

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

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)**

Actorenoverleg CP ECA

vergaderdatum **18 april 2017 om 18.30u**

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

verslaggever Borghijs Dora - OMGEVING

aanwezig Arnouts Luc - Havenbedrijf Antwerpen
Artois Dirk - Onroerend Erfgoed
Baetens Johan - Natuurpunt Waasland
Behiels Hannah - ABT-Sea Invest
Berniers Greet - Havenbedrijf Antwerpen
Blomme Jan - Gewestelijk Havencommissaris
Borghijs Dora - OMGEVING
Brouns Mark - Vopak
Casier Bart - Interwaas
Coeck Chris - Havenbedrijf Antwerpen
Coppens Sofie - Alfaport Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-
Waasland
Couderé Koen - Kenter
Creve Jan - Doel2020
Cuyckens Justine - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Cuypers Marc - Cuypers Vorkliften
Daggelinckx David - VLEEMO
De Blust Geert - Gecoro Antwerpen
De Bock Hans - Gemeente Beveren
Deckers Peter - Maatschappij Linkerscheldeoever
De Larivière Yves - Antwerp Euroterminal (AET)
De Maeijer Pascal - ITC Rubis
Deneweth Conny - DenS Communicatie
Derudder Pieter - Provincie Oost-Vlaanderen
De Ruytter Francis - Antwerp Terminal Services
Devos Kristof - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
De Vriendt Johan - Erfgoedgemeenschap Doel & Polder vzw
D'Haeyer Jan - Shipit NV
D'Hoine André - Milieuraad Stabroek
Dirickx Daniel - Indaver
Droesbeke Philippe - Sea Tank Terminal Antwerp
Dupon Kurt - Katoen Natie
Glerum Jur - Maersk Line/Safmarine
Goderis Jan - Shipit NV
Goeminne Koen - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Gregoir Tim - Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Groen Ruud - Rijkswaterstaat
Hemelaer Jan - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Hemelaer Piet - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Hendrickx Wendy - Vopak Chemical Terminals Belgium
Ibens Willy - Natuurpunt Antwerpen Noord
Ivens Marc - Mexico Natie NV
Klap Vincent - Provincie Zeeland
Lambrechts Geert - stRaten-generaal
Laureys Bart - ABT-Sea Invest
Loyen Reginald - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Luca Eric - Rijkswaterstaat
Maes René - Natuurpunt Waasland
Malcorps Denis - Doel2020
Maldague Vincent - Herfurth Group
Marstboom Michel - Maersk Line/Safmarine
Martens Dries - Natuurpunt Antwerpen Noord
Meersman Mark - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Milo Nico - Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Moysen Bernard - ACL
Mulder Jan Frans - gemeente Hulst
Nelen Paul - Maatschappij Linkerscheldeover
Noppe Frederik - Antwerp Euroterminal (AET)
Noppe Jan - Gemeente Beveren
Oellibrandt Dirk - MSC PSA European Terminal
Pattyn Anouk - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Peeters Kris - Electrabel
Persyn Filip - MSC - Medrepair
Reyn Edmond - Reyn & partners bvba
Schillemans Tom - De Derde Generatie
Simons Ben - Wind aan de Stroom
Smitz Herbert
Spanoghe Geert - INBO
Stevens David - Team Complexe Projecten
Thijs Remmelt - TBA
Van Aken Eliene - Alfaport Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-
Waasland
Van Bogaert Wim - Vopak
Vandamme Manu - Havenbedrijf Antwerpen
Vandekerkhove Lidewij - De Derde Generatie
Van de Putte Peter - Maatschappij Linkerscheldeover
Vanderhaegen Matthias - FANC
Vandersteen Marc - Grimaldi Belgium
Van de Walle Marcel - NixNx
Van Dijk Fryse - Maersk Line/Safmarine
Vanfraechem Stephan - Alfaport Voka - Kamer van Koophandel
Antwerpen-Waasland
Van Hees Wim - Ademloos
Van Hove Erik - Ashland
Van Hoylandt Lieven - Cuypers Vorkliften
Van Kogelenberg Manu - Gemeente Zwijndrecht
van Mol Bart - Havenbedrijf Antwerpen
Van Mossevelde Jan - PSA Antwerp
Van Reusel Joris - KULeuven
van Wezel Jan - Aannemingen Van Wellen

	van Wijk Tom - PSA Antwerp
	Vercammen Giovanni - Wind aan de Stroom
	Vercauteren Matthias - Boerenbond
	Verhaegen Katelijne - Kenter
	Verhegge Philip - Elia
	Verhoeven Björn - Van Wellen Group
	Versele Patrick - Vopak
	Vlegels Boudewijn - Maatschappij Linkerscheldeoever
	Waterschoot Brian - De Derde Generatie
	Wijnekus Joost - Rijkswaterstaat
	Winters Jan - VLEEMO
	Zwaenepoel Jan - Grond Recyclage Centrum
afwezig met kennisgeving	Baelus Jan - OMGEVING
	Harrison Rob - DP World
	Theunissen Ann - Departement Omgeving, dienst MER
	Van Bockstal Dirk - afdeling Vastgoedtransacties
	Vloebergh Guy - OMGEVING
bijlagen	Powerpoint presentatie
	Overzicht van de 8 alternatieven (overhandigd aan iedere deelnemer)

1. Opening en toelichting

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen en geeft een overzicht van de aspecten die tijdens dit overleg door diverse sprekers zullen worden toegelicht. De begeleidende presentatie zit in bijlage bij dit verslag. David Stevens schetst een overzicht van de processtappen die sinds de startbeslissing in juli 2016 tot op dit moment zijn gemaakt. Hij verduidelijkt de principes van de vernieuwde procesaanpak binnen de procedure van het complex project en de verschilpunten met de reguliere aanpak. Binnen een complex proces is openheid, transparantie en mogelijkheid tot inspraak doorheen het ganse proces een belangrijk principe. Op dit moment staan we aan de start van het geïntegreerd onderzoek dat bestaat uit diverse parallel lopende deelonderzoeken.

David Stevens legt uit hoe de resultaten uit deze deelonderzoeken op een onderbouwde wijze zullen worden verwerkt in functie van de uiteindelijke afweging door het politieke beleid.

Vervolgens geeft Manu Vandamme duiding bij de cijfers van de huidige containertrafiek en de aannames die werden gemaakt bij de berekening van de verwachte benodigde containercapaciteit tegen 2030 volgens 3 verschillende groeiscenario's. Hij overloopt de bouwstenen waarop de 8 voorliggende alternatieven uit de alternatievenonderzoeksnota (AON) zijn gebaseerd. Sommige hiervan worden reeds van bij het begin van het proces meegenomen, andere bouwstenen werden niet langer weerhouden en de publieksraadpleging leverde een aantal nieuwe bouwstenen op. Voor een motivatie van de selectie die gemaakt werd, verwijst Manu Vandamme naar de AON.

Remmelt Thys (TBA) geeft uitleg bij de methodiek en de aannames die gehanteerd werden bij de berekening van de capaciteitsbepaling van zowel de huidige

bestaande containerterminals als de mogelijke toekomstige bouwblokken, telkens opgesplitst in kade- en opslagcapaciteit. Manu Vandamme vervolgt en legt uit dat de verwachte capaciteit van de verschillende bouwstenen, samen met de bouwstenen voor bijkomende logistiek en de mogelijkheden voor multimodale ontsluiting, de belangrijkste input vormen bij de samenstelling van de 8 momenteel voorliggende alternatieven. Hij overloopt de verschillende alternatieven en verduidelijkt een aantal overwegingen die bij de samenstelling hiervan werden gemaakt. Bij de samenstelling van de alternatieven werd rekening gehouden met een hoge groei. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die deel uitmaakt van het geïntegreerd onderzoek, zal ook een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd worden voor andere groeiscenario's. Voor elk alternatief zijn, naast de terreinen voor containeroverslag, ook de logistieke terreinen en de multimodale ontsluitingsmodi in kaart gebracht. Elk alternatief bestaat uit een mix van bouwstenen, waarbij alle weerhouden bouwstenen in minstens 1 alternatief voorkomen. Uit het geïntegreerd onderzoek kunnen mogelijk inzichten naar boven komen die tot een nog anders samengesteld voorkeursalternatief zullen leiden.

Tot slot blikte Koen Couderé (Kenter) vooruit op het verloop van het geïntegreerd onderzoek dat bestaat uit 5 deelonderzoeken die elk rekening houden met een ander aspect: (Strategisch) milieueffectrapport (MER), onderzoek naar de effecten op de externe veiligheid, strategische maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), nautisch onderzoek en onderzoek naar de operationaliteit van de alternatieven. Hij verduidelijkt de focus, de onderlinge relatie en de status van deze onderzoeken die parallel, maar geïntegreerd en in onderlinge afstemming zullen verlopen.

2. Bespreking en vragen

- Op de vraag waarop de stelling is gebaseerd dat er in de nabije toekomst nood zal zijn aan 160 hectare extra ruimte voor logistiek, antwoordt Manu Vandamme dat hiervoor vertrokken is vanuit de vraag naar bijkomende containercapaciteit (minus transshipment). Daarop is een percentage toegepast van de containers dat een voor- of nabehandeling op logistiek vlak kent. Dan zijn er kengetallen naar ruimteproductiviteit voor logistieke activiteiten toegepast. Freddy Aerts vult aan dat er op 1 hectare 2.000 à 3.000 TEU kan worden behandeld. Voor deze berekeningen werd uitgegaan van een gemiddelde van 2.500 TEU per hectare. Circa 10 % tot 15 % van de containers worden logistiek na behandeld. Er werd gerekend met 12,5 %. Dit resulteerde in een totale oppervlakte van 160 hectare.¹ Onder de noemer 'logistieke/industriële activiteiten' vallen alle logistieke activiteiten die samenhangen met containerbehandeling. Alle informatie en duiding hierover is te vinden in het rapport van TBA dat, evenals andere studierapporten, verslagen en presentaties binnenkort raadpleegbaar zal zijn op de projectwebsite: www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
- Aannames voor de toekomstige ontwikkeling van de kadeproductie zijn gebaseerd op toekomstige evoluties van de vloot: grotere schepen en grotere dichtheid op de schepen. Werd dit mee in rekening gebracht? Rammelt Thijs geeft aan dat er rekening werd gehouden met een toename van de schepen in lengte en in call size. De kraanproductiviteit werd in de berekeningen constant gehouden. Wel werd de dichtheid op het schip verhoogd. Freddy Aerts verwijst

¹ $3.200.000 \text{ TEU van/naar hinterland} \times 12,5\% / 2.500 \text{ TEU/hectare} = \text{circa } 160 \text{ hectare.}$

ook voor verdere informatie naar het uitgebreide rapport van TBA. Uiteraard werd hierin rekening gehouden met evoluties in de vloot.

- In het Toekomstverbond voor mobiliteit en leefbaarheid dat de Vlaamse regering op 17 maart 2017 sloot, wordt uitgegaan van een modal shift van 50 procent autoverkeer en 50 procent alternatieve vervoersmodi. Freddy Aerts verduidelijkt dat deze modal split alleen voor het personenvervoer geldt. Hij verwijst naar de secretaris-generaal van het Departement MOW, Filip Boelaert, die momenteel een richtlijn uitwerkt voor de manier waarop met het Toekomstverbond wordt omgegaan die later niet aanvechtbaar is. De mobiliteitsstudie is voor dit complex project erg belangrijk. Koen Couderé vult aan dat de mobiliteitsstudie bovendien op het kritische pad van de timing zitten.
- Op de vraag hoe realistisch deze ambitie is voor het havengebied en hoe met dit gegeven zal worden omgegaan, antwoordt Koen Couderé dat de impact van de beslissing over het Toekomstverbond op de verkeersontsluiting in de haven een bijkomend aspect zal vormen in het onderzoek naar mobiliteitseffecten binnen het kader van het S-MER. Momenteel zijn er nog geen richtlijnen rond specifieke parameters die moeten worden ingebracht in het mobiliteitsmodel. Freddy Aerts wijst er ook op dat alternatieve vervoersmodi vanzelfsprekend anders zijn in de haven dan in de binnenstad (in hoofdzaak binnenvaart en spoor en in veel mindere mate fiets en openbaar vervoer).
- Wat verstaat men precies onder 'logistieke activiteiten'? Manu Vandamme antwoordt dat het gaat om alle activiteiten die gelinkt zijn aan de containertrafiek. Freddy Aerts vult aan dat 'empty' in de berekeningen van de yard capacity zijn opgenomen. Hij verwijst hiervoor naar het rapport van TBA.
- Op de vraag of momenteel in het havengebied reeds voldaan wordt aan de normen inzake instandhouding en ontwikkeling van kostbare ecosystemen, zoals die worden gesteld in het kader van Natura 2000, antwoordt Koen Couderé dat dit momenteel nog niet het geval is. Er wordt wel gestreefd om deze doelstelling te halen. Datzelfde geldt eveneens inzake de globale doelstelling van Vlaanderen op het vlak van klimaatbeheersing.
- Hoe wordt omgegaan met de Vlaamse klimaatdoelstellingen in dit project? Hoe worden de gevolgen van de klimaatdoelstelling gecompenseerd? Koen Couderé stelt dat het saldo van de activiteiten er toe moet bijdragen dat de doelstellingen gehaald worden. Het project zal extra emissies met zich meebrengen. Die worden getoetst aan de zelf opgelegde verplichtingen van Vlaanderen.
- Tot slot stelt Wim Van Hees (Ademloos) dat de realisatie van het Radicaal Haventracé een uitgangspunt zou moeten zijn bij het verdere verloop van het complex proces en vraagt in dit verband om een nauwe samenwerking met de actiegroepen. Freddy Aerts wijst er op dat secretaris-generaal Filip Boelaert deze afstemming zal coördineren en hieromtrent de juiste instructies zal geven.

3. Slot

Freddy Aerts dankt alle deelnemers voor hun aanwezigheid en nodigt iedereen uit op het volgende actorenoverleg dat zal doorgaan op woensdag 17 mei 2017 in het VAC Anna Bijns te Antwerpen. Hier zal de stand van zaken van het geïntegreerd onderzoek worden toegelicht en besproken.