

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

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)** **Actorenoverleg CP ECA**

vergaderdatum **29 november 2017 om 18 u**

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

verslaggever Jan Baelus – OMGEVING cvba

Aanwezig

Aerts	Freddy	Voorzitter Task Force complex project ECA
Aerts	Michel	Electrabel Kerncentrale Doel
Anné	Bert	Verdediging van de Polders
Baelus	Jan	OMGEVING
Behiels	Hanna	ABT
Bernaers	Greet	Havenbedrijf Antwerpen
Bluekens	Kristin	Tractebel Engineering
Cerpentier	Alexander	Verdediging van de Polders
Cloet	Bieke	Tractebel Engineering
Coppens	Sofie	Alfaport - Voka
Couderé	Koen	KENTER
Creve	Jan	Doel 2020
Cuyckens	Justine	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
D'hoine	André	Milieuraad Stabroek
De Bock	Hans	Gemeente Beveren
De Maeijer	Pascal	ITC Rubis terminal Antwerp NV
Deneweth	Conny	DenS Communicatie
De Ruytter	Francis	ATS
De Volder	Daan	KULeuven
De Vriendt	Johan	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder
Dhondt	Ine	Departement Omgeving
Dorren	Lars	Universiteit Antwerpen
Dumoulin	Georges	Ashland Belgium
Dupon	Kurt	Katoen Natie
Eloot	Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium
Goderis	Jan	SHIPIT
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
Ibens	Willy	Natuurpunt Antwerpen Noord
Klap	Vincent	Provincie Zeeland
Larmuseau	Luc	SHIPIT
Laureys	Steven	Agentschap voor Natuur en Bos
Loyen	Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Luca	Eric	Rijkswaterstaat
Maes	René	Natuurpunt Waasland
Malcorps	Denis	Doel 2020
Mallien	Pascal	Baker and McKenzie
Noppe	Frederik	Antwerp Euroterminal
Noppe	Jan	Gemeente Beveren
Pattyn	Anouk	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Reyn	Edmond	Reyn & Partners BVBA
Smitz	Herbert	AWZ
Spanoghe	Geert	INBO
Stevens	David	Departement Omgeving - Team complexe projecten
Theunissen	Ann	Departement Omgeving
Tuerlinckx	Kurt	Havenbedrijf Antwerpen
Van Aken	Eliene	Alfaport - Voka
Van Bockstal	Patrick	Waterwegen en Zeekanaal
Vandamme	Manu	Havenbedrijf Antwerpen
Vandekerkhove	Lidewij	De Derde Generatie
Van de Walle	Marcel	Nixnx-Tracé Herstel
Vanfraechem	Stephan	Alfaport - Voka
Van Hees	Wim	Ademloos
Van Kogelenberg	Manu	Gemeente Zwijndrecht
Verbraeken	Kenneth	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Vercauteren	Matthias	Boerenbond
Vergult	Pieter	Departement Omgeving
Verhaegen	Katelijne	KENTER
Verhegge	Philip	ELIA
Wijnekus	Joost	Rijkswaterstaat
Wouters	Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging

afwezig met
kennisgeving

Borghijs	Dora	OMGEVING
Braeckman	Sarah	Departement Omgeving
Bulteel	Dirk	Alfaport - Voka
Casier	Bart	Interwaas
Coppens	Andreas	Maersk Line Belgium NV
De Geest	Jonas	Fluxys
de Jongh	annelies	Hamburg Sud
De Laeter	Edward	DABL
Deckers	Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
Hemelaer	Jan	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - OHA
Hendrickx	Wendy	Vopak Chemical Terminals Belgium
Huet	Kathleen	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Merckx	Jean-Pierre	Vlaamse Havencommissie
Monnaers	Anna	Infrabel
Notteboom	Theo	SMU/Universiteit Antwerpen/UGent
Thys	Hilde	Toerisme Vlaanderen
Van Bockstal	Dirk	Afdeling Vastgoedtransacties
Vandermeiren	Jacques	Havenbedrijf Antwerpen
Vandersteen	Marc	Grimaldi Belgium
Verstraete	Dorien	Waterwegen en Zeekanaal
Arnouts	Luc	Havenbedrijf Antwerpen
Bouckaert	Raf	HSEQ Services
De Bondt	Bert	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
De Parade	Jelle	Lineas
Desmaretz	Peter	Leefbare Noordrand (LENORA)
Droesbeke	Philippe	SEA-Tank Terminal
Geerts	Sandra	Departement Omgeving
Gonthier	Wim	Burgerinitiatief LENORA
Harrison	Rob	DP World Antwerp
Keymeulen	Frederic	TLV
Kwanten	Suzanne	DP World Antwerp
Lambrechts	Geert	stRaten-generaal
Milo	Nico	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Neuteleers	Chris	Tractebel Engineering
Plomteux	Paul	KVVG
Rottiers	Frank	Burgerinitiatief LENORA
Van de Putte	Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
Van Hove	Erik	Ashland Belgium
Van Wambeke	Nadine	Afdeling Vastgoedtransacties
Velghe	Ann	De Werkvennootschap
Versieren	Johan	Milieubureau JOVECO bvba
Vloebergh	Guy	OMGEVING
Waterschoot	Brian	De Derde Generatie

ingeschreven
maar toch niet
aanwezig

Blomme	Jan	Gewestelijk Havencommissaris
Bruggeman	Hilde	Antwerpse Scheepvaartvereniging
Depreiter	Davy	IMDC
D'Haeyer	Jan	SHIPIT
Janssens	Guy	Havenbedrijf Antwerpen
Moyson	Bernard	ACL
Vanfleteren	Eugene	CMA CGM
van Holland	Gijsbert	IMDC
van Wijk	Tom	PSA Antwerp

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 koppelt ook terug naar het actorenoverleg van 11 oktober. De studie externe veiligheid wordt in reactie hierop aangevuld. Bij de studie operationaliteit wordt de capaciteit van alternatief 6 aangepast. Een evaluatie van het tot nu te doorlopen proces is vandaag als laatste agendapunt voorzien.

De begeleidende presentatie van alle toelichtingen zal toegevoegd worden als bijlage bij dit verslag. Freddy Aerts geeft aan dat na nalezing hiervan nog altijd vragen kunnen worden gesteld.

2. Strategisch MER – Water

Koen Couderé (Kenter) licht de aanpak en de resultaten van dit onderzoek toe, behoudens de aspecten van de Kaderrichtlijn Water waar nog overleg met de adviesinstanties over moet gebeuren. Zowel de effecten op grondwater (stijgingen en dalingen en kwaliteit) komen in beeld, als deze op de oppervlaktewaters (door verharding, op getij en vloedvorming, stroomsnelheden, sedimentsregime, saliniteit). Over de lange termijneffecten worden alleen kwalitatieve uitspraken gedaan. Globaal genomen zijn de effecten beperkt en lokaal, en met de grootste effecten bij alternatief 3.

Op vraag van Vincent Klap of de effecten op de Westerschelde ook worden onderzocht, geeft Koen Couderé aan dat hierover zeker uitspraken zullen gebeuren, in het onderzoeksdeel over de Kaderrichtlijn Water (dat nog in afronding is).

Op vraag van René Maes of de aard (zand of slib) van de sedimentafzettingen op de beide oevers bij de bouwsteen op Schaar van Ouden Doel ook onderzocht worden, omdat de vrees bestaat dat te veel zandafzettingen een achteruitgang van het bodemleven zullen geven, licht Koen Couderé toe dat er geen slibmodel is gebouwd, maar de afzettingen alleen zijn afgeleid uit de stromingssnelheden. Hij zal bij de modelbouwer aftoetsen of die aanwijzingen heeft van de aard van de afzettingen achter een containerterminal op Schaar van Ouden Doel. Op rechteroever komen de lagere snelheden voor in de vaargeul; daar zal dus geen sedimentatie zijn.

3. Strategisch MER – Biodiversiteit

Kristin Bluekens (Tractebel) licht de aanpak en de tussentijdse resultaten voor de discipline biodiversiteit toe; vermits dit onderzoek deels gebaseerd is op gegevens uit andere disciplines is het nog niet volledig. De passende beoordeling van Europees beschermde gebieden en soorten is leidend en wordt dus als eerste bij alle bouwstenen en alternatieven uitgevoerd; daarnaast is er ook een MER-beoordeling voor de natuurwaarden van Vlaams niveau. Acht effectgroepen zijn onderzocht: ruimtebeslag, versnippering, hydrologische situatie, hydrologie van het Scheldelichaam, verzilting, verstotingen door licht, door geluid en verzuring via lucht.

Buiten alternatief hebben alle alternatieven significante effecten op Natura 2000. De effecten van verzilting zijn alleen lokaal. Effecten van licht zijn vooral voor vleermuizen van belang en spelen vooral rond Delwaidedok en Logistiek Park Schijns, maar zijn te milderen.

Op de vraag van Patrick Van Bockstal wat de conclusies zijn over de eutrofische diepte (tot waar het licht in de rivier invalt), geeft Kristin Bluekens aan dat dit aspect nog in onderzoek is, maar zeker wordt besproken. Eventuele effecten zijn zeker iets voor de lange termijn.

Op de vraag van René Maes of de effecten op de ondiepe waterzones ook worden onderzocht, geeft Kristin Bluekens aan dat gegevens hierover door de IMDC-studie zijn aangeleverd, maar dat deze waters buiten de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 200 vallen en daarom nog niet verder zijn onderzocht; dit gebeurt zeker nog.

4. Strategisch MER – Mens (aspecten ruimte)

Bieke Cloedt (Tractebel) licht toe hoe de effecten vanuit de drie gehanteerde referentiesituaties op de ruimtelijke structuren (op de verschillende schaalniveaus, waarbij de Vlaamse structuren het zwaarst doorwegen), het ruimtegebruik (functioneel, qua eigendomsstatuut en voor gebruikintensiteiten) en op de gebruikskwaliteit (voor derden) is onderzocht. De samenvattende tabellen per referentiesituatie geven een gevarieerd beeld van positieve en negatieve effecten

Op de opmerking van Hans De Bock dat de effecten van de natuurcompensaties niet zijn opgenomen en de vraag waar en wanneer dat zal gebeuren, geeft Freddy Aerts aan dat als er tot een uiteindelijke keuze van een (eventueel hersamengesteld) alternatief wordt gekomen, er dan daarvoor naar natuurcompensaties wordt gekeken en die dan ook (in de s-MER) zullen geëvalueerd worden.

Op de vraag van Manu Van Kogelenberg of er van uitgegaan wordt dat de Vlake van Zwijndrecht (nu natuurcompensatiegebied) tegen 2025 voor bedrijvigheid wordt ontwikkeld, bevestigt Bieke Cloedt dat van die aannahme is uitgegaan. Freddy Aerts vult aan dat als er voor het verdwijnen van de natuur in Vlake van Zwijndrecht zou gekozen worden, die natuur elders gecompenseerd zal moeten worden. En dat alle natuur die op Linkerscheldeoever moet komen om aan de instandhoudingsdoelstellingen te voldoen, in een ander project wordt bekeken; de conclusies van ECA zullen daarin ingebracht worden.

5. Onderzoek vaarwegcapaciteit

Katrien Eloit (Waterbouwkundig Laboratorium) vervangt een andere spreker. Ze licht toe dat enkele weken geleden beslist is de quickscan los te laten en de capaciteit van de vaarweg te bekijken op basis van de eerdere Ordinastudie, met het Waterbouwkundig Laboratorium en externe experts. Ze licht de redenen van deze beslissing toe en argumenteert dat de aanpak in die Ordinastudie op vier verschilpunten na nog steeds actueel is om een goed beeld te geven. Uit de eerste resultaten blijkt dat met het ECA-project een toename van de wachttijden, vooral

door de getij-afhankelijke schepen, te verwachten is met ong. 10 %, wat redelijk is; er zullen meer schepen moeten wachten, maar elk schip ongeveer even lang als nu.

Op de vraag van Eric Luca of ook de wachttijden t.o.v. De Wandelaar en t.o.v. Vlissingen worden bekeken, geeft Katrien Eloot aan dat ze zal nakijken of het Ordina-model zelf daar ook onderscheid in maakt, het syntheserapport ervan in elk geval niet.

6. Strategisch MKBA

Elvira Haezendonck (ECSA) frist de methodiek voor de trafiekprognose op en schetst de manier waarop vooral de baten van de verschillende alternatieven zijn bepaald, telkens in meerdere (groei)scenario's. Bij de transportbaten zijn dit de congestiekosten die uitgespaard worden wanneer dezelfde containers niet per vrachtwagen uit andere belangrijke havens in de range naar Antwerpen zouden moeten worden vervoerd; de Belgische baten daarbij zijn de delen van die trajecten (23,5 %) die op Belgisch grondgebied niet hoeven gereden te worden. Vermits momenteel nog te weinig zicht is op de kosten, is er nog geen kosten-batenanalyse gemaakt. Naast de doorrekeningen worden voor sommige aspecten (die onzeker of dubbel interpreteerbaar zijn) ook sensitiviteitsanalyses gemaakt zodat de verschillen in effect kunnen afgelezen worden.

Jan Creve heeft vragen bij het uitgangspunt van de studie, namelijk dat de trafiekprognoses gebaseerd zijn op gesprekken met de betrokkenen, wat niet wetenschappelijk is; hij vraagt of die enorme trafieken ook in de MER worden meegenomen en afgetoetst. Freddy Aerts antwoordt dat dit laatste evident is. Elvira Haezendonck geeft aan dat de basisprognoses niet uit de gevoerde interviews komen, maar uit eerdere studies; die zijn dan in interviews aan enkele belangrijke gebruikers voorgelegd en op basis daarvan zijn sommige prognoses ingeperkt en realistischer gemaakt (vooral bij de alternatieven achter de sluisen). De impact van de interviews is belangrijk, maar beperkt.

Op vraag van Freddy Aerts verduidelijkt Elvira Haezendonck dat de daling van 560.000 TEU per jaar wanneer er geen extra capaciteit zou bij komen, te maken hebben met trafiekverlies op de minder optimale trafieken en locaties, vooral in transshipment (400.000 bij MPET, 80.000 bij Antwerp Gateway en 80.000 bij PSA). Jan Creve repliceert hierop dat dit toch maar een aanname is van wat de terminaloperatoren vertellen. Elvira Haezendonck bevestigt dit en wijst er tegelijk op dat de rederijen dit duidelijk menen, en dat het wegtrekken van transshipment iets is wat ze makkelijk en als eerste stap kunnen en zullen doen.

Op vraag waarom bij alternatief 6 niet zulke beperkingen worden meegenomen, geeft Freddy Aerts aan dat de capaciteiten aan Doeldok hoog waren en al naar onder toe zijn bijgesteld en dat bij alternatief 6 de capaciteit deels voor, deels achter de sluisen ligt, bij alternatieven 7 en 8 volledig achter de sluisen.

Op vraag of de gehanteerde inschattingen werden afgetoetst bij de grote spelers, geeft Freddy Aerts aan dat ECA alles op een objectieve manier bekijkt en niet ingaat op wat één speler hard roept.

Op vraag van Hans de Bock of er ook een sensitiviteitstoets is voor de situatie dat de trafiek wel groeit maar de transportinfrastructuren te land niet of niet tijdig, geeft Elvira Haezendonck aan dat de MKBA dit niet voorziet, maar dat de MER dergelijke effecten wel in beeld brengt. In de MKBA komen wel de (extra) congestiekosten als externe kosten aan bod.

Op vraag van Eddy Wouters of de grafiek met de drie kleuren wil zeggen dat er op de bestaande installaties nog kan doorgegroeid worden van 11 naar 15 miljoen TEU, licht Freddy Aerts toe dat dit uit de analyses van de bestaande capaciteit (zonder de kleine volumes achter de sluizen) inderdaad zo naar voor komt; hij zal voor alle zekerheid de cijfers nog eens laten nakijken.

Op vraag van Joost Wijnekus of de MKBA ook de verschillen in kosten meeneemt die nodig zijn om voor elk alternatief eenzelfde modal split te bereiken, bevestigt Elvira Haezendonck dat die verschillen zijn ingerekend. Koen Couderé vult aan dat ontsluitingsinfrastructuren die specifiek voor dit project noodzakelijk zijn, zoals bijv. de westelijke ontsluiting, mee zijn ingerekend.

Op de opmerking van Herbert Smits dat de conclusies over sommige alternatieven kunnen beïnvloed worden door de combinatie van bouwstenen, bijv. de lage baten van alternatief 7, geeft Freddy Aerts aan dat de kosten zijn begroot met verschillen qua prijzen voor en achter de sluizen en dat wanneer alternatieven zullen worden hersamengesteld, de kosten en baten van de bouwstenen evident mee zullen verschuiven. Herbert Smits kan in deze redenering in komen, maar wijst er op dat dit in eerste instantie wel een erg vertekend beeld geeft, bijv. voor de bouwsteen Schaar van Ouden Doel.

Op vraag van Joost Wijnekus of er bij de transportbaten rekening is gehouden met het transshipmentaandeel dat je niet vanuit andere havens over de weg zou moeten vervoeren, geeft Elvira Haezendonck aan dat de berekening van de transportkosten alleen de containers met een bestemming in België betreft en niet de transshipmentcontainers.

Op een vraag over de grafiek van de transportbaten, geeft Elvira Haezendonck aan dat een vlakkere curve in die grafiek zou wijzen op een meer homogene en elastischer markt, wat bij containers niet het geval is; de helling van de curve wordt bepaald door wat men bereid is te betalen voor een product en niet door de capaciteit.

Op vraag van Denis Malcorps wat de externe kosten, naast de congestiekosten, precies inhouden, licht Elvira Haezendonck toe dat het onder meer over de kosten van NOx en CO2 gaat en dat daar grote verschillen tussen de alternatieven in zitten. De (baten en) kosten van (onderhoud van) erfgoed zijn niet in de strategische MKBA meegenomen, want die berekeningen vergen voor dat niveau te veel detail.

7. Tussentijdse evaluatie gevoerde proces

Onder leiding van Annick Gommers (de omgevingsmanager van ECA) beantwoordt een panel met Freddy Aerts, Reginald Loyen, David Stevens en Koen Couderé een aantal vooraf gecapteerde vragen en vragen uit het publiek over het procesverloop.

Over het algemeen verloop van een complex project licht David Stevens toe dat na afronding van de onderzoeken, en na een adviesronde bij administraties, de Vlaamse regering op korte termijn een beslissing over een ontwerp-voorkeursbesluit zal nemen. Maar naast deze formele procedure is ook ruimere input essentieel. Daarom worden de ontwerprapporten samen met een synthesesnota op korte termijn publiek gemaakt, zodat er gelegenheid is ze grondig te bestuderen en reacties te geven. Op 17 januari hebben alle actoren kans om, lang voor het openbaar onderzoek, al hun conclusies en suggesties naar voor te brengen.

Over het concrete verloop van het ECA-proces licht Reginald Loyen toe dat de onderzoeksrapporten zoveel mogelijk op dezelfde dag bekend gemaakt zullen worden om een evenwichtig beeld te geven. Wat de timing van het project betreft, gaan we voor sommigen te snel, voor anderen te traag. Ten opzichte van de timing in de startbeslissing is er een vertraging omdat het proces voor iedereen nieuw is en omdat er meer bouwstenen zijn aangeleverd die onderzocht moeten worden. Ook wordt er veel aandacht besteed aan de kwaliteit van het onderzoek wat soms meer tijd vraagt.

Over de onderzoeken geeft Koen Couderé aan dat deze op strategisch niveau blijven met focus op de elementen die onderscheidend zijn tussen de alternatieven en op de significante effecten op het leefmilieu en de omgeving. Zo is er bij water geen morfologisch sedimentsmodel uitgewerkt omdat dat niet nodig is om te zeggen of het belangrijk is en wat het onderscheid is. Met voortschrijdende inzichten ten opzichte van de alternatievenonderzoeksnota (AON) wordt op een voorzichtige manier omgegaan: er wordt niet minder onderzocht dan de AON aangeeft, maar wel meer of beter.

Freddy Aerts geeft tot slot over de beslissing aan dat de Vlaamse regering beslist, dat er nog geen idee is van wat die beslissing zou kunnen zijn en dat alvorens te kiezen eerst de onderzoeksrapporten dienen te worden afgewacht. Het is uiteindelijk aan het politieke niveau om een afweging te maken en een beslissing te nemen.

Op vraag van Jan Creve of, wanneer het alternatief dat uit de bus komt impact heeft op natuur, dat ook aan het actorenoverleg zal worden voorgelegd, geeft Freddy Aerts aan dat de keuze daarvan door de Vlaamse regering gebeurt en dat het alternatief 9 met de natuurcompensaties in het openbaar onderzoek aan bod zal komen. Voor Jan Creve is het logisch dat na de arresten van de Raad van State het actorenoverleg ook over de invulling van de natuurcompensaties een inbreng kan doen. Voor Freddy Aerts kunnen de natuurcompensaties vooraf informatief, niet om te kiezen, aan het actorenoverleg worden voorgelegd. Voor Jan Creve kan dit leiden tot een groter draagvlak. Freddy Aerts geeft daarop aan dat naast ECA het proces van Ontwikkeling Havengebied Antwerpen (OHA) loopt waar de natuuraanpak globaal wordt bekeken. Wat ECA aan natuur nodig heeft zal daarbinnen passen. Dit vergt een goede afstemming. Jan Creve wijst er op dat in OHA maar een beperkt

aantal actoren aanwezig zijn, minder dan hier. Freddy Aerts verwijst voor dat aspect naar de procesmanager van OHA.

Wim Van Hees geeft aan dat de werking van de intendant voor de overkapping en dit actorenoverleg beide nieuwe en boeiende manieren van werken zijn. Hij vraagt of de prognoses die gehanteerd worden, gelet op de snel veranderende wereld en bijv. het klimaatakkoord van Parijs, niet te optimistisch zijn. Freddy Aerts geeft aan dat de capaciteit die in het voorkeursbesluit wordt beslist maar gefaseerd gerealiseerd zal worden, naargelang daartoe reële behoeften zijn. Wat de lange termijn zal geven, moeten we dan bekijken. Reginald Loyen vult aan dat de prognoses reeds in het begin van het proces op een aparte gespreksavond zijn besproken.

Vincent Klap vraagt of het volgende actorenoverleg over de onderzoeksrapporten gaat, of ook al een voorsortering voor de keuze zal zijn. Freddy Aerts geeft aan dat het vooral over de onderzoeken zal gaan. Op vraag van Vincent Klap of er op de webstek een tijdsbalk van de verdere processtappen kan worden gezet, licht David Stevens toe dat wanneer er duidelijkheid is over de onderzoeksrapporten, een aangepaste procesnota (met ook een timing) mee op de webstek zal worden geplaatst.

Ine Dhondt vraagt het studieteam om, ter ondersteuning van de beleidskeuze, ook de effecten per bouwsteen in elke discipline (maar liefst beknopt) te bespreken. Koen Couderé licht toe dat alle disciplines ook naar de bouwstenen kijken, behalve misschien mobiliteit. De onderzoeken worden samengevat en in de synthesesnota dan nog eens extra.

8. Afronding

Freddy Aerts dankt alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. Hij nodigt hen uit voor het volgende actorenoverleg op 6 december.