

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)**

Technische workshop mobiliteit CP ECA

vergaderdatum	14 juni 2018 om 18 u
voorzitter	Annick Gommers – Kenter, omgevingsmanager CP ECA
verslaggever	Jan Baelus – OMGEVING cvba
deelnemerslijst	Zie bijlage 1: lijst van deelnemers per sessie en verontschuldigen
bijlagen	De presentatie is beschikbaar op de projectwebsite extracontainercapaciteitantwerpen.be > Documenten onderzoeksfase > 14 juni 2018: workshop mobiliteit

1. Opening en verwelkoming

Annick Gommers verwelkomt de aanwezigen, overloopt het programma en geeft kort de spelregels voor de bijeenkomst aan. Ze licht toe dat het globale proces van ECA niet het voorwerp van deze workshop is; dit zal met alle actoren aan bod komen op het volgende actorenoverleg.

2. Toelichting aanpak en methodiek s-MER mobiliteit

Jan Dumez en Cathérine Cassan (Tractebel) lichten aan de hand van een presentatie (zie projectwebstek) de toegepaste methodiek en de bekomen resultaten in de mobiliteitsdiscipline toe en geven daarbij ook antwoord op de vragen die hierover voorheen al zijn gesteld.

3. Repliek en kanttekeningen van Dirk Lauwers

Dirk Lauwers (professor UAntwerpen) geeft aan de hand van een presentatie (eveneens op projectwebstek) zijn bedenkingen en suggesties bij deze aanpak weer. Hij uit zijn waardering voor de professionaliteit van wat er over de s-MER getoond is en weet dat er daarvoor binnen de MER-richtlijnen is gewerkt. Maar hij vraagt zich af of dat kader voor een groot project als dit in een overlegproces wel volstaat, of er niet meer moet gebeuren. Zijn reflecties zijn een vervolg van die in het actorenoverleg van 31 januari, want veel van die vragen zijn nog steeds geldig. Hij geeft volgende bedenkingen en vragen aan.

- Net als in 7 op de 10 MER's zijn de verschillen tussen de alternatieven beperkt, maar zijn de meetschalen dan wel fijn genoeg? Moet de 60 %-verzadigingsgraad niet negatiever gescoord worden (bijv. ook bij 5 %-stijgingen daarvan)? Moet er

geen ander voorstellingswijze gebruikt worden die de effecten / files niet alleen op de plaats van creatie toont, maar ook over de volledige lengte waarop ze terugslag hebben ? Wordt er niet beter met een dynamisch verkeersmodel, waarvan er een vorige maand voor dit studiegebied is aangeleverd, gewerkt zodat niet alleen de verzadigingsgraad maar ook de weefbewegingen (die meer bepalend zijn) in beeld komen (want dat toont bijv. dat de files op E34 en in de Waaslandhaven het gevolg zijn van de weefbewegingen aan de afrit Antwerpen-Oost) ? Suggestie is om dat voor een aantal alternatieven alsnog toe te passen.

- Een vierde van de files is het gevolg van ongevallen en de kans daarop neemt toe naarmate er meer vrachtwagens zijn: neem dat risico mee in de berekeningen.
- Vermits in de doorrekening geen rekening is gehouden met de modal shift uit het toekomstverbond (Jan Dumez bevestigt dit), en door die modal shift het totaal aantal wagens zal dalen, wordt de 10 % toename aan vrachtwagens verhoudingsgewijze belangrijker. Best wordt daar rekening mee gehouden.
- Het beslist beleid uit het referentiescenario bevat een waslijst aan projecten, maar wat als die niet allemaal (tijdig) zijn uitgevoerd ? Best gebeurt hierop een gevoeligheidsanalyse.
- Wat betekent het extra ECA-verkeer voor de veiligheid van de transporten en voor de eisen die aan de tunnels van de ringoverkapping zullen worden gesteld ?
- Op bijv. Liefkenshoektunnel en afrit Groenendaallaan zijn er wel grote verschillen tussen de verschillende bouwstenen: dit wordt best meer in detail bekeken voor die kritische punten.
- De conclusie dat de bijkomende personenmobiliteit van ECA verwaarloosbaar is, is het gevolg van de aanname van een 24/24 uurs-economie met nog maar 30 % gewone dagshiften, maar is dat wel reëel ? Chris Coeck bevestigt dat dit de bestaande verdeling is.
- Er wordt best grondiger bekeken welke infrastructuur echt nodig is om de ambitieuze modal split van het toekomstverbond te behalen, bijv. wat betreft sluiscapaciteit op het Albertkanaal, de tweede spoorontsluiting, IJzeren Rijn, inlandterminals, Voor de infrastructuren die echt nodig zijn, worden best harde convenanten opgemaakt om er voor te zorgen dat die tijdig klaar zijn.
- Moet er voor het vervoersmanagement ter verbetering van de modal split niet meer gebeuren dan alleen stimulerende maatregelen, maar bijv. ook een slimme kilometerheffing ?
- De s-MER constateert een verdringing van ander verkeer dan vrachtwagens naar het onderliggend wegennet. Dat geeft daar problemen qua verkeersveiligheid, bijv. voor fietsers, maar ook naar geluid en lucht: die elementen zouden meer onderzocht moeten worden.
- De beknopte peer review van Antea geeft als enige opmerking dat betreurd wordt dat er geen dynamisch verkeersmodel is gebruikt.
- Er kunnen vragen gesteld worden bij de scope en het kader van het ECA-proces: waarom wordt ingezet op logistiek in plaats van op maakindustrie ? En gevaarlijke transporten hebben qua veiligheid invloed op de hele agglomeratie.
- Tot slot is meer een complexiteitsbenadering in een cyclisch proces nodig dan de huidige lineaire benadering.

4. Reactie van de MER-deskundigen op deze replieken

In verband met de 24/24 uurs-economie en de dagshiften, geeft Jan Dumez aan dat een dagshift alleen de 9 tot 17 u-shift betreft en niet de vroege of de late. Eliene Van Aken vult aan dat een mobiliteitsonderzoek bij de bedrijven begin 2018 uitwijst dat de echte dagshift zelfs minder dan 30 % van de werknemers betreft.

Jan Dumez geeft aan dat het nadeel van vele modellen is dat ze alleen de bestaande toestand weergeven; hoe ga je dan om met de toekomstige situatie, met ook nieuwe wegen ? De MER-onderzoekers passen de bestaande instrumenten alleen maar toe. Een andere aanpak zou best met MOW worden bekeken. Dirk Lauwers repliceert dat een groot project zoals dit een goede gelegenheid is om nieuwe instrumenten in te zetten en een realistischer beeld van de verliestijden van files te geven.

David Stevens hoopt dat dat dynamische model in de MER voor Oosterweel die nu zou lopen wordt toegepast. Hij hoopt eveneens dat via de werkbanken van het toekomstverbond met die MER kan afgestemd worden; ECA is daar alleszins vragende partij voor. Jan Dumez gaat er van uit dat er al afstemming is wat betreft de gebruikte modellen en de uitgangspunten daarvan; hij geeft aan dat bij de modellen ook met de voorgestelde infrastructuur is rekening gehouden.

Op vraag van André D'hoine of Dirk Lauwers voor het kritische punt aan afrit Groenendaallaan dan een tunnel voorstelt, geeft deze laatste aan dat hij alleen verwacht dat dergelijke kritische punten beter bekeken worden en dat dat punt in het ontwerpproces voor de knoop van Oosterweel en ruimer voor het overkappingsverhaal wordt meegenomen.

5. Debat

Annick Gommers geeft aan dat eerst de vooraf ingediende vragen worden behandeld; deze zijn in een presentatie (zie projectwebstek) in een aantal thema's gebundeld.

5.1. Impact ECA op hoofdwegennet

Jan Dumez geeft aan dat die vragen / aspecten al aan bod zijn gekomen, maar dat de essentie van het verhaal is dat door de grote getallen de relatieve stijgingen omwille van ECA altijd beperkt zullen zijn.

René Maes verduidelijkt zijn vraag over het effect op de verbindingsweg in Zwijndrecht tussen E17 en E34: die is deel van ring R1 maar mag vanuit het toekomstverbond niet meer als snelweg maar alleen als een stedelijke hoofdweg gebruikt worden. Is daar rekening mee gehouden ? Jan Dumez verduidelijkt dat die weg in ontsluitingsscenario 1 (Oosterweel-klassiek) een snelweg blijft, maar dat ontsluitingsscenario 2 (toekomstverbond) weliswaar een verschuiving van de stromen naar het noorden geeft, maar dat dat stuk weg dan wellicht nog altijd een rol zal spelen in de opvang van ECA; dat zou nader bekeken moeten worden. Dirk Lauwers geeft aan dat stadsverkeer in deze moet geïnterpreteerd worden als stadsregionaal verkeer, dus ook dat van de haven. Herbert Smits repliceert dat het toekomstverbond dat niet zo ziet.

Herbert Smitz wijst er op dat ECA er in elke richting 9.000 vrachtwagens per dag bij geeft en dat E34 dat niet aan kan en R4 in Gent na de ombouw ervan al helemaal niet. Kurt Dupon bevestigt dit. Voor Dirk Lauwers bewijst dit dat de koppeling met de MER van Oosterweel nodig is om te kunnen zien of Oosterweel nog veel havenverkeer zal kunnen opvangen. Jan Dumez repliceert dat hier de MER van ECA wordt gemaakt en niet die van het toekomstverbond. Kurt Dupon is er niet van overtuigd dat E34 voldoende capaciteit heeft; als een dynamisch model zou worden toegepast en de files daarmee in hun realiteit worden getoond zal dit blijken. Jan Dumez wijst er op dat de totale toename aan containers in het model is opgenomen, maar niet hoe het daar naartoe evolueert, want dat is niet voorspelbaar en speelt ook minder een rol. Chris Coeck nuanceert: het merendeel van de extra containers van ECA gaan met transshipment en met de binnenvaart weg, dus niet over de weg. Voor Dirk Lauwers bevestigt dit alles dat best een gevoeligheidsanalyse gebeurt over de situatie dat niet alle vooropgestelde infrastructures gerealiseerd zouden zijn. Herbert Smitz wijst er op dat wanneer E34 zou gaan vastzitten, er sluipverkeer door het Waasland naar E17 zal ontstaan en vraagt er voor te zorgen dat het vrachtverkeer op de snelwegen blijft. Wim Van Hees geeft daarop aan dat de verbinding E17-E34 in Zwijndrecht daarvoor zal zorgen en het eerste wegdeel is dat zal aangepakt worden; voor A102, die eveneens noodzakelijk is, gebeuren nauwelijks voorbereidingen. Jan Dumez geeft aan dat het doorrekenen van de twee ontsluitingsscenario's precies toelaat om dat in beeld te brengen. Wim Van Hees onderstreept dat het een probleem van tijdsplanning is: niemand zegt wanneer A102 gerealiseerd zal zijn. Voor Herbert Smitz geldt net het omgekeerde: A102 wordt tenminste voorzien, een soortgelijke toevoerweg op LSO, zoals een nieuwe verbinding Kallo-Haasdonk die hij indertijd heeft voorgesteld, niet en voor LSO zal dat nefast zijn. Annick Gommers concludeert dat het een duidelijke vraag van de workshop aan de politiek is om de volgtijdelijkheid van de verschillende infrastructuurprojecten aan te geven.

Op vraag van Marc Cromheecke of er alternatieven voor de maasdoorsnijding E17-E34 zijn onderzocht en hoe dan, geeft Chris Coeck aan dat op strategisch niveau is geconstateerd dat daar mogelijk een spanning wat betreft sluipverkeer zal optreden en dat mogelijkheden om het snelwegniveau te versterken maximaal moeten worden meegenomen. Jan Dumez vult aan dat je in het provinciaal model bijv. al wel ziet dat er op de ring van Vrasene (beslist beleid) een toename zal zijn, maar dat hoeft niet allemaal sluipverkeer tussen die twee snelwegen te zijn, want het kan ook meer woon-werkverkeer naar de haven zijn en het zit in dat model op die weg gebundeld omdat die in dat model zit en andere kleine wegen, waar het in de praktijk ook op terecht zou kunnen komen, niet. Op vraag van Kurt Dupon waarom het tracé van de grote ring niet gebruikt wordt, geeft Jan Dumez aan dat de kamstructuur van het Waasland mee in het beslist beleid is opgenomen en de grote ring dus niet meer in beeld komt.

Jan Creve vermoedt dat er zo weinig verschillen tussen de alternatieven naar voor komen omwille van de samenstelling van de alternatieven met telkens bouwstenen op beide oevers: dat vlakt uit. De extremen, die reëel zijn, komen zo niet in beeld. Jan Dumez wijst er op dat dit niet klopt: de alternatieven 1, 4 en 9 verschillen wel sterk over de beide oevers en ook daartussen zijn de verschillen in effect beperkt. Dirk Lauwers wijst er op dat dat voor de Scheldekruising wel verschillen zal geven en vraagt voor de burgerbewegingen de mogelijkheid om ook met de bouwstenen te

schuiven. Reginald Loyen licht toe dat iedereen aan de hand van de tussennota de bouwstenen opnieuw zal kunnen combineren. Die tussennota beschrijft de reeds gekende alternatieven en alternatief 9.

Op vraag van Marc Cromheecke of de modal split ook gedifferentieerd is naar de verschillende richtingen (want de aanwezige infrastructures, bijv. voor spoor, verschillen nogal sterk per richting), geeft Jan Dumez aan dat vooral gekeken is of de infrastructures nabij de bouwstenen die modal split aankunnen maar dat de verdeling over de windrichtingen wel in het model is ingebracht. Eliene Van Aken vult aan dat eerst de modal split is toegepast en dan het wegaandeel verdeeld is naar de windrichtingen. Dirk Lauwers mankeert in de s-MER een controle of de nodige water- en spoorinfrastructuur in de verschillende richtingen wel aanwezig is, bijv. voor het spoor ook in combinatie met de voorziene uitbouw van een Antwerps GEN-net. Voor Jan Dumez moet, als je dat doet, ruim gekeken worden, bijv. ook naar bottlenecks op spoorlijn 59 aan de Franse grens.

Op vraag van Eric Luca of er van de 9.000 vrachtwagens per dag over E34 ook naar de Westerscheldetunnel zullen gaan, geeft Jan Dumez aan dat het model rekening houdt met de bestaande tol in die tunnel.

Annick Gommers concludeert hieruit opnieuw een duidelijke vraag naar afstemming.

5.2. Impact ECA in haven

Wat de bezorgdheid over het effect op De Blikken betreft, geeft Jan Dumez aan dat de nieuwe westelijke ontsluiting daar van een heel andere orde zal zijn dat de huidige 2x1 weg om Deurganckdok en Saeftinghedok te kunnen opvangen. Het havenmodel geeft voor die weg geen problemen aan, maar op projectniveau zullen de knooppunten meer in detail moeten bekeken worden en aangepast. Het model houdt geen rekening met het parkeren naast de weg, maar langs de Westelijke Ontsluiting wordt parkeren niet toegelaten. De globale verkeersafwikkeling langs de Westelijke Ontsluiting zal dus beter zijn dan deze via De Blikken vandaag. Afhankelijk van het alternatief ontstaan er op specifieke kruispunten wel aandachtspunten, die op projectniveau verder onderzocht dienen te worden.

Chris Coeck licht toe dat de toename van de congestie in de haven sterk verschilt per alternatief, met verzadigingspunten tot 90 %, dus er zullen maatregelen nodig zijn. Jan Zwaenepoel geeft aan dat de maatregelen meestal pas achteraf komen, zoals bij de MSC-verhuis en dat de aanwezige niet-containerhavenbedrijven dan ondertussen met de problemen zitten; de oplossingen moeten vooraf uitgewerkt worden. Zo bijv. ook aan Kallosluis waar lange treinen over de sluisbrug nu al regelmatig alle wegverkeer voor een kwartier blokkeren. Jan Dumez wijst er op dat het aantal treinen nog sterk zal toenemen als de modal split van 6 naar 15 % gaat, maar dat er ook een westelijk spoor komt, met veel minder conflictpunten, dat veel zal opvangen. Voor Kurt Dupon ligt de oplossing voor het spoor richting meer nachttransporten.

Tom Verlinden licht toe dat het Havenbedrijf aan structurele verbetering voor binnenvaart werkt, met o.m. een bundeling van de volumes aan de terminals, met een zeer groot actieprogramma en sinds twee maand ook met een samenwerkingsakkoord met alle operatoren. Dit laat toe de 42 % van de modal split

effectief te halen. Voor het spoor werkt het Havenbedrijf aan verbeteringen nu, met een efficiënter beheer van de treinen in de haven via het nieuw opgerichte Railport. Er wordt samen met Infrabel gewerkt aan de planning van de treinen in de haven. Vooral de shift naar spoor is belangrijk om te maken. Jan Zwaenepoel beaamt dat dit in de goede richting gaat, maar wijst er op dat tegelijk ook de infrastructuur moet worden aangepast, bijv. die doorgang aan Kallosluis, en dat er ook voor de weg nog forse verbeteringen kunnen gehaald worden door meer nachttransport. Kurt Dupon wijst er op dat dit laatste maar werkt als iedereen in de keten meedoet, wat nu niet het geval is.

Op de vraag hoe de milderende maatregelen in realiteit zullen worden omgezet, geeft Jan Dumez aan dat die in het s-MER nog vrij algemeen zijn, maar in het project-MER concreet zullen worden.

Op vraag van Jan Zwaenepoel om nu al een concrete oefening te doen voor een goede ontsluiting van Saeftinghedok naar Liefkenshoektunnel, geven Tim Gregoir en Mark Meersman aan dat eerst de keuze op hoofdlijn moet worden gemaakt, vooraleer op meer gedetailleerd niveau onderzoek zal starten. David Stevens vult aan dat in de s-MER alle alternatieven evenwaardig moeten onderzocht worden en dat er dus nu niet voor één alternatief iets meer kan gebeuren. Dirk Lauwers vraagt om dan minstens aan te tonen dat de benodigde capaciteit voor binnenvaart en spoor er ook in de haven ligt of zal liggen.

5.3. Verschillen tussen alternatieven

Deze vragen zijn al behandeld, maar Marc Cromheecke vraagt wat er zal gebeuren met de suggestie om de scope ruimer te nemen. Tim Gregoir geeft aan dat eerst moet bekeken worden wat die dynamische modellen inhouden alvorens hierover een uitspraak kan gedaan worden.

Wim Van Hees geeft aan dat zomer volgend jaar belangrijk zal zijn wanneer de MER van Oosterweel en ECA klaar zijn: dan zou een overkoepelende MER de juridische risico's van het geheel kunnen afdekken. Hij gelooft niet dat ECA en de ligging van de bouwstenen geen verschil zal maken: sinds de verhuis van MSC naar Deurganckdok zijn de files op LSO fors gegroeid en dat zal met de ECA-bouwstenen waarschijnlijk ook zo zijn. Voor hem moet de containerontwikkeling vooral op RSO, want het merendeel van de containers moet naar het oosten. André D'hoine en Herbert Smits wijzen er op dat de rederijen daar niet in geïnteresseerd zijn. Jan Dumez licht toe dat 30 % van de containers uit Antwerpen in westelijke richting gaat, wat toch niet verwaarloosbaar is.

5.4. Effecten van mobiliteit

Wim Van Hees geeft aan dat er voor Zwijndrecht een ondertekende resultaatsverbintenis is: als de ingrepen niet volstaan, zullen er nieuwe maatregelen moeten komen.

5.5. Aannames

Op de vraag of rekening is gehouden met de pieken aan de terminals, geeft Jan Dumez aan dat modellen werken met gemiddelden; de pieken zullen op projectniveau bekeken moeten worden. Ook licht hij toe dat met de nachtopeningen van de terminals nu geen rekening is gehouden omdat er nog onvoldoende zicht is op de omvang daarvan.

Op vraag van Denis Malcorps hoe de verhuis van MSC in het model is ingebracht, licht Jan Dumez toe dat eerst het model van de bestaande toestand is gemaakt, dat

is dan door tellingen toen MSC voor 2/3 verhuisd was gekalibreerd en op basis daarvan is dan de volledige verhuis in de referentiesituatie ingerekend.

Voor Denis Malcorps zijn de piekmomenten (bij ongevallen of bij zeer grote schepen) strategisch wel belangrijk, zeker als ze in de spitsuren vallen. Jan Dumez en Chris Coeck geven aan dat piekmomenten bij alle bouwstenen voorkomen en dus niet onderscheidend zijn. Eliene Van Aken licht toe dat de pieken aan de uitgangen van de terminals zijn bekeken en dat die buiten de spitsuren vallen; ze stellen het model dus niet in vraag. Voor Denis Malcorps sluit het bekijken van de pieken aan bij de eerdere vragen over ongevallen: bij een uitbreiding van de capaciteit verhoogt de kans dat ze voorkomen. Hij vraagt de plekken te detecteren (voor de verschillende alternatieven) die meer calamiteitsgevoelig zijn. Chris Coeck wijst er op dat het model al met een worstcase rekent doordat het aantal werkdagen op 250 is gelegd; dit staat in de bijlage bij de MER uitgelegd. Denis Malcorps vraagt om dan een andere bijlage op de webstek te plaatsen, niet die over de software maar over de inhoud.

5.6. Aannames modal split

Deze vragen zijn al aan bod gekomen.

Wim Van Hees merkt op dat de vervoersregio de modal split van minstens 50/50 zal moeten realiseren.

5.7. Onderzoeksmethode

Op de vraag hoe degelijk de modellen zijn, geeft Jan Dumez aan dat het vereenvoudigingen van de werkelijkheid zijn maar die door de kalibratie toch een betrouwbaar beeld geven; de resultaten ervan zijn wel met een marge te interpreteren. De modellen zijn constant in evolutie, dus het kan in de toekomst nog beter. Dirk Lauwers sluit er zich bij aan dat modellen de best mogelijke manier zijn, maar ze moeten goed toegepast worden en dan moeten we het over de marges hebben, bijv. voor pieken en ongevallen. Dus naast het basisverhaal zijn gevoeligheidsanalyses noodzakelijk. Op vraag van Tim Gregoir wat we kunnen leren uit het bekijken van de ongevallen, geeft Dirk Lauwers aan dat analyse daarvan kan aangeven welke plekken meest ongevalgevoelig zijn zodat we daar iets aan kunnen proberen doen en misschien is dat dan toch onderscheidend tussen de alternatieven.

Annick Gommers bedankt de sprekers en deelnemers voor hun volgehouden en constructieve inbreng en sluit de avond af.

6. Bijlage 1: Lijst van deelnemers en verontschuldigten

Deelnemers

- Baelus Jan (OMGEVING)
- Bollaert Patrick (De Vlaamse Waterweg)
- Cassan Catherine (Tractebel)

- Coeck Chris (Havenbedrijf Antwerpen)
- Couderé Koen (KENTER)
- Creve Jan (Doel 2020)
- Cromheecke Mark (Provincie Oost-Vlaanderen)
- Cuyckens Justine (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- De Bock Hans (Gemeente Beveren)
- Debruyne Els (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Deneweth Conny (DenS Communicatie)
- De Volder Daan (KULeuven)
- D'hoine André (Milieuraad Stabroek)
- Dhondt Ine (Departement Omgeving)
- Dorren Lars (Universiteit Antwerpen)
- Dumez Jan (Tractebel)
- Dupon Kurt (Katoen Natie)
- Eloot Katrien (Waterbouwkundig Laboratorium)
- Gommers Annick (KENTER)
- Gregoir Tim (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Hemelaer Piet (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Lauwers Dirk (UAntwerpen)
- Loyen Reginald (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Luca Eric (Rijkswaterstaat Zee & Delta)
- Maes René (Natuurpunt Waasland)
- Malcorps Denis (Doel 2020)
- Meersman Mark (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Moons An (DP World Antwerp Holding)
- Noppe Frederik (Antwerp Euroterminal)
- Smitz Herbert (AWZ)
- Stevens David (Departement Omgeving)
- Tuerlinckx Kurt (Havenbedrijf Antwerpen)
- Van Aken Eliene (Alfaport Voka)
- Van Avermaet Marjan (Maatschappij Linkerscheldeoever)
- Vandamme Manu (Havenbedrijf Antwerpen)
- Van de Putte Peter (Maatschappij Linkerscheldeoever)
- van Hees Wim (Ademloos)
- van Mol Bart (Havenbedrijf Antwerpen)
- van Reusel Joris (KULeuven)
- Verbraeken Kenneth (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Verlinden Tom (Havenbedrijf Antwerpen)
- Zwaenepoel Jan (Grond Recyclage Centrum)

Verontschuldigd

- Gonthier Wim (LENORA Leefbare Noordrand)
- Goris Maarten (Departement Mobiliteit en Openbare Werken)
- Klap Vincent (Provincie Zeeland)
- Lambrechts Geert (Straten-Generaal)
- Reyn Edmond (Reyn & Partners)
- Theunissen Ann (Departement Omgeving)
- Van de Vijver Marc (Gemeente Beveren)

- Van de Vyver André (Gemeente Zwijndrecht)
- Van de Walle Marcel (NixNx-Tracé Herstel)
- Van Dyck Tim (Geïnteresseerde burger)
- Wijnekus Joost (Rijkswaterstaat)

Ingeschreven, maar toch niet aanwezig

- Hoven Steven (Rijkswaterstaat)
- Persyn Filip (MSC - Medrepair)
- Stoffels Sarah (Lenora Leefbare Noordrand)
- Vantorre Marc (Universiteit Gent)