

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

**Conclusie-  
verslag  
(ontwerp)**

**Actorenoverleg CP ECA**

vergaderdatum **11 oktober 2017 om 18 u**

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

verslaggever Guy Vloebergh – OMGEVING cvba

|          |                    |                                     |
|----------|--------------------|-------------------------------------|
| Aanwezig | Adams Roel         | IMDC                                |
|          | Artois Dirk        | Onroerend erfgoed                   |
|          | Behiels Hanna      | ABT                                 |
|          | Bernaers Greet     | Havenbedrijf Antwerpen              |
|          | Blomme Jan         | Gewestelijk Havencommissaris        |
|          | Bonneux Bert       | Tractebel                           |
|          | Bruggeman Hilde    | Antwerpse Scheepvaartvereniging VZW |
|          | Cerpentier Paul    | ABS                                 |
|          | Coppens Sofie      | Alfaport-Voka                       |
|          | Couderé Koen       | Kenter                              |
|          | Creve Jan          | Doel 2020                           |
|          | Cromheecke Mark    | Provincie Oost-Vlaanderen           |
|          | Cuyckens Justine   | Departement MOW - aMT               |
|          | Daggelinckx David  | VLEEMO                              |
|          | De Bock Hans       | Gemeente Beveren                    |
|          | De Bondt Bert      | Departement MOW                     |
|          | Deckers Peter      | Maatschappij Linkerscheldeover      |
|          | Deneweth Conny     | DenS Communicatie                   |
|          | De Parade Jelle    | Lineas                              |
|          | Depreiter Davy     | IMDC                                |
|          | De Ruytter Francis | Antwerp Terminal Services           |
|          | Devos Kristof      | Departement MOW - aMT               |
|          | De Vriendt Johan   | Erfgoedgemeenschap Doel & Polder    |
|          | D'haeyer Jan       | SHIPIT NV                           |
|          | D'Hoine André      | Milieuraad Stabroek                 |
|          | Dhondt Ine         | Departement Omgeving                |
|          | Dhondt Jannie      | Waterwegen en Zeekanaal             |
|          | Dumoulin Georges   | Ashland Specialties Belgium         |
|          | Dupon Kurt         | Katoen Natie                        |
|          | Filibert Tony      | DP World                            |
|          | Goderis Jan        | SHIPIT NV                           |
|          | Gommers Annick     | Kenter                              |
|          | Goris Maarten      | Ontwikkeling havengebied Antwerpen  |
|          | Gregoir Tim        | Departement MOW - aMT               |
|          | Hemelaer Piet      | Departement MOW - aMT               |
|          | Hendrickx Wendy    | Vopak Chemical Terminals Belgium NV |
|          | Ibens Willy        | Natuurpunt Antwerpen Noord          |

---

Keymeulen Frederic  
Klap Vincent  
Lambrechts Geert  
Larmuseau Luc  
Lauwers Dirk  
Loyen Reginald  
Luca Eric  
Maes René  
Malcorps Denis  
Meersman Mark  
Nelen Paul  
Noppe Frederik  
Noppe Jan  
Peeters Kris  
Persyn Filip  
Reyn Edmond  
Smitz Herbert  
Stevens David  
Tuerlinckx Kurt  
Van Aken Eliene  
Van Bockstal Dirk  
Van Bockstal Patrick

Vandamme Manu  
Vandekerkhove Lidewij  
Van den Lemmer Dirk  
Vanderhaegen Matthias  
Van de Walle Marcel  
Vanfleteren Eugène  
Vanfraechem Stephan  
van Holland Gijsbert  
Van Kogelenberg Manu  
Van Mossevelde Jan  
Van Reusel Joris  
Van Wambeke Nadine  
van Wijk Tom  
Verbraeken Kenneth  
Vercammen Giovanni  
Vercauteren Matthias  
Vergult Pieter  
Verhaegen Katelijne  
Verhoeven Björn  
Verhoeven Greg  
Vervoort Dries  
Vloebergh Guy  
Waterschoot Brian  
Wauters Ewald  
Wijnekus Joost  
Winters Jan

Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV)  
Provincie Zeeland  
stRaten-generaal  
iLLumoo bvba  
Universiteit Antwerpen  
Departement MOW  
Rijkswaterstaat  
Natuurpunt Waasland  
Doel 2020  
Departement MOW - aMT  
Maatschappij Linkerscheldeoever  
Antwerp Euroterminal  
Gemeentebestuur Beveren  
Electrabel  
MSC – Medrepair  
Reyn & partners bvba  
ex AWZ  
Departement Omgeving – team CP  
Havenbedrijf Antwerpen  
Alfaport-Voka  
afdeling Vastgoedtransacties  
Waterwegen & Zeekanaal - afdeling  
Zeeschelde  
Havenbedrijf Antwerpen  
De Derde Generatie  
Fluxys  
FANC  
Nixnx Tracé Herstel  
CMA CGM Belgium  
Alfaport Voka  
IMDC  
Gemeente Zwijndrecht  
PSA Antwerp  
KU Leuven  
Afdeling Vastgoedtransacties  
PSA  
Departement MOW - aMT  
Wind aan de Stroom  
Boerenbond  
Departement Omgeving - AGOP  
Kenter  
Van Wellen Group  
Vlaams ABVV  
Departement MOW  
OMGEVING cvba  
De Derde Generatie  
Tractebel  
Rijkswaterstaat  
Vleemo

## **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 aan dat er nog actorenoverleggen komen in november en december 2017 en (interactief) in januari 2018, waarvoor hij rekt op een intensieve samenwerking.

De begeleidende presentatie van alle toelichtingen zullen toegevoegd worden als bijlage bij dit verslag.

## **2. Algemeen overzicht stand geïntegreerd onderzoek**

Koen Couderé schetst de stand van zaken van de verschillende deelonderzoeken in de strategische MER (MilieuEffectenRapport) en rond externe veiligheid. Aan de hand van een schema wordt duidelijk gemaakt hoe de verschillende deelonderzoeken samenhangen en hoe de vervolgstappen er uit zien.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) vraagt of in het mobiliteitsonderzoek bij het berekenen van de nieuwe referentietoestand Toekomstverbond ook de ambitieuze modal split 50/50 wordt meegenomen?

Koen Couderé antwoordt hier bevestigend op.

Freddy Aerts voegt hieraan toe dat ook inzake haven- en goederenvervoer er een ambitieuze modal split (42% binnenvaart en 15% spoor) in rekening wordt gebracht. Om deze ambities waar te kunnen maken, wordt ook de nodige kaai-infrastructuur voor de binnenvaart gepland.

## **3. Deelonderzoek Bodem**

Katelijne Verhaegen licht toe welk verlies aan natuurlijk bodemgebruik er ontstaat per bouwsteen en voor de verschillende alternatieven. Ook het grondverzet werd eerst per bouwsteen en dan per alternatief berekend en varieert van een tekort van 18 miljoen m<sup>3</sup> tot een overschot van 21 miljoen m<sup>3</sup>.

Pieter Verguld (departement Omgeving) vraagt of in de grondbalans ook rekening wordt gehouden met tekorten of overschotten van het project Oosterweelverbinding? Katelijne Verhaegen verduidelijkt dat hier enkele de ECA-alternatieven worden bestudeerd en vergeleken ten opzichte van elkaar.

Ook volgens Dirk Lauwers (UAntwerpen) is het zinvol om de interferentie met de bijkomende Scheldeverbindingen qua grondbalans te bekijken.

Freddy Aerts antwoordt dat uitgegaan wordt van beslist beleid zijnde 3 Scheldeverbindingen en dat het in dit onderzoek gaat over een vergelijking tussen de 8 ECA-alternatieven op strategisch niveau.

Dirk Lauwers vraagt of er ook rekening wordt gehouden met secundaire effecten, zoals het al dan niet aanleggen van bijkomende rijstroken (E34, R2...)?

Freddy Aerts verduidelijkt dat hiervoor naar het proces van het Toekomstverbond wordt verwezen en dat in de milieueffectrapportages van die projecten deze aspecten moeten aan bod komen.

Jan Winters (Vleemo) vraagt of het verdwijnen van 100 à 400 hectare significant is als je het afzet tegen een havengebied van 18.000 ha?

Freddy Aerts antwoordt dat de verschillen tussen de alternatieven belangrijker zijn dan de absolute waarden.

Jan Winters (Vleemo) vraagt hoe de verschillende evaluaties ten opzichte van elkaar 'gewogen' worden? Bijvoorbeeld weegt mobiliteit meer door dan bodem?

Freddy Aerts verduidelijkt dat het in geen geval om een rekenkundige som gaat. Het is de Vlaamse regering die de verschillende aspecten tegenover elkaar zal afwegen om tot een keuze te komen.

#### **4. Deelonderzoek Landschap**

Ewald Wauters licht toe hoe het deelonderzoek Landschap is opgebouwd en dat het bestaat uit verschillende onderdelen: bouwkundig erfgoed, landschap en archeologie. In zijn conclusie gaat hij dieper in op de impact per alternatief en op de interpretatie van grote verschillen achter de voorgestelde afwegingen. Om tot een definitief rapport te komen moeten nog een aantal aspecten afgetoetst worden met de resultaten van andere deelonderzoeken.

Geert Lambrechts (stRaten-Generaal) vraagt waarom het verdrongen Land van Saeftinghe niet meegenomen is in het onderzoek. Het gaat om een groot te vernatuurlijken landschap met groot potentieel inzake erfgoedwaarde.

Ewald Wauters antwoordt dat elk landschap zijn tijd heeft, dat er doorheen de eeuwen verschillende landschappen zijn ontstaan en dat er geen keuze wordt gemaakt voor één specifiek landschap.

Freddy Aerts vult aan door te stellen dat in het OHA-proces (Ontwikkeling Haven Antwerpen) dit aspect zeker meegenomen wordt. Daar wordt de toekomstige plaats van de natuur bekeken, ook grensoverschrijdend. In voorliggend complex project wordt gefocust op de 8 alternatieven en de verschillen hiertussen.

Greet Bernaers (Havenbedrijf Antwerpen) vraagt zich af wat de zin is van scores als er andere interpretaties achter zitten? Laat je de scores dan niet beter weg en beperk de conclusie tot kwalitatieve omschrijvingen?

Ewald Wauters vindt dit het overwegen waard maar weet niet of de dienst Mer van de Vlaamse overheid dit zal aanvaarden?

Johan De Vriendt (Erfgoedgemeenschap Doel & Polder) vraagt waarom enkel de kosten van het verlies berekend worden en niet de baten van het behoud?

Ewald Wauters antwoordt dat in zijn onderzoek geen financiële berekeningen en waarderingen worden gemaakt. Dat hoort niet thuis in een Milieueffectenrapportage.

#### **5. Deelonderzoek Externe Veiligheid**

Bert Bonneux licht toe hoe de impact van behandeling en vervoer van gevaarlijke producten in kaart wordt gebracht voor de verschillende alternatieven. Specifiek wordt gekeken naar de Sevesobedrijven in de haven en naar de kerncentrale van Doel.

Sofie Coppens (Alfaport) vraagt met welke hoeveelheden gevaarlijke stoffen werd gerekend?

Bert Bonneux antwoordt dat het onderzoek zich baseert op een Nederlands model waarin de meest conservatieve waarden worden gehanteerd qua onderverdeling 10% ADR...

Freddy Aerts: gezien het om strategische keuzes tussen alternatieven gaat, is de exactheid van de aannames relatief.

Bert Bonneux: we rekenen met een toename van 6 miljoen containers, dat is voor elke bouwsteen hetzelfde en ook de spreiding over alle alternatieven is dezelfde.

Eric Luca (Rijkswaterstaat) verwijst naar de toelichting waar externe veiligheidsrisico's via weg en spoor worden bestudeerd. Maar wat met de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde zelf?

Bert Bonneux Voor het transport van containers via zeevaart kan gesteld worden dat de maximale schadeafstand niet tot de Seveso inrichtingen reikt wegens de afstand van de vaarroute ten opzichte van deze bedrijven. Daarom wordt dit niet onderzocht.

Manu Vandamme (Havenbedrijf Antwerpen) vult aan door te stellen dat de stijging van het zeevaartverkeer op de Schelde voor alle alternatieven dezelfde is. In een afzonderlijke, aanvullende studie werd nagegaan of er bijkomende veiligheidsrisico's langsheen de Schelde – ook op Nederlands grondgebied - optreden.

Pieter Vergult (departement Omgeving, AGOP) vraagt welke significante effecten op de Seveso-bedrijven werden bestudeerd? Deze kunnen toch variëren per bedrijf?

Bert Bonneux antwoordt dat het gaat om de Seveso-bedrijven die nu reeds een overschrijding van het risico hebben. Vervolgens wordt nagegaan of ze geïmpacteerd worden door dit project en zo ja in welke mate.

Volgens Sofie Coppens (Alfaport) lijkt dit niet de gangbare methode te zijn en bestaan er bij het Havenbedrijf voldoende gegevens om het onderzoek uit te voeren met reële Antwerpse data (in plaats van de gebruikte Nederlandse data).

Bert Bonneux Om de invloed van een alternatief op nabijgelegen installaties te kunnen nagaan, worden de Seveso-inrichtingen met relevante bovengrondse installaties geïnterpreteerd en wordt onderzocht welke van deze installaties er in het huidige risicobeeld aanleiding geven tot een overschrijding van de in Vlaanderen geldende risicocriteria. Indien er binnen de schadeafstand van het alternatief een installatie met een overschrijding van de risicocriteria ligt, wordt aangenomen dat de impact van het alternatief significant is. Dit is echter geen studie op bedrijfsniveau, maar ze geeft inzicht om op strategisch niveau keuzes te kunnen maken tussen alternatieven.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) stelt dat transporten vanuit zeezijde gelijk kunnen zijn maar dat dit aan landzijde zeker niet het geval is. Daar gaan routes door verstedelijkt gebied. Werd dit ook bestudeerd?

Bert Bonneux: neen, wij hebben alleen naar de bestaande Seveso-bedrijven gekeken, dus binnen het havengebied.

Freddy Aerts vult aan dat dit ook de opdracht was, namelijk kijken in welke mate de toename van extra containertrafik in de verschillende alternatieven effecten inzake externe veiligheid genereert op de bestaande Seveso-bedrijven in het havengebied.

Bert Bonneux meldt vervolgens dat externe veiligheidsrisico's van de binnenvaart verwaarloosbaar zijn.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) stelt dat dit zeker niet geldt voor gevaarlijke stoffen die doorheen tunnels vervoerd worden. Werd dit bestudeerd?

Freddy Aerts antwoordt dat algemeen het doel is het verkeer (inclusief transport van gevaarlijke stoffen) zo ver mogelijk weg te halen van de mensen. Veiligheid van en in de tunnels wordt bij de planning van de tunnels in kwestie gegarandeerd.

Dirk Lauwers (UAntwerpen) vraagt of dit voor de verschillende alternatieven werd bestudeerd? En zo ja, welke methodiek werd er toegepast? Er is niet alleen het gevaar voor de tunnel maar ook voor de aanwezige mensen in de tunnel ...

Bert Bonneux: dat werd in deze studie niet bekeken. De TWOL-studies aangaande het risicoanalysesysteem voor het transport van gevaarlijke stoffen mogen op dit moment nog niet gebruikt worden.

Freddy Aerts: De discussie over wat we onderzoeken en hoe we dit onderzoeken, is achter de rug. Die werd gevoerd naar aanleiding van de Alternatievenonderzoeksnota en werd gevalideerd door de dienst Mer van de Vlaamse overheid.

Sofie Coppens (Alfaport): is er een andere methodiek gebruikt dan deze die aangegeven werd in de alternatievenonderzoeksnota?

Kurt Dupon (Katoennatie) vraagt zich af hoe deze vragen worden vastgehouden in het proces? Een doorkijk naar Nederland is goed maar Kurt Dupon wijst er op dat de Antwerpse havengemeenschap ook over veel cijfermateriaal beschikt dat gebruikt kan worden.

Freddy Aerts verduidelijkt dat de deelonderzoeken nog verder worden afgerond. Antwoorden op gestelde vragen zijn te vinden op onze vernieuwde website en specifiek over externe veiligheid zal een nieuwsflits worden opgemaakt.

## **6. Onderzoek Operationele haalbaarheid van de alternatieven**

Manu Vandamme (Havenbedrijf Antwerpen) licht toe hoe de bedrijfseconomische context in elkaar zit. De operationaliteit wordt in het onderzoek bekeken vanuit de marktspelers en vanuit de overheid. Dit onderzoek maakt geen deel uit van de strategische Mer en staat op zich.

Herbert Smitz (ex-AWZ) merkt op dat op slides 78 en 79 alternatief 7 alternatief 8 moet zijn.

Stefan Vanfraechem (Alfaport Voka) vraagt wanneer de marktspelers feedback kunnen geven op dit onderzoek?

Manu Vandamme stelt dat dit onderzoek volgende week wordt afgerond.

André D'hoine (milieuraad Stabroek) vraagt waarom de beoordelingen met minnen en plussen voor de verschillende deelonderzoeken niet beter op elkaar kunnen worden afgestemd?

Manu Vandamme antwoordt dat de consistentie zeker nog beter kan maar dat er toch steeds verschillen zullen blijven bestaan tussen de verschillende disciplines.

Freddy Aerts bevestigt dat waar mogelijk afstemming moet kunnen gebeuren. Desalniettemin mag het eindresultaat geen optelsom worden. Komen tot een beslissing is geen rekenkunde.

Vincent Klap (provincie Zeeland) vraagt zich af of dit onderzoek naar operationele haalbaarheid een uitsluitend karakter heeft en dat hierdoor bijgevolg al verschillende

alternatieven (5, 6, 7 en 8) worden afgewezen en dus niet meer worden meegenomen?

Manu Vandamme verduidelijkt dat in de alternatieven zo breed mogelijk wordt gekeken en er daarom ook verschillende bouwstenen zijn opgenomen. Enkel manifest onmogelijke alternatieven kunnen worden geschrapt.

Jan Goderis (Shipit) vraagt of ook effecten op logistieke activiteiten worden meegenomen in deze studie? Is dit niet cruciaal voor de verladers?

Manu Vandamme antwoordt dat dit een terechte opmerking is doch dat in het voorliggende onderzoek dit niet is meegenomen.

Eric Luca (Rijkswaterstaat) vraagt of de impact van de alternatieven op zichzelf wordt bekeken of in samenhang met de terminals?

Manu Vandamme verduidelijkt dat alle bouwstenen samen worden bekeken. Er wordt gezocht naar synergie om na te gaan of er al dan niet een hub kan ontstaan.

Jan Blomme (Gewestelijke havencommissaris) vraagt waarom met relatief hoge bezettingsgraden wordt gerekend?

Freddy Aerts antwoordt dat deze zijn bepaald op basis van de studie van TBA. Sommige hogere bezettingsgraden kunnen gerealiseerd worden omdat zij samenhangen met bestaande terminals en zo tot optimalisatie komen. Net door bestaande terminals uit te bouwen ontstaat extra capaciteit op de gehele terminal.

Greet Bernaers (Havenbedrijf Antwerpen) vraagt om het realiteitsgehalte van de TEU per hectare toch goed na te kijken.

Jan Van Mossevelde (PSA) vindt 70.000 TEU/hectare ook bijzonder hoog (nu: 45.000).

Jan Goderis (Shipit) stelt zich vragen bij de ambitieuze modal split en de beoogde multimodaliteit. Om het percentage binnenvaart op te trekken van 35% naar 42% moeten er heel wat ligplaatsen bijkomen.

Freddy Aerts verwijst naar het TBA - rapport.

## **7. Onderzoek verkenning mogelijkheden vaarvenster Schelde**

Roeland Adams (IMDC) licht toe hoe dit onderzoek wordt uitgevoerd. Het onderzoek wil een antwoord formuleren op de vraag of met de huidige fysische setting van de Schelde het bijkomend aantal zeeschepen haalbaar is. Het gaat om een onderzoek dat los staat van de strategische Mer.

Vandaag wordt vooral gefocust op de methodiek. De resultaten worden momenteel nog verwerkt en op een volgend overleg gepresenteerd.

Freddy Aerts vult aan dat we absoluut zeker willen zijn dat de bijkomende containerschepen veilig de haven zullen kunnen bereiken.

Denis Malcorps (Doel 2020) vraagt welke invloed het havenverkeer naar de havens van Terneuzen en Gent hebben? Wordt hier rekening mee gehouden?

Roeland Adams stelt dat hiervoor aannames worden gedaan en hier geen hinder valt te verwachten.

Freddy Aerts stelt voor dit in het rapport zeker toe te voegen. Op de eerste resultaten van het onderzoek is het nog wachten. Verschillende simulaties zijn aan de gang.

Jan Creve (Doel 2020) vraagt of voor dit onderzoek eenzelfde methodiek wordt gebruikt dan in Nederland? En speelt diezelfde problematiek ook in Nederland?

Roeland Adams verduidelijkt dat de methodiek van deze verkeersmodellen die worden gebruikt in dit onderzoek internationaal aanvaard zijn. Ook in Nederland worden dezelfde methodes gebruikt.

## **8. Afronding**

Vermits er geen variapunten zijn, dankt Freddy Aerts alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. Hij verwijst nogmaals naar de vernieuwde website waarop veel informatie te vinden is.

Precieze uur en locatie van het volgend actorenoverleg (29 november 2017) worden tijdig meegedeeld.