

Complex project extra-container- behandelingscapaciteit havengebied Antwerpen

Conclusie- verslag (ontwerp)

Actorenoverleg CP ECA

vergaderdatum **17 mei 2017 om 15 u**

voorzitter Aerts Freddy - Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang, voorzitter task force CP ECA

verslaggever Jan Baelus - OMGEVING

aanwezig

Aerts Michel	Electrabel
Arnouts Luc	commercieel directeur Havenbedrijf Antwerpen
Baelus Jan	OMGEVING
Banneel Daniel	Medrepair nv
Bernaers Greet	Havenbedrijf Antwerpen
Blomme Jan	Gewestelijk Havencommissaris
Boontjes Tom	TBA
Cooreman Isabelle	Racine Advocaten
Coppens Sofie	Alfaport-Voka
Couderé Koen	Kenter
Cromheecke Mark	provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Cuyckens Justine	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
De Bock Hans	Gemeente Beveren
De Laeter Edward	DAB Loodswezen
De Lariviere Yves	Antwerp Euroterminal NV
De Maeijer Pascal	ITC Rubis
Deneweth Conny	DenS Communicatie
Depreiter Davy	IMDC
De Ruytter Francis	Antwerp Terminal Services
De Volder Daan	KULeuven
D'Hoine André	Milieuraad Stabroek
Dhondt Janni	Waterwegen & Zeekanaal - Zeeschelde
Dupon Kurt	Katoen Natie
Eloot Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium
Goderis Jan	Shipit
Goris Maarten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - procesmanager OHA
Gregoir Tim	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Maritieme Toegang
Gyselings Ralf	INBO
Haezendonck Elvira	VUBrussel
Heirbrant Björn	kabinet gouverneur Briers
Hendrickx Wendy	Vopak Chemical Terminals Belgium
Kats Jeroen	TBA
Lambrechts Geert	stRaten-generaal
Laureys Steven	Agentschap voor Natuur en Bos

Lauwers Dirk	Ugent
Loyen Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Maes René	Natuurpunt Waasland
Malcorps Denis	Doel2020
Meersman Mark	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Maritieme Toegang
Moyson Bernard	ACL
Noppe Frederik	AET
Pattyn Anouk	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Pels Alain	DAB Loodswezen
Phernambucq Anja	Rijkswaterstaat Zee en Delta
Stevens David	Departement Omgeving - Team Complexe Projecten
Theunissen Ann	Departement Omgeving - Dienst MER
Tuerlinckx Kurt	Havenbedrijf Antwerpen
Vaassen Wouter	Racine Advocaten
Van Aken Eliene	Alfaport-Voka
Van Bockstal	Waterwegen & Zeekanaal - Zeeschelde
Vandamme Manu	Havenbedrijf Antwerpen
Van de Putte Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
Vanderdonckt Aard	Gemeente Zwijndrecht
Vandersteen Marc	Grimaldi Belgium
Van de Walle Marcel	NixNx-Tracé Herstel
Van Doninck Stijn	Engine Deck Repair
Vanfraechem Stephan	Alfaport Voka
Van Hove Erik	Ashland
Van Olmen Mira	Onroerend Erfgoed
Van Reusel Joris	KULeuven
van Wijk Tom	PSA
Vercammen Giovanni	Wind aan de Stroom
Vercauteren Dominique	Port of Antwerp
Ver Elst Patrick	CMA CGM Belgium
Vergult Pieter	AGOP - Milieuvergunningen
Verhaegen Katelijne	Kenter
Verhegge Philip	ELIA
Verhoeven Greg	Vlaams ABVV
Wouters Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging
Zwaenepoel Jan	Grondrecyclagecentrum

afwezig met kennisgeving

Aertssen Dirk	MSC
Casier Bart	Interwaas
Creve Jan	Doel 2020
de Leva Nicola	Grimaldi Belgium
De Roeck Theo	Polder Land van Waas
De Vriendt Johan	EGD&P
Harrison Rob	DP World Antwerp
Persyn Filip	MSC
Van Bockstal Dirk	Vastgoedtransacties
Vandermeiren Jacques	Havenbedrijf Antwerpen
Van de Vijver Marc	Gemeente Beveren
Van de Vyver André	Gemeente Zwijndrecht
Van Kogelenberg Manu	Gemeente Zwijndrecht
Vloebergh Guy - OMGEVING	

ingeschreven maar toch niet aanwezig	Artois Dirk	Onroerend Erfgoed
	De Koninck Stijn	MSC
	De Parade Jelle	Lineas
	Martens Dries	Natuurpunt Antwerpen Noord vzw
	Oyen Philippe	Antwerpse Scheepvaartvereniging
	Smitz Herbert	ex AWZ
	Vanfleteren Eugène	CMA CGM Belgium
bijlage	Powerpoint presentatie	

1. Opening en verwelkoming

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen en geeft een overzicht van de aspecten die tijdens dit overleg door diverse sprekers zullen worden toegelicht. Hij kondigt ook aan dat Luc Arnouts van Havenbedrijf Antwerpen bij het operationaliteitsonderzoek een korte toelichting zal geven over nieuwe en verdwijnende containerlijnen. De begeleidende presentatie van de andere toelichtingen zit in bijlage bij dit verslag.

2. Algemeen overzicht stand geïntegreerd onderzoek

Koen Couderé schetst de stand van zaken van de onderzoeken in de strategische MER (MilieuEffectenRapport) en rond externe veiligheid. Elvira Haezendonck licht het opzet van de strategische MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) toe. Koen Couderé geeft aan dat de onderzoeken rond externe veiligheid en MKBA volgens schema normalerwijze eind juni afgerond zullen zijn; voor de MER is dit nog onzeker, afhankelijk van de modelleringen voor mobiliteit.

Op vraag van Dirk Lauwers of er bij de aangekondigde second opinions over mobiliteit ook openheid zal zijn en of er in de gehanteerde modellen ook rekening wordt gehouden met het Toekomstverbond en Oosterweel-light, geeft Freddy Aerts aan dat als eerste stap het beslist beleid wordt doorgerekend en wanneer de inhoud van het Toekomstverbond voldoende duidelijk zal zijn, er dan een tweede run zal gebeuren (bijv. Oosterweel eerst met twee rijstroken en nadien eventueel te verminderen), met inbegrip van de effecten daarvan op andere modi. Op de vraag van Dirk Lauwers hoe open de modellen zullen zijn, en of bijv. ook de interacties van sluisverkeer van vrachtwagens met de scholen in beeld zullen komen, geeft Koen Couderé aan dat de modellering zeker niet op dat detailniveau zal gebeuren, maar alleen op hoofdlijn, tot aan het hoofdwegennet. Hij wijst er ook op dat er bij de kennisgeving al inspraak over de methodiek is geweest. Freddy Aerts vult aan dat wanneer de onderzoeksresultaten er zijn, deze aan de actoren zullen worden voorgelegd. En dat alle onderzoeksresultaten voorlopige resultaten blijven tot na de inspraak en de eventuele aanpassingen van daaruit.

3. Onderzoek sedimentsregime

Davy Depreiter licht het belang van sedimentsonderzoek in de getijdenrivier en de gemodificeerde rivier die de Schelde is toe, alsook de wijze waarop het model dat de stromingen in de hele Beneden-Zeeschelde beschrijft is opgebouwd. De berekende resultaten zijn te interpreteren vanuit de kennis van het Scheldesysteem, ook naar sedimentatie, waterkwaliteit en wat betreft de effecten op natuurwaarden. De modelleringen zijn grotendeels gebeurd; de vertaalslag naar de interpretatie is bezig.

Op vraag van René Maes geeft Davy Depreiter aan dat ondiepe waterzones wel mee in het model zitten, maar dat vismigratie niet in de IMDC-studie wordt bekeken.

4. Operationaliteitsonderzoek - recente evoluties in containertrafiek

Luc Arnouts licht kort de recente belangrijke en wellicht tijdelijke evoluties in een aantal containerlijnen die de haven van Antwerpen aandoen toe. Het betreft een tiental diensten die niet naar Antwerpen komen of Antwerpen verlaten. Dit is het gevolg van de forse havengroei van de voorbije jaren en de tijdelijke congestie die er nu is, mede door de complexe verhuisoperatie van MSC van Delwaide- naar Deurganckdok. Daarom verplaatsen de rederijen tijdelijk een aantal lijnen om nadien terug op 7,5 à 8 miljoen TEU uit te komen. Op middellange termijn is dit voor Havenbedrijf Antwerpen wel een oogopener dat de huidige goede containersituatie niet verworven is en dat een voldoende aanbod aan capaciteit essentieel is. Transshipment is een complex gegeven dat niet afzonderlijk kan worden bekeken; als de transshipment zou dalen, daalt op termijn ook het aantal schepen en dus ook het aantal import-export-containers. De uitbouw van een hubfunctie met een volwaardig pakket is noodzakelijk.

5. Operationaliteitsonderzoek

Jeroen Kats licht toe dat de acht alternatieven en hun bouwstenen in workshops zijn getoetst aan criteria maar dat nog meer analyse nodig is om ze goed te kunnen beoordelen. Enkele tussentijdse belangrijke vaststellingen zijn dat een terminal volledig achter de sluizen niet toekomstgericht is en, zeker als hij maar achter één enkele sluis ligt, te veel risico's geeft. Dat de sector steeds meer bundelt in allianties en dus ook hun terminals steeds meer gebundeld worden in hubfuncties; ideaal daarvoor zijn terminals met vier ligplaatsen, 1.800 m kade en 4 à 6 miljoen TEU. Dat er bij kleinere terminals meer onderlinge transporten en dus kosten (twee extra bewegingen) en ook meer verkeer in de haven zijn dan bij een geconcentreerde terminal per alliantie.

Op vraag van Dirk Lauwers of er ook geen stromen binnen de haven naar andere operatoren zijn, geeft Jeroen Kats aan dat die er inderdaad zijn en zullen blijven, maar veel kleiner in aantal zijn.

Op vraag van Geert Lambrechts of het grootste deel van de Antwerpse haven dan hopeloos verouderd is en of er naar alternatieven wordt gezocht richting zee, geeft Jeroen Kats aan dat de onderzoeken zich richten op de alternatieven die uit de

eerste inspraakronde naar voor zijn gekomen. Freddy Aerts vult aan dat de containerterminals in Antwerpen al meer in het noorden, dicht bij de zee zitten en dat de schaalvergroting van de schepen zich nu doorzet in een schaalvergroting van de terminals; dat is een toekomstgerichte vraag van de reders. Luc Arnouts voegt hieraan toe dat de haven van Antwerpen helemaal niet met een uitbolscenario bezig is: wat er achter de sluizen gebeurt heeft een heel eigen, andere dynamiek; het probleem dat moet opgelost worden zit vooral bij de heel grote containerschepen.

6. Nautisch onderzoek

Katrien Eloot licht de aanpak en de tussentijdse conclusies van het expertonderzoek van de twaalf nautisch onderzochte bouwstenen toe. De experts hebben al wel scores op microscopisch en op macroscopisch niveau gegeven, maar er zijn nog geen definitieve resultaten. Geen enkele bouwsteen of alternatief krijgt nautisch een veto. De studie kan volgens schema worden afgewerkt.

Op vraag van Denis Malcorps of het nautisch onderzoek ook over de Nederlandse grens kijkt, geeft Katrien Eloot aan dat dit niet het geval is (alleen de omgeving van de bouwstenen wordt bekeken), maar dat er wel een quickscan over het aantal schepen op de Schelde gebeurt. Freddy Aerts vult aan dat deze laatste niet onderscheidend zal zijn tussen de alternatieven.

Op vraag van Dirk Lauwers of de nautiek van de schepen alleen wordt bekeken of ook het geheel van al de bijkomende schepen, licht Katrien Eloot toe dat dat geheel, die interferentie op macroscopisch niveau mee bekeken wordt en daar juist een grote impact heeft, zeker voor bouwstenen die omheen het gevoelige punt van de smalle Scheldedoorgang liggen.

Op vraag van Geert Lambrechts of we wel meer containers willen hebben en of deze alternatieven wel oplossingen voor de reders bieden, geeft Freddy Aerts aan dat dat extra containerbehandelingscapaciteit de beginvraag was waar de Vlaamse regering duidelijk voor gekozen heeft. En dat er nu gezocht wordt naar de beste oplossing, niet voor één rederij, maar voor meerdere, op zo'n manier dat het voor hen een interessante oplossing is (bijv. niet alles achter de sluizen, liefst met een hubmodel) die gradueel kan worden uitgebouwd. Elvira Haezendonck licht toe dat de noden en gehanteerde prognoses op wetenschappelijke basis bij de rederijen zijn afgetoetst en bevestigd; de reders zien tot 2025 zelfs een hogere groei van 6 % per jaar.

Joris Van Reusel merkt op dat er al voorlopige conclusies zijn pro een alternatief; hij verwacht een meer genuanceerd beeld van de verschillende alternatieven, meer verfijnde scores en meer kwalitatieve beoordelingen. Freddy Aerts geeft hierop aan dat het niet de bedoeling is om vanuit het complex project een 1, 2, 3-rangorde van alternatieven te geven, maar wel dat elk onderzoek een beoordeling geeft en dat alle onderzoeken en hun beoordelingen aan de Vlaamse regering worden aangereikt opdat die een keuze kan maken. Daarbij moet er inderdaad meer gebeuren dan een louter cijfermatige berekening van scores, maar een dergelijke ruimere en meer kwalitatieve aanpak volgt de Vlaamse overheid al enige tijd.

7. Verdere aanpak naar het voorkeursbesluit

David Stevens licht de verdere stappen om tot een voorkeursbesluit te komen toe. Van de actoren zal in dat proces een beoordeling van de onderzoeksresultaten (waarvan de ontwerprapporten tijdig zullen worden verspreid) en hun voorkeur onder de alternatieven worden gevraagd en mee aan de regering meegedeeld. De opmaak van een voorontwerp voorkeursbesluit is cruciaal en zal tijd vergen. Er zijn ambities qua timing, maar geen beloften, want vertragingen zijn mogelijk.

Op vraag van Marc Cromheecke wie de kernactoren zijn die de onderzoeksresultaten eerst zullen bespreken voor ze ruimer verspreid worden, geeft David Stevens aan dat dat het projectteam, de ambtelijke taskforce, de dienst MER en de instanties bevoegd voor de MER-disciplines (ANB...) zijn.

Op vraag of de geïmpacteerde bedrijven en bewoners dan geen kernactoren zijn, wijst David Stevens er op dat die actoren in de informele ronde voor de officiële al worden betrokken en nadien in het officiële openbaar onderzoek nog eens kunnen reageren. Freddy Aerts vult aan dat de toegezegde bilaterale gesprekken met bedrijven er uiteraard ook nog eerst komen.

Op vraag van Joris Van Reusel waarom het Havenbedrijf Antwerpen onaangekondigd heeft mogen spreken en op de suggestie om in het actorenoverleg voortaan een vrije tribune over de actualiteitspunten in te lassen, geeft Freddy Aerts aan dat iedereen tijdens de vragenronde het woord kan nemen, dat die recente informatie over containertrafiek voor iedereen de moeite waard is om te vernemen en dat die best door iemand wordt gebracht die er dagdagelijks mee bezig is. De suggestie van een actualiteitsvrije tribune zal worden bekeken.

Op vraag van Denis Malcorps of de bouwstenen die nu tot alternatieven voor de MER zijn gebundeld nog tot nieuwe alternatieven kunnen worden herschikt, geeft David Stevens aan dat dit inderdaad kan, maar alleen door het verschuiven van bestaande bouwstenen, niet met nieuwe. Freddy Aerts vult aan dat de onderzoeken zullen toelaten de effecten van de bouwstenen goed te begroten en beoordelen zodat, als nodig, een andere mix van bouwstenen makkelijker te maken wordt.

Op vraag van Hans De Bock of er al zicht is op resultaten uit de discipline natuur, geeft Koen Couderé aan dat dit afhangt van de sedimentsevoluties en dat op de resultaten van dat onderzoek (binnen enkele weken) wordt gewacht om uitspraken te kunnen doen (na een aantal weken verwerking).

8. Afronding

Freddy Aerts dankt alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. Hij nodigt iedereen uit op het volgende actorenoverleg dat zal doorgaan op donderdag 6 juli. Precieze uur en locatie worden tijdig meegedeeld. Dan zullen de verdere resultaten van het geïntegreerd onderzoek worden toegelicht en besproken.