

**Conclusie-
verslag
(ontwerp)**

Actorenoverleg CP ECA

vergaderdatum	31 januari 2018 om 14 u
voorzitter	Freddy Aerts - Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang, voorzitter task force CP ECA
verslaggevers	Jan Baelus – OMGEVING cvba Goedele Schuerman – DenS Communicatie Conny Deneweth – DenS Communicatie
deelnemerslijst	Zie bijlage 1: lijst van deelnemers per sessie en verontschuldigen
bijlagen	De presentaties en toespraken van de dag zijn beschikbaar op de projectwebsite extracontainercapaciteitantwerpen.be > Documenten onderzoeksfase > 31 januari 2018: actorenoverleg

1. Opening en verwelkoming

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen, is verheugd met de ruime opkomst en verwacht dat er vandaag constructieve ideeën op tafel komen. Hij herinnert er aan dat de 2.000 bladzijden onderzoeksrapporten en synthesesnota half januari, lang voor de start van het openbaar onderzoek, zijn verspreid en toegelicht op een persleermoment. De onderzoeken bevatten geen keuzes.

Hij overloopt het programma en geeft aan dat de besprekingen van vandaag worden samengevat en zo meegegeven worden richting de besluitvormers.

2. Debatsessies

De presentaties van de inleiders vindt u op de projectwebsite, doorklikken naar documenten onderzoeksfase > 31 januari 2018: actorenoverleg. Reacties van de moderator, de onderzoekers of de reflecteerders op opmerkingen of standpunten van de sessiedeelnemers zijn cursief weergegeven.

2.1. Debatsessie A – s-MER, natuur en water

Moderator:

– David Stevens – Team Complexe Projecten

Reflecteerders:

– Erika Van den Bergh – INBO

– Geert Spanoghe – INBO

Deelnemers:

- Zie bijlage 1

- De bouwstenen zijn samengebracht tot alternatieven, maar een afweging van cumulatieve effecten ten aanzien van andere ruimteclaims in de haven ontbreekt. Als één alternatief gekozen wordt, vallen de andere ruimteclaims dan weg?
De gecumuleerde effecten van de bouwstenen binnen een alternatief worden in kaart gebracht.
- Het Europees Milieurecht geeft voorrang aan preventie en behoud. Mitigatie en compensatie zijn uitzonderingen en kunnen alleen als er geen alternatieven zijn. De meeste bouwstenen/alternatieven houden een significant Habitatverlies in. Valt dit wel te rijmen met het Europees Milieurecht? Recente arresten maken duidelijk dat Europa dit niet aanvaardt.
- Een project mag om dwingende redenen impact hebben op Habitats, maar alleen als kan aangetoond worden dat er geen alternatieven zijn met minder impact. In het verleden werden mitigatie en compensatie teveel over één kam geschoren. Nu wordt het beter aangepakt: een project komt in beeld, de effecten worden afgewogen en milderende maatregelen toegevoegd.
- Over mitigerende maatregelen moet proactief nagedacht worden in het MER. Het MER moet zicht geven op de mate waarin verschillende effecten, zowel bij inrichting al bij ingebruikname, mitigeerbaar of compenseerbaar zijn. De voorstellen moeten realistisch zijn.
- Als er significante effecten zijn, moet aan Europa uitzondering gevraagd worden op de instandhoudingsdoelstellingen en op de Kaderrichtlijn Water. De vraag waarvoor je een uitzonderingsprocedure wil starten, zal zich opdringen. Voor Natura2000 is er al rechtspraak, voor de Kaderrichtlijn Water moet de juridische evenwichtsoefening nog gemaakt worden. Het is belangrijk een alternatief te vinden dat de doelstelling realiseert, economisch haalbaar is en zo weinig mogelijk afwijkt van de beide richtlijnen.
- Voor prioritaire Habitats moet op voorhand advies gevraagd worden aan Europa. Dat is hier niet het geval, melding van impact op het einde volstaat. Maar vooraf overleggen over de aanpak is wel aangewezen.
- Hoe weeg je effecten tegen elkaar af? Zelfs binnen één discipline is dat niet steeds eenvoudig. De vraag naar voorrang vraagt een politieke afweging.
- De tabellen met factoren die op de gunstige staat inspelen, vormen hier een hulpmiddel.
- Het complex project verliep volgens een participatieve aanpak. Voor de uitwerking van de visie op natuurcompensatie lijkt de Vlaamse overheid terug te vallen op de oude aanpak. Men blijft uitgaan van het maatschappelijk meest haalbaar alternatief, ondanks de vernietiging van het RUP.
Voor de containerbehandelingscapaciteit zijn verschillende alternatieven aangebracht. Voor natuurcompensatie zijn er niet zoveel mogelijkheden. De zoekzone is beperkt. Mogelijk zal men terugvallen op vroegere voorstellen. Als keuzes gemaakt worden rond natuurcompensatie die samenhangen met het voorkeursbesluit, zullen die via dit actorenoverleg gedeeld worden.
- Wat zullen de effecten op de Westerschelde zijn? Arealverlies wordt gekoppeld aan een dalend getijslag waardoor er meer schorren en minder slikken komen. In het MER ontbreken gegevens over de stroomsnelheden door het kombergend vermogen. Dit is niet beschreven voor de dokvarianten.

Verwachting is dat de stroomsnelheden zullen toenemen, waardoor ook de erosie op de Westerschelde toeneemt. De laatste 10 jaar nam de erosie hier al sterk toe, er is een hoge dynamiek.

- Er is meer aandacht nodig voor mogelijke verschuivingen in sedimentsconcentratie in de Westerschelde.
- Uit de tekst blijkt dat een aantal voorgestelde maatregelen rond het effect op het sedimentsregime niet weerhouden zijn.
Dit is niet correct, er is nog geen enkele beslissing genomen. Het is wel zo dat in de synthesesnota alleen de belangrijkste effecten worden genoemd. Sofie Coppens stuurt de bewuste paragraaf door.
- Ondiepwaterzones zijn belangrijk als opgroei en shelterzone voor jonge vissen. De afstand tussen twee zones mag niet te groot zijn. De ondiepwaterzone wordt versnipperd. Dit is in beeld gebracht in het MER maar moet ook expliciet vermeld worden in de synthesesnota.
- Alle bouwstenen hebben een negatief effect op de Brabantse Wal door eutrofiëring. Hierover wordt best contact opgenomen met de provincie Noord-Brabant.
- Stikstof is een moeilijk punt. Er is een historische impact op de grote Natura2000-gebieden windafwaarts van de haven (Kalmthoutse Heide en Groot Schietveld). De industrie heeft inspanningen geleverd. Vlaanderen werkt de programmatorische aanpak stikstof uit. INBO is in dit kader bezig met het opstellen van herstelmaatregelen voor de Natura2000-gebieden. Vraag is of de Nederlandse aanpak ook in Vlaanderen kan werken?

2.2. Debatsessie B – s-MKBA

Moderator:

- Jan Blomme – Gewestelijke havencommissaris

Reflecteerders:

- Klaas De Brucker – KULeuven
- Larissa Vanderlugt - Erasmus UPT

Deelnemers

- Zie bijlage 1

Sessievoorzitter Jan Blomme gaat er van uit dat de economische zinvolheid, die in deze sessie wordt behandeld, de kernvraag van heel ECA is. Hij vindt het opmerkelijk dat de economische en nautische onderzoeken slechts 150 van de 2.000 bladzijden onderzoek uitmaken. Hij stelt de inleiders-experten voor en geeft ook aan dat de s-MKBA-onderzoekers in de zaal aanwezig zijn om eventuele technische vragen te verduidelijken, niet om mee te discussiëren.

Klaas De Brucker, prof bij KULeuven, afdeling Brussel, is expert in evaluatietechnieken en beslissingsinstrumenten. Aan de hand van een presentatie (in bijlage) geeft hij zijn bedenkingen en suggesties bij de uitgevoerde strategische MKBA-studie. Zijn belangrijkste reactiepunten zijn:

- een meer systematische afweging van de verscheidenheid aan onderzoekspunten (bijv. met een eclecticische multicriteria-analyse) zou de besluitvorming vooruit helpen

- een goede inschatting van de baten (door ingrepen voor hogere ruimteproductiviteit binnen het beslist beleid) in de referentiesituatie is belangrijk, want dit beïnvloedt de waardecijfers van de alternatieven, maar het is wel niet onderscheidend
- in de toegepaste uitwijgingsredenering van de rederijen naar andere havens dienen de kosten van het innemen of heraanleggen van reservezones in die andere havens ook in rekening gebracht
- is het logisch de uitgespaarde omwegkosten vanuit andere havens als een milieubaat mee te rekenen? (als alle havens diezelfde redenering zouden volgen, zou het aantrekken van extra trafiek globaal een milieubaat geven, wat ook niet logisch is)
- het inrekenen van extra havenontvangsten als baat veronderstelt dat ook de kosten daarvoor (bijv. die voor inname van woningen en landbouwgronden en verlies aan landbouwproductie) aan de kostenzijde mee ingeteld worden
- de trafiekprognose geeft een hard signaal over het verlaten van Antwerpen door rederijen, maar zou er in een sensitiviteitsanalyse niet best ook doorgerekend worden wat er zou gebeuren als maar een deel ervan vertrekt?
- voor de discontovoet is 4 % standaard, maar thans wel verouderd; best zou een sensitiviteitsanalyse met een lager %, bijv. 2,5 %, gebeuren
- de werkgelegenheidsbaat wordt voor 8 jaar ingerekend, maar is dat in deze tijd met weinig werkloosheid nog verantwoord; wordt die baat in de basisberekening niet beter niet meegenomen en in een sensitiviteitsanalyse een aantal werkgelegenheidsbaten geschetst?

Larissa Vanderlugt, prof aan de Erasmusuniversiteit van Rotterdam, is haven- en vervoerseconoom. Zij geeft, ook inhakend op bijdrage van Klaas De Brucker, enkele reflecties vanuit de Nederlandse aanpak van grootschalige infrastructuurprojecten. Globaal is de ECA-aanpak hiermee redelijk conform. Alleen worden in Nederland in een integrale KBA ook de impact in het hinterland, bijv. in achterhavens, meegenomen, en dat is hier niet gebeurd; maar ook in Nederland moeten die ruimere impacten dikwijls sterk in toom gehouden worden om niet al te ver uit te waaiëren en het beeld te vertroebelen. De ECA-trafiekprognoses zijn best optimistisch, vooral het laagste scenario ligt hoog, wat een impact heeft op de totale baten, maar waarschijnlijk weinig onderscheidend is tussen de alternatieven. De transportbaten aan de opbrengtzijde zijn dan wel conform de Vlaamse standaardmethodiek, naar Nederlandse normen liggen ze vrij hoog. De ingerekende trafiekverschuivingen zijn realistisch, want in vele omliggende havens liggen er nog potenties. Zij onderschrijft de gegeven opmerkingen over het nulalternatief, de havenontvangsten en de sensitiviteitsanalyse over de discontovoet. Tot slot geeft ze aan dat je grootschalige infrastructuurprojecten op de lange termijn moet bekijken; op korte termijn zijn zeker verschuivingen tussen havens mogelijk, maar op de lange termijn moet de investering rendabel zijn (en voldoende trafiek aantrekken); projectmatig werk je best met een fasering zodat je investeringen gekoppeld zijn aan de reële vraag. Jan Blomme vult aan dat we het doel van dit project (de noden in 2030) best goed voor ogen houden, en best zelfs al verder doen kijken.

In de debat komen volgende bemerkingen en suggesties over het gevoerde onderzoek naar voor:

- de externe (milieu-)kosten van het achterlandtransport zijn in het nationaal perspectief wel mee ingerekend, maar in het internationaal perspectief zijn de baten van de keuze-optie naar de meeste efficiënte haven ingerekend
- de externe baten voor achterlandtransport zijn hoog en maken een groot deel van de rendabiliteit van het project uit
- (ook richting mobiliteitsonderzoek): de externe kosten van het achterlandtransport kunnen verlagen door een betere modal split met meer inzet van spoor en binnenvaart, maar dit vraagt meer capaciteit voor binnenvaartschepen in de haven en dat is een absolute prioriteit. Jan Blomme geeft informatief aan dat bij een theoretische verdeling van 47 % binnenvaart en 15 % spoor er vanuit het ECA-project geen enkele container extra op de weg zou komen. Het spoor heeft nog capaciteit; containeroperatoren zijn uitgenodigd alvast die te benutten
- het onderzoek stoelt op de antwoorden van de reders naar de wenselijkheid van bijkomende capaciteit, wat geen hard gegeven is; de robuustheid van de trafiekprognoses is in deze cruciaal en vraag is of in deze transitietijden, waarbij het vervoer van olie en andere fossiele brandstoffen wellicht fors zal gaan dalen, er nog wel zulke grote groei zal zijn; we zijn beter voorzichtig en starten best (een reeks) kleine projecten op. *Larissa Vanderlugt geeft hierop aan dat de containermarkt heel andere mechanismen heeft en niet mag vergeleken worden met de transportmarkt van fossiele brandstoffen; het afnemen van de groeioprognose zoals dat gehanteerd wordt is realistisch (ondanks de waarschijnlijke verder groei van China); de handelsbalans Europa-China evolueert naar meer evenwicht wat zich zal vertalen in meer containers van hier naar ginder en wat in het onderzoek best wordt vertaald in een bredere band van de trafiekprognoses. Jan Blomme vult aan dat er historisch een relatief vaste elasticiteit is tussen de globale groei in de wereld en de groei van de containermarkt, nl. gemiddeld ligt containergroei 2,75 maal hoger; de groeivoet die in de middenprognose is toegepast (3,8 %) ligt op ongeveer het dubbele van de verwachte industriële groei, dus dat lijkt wel realistisch. Hij concludeert dat er bij trafiekprognoses veel onzekerheden zijn en dat je rekening moet houden met afwijkende schommelingen*
- de hoge trafiekprognoses zijn realistisch; zo zullen de MPET-terminals in de loop van dit jaar al volledig vol zitten
- MKBA zal weinig impact op de globale trafiekstroom hebben, want die wordt bepaald door de ‘natuurlijke hinterlanden’ van de verschillende West-Europese havens, die eigenlijk in een Europees globale distributiemodel kunnen worden weergegeven, iets wat de grote rederijen de facto al hanteren; *Jan Blomme ziet dit als een pleidooi voor de juiste capaciteit op de juiste plaats op het juiste moment en constateert dat door de uitgevoerde Scheldeverdieping de natuurlijke trafiekstroom nu terug meer via Antwerpen verloopt*; uit redershoek wordt aangegeven dat dit deels al het geval is maar nog meer zou kunnen wanneer er voldoende capaciteit is en geen tijdsverlies
- in het nulalternatief zijn, door het wegvallen van trafieken, niet de hoogste baten weergegeven; *althoewel het nulalternatief niet volledig is doorgerekend, is het wegvallen van trafieken wel realistisch en met concrete cijfers opgenomen*
- (richting mobiliteitsonderzoek): al is de bijdrage van het havengebonden vrachtverkeer op de Ring beperkt, de bijdrage tot de recent flink gestegen files wordt best door slimme maatregelen voor substantiële modal shift (ook voor woon-werkverkeer) beperkt

Informatieve vragen over o.m. de 5 % havengebonden vrachtwagens op de Ring (niet in p.a.e. maar in voertuigen), over de mobiliteitseffecten van de verhuis van MPET van RSO naar LSO en over het verband tussen bijkomende capaciteit in de haven en extra files worden gesteld en beantwoord.

Enkele deelnemende actoren formuleren ook standpunten richting de keuzes die in het project zullen moeten worden gemaakt.

Zo geeft Bernard Moyson (ACL) aan dat door de evolutie naar de grote allianties voor de toekomst echt grote capaciteit nodig is omdat de trafieken niet meer op te splitsen zullen zijn.

Voor Wim Van Hees is Ademloos niet tegen havenuitbreiding, maar moet die wel op de juiste plaats (t.o.v. het hinterland) gebeuren, namelijk op RSO.

Voor Peter Deckers (MLSO) was de oplossing die indertijd in het MMHA zat evenwichtig naar iedereen en ruim gedragen en wordt in het complex project, zij het op kleinere schaal, best ook naar zoiets toegewerkt.

Voor Dennis Malcorps (Doel 2020) zit er in ECA geen enkel scenario met zulk een maximale havenuitbouw als in het MMHA.

Jan Blomme concludeert dat in dit boeiende debat een breed pallet aan bezorgdheden en inzichten uit diverse hoeken naar voor is gekomen. De grote bezorgdheid over mobiliteit is opvallend. Een verbetering is belangrijk voor het draagvlak van CP ECA. Hij rondt af met de vaststelling dat de MKBA voor alle alternatieven (ruim) positief is, in tegenstelling tot andere projecten, wat een stimulans is om een beslissing te nemen.

2.3. Debatsessie C – erfgoed en ruimte

Moderator:

– Guy Vloebergh – Ontwerpbureau OMGEVING

Reflecteerder:

– Tim Soens - UAntwerpen

Deelnemers:

– Zie bijlage 1

Tim Soens bouwt zijn betoog op rond 6 aandachtspunten (zie presentatie):

1. Belang van erfgoed in deze studie
2. Vooronderzoek
3. Havengebied Antwerpen: complexe landschappen
4. Erfgoed als context
5. Erfgoed als ontwikkeling
6. Erfgoed op de weegschaal.

Hierbij formuleert hij ook enkele bedenkingen bij de onderzoeksrapporten en het proces:

- Hoewel Erfgoed een behoorlijk onderdeel van de S-MER is, komt het in de synthesesnota eerder summier aan bod. Hieruit blijkt nu al dat Erfgoed geen doorslaggevende rol zal spelen in uiteindelijke besluitvorming.
- Het vooronderzoek biedt een goed kader om de impact van ingrepen in te schatten, maar geeft ook een goed beeld van de leemten en hiaten in de kennis.

- In alternatief 4 is de impact van het Logistiek Park Schijns vrij streng beoordeeld.
In alternatief 5 is de impact van Doel te gunstig beoordeeld.
- Hoe kan de afweging op een objectieve manier gebeuren? Hoe kan je het verlies van een dorp afwegen tegen de grotere context van een poldergebied dat landschappelijk wordt aangetast? Om draagvlak te creëren, is er nood aan een maatschappelijk debat.

Tijdens de debatronde kwamen volgende onderwerpen aan bod:

- Verloren erfgoed in gebieden die al ingenomen zijn door de haven werden op dit strategisch niveau van de MER niet meegenomen. Wel is gepoogd om de evolutie in beeld te brengen.
- Er werd er ook rekening gehouden met het militair erfgoed (bv. fortjes) en de omgeving ervan. Dit ligt mee aan de basis van de negatieve beoordeling van de logistieke parken.
De molen van Doel zou op een militaire schans gebouwd zijn. Daar werden evenwel geen gegevens van teruggevonden. Het is wel belangrijk om te weten waarom het gebouw precies op die plaats op de zeedijk staat.
- Erfpunt wil helpen om de leemten in de kennis in te vullen en het maatschappelijk debat mee op gang te trekken. Het is belangrijk om erfgoed hierbij niet als kost, maar wel als een belangrijk potentieel te benaderen. Hoe kunnen nieuwe functies gecreëerd kunnen worden die tot een grotere maatschappelijke relevantie leiden?
- Voor Doel is het niet evident om erfgoed te creëren van een dorp dat al half afgebroken is. Het is niet de bedoeling om er een museum van te maken. Onroerend Erfgoed is geen terreinbeheerder.
- Het alternatief waarbij Doel behouden blijft maar de hele context wordt weggenomen is vanuit erfgoedperspectief waardeloos. De link tussen het dorp en het omliggende landschap is onlosmakelijk.
- De link tussen dorp en landschap en de aanwezige gelaagdheid zijn erg belangrijk. De KULeuven startte daarom twee jaar geleden een project om dit uit te diepen. Hieruit kwam onder meer de idee om in Doel een landbouwfaculteit voor de toekomst te maken zodat de link tussen het oude landschap en het dorp terug aangehaald kan worden. Samenwerking tussen de verschillende universiteiten en instellingen is hierbij zeker aangewezen.
- Het beheer van erfgoed is een gedeelde verantwoordelijkheid. Als de kost om erfgoed te herstellen te groot is, kan het teruggegeven worden aan de gemeenschap (cf. Den Doolen in Doel). Zo wordt een mooi verhaal geschreven voor de hele streek.
- De erfgoedsector kan veel leren van de natuursector. Vroeger bestonden heel wat kleine, losse initiatieven. Door de fusie van natuurverenigingen lukte het om grotere, krachtige projecten tot stand te brengen.
Er is echter een groot verschil in de benadering van natuur en erfgoed. Natuur is becijferbaar. De Europese regelgeving bepaalt zorgvuldig op welke manier welk type natuur gecompenseerd moet worden en wat de kostprijs is. Voor erfgoed is het veel moeilijker om dit te evalueren en in te schatten wat de juiste waarde is.
Daarom moet eerst een kader gemaakt worden voor erfgoedwaarden. Dit gebeurt bij de opmaak van het nieuwe erfgoeddecreet. Er is echter een groot

verschil tussen natuur en erfgoed: natuur is maakbaar, erfgoed niet.
Misschien is dit een rol voor een Bond Beter Erfgoed?

- In de synthesesnota wordt amper gewag gemaakt van de discipline ruimte. Zo komt de slechte score van de uitbreidingsvarianten er amper in aan bod.
- Ook vanuit ruimtelijk oogpunt (het tweede thema van deze debatsessie) is het behoud van Doel zonder context waardeloos. De leefbaarheid en de link met de grote landschappelijke waarden zijn bepalend. Daarom scoren alle inbreidingsvarianten beter dan de uitbreidingsvoorstellen.
- De grote rederijen zijn niet in de inbreidingsvoorstellen geïnteresseerd. Toch moet de overheid er zich voor hoeden om zich door bedrijven te laten leiden in de keuze van het voorkeursalternatief. Ruimte is een schaars goed waarmee zorgvuldig moet omgegaan worden.
- De uitbreidingsvarianten leiden twee maal tot een aantasting van de ruimte. Er is plaats nodig om de varianten te realiseren én er is ruimte nodig om deze ingrepen met de nodige natuur te compenseren.
- In de synthesesnota zou ruimte uitdrukkelijker aan bod moeten komen en moeten de ruimtelijke structuren en de morfologie beter uitgewerkt worden.

2.4. Debatsessie D – mobiliteit, geluid en lucht

Moderator:

- David Stevens – Team Complexe Projecten

Reflecteerders:

- Dirk Lauwers - UAntwerpen
- Paul Arts - Antea Group

Deelnemers:

- Zie bijlage 1
- De verkeersbelasting zal toenemen met 10%. Toch is er volgens het MER geen significant effect? Dat roept vragen op. Een groei naar 17 miljoen TEU is fenomenaal, de wegen zijn nu al verzadigd en dit zou geen effect hebben?
Uitgangspunt van de onderzoeken is beslist beleid: er is dus al infrastructuur meegerekend die nog moet aangelegd worden.
- Eerder is gezegd dat de mobiliteitstoename richting Nederland onder de 5% zou blijven. Dat blijkt nu niet. 5% is bovendien al veel. Er is nood aan zicht op de aantallen, niet alleen de percentages.
- Het grootste deel van het vrachtverkeer gaat richting oosten. Ontwikkeling op rechteroever heeft als voordeel dat de Schelde niet meer gekruist moet worden. Vreemd dat dit verschil niet naar voor komt in het MER.
Per bouwsteen is de herkomst en bestemming bekeken. De stroom richting westen en zuiden is groter dan gedacht.
- Het is niet logisch containerbehandelingscapaciteit te voorzien op de ene oever en logistieke ontwikkeling op de andere.
- In het MER wordt het significantiekader voor immissies toegepast op emissies. De belangrijkste immissiebronnen moeten meetbaar zijn. Dat is nu niet het geval.
- Zijn er onvoldoende gegevens om de impact op mobiliteit (files ...) en emissies te berekenen?

- Er zijn wel voldoende gegevens, maar er moet beter geduid worden wat de effecten daarvan kunnen zijn op files ...
- Als basis wordt de referentiesituatie 2030 genomen met als modal split 50/50, een fasering is niet gemodelleerd. Nu is de modal split 70/30. 50/50 is een hypothese waaraan hard gewerkt moet worden om ze te realiseren. De studies geven niet aan wat nodig is om de modal split te verbeteren. Ze geven wel aan dat de bouw van de A102 nodig is, maar niet wat nodig is om de andere modi te verbeteren. Er zijn weinig precieze cijfers, maar het aandeel autoverkeer lijkt momenteel meer te stijgen dan het openbaar vervoer.
- Waarom is het ambitieniveau voor binnenvaart zo laag: van 37 naar 42%?
- De Vlaamse Waterweg werkt graag mee aan een verhoging van het percentage binnenvaart. Maar dit veronderstelt de aanleg van multimodale overslagplatformen. In de praktijk zijn die zeer moeilijk te realiseren. Er is nood aan middelen en aan een maatschappelijk debat.
- Er wordt verwezen naar de provinciale verkeersmodellen, maar die modellen kan je niet inkijken.
Zodra het rapport van het team verkeersmodel klaar is, zal dat toegevoegd worden aan de documenten op de site.
- In de bijlagen van het MER is bij de spoorwegen de bundel Zuid-Kallo aan Haazop niet opgenomen.
Het spoormodel van de haven is vereenvoudigd weergegeven.

2.5. Debatsessie E – nautiek en operationaliteit

Moderator:

- Jan Blomme – Gewestelijk havencommissaris

Reflecteerdere:

- Patrick Blondé – Hoge Zeevaartschool Antwerpen
- Stefan Verberckmoes - Alphaliner

Deelnemers:

- Zie bijlage 1

Sessievoorzitter Jan Blomme gaat er van uit dat de economische zinvolheid, die in deze sessie wordt behandeld, het startpunt en de kernvraag van heel ECA is. Hij vindt het opmerkelijk dat de economische en nautische onderzoeken slechts 150 van de 2.000 bladzijden onderzoek uitmaken. Hij stelt de inleiders-experten voor en geeft ook aan dat de onderzoekers in de zaal aanwezig zijn om eventuele technische vragen te verduidelijken, niet om mee te discussiëren.

Stefan Verberckmoes, analyst van havenontwikkelingen bij Alphaliner, schetst aan de hand van een presentatie (in bijlage) kernachtig de recente evoluties in de containermarkt van waaruit de vraag naar extra capaciteit komt. Het cijferwerk van TBA is voor hem waardevol en hij onderschrijft drie belangrijke conclusies van TBA: goede oplossingen vragen nieuwe kade-capaciteit, de reders maken finaal de keuze en terminals achter de sluizen zijn geen optie meer; er is vraag naar grotere terminals. Qua evoluties geeft hij aan dat er thans wereldwijd nog drie grote allianties zijn en dat die waarschijnlijk stabiel zullen blijven. De schaalvergroting van de schepen zal nog even doorgaan (tot 23.400 TEU-schepen), maar loopt toch

op zijn einde. Het aantal net iets kleinere schepen (tot 14.500 TEU) zal fors toenemen, vooral op lijnen naar India en Zuid-Amerika. In vergelijking met Rotterdam heeft Antwerpen minder lijnen uit het Verre Oosten, maar het voordeel dat de terminals veel beter georganiseerd en gegroepeerd zijn. Rederijen die maar in één terminal participeren zijn naar de toekomst meer honkvast.

Vele ECA-alternatieven geven geen antwoord op de belangrijke vraag om de drie allianties groeimogelijkheden te geven. Alternatieven 7 en 8 zijn geen oplossing, want achter de sluizen. Alternatief 6 heeft het nadeel dat het geen extra kaailengte op LSO creëert en dus voor twee allianties niet goed is. Alternatief 4 zit vooral op RSO en is dus maar voor een alliantie goed. Dus vooral alternatieven 1, 2 en 3 bieden kansen, want die creëren twee terminals en de drie allianties kunnen groeien (in verschillende vormen). Alternatief 5 is geen oplossing want de Containerkade NW blokkeert alle latere mogelijkheden; wel goed is dat er ook op RSO iets gebeurt, maar dat kan ook in combinatie met Saeftinghedok.

Hij concludeert dat Antwerpen nu al de grootste schepen ontvangt en de 'verloren' trafiek bijna terug heeft. Maar er mag niet op de lauweren gerust worden, want de allianties bekijken elk jaar opnieuw de planning van hun lijnen.

Patrick Blondé, ex-kapitein en ex-directeur van de Zeevaartschool, feliciteert het Waterbouwkundig Laboratorium voor de gedetailleerde cijfers en formuleert zijn aandachtspunten en bekommernissen inzake nautiek van de supergrote containerschepen. De grote containerschepen worden niet meer achter de sluizen ontvangen, andere soorten schepen wel. De grote groei van de binnenvaart valt op en zal voor congestie zorgen aan de sluizen en op de vaarweg er naar toe. Mogelijk zal dit effect hebben op de vaarvensters en de capaciteit van de grote zeeschepen. Dit vraagt een veel betere planning, zowel van de zeevaart als van de binnenvaart. Ook het gebruik van slepers (en loodsen) zal anders moeten gaan gebeuren, want meer in pieken, en dit zal veel meer sleepboten vragen. Het Saeftinghedok ligt nautisch en meteorologisch (voor winden en stormen, wat erg belangrijk is vermits die grote schepen erg veel wind vangen) op de juiste plaats en in de juiste richting, naast Deurganckdok. De ervaring die slepers en loodsen met Deurganckdok hebben opgebouwd, kan volgens Blondé makkelijk overgeplaatst en benut worden.

In het debat komen volgende bemerkingsen en suggesties over het gevoerde onderzoek naar voor:

- er moet, naast de alternatieven, meer aandacht zijn voor de individuele bouwstenen
- er zijn veel locaties onderzocht, maar best zoeken we naar grote entiteiten
- de terminals en logistieke worden best gekoppeld
- het merendeel van de aanslibbing in een getijdendok gebeurt in het deel aan de inkom, uitbouw in de lengte kan dus makkelijk zonder dat dit probleem toeneemt
- grote zeeschepen achter sluizen betekent tijdsverlies (3 u per schip) waardoor schepen gelet op het tijvenster soms ook niet optimaal kunnen geladen worden, groter risico op beschadiging en risico op blokkering wanneer maar achter één voldoende grote sluis
- is in plaats van een breed Saeftinghedok een smaller dok met een verbreding achteraan om te keren niet zinvoller?; dat zou de (complexe) keerbewegingen op de Schelde kunnen verminderen en lang achteruitvaren naar de achterkant van het dok kunnen vermijden? vraag om dit mee te bekijken

- er moet zeker gezorgd worden voor goede oplossingen voor de binnenvaart
- meer aandacht geven aan de piekmomenten bij hoog water, want die zouden wel eens beperkend kunnen werken; *anderzijds blijken de wachttijden van de piekmomenten kleiner dan de wachttijden bij het varen zelf (door ontmoetingen, kruisingen, ...), dus dat effect is beperkt / aanvullend: met 9 echt grote schepen nu en een eventuele verdubbeling daarvan blijft dit op 7 dagen en 2 tijvensters nog altijd minder dan 2 dergelijke schepen per tijvenster en dus beperkt; de capaciteit van de kaden is meer bepalend*
- met een modal split van 42 % binnenvaart wordt best ook qua richting bekeken of de waterweg dat aan kan, met name voor het Rijn-Scheldekanaal waar de sluizen in Nederland bij autonome groei al aan hun maximum gaan zitten.

Informatieve vragen over o.m. de manier waarop de alternatieven zijn samengesteld, over de ketenwerking van de grote zeeschepen, over een eventuele nieuwe grote zeesluis op RSO, over de recente studie van Mc Kinsey over nieuwe scheepstypes, over de berekening van de capaciteit bij nieuwe terminals en bij uitbreidingen achter de sluizen, over de flexibiliteit in mogelijke gebruikers van de noordelijke terminal van een Saeftinghedok wanneer de gebruiker van het zuidelijk deel logischerwijze MPET is, worden gesteld en beantwoord.

Enkele deelnemende actoren formuleren ook standpunten richting de keuzes die in het project zullen moeten worden gemaakt.

Zo geeft Herbert Smits (ex-AWZ) aan dat de alternatieven 1, 2 en 3 meest toekomstgericht zijn want later verder uitgebouwd kunnen worden. Patrick Blondé bevestigt dat Saeftinghedok uitbreidingsmogelijkheden voor de lange termijn geeft, en dat het gefaseerd kan worden uitgebouwd. Jan Blomme sluit bij de toekomstgerichte insteek aan door er op te wijzen dat 2030 niet zo ver af is en men bij de keuze van een oplossing best al verder probeert door te kijken.

3. Vrije tribune individuele actoren

De aangemelde sprekers beantwoorden de centrale vraag waarmee volgens hen, vanuit de onderzoeken, rekening moet worden gehouden voor het voorkeursbesluit. Filip Persyn van Medrepair was aangekondigd, maar neemt uiteindelijk niet het woord.

De toespraken van de vrije tribune vindt u op de projectwebsite, doorklikken naar documenten onderzoeksfase > 31 januari 2018: actorenoverleg.

3.1. Joris van Reusel (Doelland en KULeuven)

Doelland staat voor een toekomstvisie voor de ruime regio rond Doel, vanuit analyse en potenties. Doel en de dorpjes en polders er omheen zijn niet dood maar levendig, gekoppeld aan de Schelde en met veel potenties tot wederopbouw van een nieuwe gemeenschap op een duurzame en energiebewuste wijze, compact en kostprijsvriendelijk. Ook nieuwe agrarische methoden kunnen er tot ontwikkeling komen. Doelland kan een voorbeeld voor Vlaanderen worden, ook verknoopt met de zilte bodems, het weidse landschap, de rust en (via de Schelde) met Antwerpen als havenhoofd en public relationcentrum en weekend-plek voor de Antwerpenaren. Het Grenspark Groot-Saeftinghe in Nederland is hiervoor een

voorbeeld. Ook voor de gemeente Beveren wordt het gebied daardoor niet langer een vergeten plek maar een interessante plek. Vernietiging van Doel is niet te verdedigen vanuit een economische noodzaak. Een voorkeursbesluit waarin Doeland zou worden aangetast, gaat in tegen het existentiële van de mens en onze diepste identiteit en zou een ethische nederlaag zijn. Een beetje moed van de beslissers kan dat vermijden.

3.2. Eddy Wouters (Antwerpse Scheepvaartvereniging)

Het is belangrijk en lovenswaardig dat we als gemeenschap verder overleggen om tot een beslissing te komen, maar die moet wel aan de vragen van de markt, van de globale rederijen beantwoorden. Finaal zullen zij over het gebruik beslissen; suboptimale oplossingen zullen niet volstaan. Drie boodschappen zijn hierbij essentieel. Een vlotte en betrouwbare toegang tot de terminals, zonder passage van sluizen, want dat is ook negens anders zo en Antwerpen alleen kan die trend niet keren. Een geconcentreerde extra-behandelingscapaciteit van 5 à 7 miljoen TEU is het minimum. Goede verbindingen met het hinterland, liefst via water en spoor. Bundeling van de terminals biedt daartoe de beste kansen.

3.3. Stephan Vanfraechem (VOKA-Alfaport)

De sturende vraag van de klanten is essentieel. De rederijen en agenturen en de meerderheid van de havengemeenschap vragen unaniem de bouw van het Saeftinghedok, want dit geeft gebundelde capaciteit voor de sluizen. In het verleden zijn er voor de Antwerpse haven dikwijls keuzes gemaakt die veel voluntaristischer waren, maar die wel gewerkt hebben. Nu Antwerpen mee in de top zit, ligt dat anders en is de voorliggende keuze veel realistischer. Het mobiliteitsvraagstuk leeft ook bij de havengemeenschap. Het is goed dat de studies aantonen dat het met de juiste maatregelen beheersbaar is; de bundeling op grote terminals is beter voor binnenvaart en spoor en draagt daartoe bij. De mobiliteit beheersen, vraagt wel dat de Vlaamse regering het beslist beleid terzake ook uitvoert, niet alleen voor de weg, maar ook voor binnenvaart en spoor. Niet alleen in deze planningsfase maar ook richting uitvoering is een strak projectmanagement nodig om te zorgen dat alle nodige infrastructuren er liggen tegen de tijd dat ze nodig zijn. Is het, tot slot, niet zinvol ook operationeel studiewerk voor het logistieke verhaal te doen?

3.4. Johan De Vriendt (Erfgoedgemeenschap Doel en Polders)

Dit is geen of-of maar een en-en verhaal. Erfgoed is geen obstakel voor de haven, maar een verbindende factor. O.m. de studie van prof. Van Hooydonck geeft erfgoed als medebasis voor het draagvlak van de haven aan. Doel en polder hebben hiervoor een reeks troeven. Doel en polder vormen, al eeuwen, een kleinschalige oase in het grootschalige havenlandschap -iets wat al veel kunstenaars inspireerde. Voor de stroom aan toeristen vanuit Antwerpen, ook met het veer, vormt Doel een meerwaarde voor de ontsluiting van de haven naar de grootste open ruime nabij de stad. Doel kan diverse functies voor de haven vervullen zoals horeca aan de Schelde voor havenmensen, het kloostercomplex als congrescentrum, de kerk met haar goede akoestiek, de pastorie en de vele Inventarispannen. Het rasterpatroon van het dorp is uniek en waard voor Werelderfgoed. Doel weerspiegelt in de polders en slikken de Nederlands-Vlaamse geschiedenis. Het dorp heeft de enige stenen molen op een dijk in Vlaanderen en deze vormt samen met de koeltorens van de kerncentrale een uniek en wereldbekend beeld. De omgeving van Doel bezit de grootste concentratie ter

wereld aan dijken uit diverse periodes. Het dorp ligt op de zout- en brakwaterdrempel wat erg diverse landschappen biedt en voedingsbodem is voor een sterke ondernemingslandbouw; de monumentale schuren, voorlopers van de havenaties, zijn hier nog de getuigen van. Tot slot is er de strategische ligging tussen Schelde, Antwerpen en de zee die belangrijk militair erfgoed en herinpolderingen heeft voortgebracht. Doel en de polders zijn geen vijanden van de haven, maar een van de parels aan de kroon ervan.

3.5. Kris Peeters (Electrabel)

De kerncentrale van Doel staat met dit project, en vooral met de bouwstenen in de directe omgeving, bloot aan meerdere extra risico's die niet in het onderzoek bekeken zijn. Zettingen als gevolg van de grondwaterbemalingen bij de bouw van een Saeftinghedok kunnen verzakkingen aan de installaties teweegbrengen. Ophoging van de terreinen ten zuiden van de centrale verhoogt het risico op overstromingen van de lager gelegen delen. Meer activiteiten in de omgeving noodzaken extra veiligheidsinspanningen en bemoeilijken interventies van veiligheidsdiensten. Meer sediment in de Schelde kan negatieve impact hebben op het secundair koelsysteem van de centrale. De steiger van de centrale moet te allen tijde, ook tijdens de werken, bereikbaar en bruikbaar blijven. Er is in het verleden, naar aanleiding van het GRUP, al veel overleg geweest; die punten blijven geldig. Voor de verplichte tienjaarlijkse controle van de omgeving van de kerncentrale zal er veel meer informatie moeten worden aangeleverd over de precieze havenactiviteiten binnen de 1,8 km-zone waarbinnen gevaarlijke industriële activiteiten verboden zijn; zo niet zal de uitbater verplicht zijn met worst case aannames te werken. Voor Electrabel blijft verder constructief overleg nodig.

3.6. Nathan Lemahieu (FANC)

FANC moet de bevolking beschermen tegen straling, in dit geval van de kerncentrale van Doel. Ook na sluiting in 2025 zullen er nog lange tijd bestraalde stoffen op de site aanwezig zijn, mogelijk nog 80 jaar. De risico's van de centrale worden om de tien jaar bestudeerd, maar duidelijk is dat met nieuwe havenactiviteiten nabij die risico's zeker niet zullen verminderen. Het FANC wordt niet om advies gevraagd over havenactiviteiten en heeft daar dus geen zicht en geen vat op. Een kerncentrale vraagt een filevrije toegang en een nooduitgang. Ook de effecten van de aanlegwerken moeten bekeken worden: inzake grondbemaling, steeds twee vrije toegangen en twee onafhankelijke voedingen. FANC vraagt rekening te houden met de nucleaire veiligheid en wenst in functie daarvan verder bij het project betrokken te blijven.

3.7. Joost Wijnokus (Rijkswaterstaat RWS)

Als beheerder van het hoofdwatwegensysteem in Nederland, heeft RWS een aantal vragen en bedenkingen bij de uitgevoerde studies, en in het bijzonder bij de pro memorie posten daarin.

De effecten in Nederland en in Vlaanderen zijn niet steeds te onderscheiden. Dat de nautische capaciteit van de vaarweg volstaat en de wachttijden maar minimaal zullen toenemen, is verheugend en laat toe er van uit te gaan dat het huidige toelatingsbeleid voldoende marge voor de nieuwe ontwikkelingen biedt. Maar graag wordt nog meer aandacht gegeven aan de pieksituaties op de vaarweg.

Het project kiest voor een goede modal split, maar mogelijk geeft dit voor de binnenvaart problemen op het Rijn-Scheldekanaal. Is die modal split wel voor alle

alternatieven haalbaar, want bij sommige ontbreken de noodzakelijke aansluitingen daarvoor nog. En wat als de vooropgestelde modal split niet gehaald wordt? Graag komt er ook een duidelijk zicht op de toename van het wegverkeer per weg. Voor alle alternatieven zijn er gevolgen voor de fauna en flora op de Schelde; daarvoor zijn mitigerende maatregelen nodig. Ook is een beter beeld op de turbiditeitseffecten in het water nodig, ook op Nederlands grondgebied. Over de stikstofdeposities op Brabantse Wal gebeurt best nog overleg met de bevoegde instanties.

Als er een alternatief gekozen wordt, heeft Rijkswaterstaat graag een gesprek over de effecten hiervan op Nederland.

3.8. Jan Creve (Doel 2020)

Doel 2020 heeft kanttekeningen bij de resultaten van de onderzoeken.

Het blijft een vergissing dat de opportuniteiten van Zeebrugge niet zijn onderzocht; nu kennen we ze niet. De studie terzake overtuigt niet.

Een haven van de toekomst zet in op nieuwe technologie en ruimtelijke compactheid, dus inbreiding, geen uitbreiding. Uitbreiding gaat in tegen de Vlaamse klimaatambities en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de betonstop. De reders bepleiten Saeftinghedok vanuit het oogpunt van operationaliteit maar dat is vooral gemakshalve; bestaande haveninfrastructuren worden daarbij als belemmeringen gezien, bestaande dorpen niet. Rederijen kunnen niet doen alsof ze in een maatschappelijk vacuüm opereren.

De Saeftinghedokvarianten scoren slecht voor de Europese regelgeving; vorige pogingen zijn precies op die regelgeving afgeknaapt. Er zijn vragen bij de milderende maatregelen. Ook op projectniveau zal art. 6 §3, met de ADC-toets, moeten worden toegepast en uit de workshop daarstraks blijkt dat daar, behalve voor alternatief 6, altijd een probleem is. De gunstige staat van instandhouding is immers nog lang niet bereikt en de Europese regels sluiten dan bijkomende schade aan natuur uit. Er wordt te weinig mee rekening gehouden dat compensatie van natuur de hoge uitzondering is en preventie en bescherming de regel.

Doel 2020 vraagt de grote sfeer van openheid in ECA ook toe te passen voor de consequenties (inzake natuur) van het alternatief. Natuurpunt stelde in de workshop voor om voor de alternatieven de milderende maatregelen en compensaties te bekijken. Dit is nodig om tot een evenwichtig geheel te komen. Er wordt gezegd dat de mobiliteit beheersbaar is, maar vele cijfers zijn nog niet gekend.

Voor het eerst in twintig jaar ligt nu een kans voor om, op basis van wat ik hiervoor heb toegelicht, een einde aan dit conflict te maken en te maken dat haven en mensen weer vreedzaam met elkaar overweg kunnen.

3.9. Matthias Vercauteren (Boerenbond)

Waarmee rekening houden? Met wat er vandaag is: het landbouwgebied, de polder. Het effect daarop moet onderzocht worden en niet geminimaliseerd worden. De eigendomssituatie is veranderd, maar de polder blijft waardevolle landbouwgrond. Voor Boerenbond moet er gekozen worden voor bouwstenen met de minste impact op landbouw. Alle effecten op bodem, landschap, erfgoed en ruimte moeten terdege worden meegenomen in verhouding tot economie. De landbouwsector vraagt verder te worden meegenomen in het planproces, zodat er kan gekomen worden tot een oplossing waarbij iedereen wat water in de wijn doet.

De haven moet verder uitbreiden binnen de huidige grenzen zonder impact op landbouw. Er zijn alternatieven die dat mogelijk maken; graag worden die gekozen.

3.10. Vraagstelling aan de sprekers

Freddy Aerts dankt de 9 sprekers voor hun vrije tribunes en vraagt of er actoren zijn met specifieke vragen ten aanzien van de 9 sprekers.

Wim Van Hees vraagt of er, met de enorme hoeveelheid en grote techniciteit van de informatie, niet best een peer review zou gebeuren. Freddy Aerts geeft hierop aan dat er een peer review loopt voor de s-MER, de s-MKBA en de capaciteitsstudie van TBA

4. Aankondiging vervolgtraject en afronding

Freddy Aerts geeft aan dat in opvolging van de besprekingen van vandaag nog tot 8 februari aanvullende inzichten kunnen worden doorgegeven via de webstek of per mail.

Opmerkingen op dit ontwerpverslag kunnen tot 1 maart aan Reginald Loyen worden bezorgd.

Hij licht het verder verloop van het proces toe zoals dat vandaag gekend is. Vanaf half april wordt het voorontwerp van voorkeursbesluit voorbereid, waarna de formele adviesronde kan starten. Na verwerking van de opmerkingen uit de adviesronde, kan het ontwerpvoorkeursbesluit in de tweede helft van augustus voorlopig worden vastgesteld. Van half augustus tot half oktober loopt het openbaar onderzoek en nadien de verwerking ervan. Half december neemt de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit.

Het volgende actorenoverleg gaat door op woensdag 28 maart in de namiddag. Wat wordt dan toegelicht en besproken? Vooreerst de onderzoeksresultaten en effecten van een combinatie van bouwstenen die nog niet is bekeken, namelijk de bouwstenen uit alternatief 6 die geen significante effecten naar natuur hebben, maar die samen onvoldoende capaciteit bieden, in combinatie met een half Saeftinghedok. En daarnaast de natuurcompensaties en de passende beoordeling.

Jan Creve vraagt van waar nu dat wit konijn komt, want er zijn toch meerdere varianten van Saeftinghedok onderzocht. Freddy Aerts antwoordt dat het werk grondig moet gebeuren en dat dit nieuwe onderzoek van een half Saeftinghedok moet toelaten om de effecten daarvan goed te zien en te kunnen uitleggen. Het is de ambitie de pluspunten van meerdere bouwstenen te combineren.

Op vraag van Jan Creve of dit al een aanzet tot voorkeursbesluit is, antwoordt Freddy Aerts dat dit helemaal niet het geval is: het is een punt van onderzoek. Het onderzoek heeft tot nu toe uitgewezen dat een heel Saeftinghedok toch heel wat negatieve punten heeft. Een half dok met een iets andere oriëntatie is mogelijk minder negatief, dus dat willen we grondig bekijken. Om dan te zien hoe dat scoort om tot een bundeling van positieve bouwstenen te kunnen komen.

Jan Creve vraagt of ook de economische argumenten voor behoud en herontwikkeling van Doel en omgeving, zoals die daarnet zijn gegeven, dan ook niet

onderzocht moeten worden. Freddy Aerts reageert hierop dat het niet de bedoeling is dat iedereen nieuwe onderzoeksuggesties gaat geven. Het voorstellen van andere alternatieven (of bouwstenen) is vroeger al gebeurd, namelijk in de Alternatievenonderzoeksnota. Een half Saefthinghedok kan een nuttige bouwsteen zijn om een consensus tussen alle actoren te vinden.

Vermits er geen variapunten zijn, dankt Freddy Aerts alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng en nodigt hen uit voor een afsluitend drankje.

Precieze uur en locatie van het volgend actorenoverleg (namiddag 28 maart 2018) worden tijdig meegedeeld.

5. Bijlage 1: Lijst van deelnemers en verontschuldigten

5.1. Deelnemers

Naam en voornaam	Organisatie	Ronde 1		Ronde 2	
		Water en Natuur	S-MKBA	Erfgoed en Ruimte	Mobiliteit-Geluid-Lucht
Aerts Freddy	Voorzitter Task Force complex project ECA				
Aertssen Sam	SHIPIT				x
Anné Bert	Verdediging van de Polders				X
Arnouts Luc	Havenbedrijf Antwerpen		x		x
Artois Dirk	Onroerend Erfgoed			X	
Arts Paul	Antea	X			X
Baelus Jan	OMGEVING		X		X
Baetens Johan	Natuurpunt Waasland	X			X
Beerlandt Marc	MSC Belgium				x
Bernaers Greet	Havenbedrijf Antwerpen		X		X
Blomme Jan	Gewestelijk Havencommissaris		X		X
Blondé Patrick	HZS				X
Bluekens Kristin	Tractebel	X			X
Bouckaert Raf	HSEQ Services	X			X
Casier Bart	Interwaas		X		X
Cassan Katrien	Tractebel				X
Cerpentier Alexander	Verdediging van de Polders				X
Cloet Bieke	Tractebel			X	X
Coeck Chris	Havenbedrijf Antwerpen		X		X
Coppens Sofie	Alfaport-Voka	X			X
Couderé Koen	KENTER	X			X
Creve Jan	Doel 2020	X			X
Cuyckens Justine	Departement Mobiliteit en Openbare Werken				
De Bock Hans	Gemeente Beveren		X		X
De Brucker Klaas	KU Leuven		X		X
Deckers Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever		X		X
De Kesel Jan	Erfpunt			X	X
De Laeter Edward	DAB Loodswezen	X			X
De Lariviere Yves	Antwerp Euroterminal		X		X
De Maeyer Patrik	Xirius Public (advocaat ENGIE Electrabel)			X	X
Deneweth Conny	DenS Communicatie			X	
De Parade Jelle	Lineas		x		X
De Ruytter Francis	Antwerp Terminal Services				x
Devos Kristof	Departement Mobiliteit en Openbare Werken		X		X

Naam en voornaam	Organisatie	Ronde 1		Ronde 2		
		Water en Natuur	S-MKBA	Erfgoed en Ruimte	Mobiliteit-Geluid-Lucht	Nautica en operation.
De Vriendt Johan	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder			X	X	
D'hoine André	Milieuraad Stabroek			X	X	
Dhondt Ine	Departement Omgeving			X		X
Dhondt Jannie	De Vlaamse Waterweg	X			X	
Dooms Michael	VU Brussel		X			X
Dorren Lars	UAntwerpen		x		X	
Dumez Jan	Tractebel				X	
Dumoulin Georges	Ashland Belgium			X	X	
Dupon Kurt	Katoen Natie	X			X	
Eloot Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium	X				X
Ex Frederic	MSC Belgium					x
Goderis Jan	SHIPIT		X		X	x
Gommers Annick	KENTER			X	X	x
Goris Maarten	Procesmanagement OHA	X			X	
Groen Ruud	Rijkswaterstaat		X			x
Gyselings Ralf	INBO	X			X	
Haezendonck Elvira	ECSA		X		X	
Hemelaer Piet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken					
Hoet Ilse	Departement Mobiliteit en Openbare Werken					
Ibens Willy	Natuurpunt Antwerpen Noord	X			X	
Kats Jeroen	TBA					X
Klap Vincent	Provincie Zeeland	X				X
Kuipers Peter	Doel 2020			X	X	
Kwanten Suzanne	DP World	X			X	
Larmuseau Luc	SHIPIT		X		X	
Laureys Bart	Sea Invest		x			x
Lauwers Dirk	UAntwerpen		X		X	
Lemahieu Nathan	FANC				X	
Loyen Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken		X			X
Luca Eric	Rijkswaterstaat		x			X
Maes René	Natuurpunt Waasland	X			X	
Malcorps Denis	Doel 2020		X			X
Meerschaut Youri	Departement Mobiliteit en Openbare Werken					
Milo Nico	Mobiliteitsraad van Vlaanderen		X		X	
Moons An	DP World Antwerp Holding		X			X
Moyson Bernard	ACL		X			X

Naam en voornaam	Organisatie	Ronde 1		Ronde 2		
		Water en Natuur	S-MKBA	Erfgoed en Ruimte	Mobiliteit-Geluid-Lucht	Nautica en operation.
Nelen Paul	Maatschappij Linkerscheldeoever	X			X	
Neuteleers Chris	Tractebel				X	
Noppe Frederik	Antwerp Euroterminal			X	X	
Noppe Jan	Gemeente Beveren	X			X	
Oelibrandt Dirk	MPET		X			X
Ooms Wim	Indaver		X		X	
Pattyn Anouk	Departement Mobiliteit en Openbare Werken			X	X	
Peeters Kris	Engie Electrabel	X			X	
Persyn Filip	Medrepair					X
Pomteux Paul	Kon.Verbond Beheerders Goederenstromen		x			x
Reyn Edmond	Reyn & Partners	X			X	
Roose Frederik	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	X				
Sas Marc	IMDC	X				x
Schuerman Goedele	DenS Communicatie	X			X	
Smitz Herbert	voormalig AWZ					x
Soens Tim	UAntwerpen			X		
Spanoghe Geert	INBO	X				
Stevens David	Team Complexe Projecten	X			X	
Symens Peter	Natuurpunt	X				
Theunissen Ann	Departement Omgeving	X			X	
Tuerlinckx Kurt	Havenbedrijf Antwerpen			X	X	
Vaassen Wouter	Racine Advocaten	X		X	X	
Van Aken Eliene	Alfaport-Voka		X		X	
Van Bockstal Dirk	Vastgoedtransacties					
Van Bockstal Patrick	De Vlaamse Waterweg	X			X	
Van Cotthem Mieke	Departement Mobiliteit en Openbare Werken					
Vandamme Manu	Havenbedrijf Antwerpen	X				X
Van den Bergh Erika	INBO	X				
Van de Putte Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever		X		X	
Van der Gucht Ward	Sea Invest	X				
Vanderhaegen Matthias	FANC				X	
Vanderlugt Larissa	Erasmus UPT		X			
Vandersteen Marc	Grimaldi Belgium		x			X
Vande Sompele Koen	Ringland				X	
Van de Walle Marcel	NixNx-Tracé Herstel		X		X	

Naam en voornaam	Organisatie	Ronde 1		Ronde 2		
		Water en Natuur	S-MKBA	Erfgoed en Ruimte	Mobiliteit-Geluid-Lucht	Nautica en operation.
Vanfleteren Eugène	CMA-CGM					x
Vanfraechem Stephan	Alfaport-Voka	X				X
Van Hees Wim	Ademloos		x		X	
Van Holland Gijsbert	IMDC					x
Van Mol Bart	Havenbedrijf Antwerpen		x			x
Van Mossevelde Jan	PSA Antwerp		X			X
Vanormelingen Johan	Engie Electrabel		X			X
Van Reusel Joris	KU Leuven - Doelland			X	X	
Van Vaerenbergh Jeroen	Erfpunt			X		
van Wezel Jan	Aannemingen Van Wellen			X	X	
van Wijk Tom	PSA Antwerp		X			X
Verberckmoes Stefan	Alphaliner					X
Vercauteren Matthias	Boerenbond					X
Ver Elst Patrick	CMA CGM		x			X
Vergult Pieter	Departement Omgeving	X			X	
Verhaegen Katelijne	KENTER	X			X	
Verhelst Pascal	Engie Electrabel			X	X	
Verheyen Bart	IMDC	X				x
Verhoeven Greg	Vlaams ABVV		X		X	
van Holland Gijsbert	IMDC					
Vernieuwe Ruben	Natuurpunt Antwerpen Noord	X			X	
Versieren Johan	Milieubureau JOVECO	X			X	
Vloebergh Guy	OMGEVING			X	X	
Wauters Ewald	Tractebel			X		
Wijnekus Joost	Rijkswaterstaat	X			X	
Winters Jan	Vleemo		X		X	
Wouters Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging		X			X

5.2. Verontschuldigd

Bruggeman Hilde	Antwerpse Scheepvaartvereniging vzw
Cromheecke Marc	Provincie Oost-Vlaanderen
De Maeijer Pascal	ITC Rubis terminal Antwerp
Demaretz Peter	Leefbare Noordrand (LENORA)
Dienst Leefmilieu	Gemeente Zwijndrecht
Geerts Sandra	Departement Omgeving
Hemelaer Jan	Procesmanager OHA
Imbrechts Karola	Departement Omgeving

Thys Hilde	Toerisme Vlaanderen
Van de Vijver Marc	Gemeente Beveren
Van de Vyver André	Gemeente Zwijndrecht
Van Wambeke Nadine	Vastgoedtransacties

5.3. Ingeschreven, maar niet aanwezig

Janssens Guy	Havenbedrijf Antwerpen
Lambrechts Geert	stRaten-generaal
Vercammen Giovanni	Wind aan de Stroom
Van der Vliet Leo	BAM nv
Vervoort Dries	Departement Mobiliteit en Openbare Werken