

**Conclusie-  
verslag  
(ontwerp)**

**Actorenoverleg CP ECA**

vergaderdatum	<b>28 februari 2018 om 18 u</b>
voorzitter	Freddy Aerts - Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang, voorzitter task force CP ECA
verslaggever	Jan Baelus – OMGEVING cvba
deelnemerslijst	Zie bijlage 1: lijst van deelnemers per sessie en verontschuldigheden
bijlagen	De presentaties en toespraken van de dag zijn beschikbaar op de projectwebsite <a href="http://extracontainercapaciteitantwerpen.be">extracontainercapaciteitantwerpen.be</a> > Documenten onderzoeksfase > 28 februari 2018: actorenoverleg

---

## **1. Opening en verwelkoming**

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen, overloopt het programma en blikt kort terug op de stappen die in het proces reeds zijn gezet.

Het actorenoverleg van 31/1 heeft nadien 17 schriftelijke reacties opgeleverd; het projectteam zal hierop in een antwoordnota reageren. Nieuwe alternatieven zijn nu niet meer aan de orde; alternatief 9 is louter een hersamenstelling van (ingekrompen) bestaande bouwstenen. De drie peer reviews zullen op de webstek komen. De politieke stuurgroep is geen vorm van achterkamerpolitiek, maar een orgaan waarmee de betrokken politici op de hoogte worden gehouden en dat afgesplitst is van de ambtelijke task force die het project meer in detail opvolgt; beide organen en die afsplitsing staan van in het begin in de procesnota vermeld.

Voor wie de synthesenota goed gelezen heeft, is een negende alternatief geen verrassing: alternatief 6 komt daaruit als beste naar voor, maar biedt onvoldoende capaciteit en moet dus worden aangevuld met delen van andere alternatieven. Dat is onderzoeksalternatief 9 dat vorig actorenoverleg is aangekondigd. Het te voeren onderzoek daarvoor zal in een tussennota worden beschreven om de scope van de alternatieven af te bakenen en de methodologie scherp te stellen. Deze tussennota zal in een publieke consultatieronde worden voorgelegd. Nadien volgen dan aanvullende MER-richtlijnen, een overwegingsdocument en een aangepaste tussennota.

## **2. Toelichting alternatief 9**

Freddy Aerts licht aan de hand van een presentatie (zie projectwebsite) de krachtlijnen van onderzoeksalternatief 9 dat door de minister als 'triple-alternatief' is aangekondigd toe: de drie (qua capaciteit beperkte) bouwstenen van

inbreidingsalternatief 6 vormen de basis en worden aangevuld met een verkorte versie (omdat die qua capaciteit volstaat) van alternatief 2, zuidkant Saefthinghedok. De logistieke functie wordt op het gedempte deel van Doeldok voorzien.

Op vraag van Mon Reyn hoe kan belet worden dat de minister nog met nieuwe dingen zal afkomen waardoor men bezig blijft, geeft Freddy Aerts aan dat het de bedoeling is na alternatief 9 te stoppen en dat er van uit gegaan wordt dat de regering dan op basis van al het beschikbare onderzoek zal beslissen.

Jan Creve, Joris Van Reusel, Daan De Volder, Dirk Lauwers en Wim Van Hees uitin diverse bewoordingen hun ongenoegen over de plotse aankondiging van onderzoeksalternatief 9 dat voorheen niet besproken was op het einde van vorig actorenoverleg, over de aankondiging daarvan als nieuw en alles oplossend alternatief door de minister en vooral over de impact van de politieke stuurgroep op de keuze voor dat alternatief 9, die dit voor het actorenoverleg heeft besproken. Hun vertrouwen in het proces van ECA, dat tot dan in een open en constructieve sfeer is gevoerd om tot breed draagvlak te komen, is daardoor behoorlijk geschaad. Voor Joris Van Reusel ontstaat er daardoor groot voorbehoud voor verdere deelname aan deze procedure. Freddy Aerts geeft hierop aan dat de minister geen nieuwe elementen naar voor heeft gebracht (alternatief 9 is alleen een herschikking van reeds onderzochte bouwstenen). De gecombineerde effecten van dat hersamengestelde alternatief 9 onderzoeken, wat nu zal gebeuren, brengt het proces helemaal niet in gevaar. Voor Jan Creve gaat het pijnpunt niet over die inhoud maar over de manier waarop dat gebeurd is: de projectleiding heeft de politieke stuurgroep opgericht en die heeft dan ingebroken in het proces. Dus moeten alle verslagen van de bijeenkomsten van de politieke stuurgroep en alle nota's die er besproken werden openbaar worden. Freddy Aerts antwoordt hierop dat niet hij de politieke stuurgroep heeft opgericht, die stond al in de startbeslissing van de Vlaamse regering. Hij heeft ze alleen van de ambtelijke task force afgesplitst om het werkbaar te maken. Alternatief 9 is als een spoor van verder onderzoek in de politieke stuurgroep toegelicht, wat niet op bezwaar stootte. Hij wijst er tot slot op dat het ECA-proces in alle openheid wordt gevoerd, maar dat er veel verschillende belangen spelen en als er bij trechtering richting oplossingen wordt gewerkt die sommigen niet zinnen, dat dan ineens voor de voeten wordt geworpen dat het proces niet open is. Aan ieders verwachtingen tegemoet komen, is utopisch. In elk geval zal er nog een officiële inspraakronde volgen. Hij onderstreept dat de negen alternatieven samen voor een keuze zullen worden voorgelegd en de regering kan evengoed nog voor een van de acht eerste alternatieven kiezen.

Voor Daan De Volder is alternatief 9 het negeren van Doel en getuigt de uitspraak van de minister hierover van vooringenomenheid. Freddy Aerts benadrukt dat, als men bedenkingen heeft bij de uitspraak van de minister, men dan aan de minister moet reageren. Daan De Volder wijst erop dat hij dit gedaan heeft maar er geen reactie is gekomen.

Joris Van Reusel en Dirk Lauwers betreuren dat er geen verslag van de constructieve bijeenkomst van 31/1 is verspreid. Conny Deneweth geeft hierop aan dat dat verslag al enkel weken op de ECA-webstek staat.

Dirk Lauwers herinnert er aan dat hij vorig actorenoverleg een peer review voor mobiliteit heeft gevraagd, die niet bij de daarnet aangekondigde zit. David Stevens antwoordt hierop dat mobiliteit mee in de s-MER zit waarop wel een peer review gebeurt. Op vraag van Wim Van Hees om die peer reviews te kunnen inkijken, herhaalt Freddy Aerts dat ze op de webstek zullen komen.

Voor Dirk Lauwers is het inbrengen van een bijkomend alternatief op zich geen probleem, als dit maar gelijkwaardig aan de andere alternatieven wordt onderzocht. Dat zal het vertrouwen herstellen. Freddy Aerts onderstreept dat het negende onderzoeksalternatief volgens dezelfde methodieken als de acht andere zal onderzocht worden.

Wim Van Hees geeft aan dat hij grote twijfels bij de conclusie uit het mobiliteitsonderzoek (ondanks de forse uitbreiding geen noemenswaardige effecten) heeft en dat hij graag de technische details daarvan zou kennen. Hierop geeft Freddy Aerts aan dat bij dat onderzoek goed gelet moet worden op de gehanteerde aannames en dat er geen probleem is om voor de geïnteresseerden een aparte technische sessie te houden met de MER-experten en de peer reviewer. Voor Wim Van Hees is dat een goed idee en moeten er, net als in het Toekomstverbond, misschien meer zulke technische sessies komen.

Geert Lambrechts heeft grote vragen bij de zogenaamde openheid van het ECA-proces: in het actorenoverleg zit maar een minderheid van actieve burgers, er gebeuren geen discussies maar alleen toelichtingen, de experts zijn niet onafhankelijk door een rechtbank of door een panel van burgers aangeduid. Dit overleeft volgens haar een juridische toets niet.

Denis Malcorps geeft aan dat er in de pers verwarrende communicatie was over wat er in de politieke stuurgroep is besproken. Freddy Aerts herhaalt dat hij daar heeft voorgesteld alternatief 9 te onderzoeken en dat daar geen bezwaar tegen was

### **3. Aanpak verder onderzoek**

Koen Couderé licht aan de hand van een presentatie (in bijlage) de krachtlijnen van het onderzoek over alternatief 9 toe: deze is dezelfde als bij de vorige onderzoeken van de acht alternatieven, met dezelfde aannames en methoden. Bij die reeds gevoerde onderzoeken zijn er enkele kleine verschillen in aanpak tegenover de Alternatievenonderzoeksnota: ook die worden in de tussennota beschreven zodat iedereen er op kan reageren. De rapportering over onderzoek 9 zal in een apart hoofdstuk in elke studie gebeuren, maar telkens zal het besluit wel herschreven worden met een vergelijking van de negen alternatieven in plaats van acht. Het bijkomend onderzoek zal leiden tot aangepaste onderzoeksrapporten als input voor het openbaar onderzoek (normalerwijze zomer 2018); nadien zal een antwoordnota aangeven hoe met de gegeven suggesties is omgegaan.

Op vraag van Dirk Lauwers waarom alternatief 9 niet in het volledige MER-rapport wordt geïntegreerd, geeft Koen Couderé aan dat het zinloos is alle tabellen te gaan aanpassen. Het komt telkens aan bod in een afzonderlijk hoofdstuk en in een aangepast geïntegreerd besluit. Dit is voor Dirk Lauwers in orde.

### **4. Onderzoek naar de optimale vorm van een Saeftinghedok**

Bart Verheyen (IMDC) licht het reeds uitgevoerde onderzoek in verband met sedimentatie bij een kleiner Saeftinghedok toe; de toegepaste methodiek en modellen zijn dezelfde als bij de eerdere onderzoeken. De verschillende varianten van deze aangepaste bouwsteen geven minder aanslibbing en sediment; vooral een versmalde toegang tot het dok is hiervoor bepalend.

Katrien Eloot (Waterbouwkundig Laboratorium) licht de tussentijdse conclusies van de recent uitgevoerde simulaties van twee varianten met een toegangsopening van 250 m toe. Deze gaan uit van extreme wind- en stromingsomstandigheden, waarbij het dok ten alle tijde toegankelijk is. De voorlopige conclusie is dat een dergelijke situatie net bevaarbaar is, maar zonder enige reserve of marge en dat een bredere toegang toch nodig zal zijn. Een dok met een andere, meer zuidelijk gerichte, helling zou nautisch beter zijn.

Gevraagd of zulke nipte manoeuvres met een schip van 430 m zo dicht bij de kerncentrale niet onveilig zijn, geeft Katrien Eloot aan dat de gesimuleerde omstandigheden extreem zijn en het dus in normale omstandigheden makkelijker moet kunnen. Bovendien gebeuren al die manoeuvres aan lage snelheden en is het dus makkelijk om in te grijpen en zijn de effecten bij eventuele calamiteiten erg beperkt.

Gevraagd waar 1,7 miljoen MTDS voor staat en wat dat kost, licht Freddy Aerts toe dat dat 1,7 Miljoen Ton Droge Stof betekent. De Vlaamse overheid baggert momenteel 20 MTDS in de hele Zeeschelde in Vlaanderen en de Westerschelde in Nederland, wat 90 miljoen euro per jaarkost.

Gevraagd of die sediments- en nautische aspecten ook voor de ander alternatieven worden onderzocht, geeft Freddy Aerts aan dat dit al gebeurd is en in de onderzoeksrapporten staat.

Op vraag van Geert Lambrechts of een bredere zwaairom in het dok dan beter is, geeft Freddy Aerts aan dat de beste vorm in functie van de kleinste impact nog in volle onderzoek is.

Gevraagd door Mon Reyn hoe de lengte van het simulatieschip is bepaald, geven Freddy Aerts en Katrien Eloot aan de grootste schepen die nu varen 400 m lang zijn en dat veiligheidshalve iets meer is genomen.

Johan De Vriendt wijst erop dat wanneer de haven in de champions league van de havens wil spelen, er erfgoed van wereldklasse zal verdwijnen. Hij vraagt dus op te letten.

## **5. Verder procesverloop**

Freddy Aerts licht de verdere stappen op hoofdlijnen toe. Een publieke kennisgeving over de tussennota zal lopen van half maart tot half april. Een voorontwerp voorkeursbesluit wordt uitgewerkt tegen eind mei, waarna de formele adviesronde start. Finale besluitvorming over een voorkeursbesluit zal in december gebeuren.

## **6. Discussietafels**

Vijf discussietafels bespreken volgende drie hoofdvragen.

- Hoe kan het onderzoeksvoorstel nog verder verbeterd worden?
- Welke maatregelen zijn aangewezen om de resterende negatieve effecten nog verder te milderen?
- Welke specifieke aandachtspunten moeten zeker meegenomen worden in het verder onderzoek?

## 6.1. Discussietafel 1

Moderator: David Stevens – Team Complexe Projecten

Verslaggever: Katelijne Verhaegen – Kenter

Deelnemers: Zie bijlage 1

### **Zwaaizone**

André D’Hoine vraagt zich af waarom de binnenzwaaizone niet onderzocht is in de simulaties van het WL, dat bleek uit de presentatie. Marc Sas geeft aan dat er voorlopig enkel naar het inzwaaien gekeken is, omdat dit de cruciale bewegingen zijn. Eens het schip zich in het dok bevindt, spelen wind en stroming minder een rol. Een alternatief met een binnenzwaaizone van 400 m lijkt achterhaald, dan zou altijd in de rivier moeten gezwaaid worden, dus kan er beter een binnenzwaaizone van 600 m genomen worden.

Paul Cerpentier vraagt zich af of een vergroting van 400 naar 600 m draagvlak zal hebben in Doel. Hij merkt op dat dit alternatief de voorbode lijkt van een volgende fase van het Saefthingedok.

Kris Peeters was verwonderd te horen dat er een zwaaizone op de Schelde voorzien zou worden. Over zwaaizones op de Schelde is tot nu toe nooit gesproken. Hoe verder manoeuvres van de Kerncentrale Doel gebeuren, hoe beter (veiliger), dus een zwaaizone in het dok is beter dan een zwaaizone op de Schelde.

René Maes vraagt zich af of een zwaairom achteraan in het dok niet veiliger/gemakkelijker is dan halverwege. Marc Sas legt uit dat een zwaaizone in het midden voor de minste scheepsbewegingen zorgt. De meeste sedimentatie vindt plaats in het voorste derde deel van een dok.

André D’Hoine vraagt of afgeschuinde hoeken voor het dok niet beter zijn. Marc Sas en David Stevens lichten toe dat de optimale configuratie van het dok nog volop in onderzoek is. Nautische veiligheid en het beperken van de sedimentatie zijn daarbij aandachtspunten.

### **Logistieke zone**

André D’Hoine geeft aan dat de keuze voor een logistiek terrein dat aansluit bij de bijkomend gecreëerde containercapaciteit in ieder geval logischer lijkt dan de combinaties die in de andere alternatieven onderzocht werden (bijvoorbeeld Noordzeeterminal in combinatie met logistiek ter hoogte van het Logistiek Park Schijns - LPS). LPS is zelfs niet watergebonden dus dat leek sowieso een niet logische keuze. Operatoren wensen de logistieke terreinen zo dicht mogelijk bij de containerterminals, dus het voorstel voor logistiek (opgehoogd Doeldok + omgeving ten westen van De Blikken) in alternatief 9 lijkt een goede keuze.

Het aantal hectare logistiek in alternatief 9 bedraagt 129 ha. Dit is minder dan bij de andere alternatieven was voorgesteld. René Maes stelt voor om opnieuw te kijken naar het stapelen van autostaanplaatsen bij de roro-bedrijven langs het Verrebroekdok en het Waaslandkanaal. Ditmaal niet om extra containercapaciteit te zoeken maar om extra logistiek terrein te vinden. Hetgeen daar vrijkomt kan bijkomend logistiek terrein opleveren, zeker geschikt voor de binnenvaart.

Andre D'Hoine stelde dat er misschien ook op Rechterscheldeoever een logistiek terrein moet bijkomen. Hij ziet sowieso voordeel in het splitsen van de verkeersstroom (zowel scheepvaart als wegtransport) over beide oevers.

### **Ontsluiting en modal split**

Wat betreft ontsluiting is een optimalisatie van de Scheldelaan als doorgangsweg op Rechterscheldeoever een noodzaak, zodat niet alles via de A12 moet (Andre D'Hoine).

In verband met de modal split wordt gezegd dat hoe groter de schaal van een containerproject en de bijhorende ontsluiting is, hoe beter de goederen op de waterweg en het spoor gezet kunnen worden. Het voorzien van dedicated binnenvaartterminals wordt in dat kader ook als positief ervaren. Maar Vladimir Kostadinov zegt dat de uitbreiding rekening moet houden met de verdere 'opvang'. Containers moeten niet alleen de weg en het spoor opgeraken maar moeten ook verder vlot weg geraken. Er treedt in de huidige situatie al verzadiging en congestie op, zeker op Linkerscheldeoever. Vladimir Kostadinov licht de nodige ontsluiting op Linkerscheldeoever toe en geeft aan wat de plannen op korte en langere termijn zijn (onder andere de onderzoeksopdracht voor de verbreding van de E17 tussen Sint-Niklaas en de Kennedytunnel, de spoorontsluiting naar het westen, de verbinding met de E17, ...). Iedereen is er van overtuigd dat deze problematiek bovenlokaal bekeken moet worden.

### **Proces**

Andre D'Hoine vraagt zich af hoe de rangschikking van de alternatieven zal gebeuren? Aan welke studie wordt het meeste belang gehecht, wat primeert? De externe veiligheid, de nautische effecten, de milieueffecten, ... ? David Stevens geeft aan dat in het onderzoek alle elementen van evenwaardig belang zijn. Na de onderzoeken zal een gemotiveerde beslissing genomen worden, op politiek niveau. Andre D'Hoine stelt voor dat de actoren hierbij zouden kunnen instrumenteren, aangeven wat belangrijk is.

René Maes is tevreden met de voorgestelde inbreiding in alternatief 9. David Stevens benadrukt dat alternatief 9 niet als het eindresultaat van het onderzoek moet gezien worden, maar als een bijkomend te onderzoeken alternatief.

Paul Cerpentier stelt dat het hele onderzoek als window dressing overkomt, iedereen weet dat het Saeftinghedok er toch komt. David Stevens geeft aan dat het kleine Saeftinghedok niet de voorbode is van een langer Saeftinghedok. Alternatief 9 voldoet aan de gezochte, benodigde containercapaciteit voor 2030, wat de doelstelling is van het complex project zoals vastgelegd in de startbeslissing. Wat daarna nodig zal zijn, is niet gekend, maar maakt dus geen deel uit van dit complex project.

Is een half dok beter dan een volledig dok? Daar twijfelt men aan. Marc Sas wijst op het feit dat ongebreidelde uitbreiding in de verdere toekomst mogelijk niet meer zal sporen met een verdere verdieping van de Schelde.

Uitbreiding op de plaats van de kerncentrale die in de toekomst zal verdwijnen is geen oplossing voor de korte termijn. Kris Peeters geeft aan dat het nog meer dan 100 jaar zal duren voordat alle activiteit daar effectief zal verdwenen zijn.

### **Binnenvaart**

René Maes stelt voor om aan het achtereind van het Saeftinghedok ligplaatsen voor de binnenvaart te voorzien en het terrein er achter, tot aan de weg, in te kleuren als logistieke zone. Dat Puttenweide behouden wordt, is een goede zaak. Er dient zeker ook nagekeken te worden of het gebied voldoende kan beschermd worden, zodat de juiste condities kunnen blijven bestaan (bijvoorbeeld de waterhuishouding).

René Maes raadt iedereen aan om de tweede Maasvlakte in Rotterdam te gaan bezoeken, daar realiseert men een goede modal split en heersen er strenge milieueisen. Maar dit is een andere situatie dan in Antwerpen. In Antwerpen moet de uitbreiding in de bestaande ruimte ingepast worden. Paul Cerpentier stelt dat er in Nederland een andere benadering is. Daar wint men land op de zee, in Vlaanderen geeft men land terug aan de rivier ... en de landbouw is steeds de verliezer.

Hij vraagt dat zeker ook bij de verdere uitwerking nagekeken moet worden wat het effect van de uitbreiding op de verzilting in het landbouwgebied zal zijn en dat de nodige maatregelen moeten voorzien worden om negatieve effecten tegen te gaan.

### **Sedimentatie in het dok**

Momenteel wordt gezocht naar maatregelen om de sedimentatie in het dok te beperken. Tegenstroom creëren in het dok lijkt niet haalbaar omdat er niet voldoende water (vanuit de Waaslandhaven) beschikbaar is om dit te realiseren. Er wordt nu al geregeld water in de dokken bijgestoken vanuit de Schelde om het waterpeil in de haven te handhaven.

René Maes vraagt zich af of er geen energieopwekking kan gerealiseerd worden binnen het project. In periodes van laag energieverbruik zou water opgepompt kunnen worden in een toren, om bij piekverbruiken te lossen en zo energie op te wekken (cf. waterkrachtcentrale van Coö). Een bijkomend voordeel zou kunnen zijn dat het geloste water voor de spoeling van het dok zou kunnen ingezet worden, om de sedimentatie tegen te gaan. Probleem is wel dat er hiervoor zeer grote volumes nodig zijn. Kris Peeters oppert dat de koeltorens van de kerncentrale eventueel voor die wateropslag zouden kunnen gebruikt worden.

## 6.2. Discussietafel 2

Moderator: Annick Gommers – Kenter

Verslaggever: Reginald Loyen – Departement MOW

Deelnemers: Zie bijlage 1

### 1. Hoe kan het onderzoeksvoorstel nog verder verbeterd worden?

Het FANC stelt dat de vorm, grootte en ligging van het Saeftinghedok gevolgen kan hebben voor de kerncentrale. De zwaaizone moet afstand houden van de rooinstallatie van de kerncentrale. Mogelijk zijn er gevolgen voor het overstromingsgevaar. Wat zijn de gevolgen van zettingen en bemaling? Is de zwaaicirkel meer naar links of naar rechts te verplaatsen? Grotere afstand tot de kerncentrale krijgt de voorkeur. De details van de infrastructuur aan de kerncentrale zijn niet steeds openbaar.

Natuurpunt vraagt zich af of bij dit Saeftinghedok ook gekeken zal worden naar het effect van sedimentatie op de omliggende slikken- en schorrenareaal? Wordt ook het effect van terugstorten onderzocht?

Havenbedrijf Antwerpen vraagt de nautische haalbaarheid verder te bekijken. De capaciteit zou best zo geconcentreerd mogelijk worden gerealiseerd.

ITC Rubis treedt dit standpunt bij: versnippering is de grootste bekommernis.

### 2. Welke maatregelen zijn aangewezen om de resterende negatieve effecten nog verder te milderen?

ABS ziet nog stroken die vrij zijn om maïs te planten. Het is belangrijk om zuinig met ruimte om te gaan. Straten Generaal verwijst naar het stapelen van auto's in garages en stelt dat morsen met ruimte de standaard is in België. Een voorbeeld daarvan is hoe er wordt rondgevoerd naar Kanaaldok B3. Straten Generaal trekt ook de parallel met de trend naar compactere woningen en wegen. Compactere wegen en klaverbladen kunnen, volgens Straten Generaal, effecten milderen: minder ruimte voor weginfrastructuur. Met een te breed en een gevaarlijk kruispunt wordt niets opgelost. Veilige wegen verdienen de voorkeur boven bredere wegen.

ITC Rubis vraagt om meer in te zetten op spoorvervoer en bijvoorbeeld de IJzeren Rijn.

Het FANC ziet momenteel geen concrete milderende maatregelen. Qua mobiliteit en doorstroming dient de toegang tot de kerncentrale gevrijwaard te zijn (twee wegen voor hulpdiensten). Desgevraagd stelt FANC dat de kerncentrale nog niet meteen sluit en dat er nog altijd nucleaire activiteiten zullen zijn na 2025 (bijvoorbeeld ontmanteling, opslag van nucleair materiaal).

ABS vraagt wat de milderende maatregelen zijn inzake mobiliteit in Sint-Gillis (Laagstraat). Straten Generaal ziet een parallel met de ontwikkeling in de stad: wat er hier op grote schaal gebeurt, gebeurt kleinschalig ook in de stad. Veilige wegen moeten prioritair zijn (cfr. woonstraten/sluipverkeer).



ABS vraagt om de nodige afwatering te voorzien. De watergang is te klein geworden: er is vaak overtollig water. Afwatering bouwen, kost landbouwgrond, maar waterzieke gronden zijn ook niet zinvol.

Natuurpunt sluit zich aan bij de opvattingen over de multimodale aanpak.

### **3. Welke specifieke aandachtspunten moeten zeker meegenomen worden in het verder onderzoek?**

ABS: Welke landbouwbedrijven gaan er verplaatst worden? De bestaande bedrijfsverplaatsingen zijn niet geslaagd, aldus ABS.

Straten Generaal vraagt naar de billijkheid van de onteigeningsvergoedingen. Geld voor de landbouw is nodig. Straten Generaal vermeldt ook het havenbezoek van de Gecoro, waar de stedenbouwkundige dienst en de mobiliteitsdienst van het havenbestuur aanwezig waren. Voorstel is die mensen nu te betrekken.

Straten Generaal ziet parallellen met hoogbouw in de stad. Dit wordt aangepakt door middel van een hoogbouwnota, gericht om op een evenwichtige manier de belangen van bouwheer op te lijsten versus die van de omwonenden. Daarna volgt overleg in twee onafhankelijke overlegorganen. Het biedt een systeem om dit open en deskundig te bespreken. Hiervoor bestaat een dienst. Binnen ECA stelt Straten Generaal iets te weinig aandacht vast om de weegschaal in evenwicht te brengen. Het actorenoverleg ervaart Straten Generaal als puur dictaat. De organisatie vraagt zich af waarom de zwaairom in het dorp moet liggen. Straten Generaal vraagt waarom de dingen niet worden omgedraaid. Het meest waardevolle zijn immers de natuurgebieden. Waarom wordt eerst gekeken naar economische ontwikkeling? Waarom wordt er niet gekeken vanuit basiswaarden zoals natuur en landbouw? De belangrijkste dingen worden volgens Straten Generaal het minst gerespecteerd. Havenbedrijf Antwerpen stelt dat in het proces van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen aangetoond is dat natuur en haven verzoenbaar zijn.

ITC Rubis is onverminderd voorstander van het Saeftinghedok (alternatief 1). Nu krijgt iedereen een beetje zijn zin, met als gevolg dat het een gedrocht wordt. De haven van Antwerpen is de motor van de economie en die moeten we koesteren. Het voorstel voor verbetering is voor ITC Rubis dan ook terugkeren naar het originele ontwerp van het Saeftinghedok.

Het FANC verwijst naar de vrije tribune tijdens het Actorenoverleg van 31 januari 2018. Dit geldt ook voor dit specifieke alternatief 9.

Natuurpunt zou het leuk vinden indien er meer samenspraak zou zijn tussen natuur en landbouw. ABS vult aan dat de natuurverenigingen nu de landbouwers het werk laten doen (vaak zonder vergoeding). Natuurpunt herhaalt dat samenspraak kan teweegbrengen dat bedrijfsverplaatsingen beter verlopen.

Op het standpunt van ABS dat het zinloos is dat goederen voor Spanje in Antwerpen binnenkomen, repliceert Havenbedrijf Antwerpen dat Antwerpen één van de grote hubs in Europa is en dat er heel wat 'Europese distributiecentra zijn in Vlaanderen. ITC Rubis vult aan dat chemische tankers soms twintig producten aan boord hebben en zoveel mogelijk willen lossen. Die worden allen in Antwerpen in hub opgeslagen en in kleinere stukken met schepen, treinen en vrachtwagens naar het Europese binnenland verstuurd.

### 6.3. Discussietafel 3

Moderator: Conny Deneweth – DenS Communicatie

Verslaggever: Koen Couderé – Kenter

Deelnemers: Zie bijlage 1

De moderator overloopt aan de hand van de kaart kort de verschillende bouwstenen. Vervolgens worden per bouwsteen en algemeen opmerkingen en voorstellen geformuleerd door de aanwezigen. Bij inhoudelijke vragen wordt waar relevant toelichting gegeven door HA, WL en Kenter.

#### **Noordzeeterminal**

Capaciteit van deze bouwsteen werd gepresenteerd als “beperkt”, maar het gaat toch om 1/7<sup>e</sup> van het totaal, dus er moet zeker voldoende aandacht uitgaan naar de ontsluiting van de bouwsteen. Gezien positie op Rechterscheldeoever zullen vooral de Tijsmanstunnel en A12 belast worden; spoor biedt niet echt een uitweg. Extra binnenvaartfaciliteiten lijken op het eerste zich niet aanwezig, maar er wordt toegelicht dat extra binnenvaart gebruik kan maken van de hoofdkaai van de Noordzeeterminal (die nu niet op volle capaciteit gebruikt wordt).

Ook naar het geluidseffect voor Berendrecht en Zandvliet moet in het onderzoek voldoende aandacht gaan.

Oplossingen voor deze problematieken moeten samen bekeken worden met andere problemen voor de Noordrand, incl. deze in het kader van het Toekomstverbond.

De impact van de realisatie van het toekomstverbond op ECA (bijv. in termen van de timing van de realisatie van de verschillende infrastructurele ingrepen) dient ook bekeken te worden. Er wordt toegelicht dat beide studietrajecten (ECA/OWV) op vlak van aannames en modellen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden en met elkaar rekening houden.

De indruk ontstaat dat de A12 als de oostelijke grens van het studiegebied wordt beschouwd. Dat klopt niet, effecten ten oosten van de A12 worden wel degelijk meegenomen (zie bijv. geluidsimpact op Ekeren).

De redenen waarom deze bouwsteen verkleind is tegenover de oorspronkelijke versie (“insteekdok”) worden nog eens samengevat: kostprijs en operationele problemen om hoogspanningspyloon Elia te verplaatsen + bemoeilijken van de verkeersafwikkeling (spoor) over de sluizen (bij insteekdok is maar 1 sluisdeur beschikbaar voor kruising) + moeite van manoeuvreren van schepen om aan te leggen.

Voor wat de milieudruk op Nederland betreft, blijven de belangrijke aandachtspunten de impact op de Westerschelde (sediment, ecotopenarealen, ...) en de stikstofdepositie (Brabantse Wal). Alternatief 9 is voor wat dat betreft niet onderscheidend van de andere alternatieven.

## **Saeftinghedok**

Er wordt ingegaan op de operationele vereisten voor de werking van het Saeftinghedok. De oriëntatie van het dok wordt mee beïnvloed door de wens om de ruimte tussen beide dokken efficiënt te kunnen inzetten voor de operaties. Als het dok te veel naar het zuiden wordt gekanteld (parallel met Saeftinghedok) verliest men bruikbare ruimte. Noordkant Deurganckdok en Zuidkant Saeftinghedok zullen daarbij mogelijk, maar niet per definitie door dezelfde operator uitgebaat worden. Hier zal de marktwerking spelen. Reden dat noordzijde in het voorstel niet wordt ontwikkeld, is onder meer de minder gunstige ligging in relatie tot bestaande terminals, maar ook het feit dat men, in combinatie met de inbreidingsvarianten, niet meer capaciteit wil voorzien dan nodig is in het kader van de ECA-doelstellingen.

Keuze zal vooral economisch zijn -> interesse en keuze van klanten zal doorslaggevend (moeten) zijn. Anders wordt het overheidsgeld niet goed besteed. Het operationaliteitsonderzoek (en de SMKBA) moeten dit soort overwegingen in kaart brengen. Investeringsbereidheid is ook een belangrijke factor: een half dok kost meer dan de helft van een heel dok.

Milderende maatregelen voor de voorgestelde bouwsteen: deze variant is al in zekere mate "milderend" tegenover eerdere bouwstenen/alternatieven. Zal naar verwachting dan ook minder impact hebben. Op het vlak van sedimentatie wordt aangegeven dat niet alleen het Saeftinghedok maar ook de Noordzeeterminal extra baggerbehoeften met zich mee zullen brengen.

Behoud van Ouden Doel is een belangrijk aandachtspunt. Ouden Doel heeft op zich ook erfgoedwaarde.

Er wordt opgemerkt dat het aanleggen van buffers langs de ontsluitingsinfrastructuur (bijv. Westelijke Ontsluiting) ook ruimte inneemt, wat ook gevolgen kan hebben voor natuur (bijv. ter hoogte van Puttenweide), en dus voor compensaties. De nood aan en afmetingen van die buffers worden dus best nu al bekeken, ook al gaat het om een oefening op strategisch niveau.

## **Waaslandkanaal**

Geen grote opmerkingen. Principe van inbreiding wordt toegejuicht. Voor betrokken bedrijven (bijv. Ship-it) zal oplossing moeten gezocht worden (en gevonden).

## **Algemeen**

De vraag wordt gesteld of er niet meer aandacht moet uitgaan naar elektrificeren van transportmiddelen (Automated Guided Vehicles (AVG) in plaats van vrachtwagens voor havenintern transport. In het SMER wordt wel gesproken over elektrificatie van terminals als milderende maatregel (op het vlak van o.m. geluid en luchtkwaliteit), maar niet over de elektrificatie/automatisatie van het havenintern transport. Er wordt opgemerkt dat het havenintern transport ook deels vermeden kan worden door het concentreren van containerbehandelingscapaciteit in plaats van alles te versnipperen.

Er wordt gevraagd proactief aandacht te hebben voor de problematiek van de natuurcompensaties en de stikstofproblematiek. Zeker als er ook op de Westerschelde effecten zouden zijn op het ecotopenareaal ligt dit gevoelig – er is “zero maatschappelijk draagvlak” in Nederland voor bijkomende natuurcompensatie.

De nodige maatregelen moeten voorzien worden om de modal split gunstig te doen evolueren.

De vraag wordt gesteld of er nog dokken elders in de wereld bestaan die maar langs één kant ontwikkeld worden? Bekommernis van veel actiegroepen is dat het dan toch de bedoeling is om het Saeftinghedok op langere termijn langs beide kanten te ontwikkelen en/of langer te maken. Havenbedrijf Antwerpen geeft aan dat de horizon van het complex project sowieso 2030 is. Over wat er daarna gebeurt, wordt geen uitspraak gedaan (en valt ook niet te doen).

### **Logistieke terreinen**

Geen specifieke opmerkingen.

## **6.4. Discussietafel 4**

Moderator: Maarten Goris – Procesmanagement OHA

Verslaggever: Jan Baelus – OMGEVING

Deelnemers: Zie bijlage 1

- Er is algemene consensus dat het zinvol is een dok met een verplaatsbare afsluiting van de toegang, die opengaat als een groot zeeschip binnen of buiten moet en anders (deels) gesloten wordt, te onderzoeken. De verbetering wat betreft sediment kan groot zijn. De precieze vorm van deze ‘deuren’ (openschuivende sluisdeuren, omhoogkomende keringen zoals in de lagune van Venetië, deuren zoals bij een stormvloedkering) en de afmetingen ervan dienen verder onderzocht. De vroegere ontwerpen van een stormvloedkering tonen dat iets dergelijks technisch mogelijk is. Bijkomend is het zinvol te bekijken of een trechter voor de ingang van het dok waar alle schepen kunnen keren, dan de ‘deuren’ en dan pas het dok ook niet werkbaar is, tenminste als de sedimentstijging voor die deuren dan beheersbaar blijft.
- Als zo’n ‘dok met deuren’ zou kunnen, is het misschien te overwegen om de uitbreiding van Noordzeeterminal (die ook effecten op het watersysteem zal hebben en die niet te milder zijn) te schrappen en te vervangen door een iets groter Saeftinghedok. Ook het doorrekenen van een dergelijk ‘dok met deuren’ voor een groot Saeftinghedok, en voor een breder dok zonder de gekke vorm van de draaicirkel zijn dan zinvolle oefeningen. Bij die oefeningen moet er wel voor opgelet worden dat er ook kleinere schepen komen waarvoor die deuren andere, misschien gevaarlijke stromingspatronen zullen geven.
- Best wordt ook de capaciteitsstudie voor het nieuwe alternatief 9 verfijnd, in het vorige onderzoek is de capaciteit van een half Saeftinghedok op zich bekeken, maar in dit alternatief fungeert dat sterk in combinatie met Deurganckdok waardoor het wellicht anders en mogelijk optimaler zal werken.

- De onzekerheden in de (eerdere) sedimentstudie worden best eerst in verder onderzoek weggewerkt vooraleer de effecten op water kunnen bekeken worden.
- Bij een ‘dok met deuren’ zal er wellicht minder aantasting zijn van slik en schor en dus minder compensaties nodig: ook dit wordt best bekeken.
- Wat betreft Puttenweide wordt best goed nagegaan of het voorgestelde bochtige tracé ook voor spoor kan, eventueel met een spoortunnel eronderdoor, en zo niet of dat weg- en spoortracé toch niet beter rechtdoor zou getrokken worden. Nevenvoordeel hiervan zou zijn dat de aanliggende bedrijven die wensen uit te breiden dit in die tussenliggende driehoek zouden kunnen doen.
- De westelijke ontsluiting is een belangrijk onderdeel van alternatief 9 voor de landwaartse afvoer, maar de timing van de aanleg ervan is belangrijk opdat die er tijdig zou liggen. Dit wordt best grondig bekeken. In diezelfde zin is het misschien zinvol te overwegen om het eerste stuk van de westelijke ontsluiting vanaf Watermolen los te koppelen van de uitbreiding van E34 zodat dit sneller (en tijdig) zou kunnen gerealiseerd worden.
- Hetgeen we gezien hebben zijn eerste, ruwe simulaties; best gebeurt er nog een extra toets voor de aanmeermanoeuvres en ook simulaties voor het effect van de lange draaimanoeuvres op de Schelde op de rest van het Scheldeverkeer.
- De noodzakelijke nieuwe noodontsluiting van de kerncentrale wordt best zo beperkt mogelijk in wegbreedte, ruimtebeslag en versnippering gehouden.
- De effecten van het voorgestelde alternatief 9 zitten wellicht binnen de bandbreedte van de acht eerdere alternatieven, zijn misschien zelfs iets gunstiger. Dit is positief voor Nederland. Maar toch komt er best een gesprek over de grensoverschrijdende effecten van dit alternatief.
- Vermits de sedimentproblematiek in belangrijke mate voortkomt uit erosie van landbouwgronden stroomopwaarts is het zinvol, zoals al gesteld in het Strategisch Plan van 1999 en ondanks de inspanningen van de Vlaamse overheid daaromtrent, dat hierop sterker wordt ingezet.
- Daarnaast zijn ook informatieve vragen gesteld en beantwoord en opmerkingen gegeven over de globale aanpak die eerder in het plenum reeds aan bod kwamen.

## 6.5. Discussietafel 5

Moderator: Tim Gregoir – Departement MOW, AMT

Verslaggever: Goedele Schuerman – DenS Communicatie

Deelnemers: Zie bijlage 1

### Procesverloop

- Alle deelnemers vinden de interventie van de minister met het 9<sup>e</sup> alternatief ongelukkig. Dit voedt de perceptie dat er geen openheid is.
- Of het vertrouwen hersteld kan worden, hangt af van de manier waarop met het 9<sup>e</sup> alternatief wordt omgegaan. Het moet tegensprekelijk zijn.
- Deelnemers hebben door het sterk inzoomen op het 9<sup>e</sup> alternatief tijdens dit actorenoverleg het gevoel dat dit alternatief beter onderzocht wordt dan de andere acht.
- Vraag naar een open gesprek over de peer reviews.

## **Inhoud 9<sup>e</sup> alternatief**

- Het voorstel voor de Noordzeeterminal in het 9<sup>e</sup> alternatief is een verbetering. Een insteekdok is moeilijk toegankelijk en de capaciteit van de spoorlijn zou sterk verminderen.
- De wegontsluiting naar het Deurganckdok vermindert de stalcapaciteit op de terminal. Anderzijds zijn deze wegen noodzakelijk voor transport. Dat moet in beide richtingen over de Kieldrechtsluis kunnen. De bottleneck voor de capaciteit van de terminal is de kaailengte. Alleen meer yards helpt niet.
- De ligplaatsen in het Waaslandkanaal zijn nu 4 meter diep. Dit is niet diep genoeg voor zeeschepen. Bovendien is het niet realistisch zeeschepen achter de sluisen te plaatsen. Nergens ter wereld gaan grote schepen door sluisen omwille van de vertraging en het risico dat ook met goede loodsen blijft bestaan. Getijdeterminals betekenen een tijdswinst van een drietal uur. Deze plaats is wel geschikt voor binnenvaart en feeders.
- Deurganckdok West: de kaaimuren langs Doeldok en langs Waaslandkanaal palen aan dezelfde binnenruimte. Hier is onvoldoende stapelplaats. Vraag is hoe je hier aan 1,7 miljoen TEU kan geraken?
- Het Saeftinghedok zoals getekend in alternatief 9 zou slecht bereikbaar zijn bij windkracht 5. Windkracht 5 komt relatief veel voor in België. Voor de Berendrechtsluis is windkracht 5 het maximum. In het Deurganckdok kunnen schepen toekomen bij windkracht 6 en vertrekken bij windkracht 7 tot zelfs 8. Bij te hoge windkracht moeten schepen uitwijken naar een ligplaats, maar er zijn weinig ligplaatsen.
- Een half Saeftinghedok is een opstap naar een volledig Saeftinghedok.
- De draaicirkel in het Saeftinghedok is nodig. Anders moeten zeeschepen zwaaien op de stroom en is een bredere inkom nodig. Dit zorgt voor congestie op de stroom en voor meer sedimentatie.
- Het dok zou beter anders gedraaid worden, met een bredere ingang (350m) en ook het dok moet breder (350m).
- Suggestie om het voorstel voor logistiek in het 9<sup>e</sup> alternatief te toetsen bij de logistieke spelers. Bevragen wat wenselijk is vanuit de operationaliteit van logistiek.
- Alternatief 9 heeft een zware impact op Doeldorp als erfgoedelement (dorp in het landschap). Er is een studie naar erfgoed gebeurd, maar deze wordt veel te weinig meegenomen in de uitwerking van de alternatieven. Ook de impact op archeologie, onderzoek van het dorp, moet in beeld gebracht worden. Tim Soens kan hier een belangrijke rol in spelen. Bij elk alternatief moet erfgoed op een creatieve manier benaderd worden. Dat ontbreekt nu. Archeologie kan de timing van de uitvoering van een Saeftinghedok sterk beïnvloeden. Dit nadeel moet meegenomen worden.

## **Bedenkingen bij alle alternatieven**

- Op het vorige actorenoverleg zijn vragen gesteld en leemtes aangegeven bij de andere alternatieven. Deze leemtes overstijgen vaak de alternatieven (mobiliteit, implicaties voor natuurdoelstellingen, veiligheidsrisico's kerncentrale ...). Ze gelden evengoed voor het 9<sup>e</sup> alternatief.
- Ook 24/7 werken kan de capaciteit verhogen. Door nachtopening is al een deel van het verkeer verschoven. De mobiliteitscijfers zijn hier een overschatting. Hier is nog veel ruimte voor verbetering. Logistiek werkt nog niet 's nachts en ook in

- Frankrijk en Duitsland kan je bijv. op zondag niet terecht. Suggestie om een overzicht te maken met een tijdscurve voor personenvervoer en nachtvervoer.
- Suggestie om te onderzoeken hoe de containerbehandelingscapaciteit kan verhoogd worden door een betere roulatie. Ook hier is ruimte voor verbetering. Voka organiseert hierover in april workshops voor verladers.

## **7. Bijlage 1: Lijst van deelnemers en verontschuldigten**

**AANWEZIG**

Naam en voornaam	Organisatie	Groep
Aerts Freddy	Voorzitter Task Force complex project ECA	
Arnouts Luc	Havenbedrijf Antwerpen	
Audenaert Bjorn	Aannemingen Van Wellen	
Baelus Jan	OMGEVING	4
Bernaers Greet	Havenbedrijf Antwerpen	4
Cerpentier Paul	ABS	1
Coppens Sofie	Alfaport-Voka	4
Couderé Koen	KENTER	3
Creve Jan	Doel 2020	5
De Bock Hans	Gemeente Beveren	4
De Maeijer Pascal	ITC Rubis terminal Antwerp NV	2
Deneweth Conny	DenS Communicatie	3
De Ruytter Francis	Antwerp Terminal Services	
Desmaretz Peter	LENORA	3
De Volder Daan	KULeuven	
De Vriendt Johan	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder	
De Wachter Jurgen	MPET	
D'hoine André	Milieuraad Stabroek	1
Dhondt Ine	Departement Omgeving	3
Dorren Lars	Universiteit Antwerpen	5
Eloot Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium	3
Goderis Jan	SHIPIT	
Gommers Annick	KENTER	2
Goris Maarten	Procesmanagement OHA	4
Gregoir Tim	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	5
Hemelaer Piet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Ibens Willy	Natuurpunt	4
Keuleers Kathleen	MSC Belgium	
Klap Vincent	Provincie Zeeland	3
Kostadinov Vladimir	Agentschap Wegen en Verkeer	1
Kwanten Suzanne	DP World	5
Lambrechts Geert	Straten-Generaal	2
Larmuseau Luc	SHIPIT	
Laureys Steven	Agentschap voor Natuur en Bos	



Lauwers Dirk	Universiteit Antwerpen	5
Lemahieu Nathan	FANC	2
Loyen Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	2
Maes René	Natuurpunt Waasland	1
Malcorps Denis	Doel 2020	
Meersschant Youri	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Moons An	DP World Antwerp Holding	4
Noppe Frederik	Antwerp Euroterminal	
Noppe Jan	Gemeente Beveren	
Oellibrandt Dirk	MPET	
Pattyn Anouk	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	5
Peeters Kris	Electrabel	1
Persyn Filip	MSC Belgium	5
Relaes Peter	ABS	2
Reyn Edmond	Reyn & Partners BVBA	4
Sas Marc	IMDC	1
Schuerman Goedele	DenS Communicatie	5
Sieval Marc	Rijkswaterstaat	4
Smitz Herbert	AWZ	5
Stevens David	Team Complexe Projecten	1
Tuerlinckx Kurt	Havenbedrijf Antwerpen	2
Van Aken Eliene	Alfaport-Voka	5
Van Bockstal Dirk	Afdeling Vastgoedtransacties	3
Van Cotthem Mieke	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Vandamme Manu	Havenbedrijf Antwerpen	3
Van de Putte Peter	Maatschappij Linkerscheldeover	4
Van de Walle Marcel	Nixnx-Tracé Herstel	4
Vanhoutte Bart	DAB Loodswezen	5
van Mol Bart	Havenbedrijf Antwerpen	5
Van Reusel Joris	KULeuven	
Van Reybroeck Frank	CertiWeight	
Van Thillo Frank		
Vantorre Marc	Universiteit Gent	4
Van Vaerenbergh Jeroen	Erfpunt - Onroerend Erfgoed Waasland	5
Van Wezel Jan	Aannemingen Van Wellen	
Vercammen Giovanni	Wind aan de Stroom	
Vercauteren Matthias	Boerenbond	4
Verhaegen Katelijne	KENTER	1
Verheyen Bart	IMDC	2
Vernieuwe Ruben	Natuurpunt Antwerpen Noord vzw	2
Vlietinck Tom	SEA-invest	
Waterschoot Brian	De Derde Generatie	
Winters Jan	Vleemo	
Wouters Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging	5

**INGESCHREVEN MAAR NIET AANWEZIG**

<b>Naam en voornaam</b>	<b>Organisatie</b>
Brees Pierre	CertiWeight
Dumoulin Georges	Ashland
Van Bockstal Patrick	De Vlaamse Waterweg
Vanfleteren Eugene	CMA-CGM
Vanfraechem Stephan	Alfaport Voka
Van Mossevelde Jan	PSA Antwerp
van Wijk Tom	PSA Antwerp

**VERONTSCHULDIGD**

<b>Naam en voornaam</b>	<b>Organisatie</b>
Artois Dirk	Departement Omgeving - Onroerend Erfgoed
Casier Bart	Interwaas
De Roeck Theo	Polder Land van Waas
Dienst Leefomgeving	Gemeente Zwijndrecht
Frans Rik	Gemeente Stabroek
Imbrechts Karola	Departement Omgeving - Veiligheidsrapportering
Milo Nico	Mobiliteitsraad Vlaanderen
Plomteux Paul	Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen (KVBG)
Theunissen Ann	Departement Omgeving - Team Mer
Vandermeiren Jacques	Havenbedrijf Antwerpen
Vandersteen Marc	Grimaldi Belgium
Van de Vyver André	Gemeente Zwijndrecht
Vermeulen Peter	Ringland
Vervoort Dries	Departement Mobiliteit en Openbare Werken