

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)**

Actorenoverleg CP ECA

vergaderdatum	25 oktober 2018 om 17 u
voorzitter	Freddy Aerts - Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang, voorzitter task force CP ECA
verslaggever	Dora Borghijs - OMGEVING cvba
deelnemerslijst	Zie bijlage 1: lijst van deelnemers en verontschuldigheden
bijlagen	De presentatie van de bijeenkomst is beschikbaar op de projectwebsite extracontainercapaciteitantwerpen.be > Documenten onderzoeksfase > 25 oktober 2018: actorenoverleg

1. Opening en verwelkoming

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen en overloopt de agenda. Vandaag staat voornamelijk de presentatie van de onderzoeksresultaten van het 9de alternatief op het programma.

2. Nautica

Katrien Eloot (Waterbouwkundig Laboratorium) licht aan de hand van een presentatie (zie bijlage) de resultaten van het nautisch onderzoek toe. Net als bij het onderzoek van de overige alternatieven werd de nautische haalbaarheid van het alternatief 9 onderzocht via een microscopische en een macroscopische benadering (respectievelijk het onderzoek naar de manoeuvreerbewegingen op het niveau van de bouwstenen en het onderzoek van de globale verkeersstromen).

Deelrapport 6 bevat naast de resultaten van de deskstudie naar aanleiding van alternatief 9 ook de scores op nautisch vlak van de overige alternatieven en van het verkennend onderzoek naar de verkeersafwikkeling aan de Deurganckdokmond. Zowel op microscopisch als macroscopisch niveau werd de nautische toegankelijkheid van het Deurganckdok als referentiescore gehanteerd.

Op 11 september 2018 ging een expertenmeeting door. Tijdens het onderzoek van alternatief 9 werd voor het eerst gebruik gemaakt van real time simulatiestudies.

Ook in de latere uitwerkingsfase van het complex project zullen real time simulatiestudies worden ingezet om te komen tot verdere optimalisaties op het vlak van het opstellen van tijvensters, het afhandelen van manoeuvres en de verdere ketenverwerking.

Op de vraag van Frank Bernaers (DAB Loodswezen) of er in het nautisch onderzoek ook rekening is gehouden met de binnenvaart die volgens hem een niet te

verwaarlozen rol speelt, antwoordt Katrien Eloot dat alleen zeeschepen werden meegerekend. Op zijn volgende vraag of er ook rekening is gehouden met schepen met een grotere diepgang in de toekomst en de invloed hiervan op de tijvensters (meer containers per schip), verwijst Katrien Eloot naar het deelrapport 2 dat cijfers bevat van capaciteitsonderzoeken, ook voor schepen met een grotere diepgang. Tot slot geeft Frank Bernaers aan dat een getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok op nautisch vlak slechter zal scoren dan momenteel wordt aangenomen en stelt zich vragen bij de nettowinst in vergelijking met de vereiste investeringen. Hierop antwoordt Freddy Aerts dat in dit complex proces keuzes moeten worden gemaakt op basis van verschillende afwegingen en dat discipline in het kader van efficiëntie een absolute noodzaak zal zijn.

3. Operationaliteit

Manu Vandamme (Havenbedrijf Antwerpen) licht aan de hand van een presentatie (zie bijlage) het operationaliteitsonderzoek met betrekking tot alternatief 9 toe. Dat onderzoek houdt zowel de berekening van de capaciteitsstijging als de operationele beoordeling van de containerbehandelingscapaciteit en de logistieke bouwstenen in. Bij de beoordeling van de logistieke bouwstenen vallen drie specifieke sectoren binnen de scope van het ECA (containerdepot, stuffing & stripping en warehousing).

Op de vraag of bij de beoordeling van de toename van kadecapaciteit de inname van ruimte mee in rekening is gebracht, antwoordt Manu Vandamme dat het ruimteslag in de toekomst zeker nog geoptimaliseerd zal kunnen worden door het inschakelen van ruimtebesparende technieken. Freddy Aerts beaamt deze stelling. Bij de vraag of in het operationaliteitsonderzoek het aspect 'transport' als een belangrijke logistiek aspect mee werd onderzocht, verwijst Manu Vandamme naar de mobiliteitsstudie die als een verplicht onderdeel van het MER-onderzoek later aan bod zal komen.

Op de vraag of de containerbehandeling langs de kade gehinderd zal worden door de werken, antwoordt Freddy Aerts dat zich op dat vlak geen problemen zullen stellen in de lange rechte stukken, maar mogelijk wel in de bochten. Katrien Eloot geeft aan dat simulaties hebben aangegeven dat ter hoogte van de 'knik' verdere optimalisaties nodig zullen zijn.

4. Strategisch Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (S-MBKA)

Elvira Haezendonck (ECSA) licht aan de hand van een presentatie (zie bijlage) het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van het alternatief 9 toe. Zij schetst het doel van het onderzoek, overloopt de kosten en baten die werden onderzocht en vat de onderscheidende kenmerken van alternatief 9 samen. Een vergelijkend overzicht van de negen alternatieven geeft aan dat alternatief 9 zowel op het vlak van de opbrengstratio als op die van het break-evenpunt ('terugverdientijd') een gemiddelde score behaalt. De directe baten van alternatief 9 scoren hoog, op het vlak van investerings- en onderhoudskosten compenseert een relatief lage onderhoudskost de hoge investeringskost.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) meent dat de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse op het niveau van de bouwstenen niet zonder meer mogen worden doorgetrokken naar het niveau van de alternatieven. Hij geeft aan dat transport door min of meer gevoelige gebieden op een verschillende manier moet

worden afgewogen en vraagt zich af of de inschattingen tijdens het onderzoek in voldoende mate gebiedsafankelijk werden gemaakt. Hierop antwoordt Elvira Haezendonck dat bij de beoordeling van transportkosten en -baten de standaardmethodiek werd gehanteerd.

5. Externe Veiligheid en Strategisch Milieueffectrapport (S-MER)

Koen Couderé (Kenter) start zijn uiteenzetting (presentatie zie bijlage) met een bespreking van de resultaten van het onderzoek rond Externe Veiligheid. Voor elk van de 9 alternatieven zijn volgende aspecten onderzocht: het te verwachten effect op de bevolking bij het transport van gevaarlijke stoffen, directe en indirecte risico's met betrekking tot bestaande Seveso-bedrijven en mogelijke impact op de kerncentrale.

Vervolgens overloopt Koen Couderé voor alle in het S-MER onderzochte thema's de gehanteerde criteria en de scores die aan elk van de 9 alternatieven werden toegekend.

Voor een aantal thema's kunnen min of meer beduidend negatieve effecten van alternatief 9 volledig of grotendeels vervallen door toepassing van milderende maatregelen. Dat geldt niet voor het verlies van biodiversiteit. Alle alternatieven scoren voor dit thema significant negatief. In dit geval kan het negatief effect enkel door middel van compensaties positief worden beïnvloed.

Opvallend is de goede score van alternatief 9 voor wat het effect op de structuurkwaliteit van de Zeeschelde en de impact op het sedimentsregime betreft. De toename in sedimentsconcentraties voor alternatief 9 is substantieel kleiner dan die voor de andere getijdendokken. Dit aspect vormde een belangrijke aanleiding voor de uitwerking van alternatief 9.

Onderzoek naar te verwachten bijkomende emissies van stikstofdioxides (NOx) en broeikasgassen (CO2) bij realisatie van het complex project toont weinig onderscheid tussen de verschillende alternatieven, maar wel opvallend hoge NOx emissies als gevolg van containertransporten via binnenvaart. Bij de berekening en beoordeling van de effecten in Vlaanderen en Nederland zijn twee verschillende modellen gehanteerd.

In de mobiliteitsstudie werden twee scenario's onderzocht: dat van de klassieke Oosterweelverbinding en dat van het Toekomstverbond op basis van het havenmodel voor de verkeersafwikkeling binnen het havengebied en het provinciaal verkeersmodel voor de impact op de verkeersafwikkeling op het hoger wegennet.

Sofie Coppens (Alfaport Voka) merkt op dat de MER aangaf dat de impacten op het sedimentregime in theorie te milder zijn voor alternatief 1,2,3. Zij vraagt of deze potentiële milderende maatregelen verder zijn onderzocht en of de score is aangepast? Hierop antwoordt Koen Couderé dat de locatie en oriëntatie van het dok één van de milderende maatregelen is en dat dit verder werd onderzocht in alternatief 9. Andere milderende maatregelen zijn niet onderzocht en de score is niet aangepast.

Op de vraag van Herbert Smits (ex-AWZ) of het duidelijk is waar de baggerspecie naartoe zal gaan, antwoordt Freddy Aerts dat op dat vlak de nodige oplossingen voorhanden zijn.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) vreest dat de negatieve effecten op het vlak van mobiliteit te optimistisch zijn ingeschat en meent dat de drempel van waarop de verkeersdoorstroming als problematisch wordt aanzien, lager moet worden gelegd. Hij vraagt zich ook af of bij de beoordeling van de effecten op het klimaat de

bijkomende CO₂-emissies van het achterlandverkeer op een realistische manier werden ingecalculleerd. Hierop antwoordt Koen Couderé dat deze emissies in orde van grootte wel zijn meegerekend.

Op de vraag van een medewerker van Rijkswaterstaat of bij de beoordeling van de effecten van stikstofdeposities op de Brabantse Wal werd uitgegaan van het Vlaamse of het Nederlandse model, antwoordt Koen Couderé dat de resultaten gebaseerd zijn op het Vlaamse model omdat de Brabantse Wal rechtstreeks aansluit bij de Kalmthoutse Heide. Dat is bij grensoverschrijdende gebieden de normale beoordelingswijze. Eerdere onderzoeksrapporten bevatten nog geen cijfers van stikstofdeposities. Die berekening is nu voor het eerst gebeurd.

6. Statuut en verdere aanpak voorontwerp voorkeursbesluit

David Stevens (Team Complexe Projecten) licht aan de hand van een presentatie (zie bijlage) het verdere procesverloop toe. Nu de onderzoeksresultaten bekend zijn, zullen die samen met de motivering van de keuze van het voorkeursalternatief publiek bekend worden gemaakt. Ondertussen zal worden verder gewerkt aan de finale versie van het voorontwerp voorkeursbesluit en zal ook reeds begonnen worden met het vormgeven van het flankerend beleid. Hiermee wordt de eerste stap gezet in de uitwerkingsfase van het complex project.

De ambitie is om de finale versie van het voorontwerp voorkeursbesluit tegen 14 december 2018 af te ronden. Hierna start de formele goedkeuringsprocedure. Rekening houdend met de termijnen die nodig zijn voor het doorlopen van de vereiste juridische stappen, kan de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering pas worden verwacht tegen het najaar van 2019, wat betekent dat dit zal gebeuren tijdens de volgende legislatuur.

Tot slot licht David Stevens toe dat de aanmelding van de project-MER in het kader van de verdieping van de bestaande Europaterminal werd ingediend op 18 oktober 2018 en dat de publieke raadpleging loopt tot 30 november 2018. Dit project kadert binnen het beleid van de haven van Antwerpen om ook - los van het complex project ECA - te werken aan het optimaliseren van de reeds bestaande containercapaciteit.

7. Omschrijving, motivering en projectdefinitie van het gekozen alternatief

Freddy Aerts overloopt aan de hand van een presentatie (zie bijlage) de motivering van de keuze voor alternatief 9 op basis van de resultaten van het vijfledig geïntegreerd onderzoek. Hij geeft hierbij aan dat er in de uitwerkingsfase voldoende ruimte aanwezig is voor verdere optimalisatie van het voorgestelde alternatief en voor het aanbrengen van eventuele verbeteringen. Hij deelt ook mee dat op korte termijn een aantal workshops gepland zijn rond het opstellen van flankerende maatregelen.

Freddy Aerts overloopt de bouwstenen en alternatieven die in de onderzoeksfase bij het zoeken naar de beste oplossing verworpen zijn omwille van significante effecten en/of onvoldoende bijkomende capaciteit en legt uit hoe alternatief 9 tot stand is gekomen op basis van de combinatie van voortschrijdende inzichten uit het geïntegreerd onderzoek en diverse inspraak- en consultatierondes. Hij schetst in het kort ook de afwegingen die zijn gemaakt bij de keuzes op het vlak van industrieel/logistieke terreinen en multimodale ontsluiting (opdracht 2 en 3 van de driedelige doelstelling van het complex project). Tot slot toont hij een overzicht van

de kernelementen uit de projectdefinitie die na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit en bij de start van de uitwerkingsfase als input zal gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota.

Geert Lambrechts (Straten-Generaal) merkt op dat de vraag naar een toename van de containercapaciteit van 7,1 mio TEU inmiddels al dateert van tien jaar geleden en vraagt zich af of dit cijfer inmiddels niet kritisch moet worden herbekeken. Ze vraagt zich af of er, net als op het vlak van verkeersontsluiting via de weg, niet fundamenteel moet worden nagedacht over de vraag naar de grenzen van de havenuitbreiding.

Op de vraag van Hans De Bock (gemeente Beveren) of er compensaties voorzien zijn voor de inname van ruimte voor bijkomende logistieke terreinen, antwoordt Freddy Aerts dat op 4 december 2018 een workshop is gepland specifiek rond het thema van compensaties voortkomend uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Ook rond het thema leefbaarheid zullen één of meerdere workshops worden georganiseerd.

Frank Bernaers (Loodswezen) merkt op dat hij op basis van de opgedane ervaring tijdens zijn deelname aan de simulaties in het kader van het nautisch onderzoek meent te mogen stellen dat er binnen het voorkeursalternatief weinig marges zijn voorzien op het vlak van veiligheid. Hierop antwoordt Freddy Aerts dat een specifieke en bijkomende training van de loodsen ongetwijfeld zal zorgen voor voldoende beperking van deze risico's.

Tot slot dankt Freddy Aerts alle aanwezigen voor hun komst.

8. Bijlage 1: Lijst van deelnemers en verontschuldigde

Aanwezig

- Aerts Freddy Voorzitter Task Force Complex project ECA
- Aertssen Sam SHIP IT
- Artois Dirk Onroerend Erfgoed
- Banneel Daniel MSC / Medrepair
- Beerlandt Marc MSC Belgium
- Bernaers Frank DAB Loodswezen
- Bernaers Greet Havenbedrijf Antwerpen
- Borghijs Dora OMGEVING
- Casier Bart Interwaas
- Cerpentier Paul Algemeen Boerensyndicaat
- Coeck Chris Havenbedrijf Antwerpen
- Copers Caroline Vlaams ABVV
- Coppens Sofie Alfaport Voka
- Couderé Koen KENTER
- Cuyckens Justine Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- De Bock Hans Gemeentebestuur Beveren
- de Bouvré Koen Gemeentebestuur Sint-Gillis-Waas
- Deckers Peter Maatschappij Linkerscheldeoever
- De Greef Johan Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- De Kesel Marc Cosco Shipping Lines Belgium
- Deneweth Conny DenS Communicatie
- De Ruytter Francis Antwerp Terminal Services
- Desmaretz Peter LENORA Leefbare Noordrand
- De Volder Daan KU Leuven - Doelland
- De Vriendt Johan Erfgoedgemeenschap Doel & polder
- De Wachter Jurgen MPET
- D'hoine André Milieuraad Stabroek
- Dhondt Ine Departement Omgeving
- Dorren Lars Universiteit Antwerpen
- Eloot Katrien Waterbouwkundig Laboratorium
- Gommers Annick KENTER
- Goris Maarten Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Gregoir Tim Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Groen Ruud Rijkswaterstaat
- Haezendonck Elvira ECSA
- Hemelaer Piet Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Huygen Frank Antwerp Container Terminal
- Ibens Willy Natuurpunt Antwerpen Noord
- Klap Vincent Provincie Zeeland

- Kockx Patrick CMA CGM Belgium NV
- Kunst Harold MPET
- Kwanten Suzanne Dp World Antwerp
- Lambrechts Geert Straten Generaal
- Lauwers Dirk UAntwerpen
- Lelie Martin gemeentebestuur Sint-Gillis-Waas
- Lemahieu Nathan FANC
- Loyen Reginald Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Luca Eric Rijkswaterstaat Zee&Delta
- Maes René Natuurpunt Waasland
- Manas Christine DP World Antwerp
- Meersman Mark Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Moerman Alain Provincie Oost-Vlaanderen
- Noppe Frederik Antwerp Euroterminal
- Noppe Jan Gemeentebestuur Beveren
- Pattyn Anouk Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Peeters Kris Electrabel
- Persyn Filip Medrepair
- Reyn Edmond Reyn & Partners
- Smitz Herbert AWZ
- Stevens David Team Complexe Projecten
- Symen Peter Natuurpunt
- Tuerlinckx Kurt Havenbedrijf Antwerpen
- Van Aken Eliene Alfaport Voka
- Van Bockstal Patrick De Vlaamse Waterweg nv
- Vandamme Manu Havenbedrijf Antwerpen
- Van de Walle Marcel NixNx-Tracé Herstel
- Vanfraechem Stephan Alfaport Voka
- Vanhoutte Bart DAB Loodswezen
- Van Reusel Joris KU Leuven - Doelland
- Vantorre Marc Universiteit Gent
- van Wezel Jan Willemen Infra
- Van Wijk Tom PSA
- Vercammen Giovanni Wind aan de Stroom
- Vercauteren Matthias Boerenbond
- Verhaegen Katelijne KENTER
- Verhoeven Greg Vlaams ABVV
- Vermeulen Peter Ringland
- Versele Patrick Vopak Belgium
- Wellens Els Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Wijnekus Joost Rijkswaterstaat

- Winters Jan Vleemo
- Wouters Eddy Antwerpse Scheepvaartvereniging

Verontschuldigd

- Arnouts Luc Havenbedrijf Antwerpen
- Baetens Johan Natuurpunt Waasland
- Bonneux Bert Tractebel
- Boonen Karel Gemeentebestuur Zwijndrecht
- Breugelmans Wendy Vlaamse Landmaatschappij
- Creve Jan Doel 2020
- De Geest Jonas Fluxys België
- De Lariviere Yves Antwerp Euroterminal
- Dupon Kurt Katoen Natie
- Gonthier Wim LENORA Leefbare Noordrand
- Huet Kathleen Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Imbrechts Karola Departement Omgeving
- Joosen Eddie Gemeentebestuur Beveren
- Maebe Pascal OVAM
- Malcorps Denis Doel 2020
- Milo Nico Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- Monnaers Anna Infrabel
- Neuteleers Chris Tractebel
- Notteboom Theo SMU - Uantwerpen UGent
- Raemdonck Wim Tuc Rail
- Theunssen Ann Departement Omgeving
- Vandermeiren Jacques Havenbedrijf Antwerpen
- Van de Vijver Mark Gemeentebestuur Beveren
- Van Doorselaer Hilde Beheerscommissie Linkerscheldeoever
- Van Dyck Tim Geïnteresseerde burger
- Van Herck Wouter Agentschap Wegen en Verkeer
- Van Houtte Jeroen BAM
- Van Thillo Frank Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- Versieren Johan Milieubureau JOVECO
- Verstraete Dorien De Vlaamse Waterweg
- Vroman Karl CSP Zeebrugge Terminal nv

Ingeschreven, maar niet aanwezig

- Audenaert Bjorn Willemen Infra Noord
- Blomme Jan Gewestelijk Havencommissaris
- Harrison Rob DP World Antwerp
- Ivens Marc Mexico Natie

- Kostadinov Vladimir Agentschap Wegen en Verkeer
- Plomteux Paul K.V.B.G.