

**Complex project extra-container-
behandelingscapaciteit havengebied
Antwerpen**

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)**

Actorenoverleg CP ECA

vergaderdatum **6 juli 2017 om 17 u**

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

verslaggever Jan Baelus - OMGEVING

Aanwezig
(deelnemers
terreinbezoek)

Baetens Johan
Banneel Daniel
Behiels Hanna
Bernaers Greet
Bruggeman Hilde
Bus Bob
Cerpentier Paul
Coppens Sofie
Couderé Koen
De Bock Hans
De Lariviere Yves
Deneweth Conny
Devos Kristof
Werken - Maritieme Toegang
D'haeyer Jan
D'Hoine André
Dhondt Ine
Dumez Jan
Dupon Kurt
Goeminne Koen

Gommers Annick
Goris Maarten
Gregoir Tim

Groen Ruud
Gyselings Ralf
Haezendonck Elvira
Hemelaer Piet

Ibens Willy
Jumelet Frank
Keymeulen Frederic
Klap Vincent
Lambrechts Geert
Larmuseau Luc

Natuurpunt Waasland
MSC - Medrepair
ABT
Havenbedrijf Antwerpen
Antwerpse Scheepvaartvereniging VZW
Herfurth Group
ABS
Alfaport-Voka
Kenter
Gemeente Beveren
Antwerp Euroterminal NV
DenS Communicatie
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken
SHIPIT NV
Milieuraad Stabroek
Departement Omgeving
Tractebel
Katoen Natie
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken
Kenter
Ontwikkeling havengebied Antwerpen
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken - Maritieme Toegang
Rijkswaterstaat
INBO
ECSA
Departement Mobiliteit en Openbare
Werken - Maritieme Toegang
Natuurpunt Antwerpen Noord
Ashland
Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV)
Provincie Zeeland
Straten-generaal
SHIPIT NV

	<u>Loyen Reginald</u>	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	<u>Maes René</u>	Natuurpunt Waasland
	Martens Dries	Natuurpunt Antwerpen Noord
	Meersman Mark	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Maritieme Toegang
	Milo Nico	Mobiliteitsraad Vlaanderen
	Moyson Bernard	ACL
	Nelen Paul	Maatschappij Linkerscheldeover
	Noppe Frederik	Antwerp Euroterminal
	Noppe Jan	Gemeentebestuur Beveren
	<u>Pattyn Anouk</u>	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	Peeters Kris	Electrabel
	Persyn Filip	MSC - Medrepair
	<u>Schuerman Goedele</u>	DenS Communicatie
	<u>Smitz Herbert</u>	ex AWZ
	Spanoghe Geert	INBO
	<u>Stevens David</u>	Departement Omgeving
	<u>Tuerlinckx Kurt</u>	Havenbedrijf Antwerpen
	<u>Vaassen Wouter</u>	Racine Advocaten
	Van Aken Eliene	Alfaport-Voka
	<u>Van Bockstal Patrick</u>	Waterwegen & Zeekanaal - afdeling Zeeschelde
	<u>Vandamme Manu</u>	Havenbedrijf Antwerpen
	Van de Putte Peter	Maatschappij Linkerscheldeover
	Vandersteen Marc	Grimaldi Belgium
	<u>Van de Walle Marcel</u>	Nixnx Tracé Herstel
	<u>van Mol Bart</u>	Havenbedrijf Antwerpen
	Van Olmen Mira	Onroerend Erfgoed
	<u>Van Thillo Frank</u>	MORA Mobiliteitsraad Vlaanderen
	Van Wambeke Nadine	Afdeling Vastgoedtransacties
	van Wijk Tom	PSA
	<u>Verboven Jan</u>	Vlaamse Landmaatschappij
	Vercauteren Matthias	Boerenbond
	Verhaegen Katelijne	Kenter
	Verhegge Philip	ELIA
	<u>Verheyen Wim</u>	AWV Antwerpen
	<u>Versele Patrick</u>	Vopak
	Versieren Johan	Joveco
	Wijnekus Joost	Rijkswaterstaat
	<u>Winters Jan</u>	Vleemo
afwezig met kennisgeving	Arnouts Luc	Havenbedrijf Antwerpen
	Bonneux Bert	Tractebel
	Borghijs Dora	OMGEVING
	Breugelmans Wendy	Vlaamse Landmaatschappij
	Casier Bart	Interwaas
	Claeys Natacha	Departement Omgeving
	Coppens Andreas	Maersk Line
	Cromheecke Mark	Provincie Oost-Vlaanderen
	De Backer Peter	Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
	De Blust Geert	Gecoro Antwerpen

	De Bondt Bert	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	De Geest Jonas	Fluxys
	De Maeijer Pascal	ITC Rubis
	De Pooter Bram	Stad Antwerpen
	Eeckhout Jimmy	Agentschap Wonen-Vlaanderen
	Evenepoel Marleen	ANB
	Frans Rik	Gemeente Stabroek
	Goderis Jan	SHIPIT NV
	Goutvrind Rebecca	Departement Omgeving
	Grietens Erik	Bond Beter Leefmilieu
	Harrison Rob	DP World Antwerp
	Herman Sofie	CIW
	Laureys Steven	Agentschap voor Natuur en Bos
	Lelie Martin	Gemeente Sint-Gillis-Waas
	Maes Ilse	Departement Landbouw en Visserij
	Maldague Vincent	Herfurth Group
	Nauwelaerts Karin	Stad Antwerpen
	Oellibrandt Dirk	MSC PSA European Terminal
	Pels Alain	Loodswezen d.a.b.
	Rommel Bernard	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	Sauvage Dieter	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
	Stevens Kathleen	Streekoverleg Waas & Dender
	Theunissen Ann	Departement Omgeving - Dienst Mer
	Van Avermaet Marjan	MLSO
	Van Craen Luc	Vlaamse Milieumaatschappij
	Vandermeiren Jacques	Havenbedrijf Antwerpen
	Vander Vliet Leo	BAM NV
	Van de Vijver Marc	Gemeente Beveren
	Van de Vyver André	Gemeente Zwijndrecht
	Van Kogelenberg Manu	Gemeente Zwijndrecht
	Verdoodt Pierre	Dept. EWI
	Vereecke Els	Dep. Omgeving, GOP Milieuvergunningen
	Vergult Pieter	AGOP - Milieuvergunningen
	Vermeulen Peter	Ringland
	Verstraete Dorien	Waterwegen en Zeekanaal NV
	Vloebergh Guy	OMGEVING
	Wauters Ewald	Tractebel
	Wohlmutter Patrick	Provincie Oost-Vlaanderen
	Wouters Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging
ingeschreven maar toch niet aanwezig	Bouckaert Raf	HSEQ Services VOKA SG Milieu en Energie
	Creve Jan	Doel2020
	De Parade Jelle	Lineas
	De Ruytter Francis	Antwerp Terminal Services
	Deckers Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
	Ivens Marc	Mexico Natie nv
	Simons Ben	Vleemo
	Staes Paul	Red de Voorkempen
	Symens Peter	Natuurpunt
	van Wezel Jan	Aannemingen Van Wellen

	Vanfraechem Stephan Ver Elst Patrick Vercammen Giovanni Waterschoot Brian	Alfaport Voka CMA CGM Belgium Wind aan de Stroom De Derde Generatie
verontschuldigd en wil geen uitnodiging meer ontvangen	Acke Stefan Debruyne Els Verheeke Jan Vosters Philippe	Zorg en Gezondheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Maritieme Toegang Minaraad SAR Ademloos
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 stelt Annick Gommers, de nieuw aangestelde omgevingsmanager van het project ECA, voor.

Hij kondigt aan dat er nog actorenoverleggen komen in oktober, november en (interactief) in december waarvoor hij rekt op een intensieve samenwerking. Daarnaast gaat met de adviesinstanties nog een afzonderlijke workshop door. Het actorenoverleg van december zal een hele dag in beslag nemen met workshops met second opinion-experts als discussanten en met standpuntformuleringen door alle actoren die dat wensen. Hij nodigt de aanwezigen uit om verdere suggesties voor discussanten aan te leveren.

De begeleidende presentatie van alle 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. Vooral de twee modelberekeningen (sediment en mobiliteit) zorgen voor kritische momenten in het pad. De ambitie is om eind september werkbare versies van de meeste disciplines te hebben voor nalezing.

Hij licht daarnaast ook het belang van de Kaderrichtlijn Water toe. Deze stelt immers de dwingende eis dat de chemische en ecologische toestand van het water niet mag achteruitgaan.

Op vraag van Vincent Klap licht Freddy Aerts toe dat de nautische studie vorig actorenoverleg al is besproken en daarom niet meer afzonderlijk aan bod zal komen. Nog op zijn vraag of er bij de systematiek van water, als een parameter rood kleurt er dan niet moet geconcludeerd worden dat je dan niets kan doen, geeft Koen Couderé aan dat als een parameter rood kleurt de situatie niet mag verslechteren,

maar als er een verslechtering zou optreden je dan moet motiveren dat die in verband staat met het project.

3. Mobiliteit

Jan Dumez licht toe dat voor mobiliteit de modelleringen essentieel zijn om de acht ECA-alternatieven te evalueren tegenover de referentiesituatie in 2025. Daarvoor wordt in eerste instantie het gedetailleerde havenmodel gebruikt (die modellering is bijna afgerond) en de resultaten daarvan worden nadien in de provinciale modellen gestoken om de effecten op grote schaal en op de snelwegen rond Antwerpen in beeld te brengen. Er wordt in twee stappen gewerkt: eerst zonder het radicaal haventracé en later, wanneer er meer duidelijkheid is over de modal split en de extra infrastructuur uit het Toekomstverbond, nog eens met het radicaal haventracé.

Op de vraag uit het publiek wat precies bedoeld wordt met 'voor landgebonden logistieke parken zijn voor- en natransport van de modus binnenvaart niet toebedeeld op het wegennet', duidt Jan Dumez dat er voor de aangeduide logistieke parken die niet rechtstreeks aan water liggen wel van uitgegaan wordt dat ook daar een deel van de containers met de binnenvaart wordt vervoerd en eerst met de vrachtwagen tot aan een kade worden gebracht. Dat stukje is niet meegeteld als belasting van de havenwegen. Hij bevestigt de reacties van de vraagsteller dat die logistieke parken dan best watergebonden zouden zijn, maar wijst er op dat die vooraf al in de AlternatievenOnderzoeksNota zijn vastgelegd. En dat wanneer het 42 % aandeel binnenvaart daar in de praktijk niet zou gehaald worden, dit een extra belasting van het wegennet zal betekenen, maar dat dit wel voor alle alternatieven het geval is en niet onderscheidend. Nog in reactie op de vraagsteller geeft Jan Dumez aan dat het havenmodel deels met de huidige files in de haven rekening houdt, namelijk degenen die in 2015 en 2016 al voorkwamen en die bij de calibratie van het havenmodel mee in rekening zijn genomen. Met tijdelijke situaties van werven houdt het model geen rekening, maar er wordt aangenomen dat tegen 2025 de werven zijn afgerond en het netwerk gestabiliseerd is.

Zo gevraagd, bevestigt Jan Dumez dat Oosterweel (volgens het recentste plan) mee in het havenmodel zit.

Op vraag van Herbert Smits of er rekening wordt gehouden met de plannen van MLSO en Interwaas en met de verbinding Kallo-Haasdonk, geeft Jan Dumez aan dat de plannen van MLSO en Interwaas als beslist beleid mee in de modellen zitten, uitgezonderd Kallo-Haasdonk. Freddy Aerts vult aan dat het model daardoor de worst-case-situatie schetst, want met die verbinding erbij zou het beeld te rooskleurig kleuren. Jan Dumez bevestigt dat in dit soort doorrekeningen best niet te veel hypothesen worden ingeschoven; dan komen meer effecten beter in beeld.

Op vraag van Jan Noppe bevestigt Jan Dumez dat het plan van de Wase burgemeesters mee in het model zit, bijvoorbeeld ook met de nieuwe verbinding in de omgeving van Vrasene.

4. Lucht

Johan Versieren licht kort toe dat de luchtemissiebronnen van industrie en gebouwen vooral de achtergrond beïnvloeden en die van het transport direct projectgebonden zijn. Het volstaat om de impact van het project op de uitstoot van NO_x en CO₂ te bekijken. Hiervoor wordt met een model gewerkt. Voor de referentiesituatie 2025 worden naast de geraamde groei ook de verplichte reductiemaatregelen worden ingeteld. De trein stoot erg weinig uit. Bij de scheepvaartemissies is vooral het aanmeren van de schepen doorslaggevend (70 % van de uitstoot) en hebben grotere containerschepen relatief minder emissies (want nieuwe motoren en meer lading per uitstooteenheid). De impact van de emissies op de luchtkwaliteit hangt niet alleen af van de bron en de hoeveelheid, maar ook van de ligging en de hoogte van de bron en de ligging van de functie waar de lucht op invalt. Voor binnenvaart, spoor en weg is de grootste impact vlakbij de infrastructuur.

Op vraag van Freddy Aerts of er dan geen impact is verder van een weg, geeft Johan Versieren aan dat daar wel een impact is, maar (veel) minder. Daarom wordt eerst gekeken naar de locatie met de hoogste impact, de woningen binnen de 10 tot 30 m van de (snel)weg, en pas daarna naar verder afgelegen woningen.

5. Strategische maatschappelijke kosten-baten analyse (s-MKBA)

Elvira Haezendonck licht toe dat de strategische MKBA focust op maatschappelijke (niet de private) kosten en baten die onderscheidend zijn tussen de alternatieven. Niet alle kosten en baten komen dus aan bod (bijvoorbeeld deze voor transshipment niet, want die zijn bij alle alternatieven dezelfde). De kosten en baten worden zowel op Belgisch als op internationaal niveau bekeken. In totaal worden in de s-MKBA 48 analyses uitgevoerd en daarnaast een aantal sensitiviteitsanalyses (bijvoorbeeld voor erg lage of erg hoge groei...).

De voorbereidingen voor de s-MKBA lopen al enkele maanden, maar de eigenlijke berekeningen, die drie weken duren, kunnen pas starten als alle gegevens uit andere disciplines er zijn en dat zal allicht pas eind september zijn.

Op vraag van Willy Ibens of de maatschappelijke kosten van de extra werkgelegenheid (zoals milieukosten, mobiliteitskosten) ook worden meegerekend, bevestigt Elvira Haezendonck dat deze in rekening worden gebracht bij de externe kosten van havenactiviteiten.

Geert Lambrechts citeert de stelling van de Radboud-universiteit dat flexibele oplossingen beter zijn dan eenzijdige en vraagt waarom deze studie maar een deel van de realiteit meeneemt met alleen oplossingen voor grote bedrijven die minder nieuwe jobs creëren dan kleine bedrijven en met toenemende baggerkosten voor oplossingen die tegen de rivier in gaan. Elvira Haezendonck bevestigt dat option value zeer belangrijk is en dat daarom de sensitiviteitsanalyses gebeuren. De toenemende baggerkosten worden in de berekeningen meegenomen. Freddy Aerts nuanceert dat de baggerkosten fors toenemen, maar, behalve bij een verdieping, nagenoeg constant blijven.

Zogevraagd bevestigt Elvira Haezendonck dat de kosten van de files en de baten van aanpassingen aan infrastructuren om de files op te lossen, worden meegenomen. Koen Couderé vult aan dat die kosten niet per type chauffeur worden bekeken, maar met één kengetal, afkomstig uit de Zwitserse Infrastudies.

Op vraag van Herbert Smits hoe de s-MKBA omgaat met de bouwstenen waaruit de acht alternatieven zijn samengesteld, geeft Elvira Haezendonck aan dat de berekeningen voor de alternatieven gebeuren, maar op basis van gegevens per bouwsteen. Als er nadien bouwstenen worden verschoven / alternatieven opnieuw worden samengesteld, is het materiaal beschikbaar om die snel door te rekenen. Freddy Aerts vult aan dat eventueel hersamengestelde alternatieven opnieuw op alle aspecten zullen onderzocht worden.

Op vraag of de kosten van ontsluitingen van de terminals worden meegeteld, geeft Elvira Haezendonck aan dat er van uitgegaan wordt dat die er zijn en waar dat niet het geval is, dat die kost wordt ingerekend.

Op de opmerking dat de kosten van verdwijnende bedrijven niet in de MKBA zitten, verduidelijkt Elvira Haezendonck dat een basiskost voor reconversie wel mee in de MKBA zit. In de sensitiviteitsanalyse wordt daar nog een toeslag aan toegevoegd voor de extra kost wanneer een bedrijf definitief uit België zou verdwijnen. Freddy Aerts benadrukt dat er alles voor gedaan wordt om sluiting van bedrijven te vermijden.

6. Verder procesverloop

David Stevens licht de verdere processtappen toe en onderstreept dat er wordt toegewerkt naar een beleidskeuze. Het is de bedoeling dat de onderzoeken leesbare ontwerprapporten opleveren. Die worden eind dit jaar gebundeld in een synthesenota. Deze documenten worden publiek gemaakt, wat nieuw is in Vlaanderen. Gehoopt wordt dat door de publieke discussie erover en de inbreng van elks deskundigheid de kwaliteit ervan zal toenemen.

Daarom zal het actorenoverleg van december interactief zijn met inbreng van elke actor, richting de besluitvorming.

Bij deze toelichting zijn er geen vragen.

7. Afronding

Vermits er geen variapunten zijn, dankt Freddy Aerts alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. Precieze uur en locatie van het volgend overleg worden tijdig meegedeeld.