

Complex Project “Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”

Verslag alternatievenworkshop actorenoverleg 12 oktober 2016

Tafel 1

Voorzitter: Freddy Aerts (MOW – Maritieme Toegang)

Verslaggever: Koen Couderé (Tractebel)

Deelnemers:

André D’Hoine	Gemeente Stabroek – Milieuraad
Geert De Blust	Stad Antwerpen – Gecoro
Frederic Keymeulen	Transport en Logistiek Vlaanderen
Vincent Klap	Provincie Zeeland
René Maes	Natuurpunt Wal
Peter Symens	Natuurpunt
Wouter Van Herck	Agentschap Wegen en Verkeer

1. Wat is uw alternatief?

Volgende alternatieven werden voorgesteld:

1. Verhuis bedrijf Ashland zodat zuidoostelijke kaai van DGD op volle breedte kan gebruikt worden. Opmerking: DP World is al in onderhandeling met Ashland om achterliggende, niet gebruikte terreinen van het bedrijf te verwerven. Van een verhuis van het bedrijf zelf is op korte termijn geen sprake.
2. Terreinen tussen leefbaarheidsbuffer Doel en noordoostkade van DGD ook innemen (voor zover al niet gebeurd?).
3. Delwaidedok behouden voor containeroverslag en –behandeling, met focus op kleinere schepen/spelers. Opm.: Kolenterminal ABT zou hier op termijn ook verdwijnen. Ook rekening te houden met lopende marktconsultatie voor Delwaidedok.
4. Verdieping Europaterminal: verhoogt capaciteit voor grote schepen
5. Capaciteit terminals verhogen door werkuren uit te breiden zodat met name afvoer aan landzijde de aanvoer kan volgen. ’s Nachts is er ook minder congestie op de weg.
6. Efficiënter ruimtegebruik bij andere activiteiten om ruimte te winnen voor containerbehandeling. Bv auto’s op RoRo kaaien parkeren in parkeergebouw; één laag extra maakt al de helft van de ruimte vrij. Bv. (theoretisch) toepasbaar op ICO-terminal tegenover Kieldrechtsluis.

7. Jetties voorzien waar aan beide kanten schepen kunnen aanleggen zodat transshipment sneller en efficiënter kan. Opmerking: vereist goede afstemming schema's tussen zee- en binnenvaart. Vermindert manoeuvreerruimte in dokken.
8. Noordzijde zwaaiikom Kallosluis (rivierzijde). Kaaimuren zijn hier al aanwezig. Opmerking: Niet veel ruimte voor grote schepen, eerder voor binnenvaart.

2. Naar welk (van de gepresenteerde) alternatieven gaat uw voorkeur (niet) uit? En waarom?

Volgende meningen werden geformuleerd:

1. Zo effectief mogelijk gebruik maken van beschikbare ruimte is sowieso een te huldigen principe.
2. Combinatie van alternatieven Noordzeeterminal, Europaterminal en Noordelijk Insteekdok lijkt interessant
3. Saeftinghedok Fase 1 heeft voorkeur, om de bereikte consensus en het evenwicht tussen de partijen met betrekking tot het MMHA niet in gevaar te brengen. Dit verstoren opent de deur voor een (latere) verdere uitbreiding van de haven dan vastgelegd in het GRUP. Bovendien zou het loslaten van OZS moeilijk uit te leggen zijn aan mensen die ervoor zijn moeten verhuizen. Dus liever direct Saeftinghe fase 1 en niet eerst oplossingen zoeken in kleinere ingrepen.
4. Specifiek voorbehoud voor alle oplossingen die impact hebben op Galgenschoor/Groot Schoor. Hier zou immers meer Natura 2000-gebied ingenomen worden dan het geval is bij de aanleg van het Saeftinghedok, wat realisatie van deze alternatieven volgens de natuurregelgeving sowieso onmogelijk maakt (vermits er evenwaardige en minder schadelijke alternatieven voorhanden zijn).
5. Ruimtelijke kwaliteit, een goed ontsluiting en efficiënt ruimtegebruik zijn belangrijke criteria voor een "goede" oplossing.
6. Alternatieven stroomopwaarts van de Liefkenshoektunnel (bijvoorbeeld rivierterminal stroomafwaarts van Fort Liefkenshoek) hebben beperkingen op het vlak van de diepgang van de schepen die hen kunnen bereiken.

3. Welke effecten (milieu, socio-economisch...) zijn voor u de belangrijkste en moeten zeker worden onderzocht?

1. Impact op speciale beschermingszones (SBZ)
2. Stikstof cf Programmatorische Aanpak Stikstof (PAS). Opmerking: Wel te bekijken of dit om strategisch niveau moet gebeuren dan wel plan- of projectniveau. Immers niet zeker of dit op strategisch niveau onderscheidend is.

4. Zijn er andere aandachtspunten, bezorgdheden of knelpunten die relevant kunnen zijn om in het verdere procesverloop?

1. In termen van ontsluiting voor wegvervoer lijkt een oplossing op RO te verkiezen boven een op LO.
2. "Versnippering" van oplossing over meerdere locaties leidt tot meer havenintern verkeer (alle modi), meer Scheldekrusingen, en heeft mogelijk een negatieve impact op het functioneren van de haven en van de containerconcessies in het bijzonder.

3. De mate waarin de rederijen kunnen “gestuurd” worden is een belangrijk aandachtspunt.

5. U maakt zich zorgen over...?

Niets

Tafel 2

Voorzitter: Manu Vandamme (Havenbedrijf Antwerpen)

Verslaggever: Katelijne Verhaegen (Tractebel)

Deelnemers:

Veerle Van Deun	Afdeling Maritieme Toegang
Mira Van Olmen	Agentschap Onroerend Erfgoed
Stephan Vanfraechem	Alfaport - VOKA
Matthias Vercauteren	Boerenbond
Pieter Vergult	Departement LNE - Afdeling Milieuvergunningen
Maarten Goris	Departement MOW - Ontwikkeling Havengebied Antwerpen
Sarah Braeckman	Departement Ruimte Vlaanderen

1. Wat is uw alternatief?

Er werden (drie) alternatieven voorgesteld

1. Alternatief Berendrechtssluis aanpassen (vergroten zodat grotere containerschepen kunnen passeren) waardoor het Delwaidedok ook voor grotere containeractiviteiten kan gebruikt worden
2. Alternatief waarbij sluizen Zandvliet en Berendrecht weggenomen worden zodanig dat de haven op rechteroever geheel onder getij komt. Dit alternatief leek echter eerder een goed voorbeeld van een niet redelijk alternatief
3. Variant op uitbreiding Europaterminal (zie verder)

Verder werd nog nagedacht of er een mogelijkheid was om een deel van het Doeldok terug uit te graven en daar bijkomende containercapaciteit te creëren maar het leek geen beter alternatief dan het Waaslandkanaal-alternatief

2. Naar welk (van de gepresenteerde) alternatieven gaat uw voorkeur (niet) uit? En waarom?

1. De meeste deelnemers vonden het alternatief met verhoogde ruimteproductiviteit op de bestaande terminals zeer aantrekkelijk. Eventueel in combinatie met een aantal van de alternatieven voor uitbreiding van de bestaande containercapaciteit zoals voorgesteld door aMT gezien blijkt dat er ook wel tekort is aan kaailengte (beperkende factor). Verder onderzoek naar de mogelijkheden om de ruimteproductiviteit op te drijven lijkt nodig. En indien niet voor dit alternatief zou gekozen worden moet in ieder geval goed onderbouwd worden waarom niet. Verhoogde ruimteproductiviteit en/of herschikking van terreinen zou deel moeten uitmaken van elke oplossing.
2. Alternatief Saefthinghedok afgehoekt dat Doel deels spaart lijkt een slechte oplossing (veel nadelen, leefbaarheid, ontsluiting, technisch haalbaar, overstromingsrisico, ...) maar

het als onredelijk bestempelen (en niet verder onderzoeken) leek de groep geen goed idee.

3. Alternatieven ET en NZT lijken vrij gelijkaardig, voordeel is dat ze ver van de bewoning gelegen zijn. Nadelen zijn de impact op de schorgebieden. De vraag werd gesteld of de uitbreiding van de ET ook langer kon gemaakt worden (om uit de vaargeul te blijven). Nadeel is dat het Galgenschoor nog vollediger wordt ingenomen. Kan een verdere uitbreiding van de Noordzeeterminal in noordelijke richting ook?
4. Alternatief Insteekdok ter hoogte van de Zandvlietsluis leek de deelnemers vooral naar scheepvaartbewegingen (nautisch) en lokale verkeersafwikkeling wat problematisch (maar te onderzoeken), voordeel is zeker het feit dat er geen natuurgebied wordt ingenomen. Afstand tot de voorgestelde logistieke zones lijkt groot. Welke ontwikkelingen zijn er gepland ter hoogte van Delwaidedok?
5. Alternatief Waaslandkanaal lijkt minder interessant voor de diepzeecontainervaart, eerder een optimalisatie (kleinere schepen door de sluis, binnenvaartoplossing). Een nadeel is hier dat er voor de bedrijven langs het insteekdok een alternatief zal gezocht moeten worden. Behoort de demping van het Noordelijk Insteekdok tot het referentiealternatief?
6. ISO-alternatief lijkt een goede oplossing. Onderzoek is nodig gezien capaciteitsverhoging gebaseerd is op meer aspecten dan enkel de oppervlakte van de terminal. Uit een onafhankelijk onderzoek blijkt dat de kaaimuurlengte in Antwerpen een beperkende factor is. Echter zeker te overwegen als gedeeltelijke oplossing.
7. Rivierterminal tussen KCD en DGD: het op de fiche vermelde nadeel (hypotheek op de verdere toekomstige getijdengebonden ontwikkelingen in het achterliggend gebied) zou een voordeel kunnen zijn (bv. voor de landbouw). Na te kijken of hier dan ook een verdieping van de Schelde nodig is. Nadeel is zeker een stremming van het scheepvaartverkeer (zwaaien in de Schelde)
8. Alternatief Saeftinghe: hoe gaat omgegaan worden met het verlies aan estuarien, beschermde Europese natuur? Hoe verhouden de andere alternatieven zich ten opzichte van dit verlies?
9. Alternatief Saeftinghe afgehoekt (zie hoger)
10. Alternatief stroomopwaarts Fort Liefkenshoek. Dit is (deels) privaat eigendom maar dit kan ook onteigend worden. Verdieping van de Schelde zal nodig zijn evenals natuurcompensatie (verlies Ketenisschor). Hoe zit het met de impact op het onderhoud van de Schelde (ook in de andere alternatieven)?

3. Welke effecten (milieu, socio-economisch...) zijn voor u de belangrijkste en moeten zeker worden onderzocht?

1. Impact op beschermde landschappen die niet te compenseren zijn (deklasseren zal soms nodig zijn) in tegenstelling tot de impact/inname van natuurgebieden die wel kunnen gecompenseerd worden
2. Overstromingsrisico's
3. Morfologische effecten (effecten op de vaargeul), effecten op onderhoudsbaggerwerk
4. Impact op Seveso-bedrijven (bijvoorbeeld langs de Scheldelaan)
5. Geluidsoverlast
6. Impact op bestaande bedrijven (bijvoorbeeld bedrijven ter hoogte van insteekdok)

Mee te bekijken criterium:

- Afstand tot de industriële/logistieke zone? Hoe dichter, hoe beter?

4. Zijn er andere aandachtspunten, bezorgdheden of knelpunten die relevant kunnen zijn om in het verdere procesverloop?

1. Moet de natuurcompensatie niet beter al projectgeïntegreerd meegenomen worden? Om vastlopen van het proces deze keer te vermijden?
2. Er is onduidelijkheid over welke aspecten een rol gaan spelen bij de trechtering naar redelijkheid en het latere geïntegreerde onderzoek
3. Welke voor- en nadelen gaan zwaarder doorwegen?
4. Wat is de samenhang met OHA?
5. Uit het overleg met de bedrijven moeten de 'andere' argumenten naar voor komen en helder toegelicht worden
6. Kan ook in beeld gebracht worden welke kosten bij welke partij gaan gelegd worden (bv. bij het ISO-alternatief)
7. Graag een kaart waarop alle alternatieven aangeduid worden
8. De afzonderlijke alternatievenkaartjes best op dezelfde schaal presenteren zodat het 'verschil in oppervlakte' sneller zichtbaar is
9. Aandacht voor gelijke behandeling van disciplines. De fiches geven bv. wel aan op welke afstand tot een SBZ het alternatief gelegen is, maar niet de afstand tot een beschermd landschap.
10. Graag een globale timingsoverzicht van het ganse traject, inclusief participatiemomenten, onder andere in functie van verlofplanning.

5. U maakt zich zorgen over...?

Het participatief traject lijkt beloftevol maar gaan de hardste roepers of de partij met de sterkste regelgeving niet het meest doorwegen op de discussie en dus de beslissing?

Tafel 3

Voorzitter: Reginald Loyen (MOW-Beleid)

Verslaggever: Jan Baelus (Omgeving)

Deelnemers:

Anne Baudouin, stRaten-generaal

Sofie Coppens, Alfaport – VOKA

Tim Gregoir, AMT

Alain Pels, Agentschap MDK – Loodswezen

Kurt Tuerlinckx, Havenbedrijf Antwerpen

Peter Vermeulen, Ringland

Boudewijn Vlegels, Beveren

1. Wat is uw alternatief?

1. De werkgroep ziet geen nieuwe alternatieven achter de sluizen op RSO of voor de sluizen op LSO.
2. Voor de sluizen op RSO is een alternatief de Noordzeeterminal meer noordwaarts (en ook voldoende diep in de Schelde) uit te bouwen. Naar bundeling van capaciteit en landwaartse aan- en afvoer is dit zeker gunstig; gelegen in een binnenbocht is het nautisch minder gunstig. Het heeft ook een negatief effect op de SBZ van de slikken en schorren, maar wellicht kunnen die elders op de Scheldeoevers worden gecompenseerd.
3. Achter de sluizen op LSO is het vervangen van de (relatief makkelijk verplaatsbare) ro/ro-terminal tussen Vrasenedok en Verrebroekdok een goed alternatief, zij het dat het achter de sluizen ligt, mits dat bedrijf elders een (compactere) concessie krijgt. Ook de beperkte afstand tot Verrebroek (zij het verder af dan de ro/roterminal van Grimaldi) maakt het niet optimaal.

2. Naar welk (van de door Tractebel gepresenteerde) alternatief gaat uw voorkeur (niet) uit? En waarom?

1. Vanuit mobiliteitsoogpunt genieten oplossingen op RSO de voorkeur.
2. Bij de alternatieven OZS fase 1, afgehoekt dok en Containerkade NW moet er mee rekening gehouden dat nabij de kerncentrale niet alle soorten goederen kunnen worden behandeld (geringere flexibiliteit).
3. Bij alternatief Liefkenshoekfort moet er mee rekening gehouden worden dat de Liefkenshoektunnels hoog liggen, bij laag water 11,5 m onder water, wat doorvaart voor grote schepen en de nautische toegankelijkheid van dat alternatief bemoeilijkt. Bovendien ligt het in een binnenbocht (met geringere diepgang –of veel baggerwerk).
4. Bij alternatieven OZS fase 1 en afgehoekt dok moet er mee rekening gehouden dat de grote schepen best in het dok kunnen keren om draaimanoeuvres op de Schelde zelf te beperken; dit betekent dat het dok best ong. 700 à 750 m breed is (400 m schip + 2 x 30 m van de sleepboten voor en achter + 2 x 50 m sleeplijnen + 2 x 60 m voor de aangemeerde schepen aan beide zijden + een kleine speling).
5. Bij het alternatief verruimde Europaterminal moet er mee rekening gehouden worden dat de passerende schepen uit Deurganckdok de aangemeerde schepen van de kaai ‘trekken’. En dat net ten zuiden van de Berendrecht- en Zandvlietsluizen een hoogspanningpyloon midden in de Schelde staat, wat de manoeuvreerruimte beperkt. Dit alternatief lijkt dan ook minder geschikt.
6. Het alternatief met het insteeddok naast Zandvlietsluis lijkt zeer goed.
7. Het alternatief met de verhoogde productiviteit op de bestaande terminals is ruimtelijk erg goed. Maar het zal allicht een negatief effect hebben op de werkgelegenheid op de terminals, en mogelijk kunnen noch de zeezijde noch de landzijde volgen. Dit moet zeker met de terminaloperatoren afgetoetst.
8. Bij alle alternatieven die verder worden meegenomen moet een goede oplossing voor de binnenvaart aanwezig zijn, want die modus moet vanuit duurzaamheid extra mogelijkheden krijgen.
9. Gefaseerde uitbouw van de kleinere terminals moet zeker ook bekeken worden; best sluiten die aan bij bestaande terminals.

3. Welke effecten (milieu, socio-economisch...) zijn voor u de belangrijkste en moeten zeker worden onderzocht?

1. De mobiliteitsaspecten op alle vlakken.
2. Het totale kostenplaatje, zeker als er bedrijven worden verplaatst.

3. De effecten van het verhogen van de efficiëntie van terminals via aansturing langsheen de concessieprijzen (lager als hoog gestapeld wordt, hoger als laag gestapeld wordt).
4. Het effect berekenen van het bundelen dan wel het spreiden van terminals.
5. Evident de leefbaarheid van de woonkernen.

4. Zijn er andere aandachtspunten, bezorgdheden of knelpunten die relevant kunnen zijn om in het verdere procesverloop?

Niet behandeld.

5. U maakt zich zorgen over...?

1. Bij alternatieven waarbij het dorp van Doel behouden kan blijven, moet de gewenste toekomst van het dorp op korte en lange termijn ook mee in beeld komen en afgewogen worden. Als het als woonkern zou behouden worden, moet het een volwaardige woonkern zijn; een beperkte bewoning zoals nu heeft geen zin.

Tafel 4

Voorzitter: Mark Meersman(MOW-MT)

Verslaggever: Piet Hemelaer (MOW-MT)

Deelnemers:

Greet Bernaers, Havenbedrijf Antwerpen

Cerpentier, Algemeen Boerensyndicaat

Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu

Eliene Van Aeken, Alfaport

Wim Van Hees, Ademloos

1. Wat is uw alternatief?

1. Beter ruimteproductiviteit op bestaande terminals, samen met efficiëntere werking binnen de haven (bv beter afstemmen binnenvaart en zeevaart) en beter aansturen van verkeer (apps, tol, ...)
2. Deel RO getijdzone maken. Zandvliet- en Berendrechtsluis ammouveren, Noordelijk deel van kanaaldok tijzone, nieuwe binnenvaart sluis aan Schelde-Rijnkanaal en schutinstallatie aan Thijsmanstunnel. Win-Win met (ver)nieuwbouw Thijsmanstunnel en nu onderhoudsintensieve spoorwegbrug.
3. Ten zuiden van Zandvlietluis , ten oosten van Europaterminal nieuw getijdedok bouwen tot ten noorden van Lillo, deels herlokalisieren bestaande bedrijven
4. Op de locatie waar Saeftinghezone gepland werd een langer smaller dok aanleggen met langs noordzijde zachte groene taludoever als overgang naar landbouwgebied, aan de zuidelijke zijde diepwaterkaai voor containerterminals, aansluitend bij containerterminals DGD.
5. Variant op d. waarbij een insteeddok aansluitend ten zuiden van de DGD-terminals geland wordt grenzend aan de "leefbaarheidsbuffer" en op het gedempte deel van Doeldok, achteraan aansluitend op het Doeldok, met het oog op ontsluiting binnenvaart via Waaslandkanaal)

- 2. Naar welk (van de door Technum gepresenteerde) alternatief gaat uw voorkeur (niet) uit? En waarom?**
1. WEL: Nulalternatief met verhoogde ruimteproductiviteit op bestaande terminals. Omdat inbreiding te verkiezen is boven uitbereiding.
 2. NIET: alternatief achter Kieldrechtsluis: is niet echt optie voor terminal zeevaart, eerder voor optimalisatie bestaande terminals door daar binnenvaart af te handelen.
 3. Bij voorkeur alternatieven op de RO omwille van extra negatieve mobiliteitseffecten van alternatieven op LO
- 3. Welke effecten (milieu, socio-economisch...) zijn voor u de belangrijkste en moeten zeker worden onderzocht?**
1. fijn stof en stikstofoxiden
 2. of de scenario's voldoen aan de doelstellingen
 3. effecten op de klimaatverandering
 4. mobiliteit
- 4. Zijn er andere aandachtspunten, bezorgdheden of knelpunten die relevant kunnen zijn om in het verdere procesverloop?**
1. Intern transport binnen de haven van containers onder de grond in een lus over heel het havengebied via tunnels met kabelbanen/transportband. Cfr. concept idee Prof. Willy Winkelmans en Prof. "Stijnen"
 2. Het is geen of/of maar een en/en verhaal. De vele kleine alternatieven vormen geen volwaardig alternatief maar zullen nodig zijn in afwachting van een volwaardige capaciteitsuitbreiding.
 3. Niet alle alternatieven zijn evenwaardig. Alternatieven waarbij de terminal aansluit op bestaande terminals bieden het voordeel dat er bespaard wordt op intern transport binnen het havengebied. => zo kunnen bijvoorbeeld de alternatieven uitbreiding Europaterminal, insteekdok Zandvlietsluis en uitbreiding Noordzeeterminal best samen bekeken worden?
- 5. U maakt zich zorgen over...?**
1. wordt ruimteproductiviteit terminals correct bepaald? In Zuid Oost Azië ligt veel hoger dan hier. Ook voor tweede Maasvlakte hoger (28k TEU/ha versus de 24k DGD) Zal er internationaal benchmark onderzoek naar gebeuren in project CP ECA?
 2. Beslist beleid versus alle alternatieven, inzonderheid besliste tijdelijke en definitieve natuurcompensaties! Hoe zal men daar mee omgaan? Hypothekeert dit het alternatievenonderzoek niet in hoge mate?
 3. Conflict met mobiliteit en functie bewoning (leefbaarheid)
 4. LO kan qua mobiliteit extra trafiek niet aan => ontwikkeling op RO
 5. Belang van het project voor de welvaart, maar gebrek aan gedragenheid van de noodzaak van vnl. extra containercapaciteit
 6. Lange doorlooptijden van projecten
 7. De alternatieven worden gekenmerkt door hoge "versnippering" hetgeen de economische exploitatie dreigt te fnuiken

8. Focus ligt vooral op containers en te weinig op (maak)industrie. Industrie is belangrijker voor creatie welvaart. (waarbij oorzaak deels ligt in feit dat de werkelijke kosten van transport niet aangerekend worden)

Tafel 5

Voorzitter: Kristof Devos (MOW-MT)

Verslaggever: Conny Deneweth (DenS)

Deelnemers:

Bart Casier, Interwaas

Peter Van de Putte, Maatschappij Linkerscheldeoever

David Stevens, Team Complexe Projecten

Jan Hemelaer, procesmanager Ontwikkeling Havengebied Antwerpen

1. Wat is uw alternatief? (Plannen met workshopschetsen al in bezit van Tractebel)

1. Ontwikkelen van een insteekdok waarbij containers op schepen langs twee zijden tegelijk gelost kunnen worden = principe voor een efficiëntere, snellere behandeling van containers, niet geografisch te duiden. Op dit insteekdok kunnen kleinere dokken geënt worden voor de behandeling van binnenvaartschepen.
2. Uitbreiding westelijke zijde Deurganckdok om zo extra terminaloppervlakte te realiseren. Bedoeling is geen hypotheek te leggen op de ontwikkelingsmogelijkheden van de Saefthinghezone anno 2040. Dit is wel het geval met het alternatief waarbij de kaaimuur van het Deurganckdok richting kerncentrale zou verlengd worden.

Te onderzoeken vragen:

- Moet de leefbaarheidsbuffer van Doel behouden worden?
 - Moet er effectief nog rekening gehouden worden met de Ontwikkelingszone Saefthinghe?
 - In de alternatieven waarbij Doel bewaard wordt, moet er een goede visie zijn op de mogelijke invulling en functie van het dorp.
3. Rechterscheldeoever tussen de Liefkenshoektunnel en de Boudewijnsluis. Op deze manier kan een lange kade ontwikkeld worden. De terminaldiepte is echter gering (200 m). Rederijen zouden op deze manier verplicht worden om de gemiddelde tijd (6 – 7 dagen) waarbij containers blijven staan in te korten (= efficiënter ruimtegebruik).

Mogelijke problemen:

- omgeving chemisch cluster;
- problematiek van ontsluiting en mobiliteit;
- vaargeul van de Schelde situeert zich aan deze zijde;
- Liefkenshoekspoortunnel ligt bij laag water maar 11 meter diep, waardoor grotere schepen er niet gelost kunnen worden.

4. Zuidelijk deel van het Delwaidedok verder ontwikkelen. De zone is erg geschikt voor sommige niches en beschikt over een goede spoorontsluiting.

Vraag:

- Is het zinvol om de Berendrechtsluis te vergroten zodat grotere schepen er probleemloos door kunnen? Of speelt de tijdsfactor hier een te grote rol?
5. Aanvullende aandachtspunten / potenties:
- Binnenschepen concentreren in het Noordelijk Insteekdok.
 - Plannen Noordzeeterminal terug opwaarderen voor binnenschepen

2. Naar welk (van de door Technum gepresenteerde) alternatief gaat uw voorkeur (niet) uit? En waarom?

De gesprekspartners bespreken elk alternatief en formuleren bedenkingen en onderzoeksvragen.

1. Rivierterminal tussen Deurganckdok en kerncentrale
- Legt voor de volgende 30 jaar een hypotheek op het Saeftinghedok (niet op de Saeftinghezone). Alle toekomstige uitbreidingscapaciteiten worden met dit alternatief dichtgegooid. De potenties voor een dok worden beter opgehouden.
 - Minder evident vanuit nautisch standpunt door de nabijheid van de vaargeul, het aanslibben langs deze zijde en de geringe mogelijkheden om er schepen te keren. Op strategisch niveau moet onderzocht worden of de vaargeul kan aangepast worden.
 - De kerncentrale wordt ooit ontmanteld, maar wellicht is het niet meteen een optie om deze gronden in te richten voor containerbehandeling?

2. Saeftinghe fase 1 geniet de voorkeur ten opzichte van de 'afgehoekte' variant.

In de afgehoekte variant zal Doel in een diepe put liggen. Vragen hierbij zijn:

- Wat wordt behouden?
- Welke meerwaarde biedt dit voor Doel zelf?
- Wat is de kostprijs voor de bescherming?
- Wat met het overstromingsgevaar?
- Wat wordt ontwikkeld? Wonen, toerisme, recreatie, 2^{de} Lillo, ...

Wat is de meerwaarde in het MKBA om Doel te behouden en hoe voor lang?

3. Noordzeeterminal

- Quick win: kan een meerwaarde hebben als optimalisatie van de terminal.
- Bedenkingen:
 - De Schelde is Europees habitatgebied. De hele getijdenwerking wordt verstoord en is moeilijk(er) te compenseren. Maar dit geldt wellicht ook voor andere ingrepen?
 - Zal vermoedelijk alleen aan de huidige concessionaris gegeven kunnen worden. Dit creëert een machtspositie en is niet wenselijk.

4. Europaterminal

- Kan eveneens een quick win zijn.
- Bedenkingen:
 - De natuurwaarden moeten mee bekeken worden. Het zuidelijk deel kan verzanden en vormt mogelijk meteen een compensatie als slikken- en schorregebied.
 - Anderzijds is dit deel een goede locatie om binnenvaartschepen af te handelen.

5. Insteekdok ten noorden van de Zandvlietsluis

- Interessant omdat het nu een verloren ruimte is, maar te checken i.f.v. technische haalbaarheid en nautische mogelijkheden.
- Bedenkingen:
 - Lange kade, maar kan maar aan één zijde gelost worden.

- Het mobiliteitsgebeuren over de sluis wordt moeilijker, vooral voor treinverkeer.
- Moet er een brug bijgelegd worden om dubbel verkeer te blijven garanderen?
- Het gaat 'slechts' om 31 ha, dus zeker met andere alternatieven te realiseren.

6. Waaslandkanaal

- Interessant als inbreidingsproject en ligplaats voor lichters; kansrijk voor aanpalende bedrijven, pluspunt dat de infrastructuur er al vrij goed in orde.
- Bedenkingen:
 - Het dok moet meer uitgebaggerd worden. Anderzijds is het interessant om het te optimaliseren voor de binnenvaart en shortsea (niet voor grote schepen).

7. Innovatie stack operations

- Dit voorstel bevat weinig 'drivers' om het vanuit de overheid te stimuleren, maar biedt wel kansen voor terminaloperatoren.
- Goed onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en de finale keuze aan de operatoren zelf laten.

8. Liefkenshoektunnel stroomopwaarts

- Belangrijk voor industriële ontwikkeling (nu industriezone), want de ruimte voor Seveso-bedrijven is er beperkt.
- Bedenkingen:
 - Gronden ten zuiden van de spoortunnel zijn minder goed ontsloten voor spoorverkeer;
 - Nautische diepgang;
 - Nabijheid van natuur, namelijk Ketenisseschor;
 - Eigenaarschap.

3. Welke effecten (milieu, socio-economisch...) zijn voor u de belangrijkste en moeten zeker worden onderzocht?

- *Zie aandachtspunten en bedenkingen per alternatief.*
- Hoe kunnen operatoren er voor zorgen dat containers minder lang op de kades blijven staan? Waarom kan de afhandeling niet sneller verlopen zodat er minder oppervlakte nodig is?
- Hoe kan de overheid de modal shift stimuleren? Het aantal ongevallen aan overwegen zorgt voor aanzienlijke vertragingen, waardoor bedrijven weigerachtig staan ten opzichte van spoorverkeer. Naar verluidt zou Infrabel overwegen om enkele slagbomen te voorzien?

4. Zijn er andere aandachtspunten, bezorgdheden of knelpunten die relevant kunnen zijn om in het verdere procesverloop?

5. U maakt zich zorgen over...?

1. Wat als er niets gebeurt?

Wellicht wijken veel rederijen dan uit naar Rotterdam. Maar alle verkeer zal hoe dan ook over het Vlaamse wegennet blijven verlopen. De Waaslandhaven zal alle lasten houden, maar geen lusten hebben.

2. Het CP ECA is een nieuwe procedure die binnen het havengebied Antwerpen nog nooit doorlopen is.
 - Hoe zal het proces verlopen na de publieke consultatie?
Kan deze informatie met bijhorende timing op de website geplaatst worden zodat hierover meer transparantie is?
 - Hoe kadert het CP ECA binnen het OHA-verhaal? Hoe wordt er vanuit het CP ECA omgegaan met compensaties als het GRUP vernietigd wordt?
 - Op het niveau van het strategisch onderzoek mag er nu niet overhaast gewerkt worden. Het is beter om nu voldoende tijd te nemen om alles grondig te onderzoeken en mee te nemen. De tijdinvestering nu zal op termijn zeker renderen in adviesrondes.
3. Wat gebeurt er met de beleidsovereenkomst die in het kader van de Ontwikkelingszone Saeftinghe werd opgemaakt (Wet Chabert). Dit zal ook een leemte vormen in het OHA-verhaal zolang het CP ECA niet beslist is.
4. De eerste doelstelling is de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit, de tweede doelstelling is de realisatie van 80-88 ha voor een industrieel-logistieke zone.
 - Deze tweede doelstelling verdwijnt nu automatisch naar de achtergrond. Het is belangrijk dat magazijnen meteen aan de terminals grenzen en het aantal verplaatsingen beperkt wordt. Er zijn echter weinig locaties waar 80-88 ha in de nabijheid ontwikkeld kan worden.
 - Zelfs als het CP ECA volledig op de rechteroever gerealiseerd zou worden, dan nog is er op de linkeroever extra ruimte nodig voor industrieel-logistieke afhandeling.
5. Wat als Doel niet verdwijnt? Er is een duidelijke visie nodig voor de korte én de lange termijn.