

# Zienswijze

Openbaar onderzoek ontwerp projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover (ECA-CCL) — 12 juni tot en met 10 augustus 2026

---

**Aan:** de Vlaamse Regering

p/a Departement Mobiliteit en Openbare Werken — projectteam ECA  
info@cpeca.be

**Betreft:** zienswijze inzake het ontwerp van projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover, vastgesteld door de Vlaamse Regering op 29 mei 2026

**Van:** Fractie D66 Hulst — gemeenteraad van Hulst, Zeeuws-Vlaanderen, Nederland

**Datum:** 9 augustus 2026

---

## Inleiding

De fractie van D66 in de gemeenteraad van Hulst dient hierbij een zienswijze in op het ontwerp van projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover. De gemeente Hulst grenst rechtstreeks aan het plangebied: de kernen Nieuw-Namen, Clinge en Kapellebrug liggen op enkele kilometers van de voorziene werken, en de haven van Walsoorden ligt aan de Westerschelde stroomafwaarts van het havengebied.

## Waardering vooraf

Wij hechten eraan te beginnen met wat goed gaat. De haven van Antwerpen-Brugge is een economische motor van formaat en een grote werkgever, ook voor inwoners van Zeeuws-Vlaanderen. Wij zien bovendien dat deze uitbreiding uitdrukkelijk is opgezet als de meest duurzame tot nu toe: walstroom, volledig elektrische kranen, een routebinding met sensoren voor het vrachtverkeer, forse investeringen in spoor- en fietsontsluiting, de omzetting van Putten Weiden naar natuurgebied, en een bufferlandschap dat de omliggende polders en dorpen moet afschermen. Dat is geen vanzelfsprekendheid, en wij spreken daar onze waardering voor uit.

Onze zienswijze komt dan ook niet voort uit weerstand tegen de ontwikkeling van de haven, maar uit de wens dat die ontwikkeling ook aan de Nederlandse zijde van de grens goed landt. Op grond van de Verdragen van Espoo en Helsinki dienen grensoverschrijdende milieueffecten uitdrukkelijk te worden beoordeeld. Wij constateren dat die beoordeling zich in belangrijke mate heeft toegespitst op stikstofdepositie en luchtmissies, en dat enkele effecten die zich juist op Nederlands grondgebied manifesteren daarbij onderbelicht zijn gebleven. Deze zienswijze bestaat uit vier zelfstandige onderdelen; wij verzoeken u elk onderdeel afzonderlijk te beantwoorden in de antwoordnota.

---

## Zienswijze 1 — Golfslaghinder en nautische veiligheid voor Nederlandse Scheldehavens

### Vaststelling

Het project voorziet in 7 miljoen TEU extra behandelingscapaciteit. Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst voor de gemeenteraad van Hulst op 7 mei 2026 is toegelicht dat rekening wordt gehouden met circa 1.500 extra schepen per jaar, ofwel circa 3.000 extra scheepsbewegingen. Voor zover wij op basis van de ter inzage gelegde stukken hebben kunnen vaststellen, bevat de milieubeoordeling geen beoordeling van de hydraulische en nautische effecten hiervan op de Nederlandse havens langs de Westerschelde.

## Onderbouwing

De haven van Walsoorden, gelegen in de gemeente Hulst, ondervindt structurele schade door golfslag van passerende zeeschepen: boeg- en hekgolven die trossen doen breken, afmeerinstallaties beschadigen en afgemeerde schepen tegen de kade doen slaan. Dit is gedocumenteerd:

- In 2025 werden gemiddeld tien golfslagincidenten per maand geregistreerd. De havenmeester beschreef in de regionale media van 30 januari 2026 water dat tot anderhalve meter hoog de haven binnenslaat, veroorzaakt door schepen die met 18 tot 19 knopen passeren.
- Het probleem is niet nieuw: in 1998 richtte de scheepswerf te Walsoorden zich al schriftelijk tot de provincie Zeeland met dezelfde constatering, en in april 2011 braken drie trossen van een beunschip van 1.000 ton, waarbij een jacht zwaar werd beschadigd.

Golfslaghinder is een functie van scheepsgrootte, waterverplaatsing, vaarsnelheid en de breedte van het vaarwater. Van belang is dat de vlootontwikkeling niet alleen naar langere, maar uitdrukkelijk naar **breder** schepen gaat: op 7 augustus 2026 werd bekend dat MSC negen containerschepen van 19.000 TEU die reeds in aanbouw zijn alsnog breder laat uitvoeren, waardoor hun capaciteit stijgt naar circa 21.700 TEU. Breedte en waterverplaatsing zijn juist bepalend voor de golfvorming in een begrensd vaarwater als de Westerschelde; een beoordeling die uitgaat van de huidige vloot onderschat daarmee het toekomstige effect.

Dit effect is naar zijn aard grensoverschrijdend: de schepen varen naar Vlaamse terminals, de schade valt op Nederlands grondgebied. Een beoordeling op stikstofdepositie of luchtkwaliteit kan het per definitie niet vaststellen.

Wij komen daarmee tot een uitdrukkelijke vaststelling: **een milieueffectrapport dat de hydraulische effecten van de verwachte vlootontwikkeling op de omliggende, direct beïnvloede havens niet meeweegt, is onvolledig**. Wij verzoeken u deze vaststelling in de antwoordnota uitdrukkelijk te adresseren.

## Verzoek

Wij verzoeken de Vlaamse Regering:

- 1 De effecten van de toename van het scheepvaartverkeer op golfslaghinder en nautische veiligheid bij de Nederlandse Scheldehavens expliciet te laten beoordelen, met bijzondere aandacht voor Walsoorden, en daarbij uit te gaan van de verwachte vlootontwikkeling naar bredere schepen.
- 2 In het projectbesluit te voorzien in effectieve en handhaafbare mitigerende maatregelen tegen golfslaghinder bij deze havens, waarbij de keuze van maatregelen voortvloeit uit de onder 1 gevraagde beoordeling en in overleg met de Nederlandse beheerders wordt bepaald.
- 3 Te voorzien in monitoring van golfslagincidenten gedurende aanleg en exploitatie, met een evaluatiemoment en bijsturing bij aantoonbare toename, en hierover afspraken te maken met Rijkswaterstaat Zee en Delta en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, met betrokkenheid van de gemeente Hulst als havenbeheerder.

---

## Zienswijze 2 — Grensoverschrijdende verkeerseffecten en de ontsluiting van Zeeuws-Vlaanderen

### Vaststelling

Wij stellen met instemming vast dat tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 7 mei 2026 is toegelicht dat het projectgebonden vrachtverkeer wordt uitgerust met sensoren en gebonden zal zijn aan vaste routes, waarbij routing via Nederlands grondgebied is uitgesloten. Dat is een concrete en gerichte maatregel. Onze zienswijze richt zich dan ook niet op dat gebonden vrachtverkeer, maar op het verkeer dat erbuiten valt, op de infrastructurele aannames onder het projectbesluit, en op de vraag of de verkeerskundige onderbouwing de Nederlandse zijde van de grens in beeld heeft. Voor zover wij hebben kunnen vaststellen, beperkt die onderbouwing zich tot het Vlaamse wegennet.

### Onderbouwing

De gemeente Hulst beschikt over één volwaardige verbinding met het Vlaamse hoofdwegennet, via Kapellebrug, en die functioneert op de grens van haar capaciteit. Er is nu reeds sprake van toenemend sluipverkeer door de dorpskernen van Clinge en Nieuw-Namen — woonstraten die daarvoor niet zijn ingericht.

Buiten de routebinding vallen naar ons begrip het personen- en woon-werkverkeer van en naar de nieuwe terminals, de lichte bedrijfsvoertuigen tot 3,5 ton — die ook buiten de kilometerheffing vallen en in de logistiek een groeiende categorie vormen — en het bouwverkeer gedurende de meerjarige aanlegfase. Daarnaast is ons niet duidelijk hoe de maatregel wordt gehandhaafd en gesanctioneerd, en of zij na de aanlegfase in stand blijft.

Zwaarder weegt dat de verkeersafwikkeling van dit project berust op infrastructuur die nog niet is besloten. Blijkens de projectfiches is de realisatie van een **tweede Tijsmantunnel** als uitgangspunt opgenomen in zowel de Oosterweelverbinding als in ECA. Die tunnel bevindt zich echter nog in de onderzoeksfase, met een raming van circa 200 miljoen euro en zonder bevestigde uitvoeringsdatum. De bestaande Tijsmantunnel dateert van 1967, telt 2x2 rijstroken en vormt door de menging van doorgaand en lokaal verkeer een trechter op de R2.

Daarnaast is in februari 2014 gekozen voor gedifferentieerde tolheffing op de drie Scheldekruisende tunnels, waarbij vrachtverkeer de hoogste tol betaalt in de Kennedytunnel en de **laagste in de Liefkenshoektunnel**. Het beleidsdoel is vrachtverkeer bewust naar de R2-corridor te leiden — dezelfde corridor waaraan dit project vrachtverkeer toevoegt, en die het dichtst bij Nederlands grondgebied ligt. De Liefkenshoektunnel blijft daarbij 2x2. Tekenend is dat het aantal uren waarin die tunnel als drukventiel tolvrij werd gesteld terugliep van 273 uur in 2022 naar 5 uur in 2025, omdat de R2 volgens het Vlaams Verkeerscentrum nagenoeg voortdurend verzadigd is.

Tot slot wijzen wij op een faseringsverschil. De containercapaciteit groeit gefaseerd, terwijl de ontlastende infrastructuur later beschikbaar komt: de Scheldetunnel opent in 2030 voor snelwegverkeer, de volledige Oosterweelverbinding in 2033, en de tweede Tijsmantunnel is ongedateerd. Er ontstaat dus een periode van jaren waarin capaciteit wordt toegevoegd voordat de infrastructuur die dat moet opvangen er is.

### Verzoek

Wij verzoeken de Vlaamse Regering:

- 1 In overleg te treden met de gemeente Hulst over een tweede, volwaardige aansluiting van Zeeuws-Vlaanderen op de Vlaamse infrastructuur. Een dergelijke aansluiting pakt het bestaande sluipverkeer bij de bron aan en maakt de vraag naar de additionele druk van dit project daarmee grotendeels academisch. Dit is voor ons het zwaarstwegende verzoek van dit onderdeel.
  - 2 *Indien u daartoe geen aanleiding ziet:* de verkeerskundige onderbouwing alsnog uit te breiden met een beoordeling van de effecten op de Nederlandse grensovergangen, in het bijzonder Kapellebrug, en op het onderliggende wegennet in Clinge en Nieuw-Namen.
  - 3 De reikwijdte van de routebindingsmaatregel expliciet in het projectbesluit vast te leggen: of deze mede geldt voor voertuigen tot 3,5 ton en voor bouwverkeer, hoe zij wordt gehandhaafd en gesanctioneerd, en voor welke termijn zij geldt.
  - 4 De robuustheid van de verkeersonderbouwing inzichtelijk te maken voor het scenario waarin de tweede Tijsmantunnel niet of aanzienlijk later wordt gerealiseerd, en voor de periode tussen de gefaseerde ingebruikname van de terminalcapaciteit en de oplevering van de ontlastende infrastructuur.
  - 5 Te bevestigen of het verkeersmodel rekening houdt met het gedifferentieerde tolregime en met het per 1 mei 2027 voorziene wegvignet op gewestwegen, en de gecombineerde werking daarvan met het door dit project toegevoegde vrachtverkeer te beoordelen.
  - 6 Te voorzien in verkeersmonitoring op de grensovergangen gedurende aanleg en exploitatie, met een evaluatiemoment en de verplichting tot bijsturing bij een aantoonbare toename van doorgaand verkeer door woonkernen.
- 

## **Zienswijze 3 — Ontbreken van een cumulatieve grensoverschrijdende effectbeoordeling**

### **Vaststelling**

Het ontwerp van projectbesluit wordt beoordeeld als op zichzelf staand project. In dezelfde periode en in hetzelfde gebied spelen echter meerdere ontwikkelingen die tezamen op Zeeuws-Vlaanderen inwerken:

- de containercluster zelf, met getijdendok, spoorbundel en logistieke zones;
- de verplaatsing van hoogspanningslijnen, met twee masten van circa 228 meter voor de nieuwe 380 kV-verbindingen;
- de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, projectbesluit vastgesteld op 24 oktober 2025;
- de gefaseerde oplevering van de Oosterweelverbinding en de tweede Tijsmantunnel;
- de Belgische besluitvorming over kernenergie, waaronder mogelijke nieuwbouw op de site Doel;
- de bestaande industriële activiteit in het havengebied.

Voor zover wij hebben kunnen vaststellen, is geen beoordeling uitgevoerd van de gezamenlijke effecten hiervan op het grondgebied van Zeeuws-Vlaanderen.

### **Onderbouwing**

Voor onze inwoners telt niet het effect van elk project afzonderlijk, maar de optelsom: wat zij zien aan de horizon, horen in de nacht, en tegenkomen in hun straat en in hun haven. Elk project afzonderlijk kan de toets doorstaan juist omdat de bijdrage van dat ene project beperkt blijft; daardoor kan een reeks afzonderlijk aanvaardbare besluiten leiden tot een gezamenlijk effect dat

dat niet is. In een grensoverschrijdende context weegt dat extra, omdat geen van de betrokken overheden afzonderlijk zicht heeft op het geheel.

Hierover zijn aan Nederlandse zijde reeds vragen gesteld. Op 17 mei 2026 stelde het Statenlid Versluijs (D66) hierover vragen aan Gedeputeerde Staten van Zeeland (zaaknummer 828665). In de beantwoording van 14 juli 2026 lieten Gedeputeerde Staten weten dat pleiten voor een aanvullende cumulatieve milieueffectenstudie naar hun oordeel geen toegevoegde waarde heeft. Wij delen die conclusie niet, en constateren dat daarmee aan Nederlandse zijde geen initiatiefnemer resteert. Dat maakt het des te meer aangewezen dat de Vlaamse Regering hierin voorziet.

Wat de landschappelijke inpassing betreft merken wij aanvullend op dat aan Nederlandse zijde voor de passage van de Westerschelde uitdrukkelijk is gekozen voor een ondergrondse aanleg van het nieuwe 380 kV-tracé. De twee voorziene masten van circa 228 meter aan Vlaamse zijde overtreffen de koeltorens van Doel met bijna 60 meter en zullen vanuit vrijwel de gehele gemeente Hulst zichtbaar zijn.

## **Verzoek**

Wij verzoeken de Vlaamse Regering:

- 1 Een cumulatieve beoordeling te laten uitvoeren van de gezamenlijke effecten van de hierboven genoemde ontwikkelingen, specifiek voor het grondgebied van Zeeuws-Vlaanderen, en daarbij ten minste te kijken naar landschappelijke inpassing en zichthinder, geluid inclusief de nachtperiode, lichthinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, nautische veiligheid en verkeer.
- 2 Te onderzoeken of voor de nieuw aan te leggen hoogspanningsverbindingen aan Vlaamse zijde eveneens een ondergronds tracé, of een tracé met beperktere masthoogte, mogelijk is — naar het voorbeeld van de Nederlandse keuze om het nieuwe 380 kV-tracé naar Zeeuws-Vlaanderen onder de Westerschelde door te voeren. Blijkt ondergrondse aanleg ter plaatse niet haalbaar, dan verzoeken wij te bezien of compensatie mogelijk is door andere delen van het tracé alsnog ondergronds te brengen.
- 3 De uitkomsten te betrekken bij de definitieve vaststelling van het projectbesluit, en in overleg te treden met de Nederlandse bevoegde gezagen over mitigatie.

---

## **Zienswijze 4 — Lichthinder en de nachtelijke horizon**

### **Vaststelling**

Een containerterminal is een etmaalbedrijf en zal dag en nacht verlicht zijn. Op onze vraag hierover tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 7 mei 2026 is gewezen op de hoge buffer rond het terrein. Die buffer helpt tegen strooilicht op maaiveldniveau, maar kan naar zijn aard niets doen aan verlichting op grote hoogte. Juist die verlichting bepaalt het nachtbeeld vanuit Hulst.

### **Onderbouwing**

De twee voorziene hoogspanningsmasten van circa 228 meter zullen voorzien moeten worden van obstakelverlichting voor de luchtvaartveiligheid. In Nederland geldt die verplichting vanaf 150 meter tiphoogte. Het gaat om felle, doorgaans rood knipperende verlichting die tot ver in de omgeving zichtbaar is en die, anders dan terreinverlichting, niet door een aarden wal kan worden afgeschermd.

Deze verlichting hoeft echter niet langer permanent te branden. Met naderingsdetectie (Aircraft Detection Lighting System, ADLS) blijft de obstakelverlichting uit tenzij daadwerkelijk een luchtvaartuig nadert; bij storing gaat zij altijd aan, zodat de luchtvaartveiligheid geborgd blijft. De techniek is beproefd en operationeel: Windpark Krammer initieerde hiervoor een proef die samen met het ministerie, RVO en de luchtvaartautoriteiten succesvol werd afgerond, en uit de vliegtest bleek dat detectie op basis van transpondersignalen veilig functioneert. Eén installatie bestrijkt een gebied van tien tot twintig kilometer en kan meerdere objecten bedienen.

Voor onze regio is aanvullend van belang dat de radarpost te Wemeldinge juist met het oog op deze toepassing is uitgerust met een luchtvaartradar, opdat de obstakelverlichting van windturbines in Zeeland kan worden gedoofd. De benodigde detectie-infrastructuur is in deze regio dus reeds aanwezig. Wij realiseren ons dat het Vlaamse kader eigen eisen kent, en vragen daarom niet om toepassing van de Nederlandse regels, maar om onderzoek naar de mogelijkheden binnen het Vlaamse kader.

## **Verzoek**

Wij verzoeken de Vlaamse Regering:

- 1 Te onderzoeken of de obstakelverlichting op de twee hoogspanningsmasten en eventuele andere hoge objecten kan worden aangestuurd met naderingsdetectie, en deze toepassing waar mogelijk in het projectbesluit te verankeren. Nu het om twee objecten gaat, is de inspanning beperkt en de winst groot: het verschil tussen een horizon die de hele nacht knippert en een horizon die dat vrijwel nooit doet.
- 2 Voor de terreinverlichting uit te gaan van neerwaarts gerichte en afgeschermd armaturen, een warme kleurtemperatuur en dimming in de nachtelijke uren, en dit als voorwaarde in het projectbesluit op te nemen.
- 3 De lichtemissie richting de Nederlandse grens in beeld te brengen vanuit concrete waarnemingspunten in de gemeente Hulst, en te voorzien in monitoring na ingebruikname.

---

## **Slot**

Wij verzoeken u de ontvangst van deze zienswijze te bevestigen, elk van de vier onderdelen afzonderlijk te behandelen, en ons te informeren over de verwerking in de antwoordnota.

Onze vier onderdelen laten zich samenvatten in één vraag: wat betekent dit project voor de mensen die er vlak naast wonen, aan de andere kant van een landsgrens die voor geluid, licht, golfslag en verkeer niet bestaat? Wij stellen die vraag als buurgemeente die de ambities van de haven deelt, en die graag meedenkt over de uitwerking. Waar wij kunnen bijdragen — met lokale kennis, meetgegevens of praktijkervaring uit Walsoorden — doen wij dat graag.

Hoogachtend,

namens de fractie van D66 Hulst,

**Pieter de Bruijn**

Fractievoorzitter D66 Hulst

Blomweg 1, 4567 PE Clinge, Nederland

Pieter@D66Hulst.nl

+31 6 27028244