

aanw.		onderneming
X	Ignas Claey	Departement Omgeving
VO	Griet De Mulder	Departement Omgeving
X	Goedele Schuerman	DenS
VO	Hannelore Deblaere	Departement MOW
X	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzon
DIG	Dweezil Vandekerckhove	Provincie Oost-Vlaanderen
VO	Lucie Pertry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
VO	Marijke De Vreese	North Sea Port
X	Hans de Meij	North Sea Port
VO	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
X	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
VO	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
VO	Michiel Maertens	Infrabel / TUC Rail
VO	Bram LEROY	Infrabel/ TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
VO	Stein Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedaauw	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 ALGEMENE OPMERKINGEN

Het verslag werd goedgekeurd.

Het planteam wordt uitgebreid met het communicatiebureau DenS (Goedele Schuerman) dat Departement Omgeving zal ondersteunen voor het communicatie- en participatiegedeelte. Daarnaast zal Sweco worden aangesteld als plan-MER-bureau en worden toegevoegd aan het planteam.

2 STARTNOTA

Tijdens het planteam wordt de startnota (document: 21124_008_startnota_v2_250227 op de sharepoint) geprojecteerd en worden de opmerkingen op hoofdstukken 1 tot en met 4 besproken. Dit verslag geeft een overzicht van de belangrijkste beslispunten tijdens het planteam:

- Departement Omgeving stelt de vraag aan alle leden van het planteam om een voorstel te doen voor een geschiktere naam voor het GRUP. 'Zelzate Oost' dekt niet de volledige lading.
- Het planteam beslist om een 'zone voor overstap met hoogwaardig openbaar vervoer' op te nemen in plaats van een specifieke halteplaats voor personenvervoer. De teksten worden gescreend en waar nodig aangepast hieraan. Departement Omgeving neemt contact op met NMBS vermits Infrabel niet bevoegd is om bijkomende halteplaatsen voor personenvervoer aan te duiden.
- Het planteam beslist om geen passage over de financiering Rail Ghent-Terneuzen op te nemen, maar dit enkel op te nemen in de begeleidende nota naar de Vlaamse Regering.
- In de startnota wordt gesproken over elektrische hoogspanningskabels in plaats van 380kV.
- Het planteam concludeert dat er moet worden bekeken op welke manieren de teksten op sommige plaatsen kunnen worden herschreven zodat wordt verduidelijkt dat bestaande buis- en pijpleidingen niet onmogelijk worden gemaakt en bestaande leidingen binnen de reservatiezone kunnen worden behouden alsook dat nieuwe leidingen mogelijk blijven conform de bestaande regelgeving en toestand. Daarnaast moeten elementen met betrekking tot leidingen die dienen om de context te beschrijven worden behouden. Deze screening wordt intern opgenomen in een derde versie van de startnota.
- Departement Omgeving stelt de vraag aan de gemeente Terneuzen om de passage met betrekking tot Nederlandse plannen en projecten aan te vullen.
- De drie relevante leidingen GRUP's (Zelzate-Kallo, leidingstraat Zomergem-Zelzate en Gent-Zelzate) worden opgenomen onder 1.4.3 relevante bestemmingsplannen en RUP's.
- Het planteam beslist dat de ontsluiting van Rosteyne een element is dat moet worden opgenomen binnen het GRUP. Intern moet worden bekeken op welke manier die kan worden beschreven.
- Bij de beschrijving van de mogelijke bestemmingen binnen het GRUP (onder hoofdstuk 2.2 planvoornemen) moet ook een bestemmingsvoorschrift met betrekking tot het compressiestation worden opgenomen (in het geval dat een verschuiving of herlokalisatie van het compressiestation noodzakelijk is).
- Het planteam concludeert dat onder hoofdstuk 3 'bouwstenen' moet worden aangegeven dat op vandaag pijpleidingen aanwezig zijn in het gebied en dit in de toekomst ook zal blijven.
- Onder hoofdstuk 3.2 'omvorming R4-oost en E34 en nieuwe Zelzate-tunnel' moet worden bekeken op welke manier de relatie met ADR-transport kan worden gemaakt.

3 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Volgende afspraken werden gemaakt:

- Op het volgende planteam (28 maart 2025) wordt het plan-MER-bureau uitgenodigd. Daarnaast wordt tijdens dit planteam besproken welke alternatieven en varianten in de startnota zullen worden opgenomen. Volgend op dit planteam zullen de alternatieven en varianten worden uitgeschreven en zullen de teksten door de partners worden nagelezen.
- Fluxys bezorgt ter voorbereiding van het volgend planteam de randvoorwaarden waaraan nieuwe locaties voor het compressiestation moeten voorzien.
- Infrabel bekijkt intern de vraag van Fluxys met betrekking tot de diepte van de spoorlijn onder het compressiestation. Een spoortunnel onder het compressiestation is mogelijk indien deze op voldoende diepte onder het compressiestation is gelegen (omwille van trillingen enz.).
- Bijkomende afstemming met AWW wordt georganiseerd met betrekking tot de 30m-zone van E34. Dit naar aanleiding van de vraag van Fluxys: 'Als E34 naar het zuiden opschuift, betekent dit dan ook dat de 30m-zone opschuift en dat in de laatste delen van de reservatiezone bijgevolg geen leidingen meer mogelijk zijn?'.

Herhaling van vorig verslag: de volgende planteamen worden vastgelegd op onderstaande data **in het Provinciehuis te Gent**.

- 28 maart 2025 10.00 u.
- 25 april 2025 10.00 u.
- 9 mei 2025 10.00 u.
- 16 mei 2025 10.00 u.

VERSLAG VERVOLG COZ 11

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 25 april 2025 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Bronbos'

aanw.		onderneming
X	Ignas Claeys	Departement Omgeving
X	Griet De Mulder	Departement Omgeving
VO	Hannelore Deblaere	MOW
X	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
DIG	Dweezil Vandekerckhove	Kabinet Gouverneur
VO	Lucie Petry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
VO	Paul van Es	Fluxys Belgium
X	Marijke De Vreese	North Sea Port
X	Hans de Meij	North Sea Port
X	Bart Cuypers	North Sea Port
VO	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
VO	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
VO	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
X	Michael Maertens	Infrabel / TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
VO	Stijn Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedauw	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland
X	Goedele Schuerman	DenS
X	Pieter Van Vooren	SWECO

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 ALGEMENE OPMERKINGEN

Het verslag werd goedgekeurd.

Tijdens het planteam wordt ook ingegaan op het communicatietraject. Volgende opmerkingen worden hierbij gemaakt:

- Er kan pas worden gecommuniceerd over de verschillende varianten en de inhoud van de startnota zodra de Vlaamse Regering deze heeft goedgekeurd en de beslissing van de VR is gepubliceerd.
- Het voorstel wordt gedaan om het CBS en de klankbordgroep vooraf te verwittigen (zonder in te gaan op de inhoud van de nota).
- Tegen het laatste planteam wordt een voorstel van communicatieplan uitgewerkt.

Verder wordt aangegeven dat de opmaak van de samenwerkingsovereenkomst tussen AWW, Fluxys en Infrabel on hold is gezet en op dit moment niet meer noodzakelijk. Deze samenwerkingsovereenkomst was immers in functie van de aanstelling van een plan-MER-team. Sweco is momenteel aangesteld door het Departement Omgeving.

2 STARTNOTA

Tijdens het planteam wordt de startnota (document: 21124_008_startnota_v3_250317 op de sharepoint) geprojecteerd en worden de opmerkingen op hoofdstukken besproken. Dit verslag geeft een overzicht van de belangrijkste beslispunten tijdens het planteam:

- Het planteam keurt de hoofdstukken 1 tot en met 4 goed rekening houdend met:
 - Eventuele tekstuele wijzigingen die nog mogelijk kunnen zijn naar aanleiding van de opmerkingen van Hannelore Deblaere.
 - De input van de gemeente Terneuzen met betrekking tot relevante beleidsplannen en onderzoeken aan Nederlandse zijde. Bruno Reniers neemt hiervoor contact op met de gemeente Terneuzen.
 - De tekstpassages die worden aangeleverd door Bram Cornelis met betrekking tot Rail Ghent-Terneuzen.
- Het is technisch mogelijk om de spoorlijn onder het compressiestation te realiseren.
- Hoofdstuk 5 'alternatieven' (exclusief de teksten rond de locatiealternatieven van het compressiestation van Fluxys) wordt goedgekeurd rekening houdend met:
 - Eventuele tekstuele wijzigingen die nog mogelijk kunnen zijn naar aanleiding van de opmerkingen van Hannelore Deblaere.
 - Uitsluitel vanuit AWW en de Werkvennootschap met betrekking tot het realistisch zijn van R4WO variant 10 en 16.
 - Het alternatief 1B 'geen impact op compressiestation van Fluxys' bij corridor Zuid is een nieuw scenario dat in het voortraject met de conceptuele ontwerp oefening nooit ter sprake is gekomen. Zelzate neemt akte van het feit dat dit scenario moet worden meegenomen omdat alle haalbare alternatieven minstens moeten worden onderzocht, conform de procedure. Voor het lokale bestuur is dit scenario echter geen optie. Ook betreurt het lokale bestuur deze werkwijze. Na de vergunningsaanvraag van de werkvennootschap voor de omvorming van de R4 ten noorden van de E34, was het vertrouwen bij de Zelzatenaren en het lokale bestuur weg. Die aanvraag werd uiteindelijk geweigerd. Nadien is een intensief traject opgestart met onder meer de klankbordgroep (buurtbewoners) als bevoorrechte partners. Het vertrouwen werd hersteld door met een open blik en op transparante wijze de verschillende scenario's in kaart te brengen. Voor de Heidelaan zou de situatie t.o.v. vandaag in elk scenario verbeteren, zowel in het scenario uitbuigen als gestrekt (zij het wel dat in het eerste scenario er slechts een beperkte verbetering zou zijn). Een beperkte verbetering staat echter in schril contrast met een bijkomend alternatief waarbij tientallen woningen op verwerving staan of zouden kunnen worden geïmpacteerd. Vandaar het standpunt van het bestuur dat dit alternatief geen optie is. Het uitgangspunt was, is en blijft een verbetering van de situatie (leefbaarheid + verkeersleefbaarheid) voor de Zelzatenaren, in het bijzonder voor de rechtstreeks betrokken buurtbewoners.
- Hoofdstuk 7 'scoping en aanzet tot m.e.r.-methodologie' wordt aangevuld met trillingen en spoorinfrastructuur.

3 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Volgende afspraken werden gemaakt:

- Volgend planteam (9 mei 2025) wordt inhoudelijk de startnota afgeklopt.
- Het planteam van 16 mei 2025 behandelt de communicatiestrategie voor de startnota.
- Bruno neemt contact op met de gemeente Lochristi en Crossport.
- De verschillende partners geven de contactpersonen die instaan voor communicatie door aan Goedele Schuerman van DenS.

VERSLAG VERVOLG COZ 12

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 9 mei 2025 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Bronbos'

aanw.		onderneming
X	Ignas Claeys	Departement Omgeving
X	Griet De Mulder	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	MOW
VO	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
X	Dweezil Vandekerckhove	Kabinet Gouverneur
VO	Lucie Petry	AWV
VO	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
VO	Marijke De Vreese	North Sea Port
X	Hans de Meij	North Sea Port
X	Bart Cuypers	North Sea Port
VO	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
X	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
VO	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
VO	Michael Maertens	Infrabel / TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
VO	Stijn Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedauw	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland
X	Goedele Schuerman	DenS
VO	Pieter Van Vooren	SWECO

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 ALGEMENE OPMERKINGEN

Het verslag werd goedgekeurd mits de bemerking van de gemeente Zelzate dat in het vorig verslag dient te worden opgenomen dat voor het bestuur van Zelzate het absoluut geen optie is om woningen te onteigenen.

Bruno is samen met Crossport op zoek naar een datum voor een bilateraal overleg.

2 STARTNOTA

Tijdens het planteam wordt de startnota (document: 21124_008_startnota_v4_250425 op de sharepoint) geprojecteerd en worden de opmerkingen op hoofdstukken besproken. Dit verslag geeft een overzicht van de belangrijkste beslispunten en opmerkingen tijdens het planteam:

- Het planteam keurt de startnota goed onder voorbehoud van:
 - De tekstpassages in hoofdstuk 1 die worden aangeleverd door Bram Cornelis met betrekking tot Rail Ghent-Terneuzen. Bram vult de tekstpassages voor het volgend planteam aan.
 - De input van de gemeente Terneuzen met betrekking tot relevante beleidsplannen en onderzoeken aan Nederlandse zijde. De gemeente Terneuzen levert nog input aan.
 - De aanvulling van hoofdstuk 6 'bestaande toestand'. Departement Omgeving en OMGEVING vullen dit hoofdstuk tegen volgend planteam aan.
 - De wijzigingen naar aanleiding van de bijkomende vragen rond de plan-MER in hoofdstuk 7. Sweco beantwoordt de bijkomende vragen tegen volgend planteam.
- Indien uit de RVR-toets zou blijken dat er geen RVR moet worden opgemaakt, wordt een luik 'veiligheid' opgenomen in het plan-MER.
- Provincie Oost-Vlaanderen voert een actief aankoopbeleid in uitbreiding van het Kloosterbos en het boscomplex ten noorden van de E34. Een mogelijke plancontour met ingrijpen in het Kloosterbos als alternatieve locatie voor het compressiestation staat haaks op deze ambitie. Ook is er een toenemende barrièrewerking van de havencorridor E34. In COZ wordt aangegeven dat het wenselijk is om op termijn te voorzien in een ecodeuct of ecotunnel in het goed en veilig connecteren van de natuur- en bosgebieden ten noorden en ten zuiden van de E34. Er wordt gekozen om deze ambitie in voorkomend geval te borgen als mogelijke remediërende maatregel.
- Het alternatief 1B 'geen impact op compressiestation van Fluxys' bij corridor Zuid is een nieuw scenario dat in het voortraject met de conceptuele ontwerpvoering nooit ter sprake is gekomen. Zelzate neemt akte van het feit dat dit scenario moet worden meegenomen omdat alle haalbare alternatieven minstens moeten worden onderzocht, conform de procedure. Voor het lokale bestuur is dit scenario echter geen optie. Ook betreurt het lokale bestuur deze werkwijze. Na de vergunningsaanvraag van de werkvennootschap voor de omvorming van de R4 ten noorden van de E34, was het vertrouwen bij de Zelzatenaren en het lokale bestuur weg. Die aanvraag werd uiteindelijk geweigerd. Nadien is een intensief traject opgestart met onder meer de klankbordgroep (buurtbewoners) als bevoorrechte partners. Het vertrouwen werd hersteld door met een open blik en op transparante wijze de verschillende scenario's in kaart te brengen. Voor de Heidelaan zou de situatie t.o.v. vandaag in elk scenario verbeteren, zowel in het scenario uitbuigen als gestrekt (zij het wel dat in het eerste scenario er slechts een beperkte verbetering zou zijn). Een beperkte verbetering staat echter in schril contrast met een bijkomend alternatief waarbij tientallen woningen op verwerving staan of zouden kunnen worden geïmpacteerd. Vandaar het standpunt van het bestuur dat dit alternatief geen optie is. Het uitgangspunt was, is en blijft een verbetering van de situatie (leefbaarheid + verkeersleefbaarheid) voor de Zelzatenaren, in het bijzonder voor de rechtstreeks betrokken buurtbewoners.

3 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Volgende afspraken werden gemaakt:

- Het planteam van 16 mei 2025 behandelt de communicatiestrategie voor de startnota.

VERSLAG VERVOLG COZ 13

project Externe procesbegeleiding Gentse
Kanaalzone
projectnummer 21124
verslaggever Brecht Cuyvers
datum 16 mei 2025 10.00
plaats Provinciehuis te Gent, zaal 'Bronbos'

aanw.		onderneming
X	Ignas Claeys	Departement Omgeving
VO	Griet De Mulder	Departement Omgeving
X	Hannelore Deblaere	MOW
VO	Arno Van Hoecke	Departement MOW
X	Bruno Reniers	Project Gentse Kanaalzone
DIG	Dweezil Vandekerckhove	Kabinet Gouverneur
X	Lucie Petry	AWV
X	Jan Mondelaers	Fluxys Belgium
X	Paul van Es	Fluxys Belgium
VO	Marijke De Vreese	North Sea Port
VO	Hans de Meij	North Sea Port
X	Bart Cuypers	North Sea Port
VO	Jurgen Smeenk	Gemeente Terneuzen
VO	Bram Cornelis	Infrabel / TUC Rail
VO	Dimitri Dardenne	Infrabel / TUC Rail
DIG	Michael Maertens	Infrabel / TUC Rail
X	Anne Bunneghem	Lokaal bestuur Zelzate
VO	Stijn Scheijven	ProRail
VO	Guy Vloebergh	OMGEVING cv
X	Brecht Cuyvers	OMGEVING cv
VO	Peter Swyngedauw	OMGEVING cv
VO	Els Piqueur	NSPD
VO	Martin Ernest	Provincie Zeeland
X	Goedele Schuerman	DenS
VO	Pieter Van Vooren	SWECO

Voorliggend verslag geeft beknopt de conclusies weer van het gesprek.

1 ALGEMENE OPMERKINGEN

Het verslag werd goedgekeurd mits de bemerking van de gemeente Zelzate omtrent de formulering van het standpunt van Zelzate. Deze opmerking zal worden verwerkt in het verslag.

2 STARTNOTA

De startnota werd vorig planteam afgeklopt op enkele openstaande punten na. Deze punten zijn aangevuld en worden als definitief beschouwd.

3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

- Het planteam geeft aan dat er in de mail naar de klankbordgroep best niet kan worden gesproken over het feit dat er meer alternatieven zijn opgenomen in de startnota. Dit wordt bij voorkeur mondeling toegelicht. Het overlegmoment met de klankbordgroep wordt vervroegd naar begin juli 2025. Indien de Vlaamse Regering nog geen beslissing heeft genomen op dat moment wordt er een algemene stand van zaken gegeven. In het geval dat de beslissing van de VR er is en de opkomst voldoende groot is, volstaat de vergadering begin juli en is er geen bijkomend overleg met de klankbordgroep in september noodzakelijk.
- Het planteam beslist om twee overlegmomenten in te plannen met de bewoners binnen het studiegebied van het GRUP. Een infomoment begin juli 2025 en een infomoment tijdens de publieke raadpleging. De uitnodiging voor het eerste infomoment wordt verstuurd na de goedkeuring door de Vlaamse Regering.
- De infomarkt in september wordt opgevat als een infomoment waarbij alle betrokken stakeholders een eigen stand hebben om hun deel van het project toe te lichten. Er zal geen globale toelichting worden gegeven vermits de presentatie online zal staan. MOW/AWV, Infrabel/TucRail, North Sea Port en Project Gentse Kanaalzone zullen aansluiten op de infomarkt. Fluxys en de gemeente Zelzate bekijken intern of zij aanwezig willen/kunnen zijn op het infomoment. Departement Omgeving bereidt de posters voor het infomoment voor.
- Departement Omgeving en DenS bereiden een perstekst voor op twee moment. Enerzijds naar aanleiding van de goedkeuring door de VR en anderzijds om de publieke consultatie aan te kondigen. Persteksten vanuit de partners moeten worden afgestemd met de persteksten vanuit Vlaanderen.
- Het Departement Omgeving geeft niet standaard een persconferentie. In het geval dat de gemeente een persconferentie zou willen geven, moet dit worden afgestemd met het Departement Omgeving.

4 PRAKTISCHE AFSPRAKEN

Volgende afspraken werden gemaakt:

- Overleg met cbs van Zelzate wordt ingepland op maandag 2 juni 2025.
- Alle partners bezorgen Departement Omgeving en Goede Schuerman de gegevens van de communicatieverantwoordelijken.
- Volgende data worden afgesproken met betrekking tot communicatie. Deze momenten zullen plaatsvinden in de Raadszaal te Zelzate:
 - 7 juli 2025 (19u): infomoment 1 voor bewoners binnen de perimeter (uitnodiging wordt verstuurd van zodra de VR heeft beslist over de startnota)
 - 8 juli 2025 (19.30u): klankbordgroep
 - 8 september 2025 (16u – 20u): infomarkt
 - 11 september 2025 (19u): infomoment 2 voor bewoners binnen de perimeter.

- Goedele Schuerman herwerkt het draaiboek.
- Departement Omgeving werkt een Q&A uit.