

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

**Conclusie-  
verslag  
(ontwerp)**      **Actorenoverleg CP ECA**

vergaderdatum    **6 december 2017 om 18 u**

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

verslaggever     Jan Baelus – OMGEVING cvba

---

## Aanwezig

Aerts	Freddy	Voorzitter Task Force complex project ECA
Arnouts	Luc	Havenbedrijf Antwerpen
Baelus	Jan	OMGEVING
Blomme	Jan	Gewestelijk Havencommissaris
Cassar	Catherine	Tractebel Engineering
Coppens	Sofie	Alfaport - Voka
Couderé	Koen	KENTER
Creve	Jan	Doel 2020
Cromheecke	Mark	Provincie Oost-Vlaanderen
Cuyckens	Justine	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Daggelinckx	David	Vleemo
De Bock	Hans	Gemeente Beveren
De Larivière	Yves	AET
De Parade	Jelle	Lineas
Deneweth	Conny	DenS Communicatie
Desmaretz	Peter	Leefbare Noordrand (LENORA)
D'hoine	André	Milieuraad Stabroek
Dhondt	Jannie	Waterwegen en Zeekanaal
Droesbeke	Philippe	SEA-Tank Terminal
Dumez	Jan	Tractebel Engineering
Geerts	Sandra	Departement Omgeving
Goderis	Jan	SHIPIT
Gommers	Annick	KENTER
Gonthier	Wim	Burgerinitiatief LENORA
Gregoir	Tim	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Harrison	Rob	DP World Antwerp
Hemelaer	Piet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Heystraeten	Eric	Nixn-Tracé Herstel
Ibens	Willy	Natuurpunt Antwerpen Noord
Janssens	Guy	Havenbedrijf Antwerpen
Keymeulen	Frederic	TLV
Kwanten	Suzanne	DP World Antwerp
Larmuseau	Luc	SHIPIT
Loyen	Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Maes	René	Natuurpunt Waasland
Malcorps	Denis	Doel 2020
Milo	Nico	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
Moyson	Bernard	ACL
Neuteleers	Chris	Tractebel Engineering
Noppe	Frederik	Antwerp Euroterminal
Noppe	Jan	Gemeente Beveren
Peeters	Kris	Electrabel
Plomteux	Paul	KVBG
Raats	Peter	Gemeente Zwijndrecht
Rottiers	Frank	Burgerinitiatief LENORA
Smitz	Herbert	AWZ
Stevens	David	Departement Omgeving - Team complexe projecten
Theunissen	Ann	Departement Omgeving
Tuerlinckx	Kurt	Havenbedrijf Antwerpen
Van Aken	Eliene	Alfaport - Voka
Van Bockstal	Patrick	Waterwegen en Zeekanaal
Van de Putte	Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
Van de Walle	Marcel	Nixn-Tracé Herstel
Van Duyse	Els	Stad Antwerpen
Van Gool	Elias	Baker Mckenzie (raadsman Shipit)
Vandamme	Manu	Havenbedrijf Antwerpen
Vanfraechem	Stephan	Alfaport - Voka
Van Hees	Wim	Ademlood
Van Mol	Bart	Havenbedrijf Antwerpen
Van Reusel	Joris	KULeuven
Velghe	Ann	De Werkvennootschap
Verbraeken	Kenneth	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Vercammen	Giovanni	Wind aan de Stroom
Vercauteren	Matthias	Boerenbond
Vergult	Pieter	Departement Omgeving
Verhaegen	Katelijne	KENTER
Versieren	Johan	Milieubureau JOVECO bvba
Vloebergh	Guy	OMGEVING
Waterschoot	Brian	De Derde Generatie
Winters	Jan	Vleemo

afwezig met  
kennisgeving

Behiels	Hanna	ABT
Bernaers	Greet	Havenbedrijf Antwerpen
Blomme	Jan	Gewestelijk Havencommissaris
Bluekens	Kristin	Tractebel Engineering
Borghijs	Dora	OMGEVING
Braeckman	Sarah	Departement Omgeving
Bulteel	Dirk	Alfaport - Voka
Casier	Bart	Interwaas
Cloet	Bieke	Tractebel Engineering
Coppens	Andreas	Maersk Line Belgium NV
De Blust	Geert	Gecoro Antwerpen
De Geest	Jonas	Fluxys
de Jongh	annelies	Hamburg Sud
De Laeter	Edward	DABL
De Vriendt	Johan	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder
Deckers	Peter	Maatschappij Linkerscheldeoever
Dhondt	Ine	Departement Omgeving
Dumoulin	Georges	Ashland Belgium
Eloot	Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium
Gommers	Iris	Stad Antwerpen
Goris	Maarten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Groen	Ruud	Rijkswaterstaat
Haezendonck	Elvira	ECSA
Hemelaer	Jan	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - OHA
Hendrickx	Wendy	Vopak Chemical Terminals Belgium
Huet	Kathleen	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Laureys	Steven	Agentschap voor Natuur en Bos
Luca	Eric	Rijkswaterstaat
Mallien	Pascal	Baker and McKenzie
Merckx	Jean-Pierre	Vlaamse Havencommissie
Monnaers	Anna	Infrabel
Notteboom	Theo	SMU/Universiteit Antwerpen/UGent
Pattyn	Anouk	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Spanoghe	Geert	INBO
Stuers	Jef	Polder van Muisbroek en polder van Ettenhove
Thys	Hilde	Toerisme Vlaanderen
Van Bockstal	Dirk	Afdeling Vastgoedtransacties
van Holland	Gijsbert	IMDC
Van Kogelenberg	Manu	Gemeente Zwijndrecht
van Wijk	Tom	PSA Antwerp
Vandermeiren	Jacques	Havenbedrijf Antwerpen
Vandersteen	Marc	Grimaldi Belgium
Vanfleteren	Eugene	CMA CGM
Verhegge	Philip	ELIA
Vermeulen	Peter	Ringland
Verstraete	Dorien	Waterwegen en Zeekanaal
Wijnekus	Joost	Rijkswaterstaat

ingeschreven  
maar toch niet  
aanwezig

Aerts	Michel	Electrabel Kerncentrale Doel
Anné	Bert	Verdediging van de Polders
Bouckaert	Raf	HSEQ Services
Bruggeman	Hilde	Antwerpse Scheepvaartvereniging
Cerpentier	Alexander	Verdediging van de Polders
De Bondt	Bert	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
De Maeijer	Pascal	ITC Rubis terminal Antwerp NV
Depreiter	Davy	IMDC
De Volder	Daan	KUleuven
D'Haeyer	Jan	SHIPIT
Dorren	Lars	Universiteit Antwerpen
Dupon	Kurt	Katoen Natie
Klap	Vincent	Provincie Zeeland
Lambrechts	Geert	stRaten-generaal
Reyn	Edmond	Reyn & Partners BVBA
Vandekerkhove	Lidewij	De Derde Generatie
Van Hove	Erik	Ashland Belgium
Van Wambeke	Nadine	Afdeling Vastgoedtransacties
Wouters	Eddy	Antwerpse Scheepvaartvereniging

bijlage  
powerpoint  
presentatie

---

## 1. Opening en verwelkoming

Freddy Aerts verwelkomt de aanwezigen en geeft een overzicht van de aspecten die tijdens dit overleg door diverse sprekers zullen worden toegelicht.

De begeleidende presentatie van alle toelichtingen zal toegevoegd worden als bijlage bij dit verslag.

## 2. Deelonderzoek Geluid

Chris Neuteleers (Tractebel) licht de aanpak van de geluidstudie en de tussentijdse resultaten ervan toe. De effecten op de dichtstbij liggende woning in elke geselecteerde woonkern / woninggroep worden bekeken; het betreft de geluidsimpacten van de industrie (de containerterminals en de logistieke terreinen) en van het verkeer (zeevaart, binnenschip, spoor en weg). Voorlopig zijn er alleen resultaten voor het verkeer omdat de referentiesituatie van de industrie nog niet gekend is. Globaal gezien zijn er daarvan geen grote geluidseffecten te verwachten.

Op vragen van Hans De Bock in welke mate (het gecumuleerde effect van) spoorlijn 59 is gemodelleerd en welke modal split voor het spoor is gehanteerd, geeft Chris Neuteleers aan dat alle gemodelleerde sporen op de getoonde kaart staan. Voor lijn 59 is dit tot voorbij de kruising met E34. Catherine Cassar vult aan dat de trafiek op spoorlijn 59 is opgehoogd volgens de huidige verdeling van de treinenstromen van en naar de haven. De gewenste modal split van 15 % is gehanteerd.

Op vraag van André D'hoine of in de modellering ook rekening gehouden is met de windrichting, licht Chris Neuteleers toe dat voor elke woonkern (als worst case) de slechtste windsituatie is genomen.

Op de opmerking van Herbert Smitz dat het model werkt met elektrische treinen aan 60 km/u, daar waar in de praktijk in de haven dieseltreinen rijden aan een veel lagere snelheid, geeft Chris Neuteleers aan dat ook hier de worstcase situatie is verondersteld. Peter Desmaretz merkt op dat de aannames voor spoor (elektrisch, treinen met 15 wagons, lange, gelaste sporen) erg optimistisch zijn; in de praktijk zijn het veel langere treinen en zijn er veel wissels. Chris Neuteleers licht toe dat op projectniveau dit volgens meer gedetailleerde gegevens bekeken zal worden, maar dat nu op strategisch niveau met voornoemde gestandaardiseerde aannames wordt gewerkt die wel de eventuele verschillen tussen alternatieven zullen tonen. Voor Peter Desmaretz wordt er toch beter uitgegaan van de realistische situatie en worden naast de gemiddelde situatie ook best de pieken in beeld gebracht.

Wim Van Hees geeft aan dat de werkelijke geluidshinder van de haven op Linkeroever van de fakkels komt. Chris Neuteleers onderstreept dat die mee in de referentiesituatie zitten.

Op vragen van Jan Baelus of het model rekening houdt met buffers en andere afschermingen en of ook de effecten naar natuurgebieden zijn bekeken, licht Chris Neuteleers toe dat het model geen buffers bevat en zo de worst case situatie (die nog kan gemilderd worden) geeft. Met het model zijn aparte berekeningen naar de natuurgebieden gebeurd en doorgegeven aan de discipline biodiversiteit waar die op hun effecten zullen beoordeeld worden.

Op vraag van Wim Van Hees of er met een 24/24-economie, als die er komt, rekening is gehouden, licht Chris Neuteleers toe dat dit indirect in het model in zit doordat de kengetallen uitgaan van een volcontinue werking van de bedrijfssites; dit is dus ook een worst case.

### **3. Deelonderzoek Lucht**

Johan Versieren (Joveco) presenteert de aanpak en de resultaten van het deelonderzoek naar lucht, en afgeleid ook de gevolgen op de gezondheid. Veruit de meeste uitstoot van NOx komt van de zeeschepen, en dan vooral wanneer ze aangemeerd liggen. De uitstoot van fijn stof is hiermee evenredig. Voor CO2 zijn het wegverkeer en de zeevaart de twee belangrijkste emissiebronnen. Impact van deze uitstoten, zowel naar natuurgebieden als naar woonkernen komt vooral ten (noord)oosten van de haven voor. De verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt. De negatieve effecten kunnen in belangrijke mate worden weggewerkt door het gebruik van walstroom voor de zeeschepen en van elektrische toestellen op de terminals zoals dat in de nieuwe Maasvlakte 2-terminal van Rotterdam het geval is.

Johan Versieren bevestigt de vraag van Peter Desmaretz dat sleepers mee bij zeevaart zijn ingerekend.

Wim Van Hees geeft aan dat de luchtuitstoten een combinatie zijn van elementen zoals het aanmeren van het schip, de verlading op ander modi. Hij vraagt of er rekening is gehouden met de duurtijd dat een container in de Antwerpse agglomeratie blijft. Johan Versieren bevestigt dit; de overzichtskaart geeft de immissie op elke plek aan, hetgeen een samenvatting is van de effecten over de volledige afstand die de vrachtwagens en binnenschepen binnen de grenzen van het verkeersmodel afleggen.

Op de vraag van Herbert Smitz hoe er rekening is gehouden met het veel grotere aandeel vrachtwagens in de haven dan de normale 15 % op een snelweg, licht

Johan Versieren toe dat die andere verdeling mee in het verkeersmodel zit en dus ook voor het luchtmodel geldt. Johan Versieren bevestigt ook de vraag van Herbert Smitz dat, behalve voor het wegverkeer, ook cijfers per bouwsteen zijn berekend; die staan in het rapport.

Op vraag van Hans De Bock of de reikwijdte van de emissie ook is bekeken, geeft Johan Versieren aan dat dit in dit strategisch MER, in afspraak met de dienst MER, niet gebeurt; want daarvoor zouden gedetailleerde immissieberekeningen moeten gebeuren. De immissiebeoordeling is nu louter gebeurd op basis van de grote emissiecijfers en alle woonkernen scoren daarbij -3, de slechtste score die kan gegeven worden, waardoor milderende maatregelen in elk geval nodig zijn.

Op vraag van Wim Van Hees of alle Habitatrictlijngebied worden bekeken, gaat Johan Versieren, op basis van informatie van de deskundige biodiversiteit, er van uit dat dit het geval is. Overigens speelt de impact op andere natuurgebieden alleen op deze ten noordoosten van de haven, daar de wind meer dan driekwart van het jaar uit het zuidwesten komt.

Zo gevraagd door Wim Van Hees, bevestigt Johan Versieren dat er geen impactberekeningen van het wegverkeer op lokaal niveau zijn gebeurd, maar wat er door het project aan wegverkeer bijkomt, is binnen het totaal verwaarloosbaar voor de woonkernen. Voor de natuurgebieden wordt de geringe uitstoot van het wegverkeer dan nog eens gespreid over een grote oppervlakte, waardoor het effect ervan helemaal klein is; de natuurgebieden zullen het meeste effect voelen van de terminals en de zeeschepen. Wim Van Hees repliceert dat in Antwerpen 350.000 mensen binnen de 500 m rond een hoofdweg wonen, en dat dit dus wel relevant is. Hierop geeft Johan Versieren aan dat die lokale impacten in een project-MER zeker in beeld zullen gebracht worden. Maar in een strategisch MER volstaat het te weten dat het wegverkeer globaal weinig effect heeft (veel minder dan de terminals, de zeeschepen en de binnenvaart); in 2025 zullen de vrachtwagens door de toepassing van de Euronorm in elk geval veel minder (wellicht een factor 10) uitstoten. Freddy Aerts vult aan dat in deze MER de alternatieven worden vergeleken, maar dat daarnaast in het kader van het Toekomstverbond van alles rond de hoofdwegen bezig is en daar veel verbeteringen uit naar voor zullen komen. Wim Van Hees repliceert hierop dat het voor niemand duidelijk is wanneer die maatregelen van het Toekomstverbond uitgevoerd zullen worden.

Op vraag van Denis Malcorps of bij alternatieven waar bestaande activiteiten verdwijnen en vervangen worden door containers, zoals aan Delwaidedok, de verschuiving van die bedrijven mee is ingerekend, geeft Johan Versieren aan dat dit niet het geval is; dit kan op projectniveau gebeuren.

Op vraag van André D'hoine of ook rekening gehouden is met lokaal transport van containers en andere havengoederen door landbouwvoertuigen in plaats van met vrachtwagens, antwoordt Johan Versieren dat landbouwvoertuigen niet in het verkeersmodel zitten, maar dat dergelijke situaties vooral voorkomen bij bouwerven en dus niet continu.

#### **4. Deelonderzoek Klimaat**

Koen Couderé (Kenter) licht naast de te verwachten evoluties en doelstellingen inzake klimaat ook de mogelijke effecten van ECA op het klimaat en omgekeerd van klimaatsveranderingen op ECA toe. De CO<sub>2</sub>-emissies zijn niet onderscheidend tussen de alternatieven. Maar ze maken wel 5 % van de jaarlijkse

reductiedoelstelling van België uit en zijn dus wel substantieel. Op de terminals valt echter veel winst te halen bij de uitstoot van de straddle carriers (driekwart van de CO<sub>2</sub>-uitstoot daar) door deze te elektrificeren, en globaal voor de haven door verdere modal shift. Op de lange termijn zal de referentiesituatie grondig wijzigen naar meer verzilting en drogere natuur.

Bij de toelichting zijn er geen vragen.

## **5. Deelonderzoek Mobiliteit**

Jan Dumez (Tractebel) licht gedetailleerd toe hoe de mobiliteitssituatie via de twee gehanteerde modellen en voor de verschillende situaties (referentiesituatie na uitvoering van alle beslist beleid in 2025, situatie met ECA en situatie met ECA en Toekomstverbond) in beeld wordt gebracht. Als modellen worden het multimodale havenmodel en het provinciale wegmodel voor de ruimere omgeving gehanteerd. Als modal split wordt daarbij de gewenste toekomstige gehanteerd, nl. 42 % binnenvaart, 15 % spoor en 43 % weg. De verschillende alternatieven hebben andere potenties voor de aantakking op spoor; deze worden afzonderlijk in beeld gebracht. Thans zijn alleen de doorrekeningen van de stappen met beslist beleid en ECA doorgerekend en worden die gepresenteerd; de doorrekeningen met Toekomstverbond zijn bezig. Er worden iets strengere grenswaarden gehanteerd om de congestie en de files te evalueren om op die manier te ondervangen dat niet alle details, bijv. de weefzones, in detail zijn onderzocht. De avondspits blijkt (klassiek) zwaarder dan de ochtendspits; tussen de alternatieven zijn er weinig verschillen. De grootste concentratie sen effecten liggen bij de Scheldekruisingen. Kennedytunnel blijft het meest belast, Liefkenshoektunnel het minst maar wel meer dan nu (omdat een deel daarvan wordt overgenomen door de Oosterweeltunnel). Liefkenshoektunnel vangt het grootste deel van het extra verkeer op. Alleen bij de aantakkingen van de bouwstenen op het hoofdwegennet zijn er negatieve effecten; verder zijn er geen significante effecten. Er blijkt een communicerende vaten-effect tussen E19/A12 en Noorderlaan-Vossenschijnstraat. De verdringingseffecten naar meer lokale wegen zijn onderzocht, en zouden sterk verschillen tussen de alternatieven, maar op een onlogische niet-verklaarbare manier; dit wordt dus nog verder onderzocht. Het sluipverkeer door de omliggende woonkernen is onderzocht en hier blijkt vooral een risico op extra druk op de woonkernen tussen E34 en E17 op Linkeroever, en dit bij alle alternatieven, maar vooral voor de alternatieven 1, 2 en 8. In mindere mate zijn er in het noordoosten verschuivingen richting de complexen op A12 en in de stad verschuivingen in min en meer tussen de verschillende radialen, vooral ring en Krijgsbaan. Deze verdringingseffecten worden als gering beoordeeld en krijgen scores -1. De modal shift naar spoor en binnenvaart is apart bekeken. Alternatieven 4 en 7, in mindere mate 2, zijn voor spoor het slechtst, o.m. omdat de ruimte van 750 m voor de nodige opstelsporen ontbreekt; 1, 3 en 8 scoren het beste. Voor binnenvaart scoren de alternatieven met dedicated binnenvaartkaden goed.

Op de methodologische vraag van Mark Cromheecke of, wanneer het beslist beleid het referentiepunt is, de studie dan niet afhankelijk is van de uitvoering van dat beslist beleid, bevestigt Jan Dumez dit. Wat onder beslist beleid wordt gerekend is echter in ruim overleg bepaald. En het is wel zinvol dit mee te nemen, want geen

rekening mee houden met alle processen die rond mobiliteit in Antwerpen lopen, zou ook niet logisch zijn. In de referentiesituatie is ook de verdere havenontwikkeling voor andere zaken dan containers opgenomen.

Mark Cromheecke wijst er op dat de spanning tussen E17 en E34 ook geldt tussen R4-west en R4-oost en vraagt of dat is meegerekend. Jan Dumez antwoordt dat in de huidige stap (met beslist beleid) de effecten op grotere schaal en afstand van de haven niet onderscheidend zijn en ook niet in detail worden onderzocht. Mogelijk gebeurt dat in stap 2, met Toekomstverbond, voor relevante situaties wel.

Op vraag van Mark Cromheecke of de model split wordt herberekend naargelang de conclusies over de grotere en kleinere potenties van bepaalde bouwstenen daarvoor, licht Jan Dumez toe dat dit niet gebeurt is omdat er van uitgegaan wordt dat de modal splitdoelstellingen gehaald worden; alleen zullen bij sommige bouwstenen moeilijker te realiseren zijn.

Wim Van Hees merkt op dat ook A102 niet is bekeken. Jan Dumez geeft aan dat dit in stap 1 niet is gebeurd, maar in stap 2 wel. Op vraag van Wim Van Hees, als nu verkeersturing niet mee is ingerekend, of de congesties dan wel oplosbaar zouden zijn wanneer er wel verkeerssturing is, geeft Jan Dumez aan dat nu geen sturingsmechanismes bij bepaalde infrastructures zijn ingerekend om de tunnels vergelijkbaar te houden.

Op de vraag van Marcel Van de Walle hoe er met de modus binnenvaart wordt omgegaan bij logistieke zones die niet aan het water liggen, licht Jan Dumez toe dat die modus voor die bouwstenen, zoals Logistiek Park Schijns, niet is ingerekend. Op de opmerking van Marcel Van de Walle dat logistiek op de andere oever dan de terminals, zoals bij alternatieven 1, 2 en 3, niet logisch is, repliceert Freddy Aerts dat dit voor het onderzoek een bewuste keuze is om zo veel mogelijk effecten in beeld te krijgen en zo antwoorden op te verwachten 'wat als'-vragen te kunnen geven. Jan Dumez vult aan dat de verkeersgeneratie van elke bouwsteen afzonderlijk onderzocht is, waarop Freddy Aerts aanvult dat dit zal toelaten om de effecten van een eventueel negende alternatief (liefst zo laag mogelijke effecten) makkelijk te kunnen bepalen.

Hans De Bock vindt het zinvol om voor referentiesituatie en beslist beleid toch een oefening te doen met alleen de huidige infrastructures en de huidige modal spit; dit kan argumenten aanleveren om de (snelle) bouw van infrastructures uit het beslist beleid te motiveren. Voor Freddy Aerts hoeft dergelijke doorrekening niet, want die noodzaak is al voor iedereen duidelijk; bovendien is de doorreken capaciteit beperkt en wordt daarom best gefocust op de essentie, namelijk het eventuele onderscheid tussen de alternatieven.

Op vraag van Joris Van Reusel hoe de afzet van de verschillende containerstromen is bepaald, licht Jan Dumez toe dat, op basis van statistieken over het verleden, in de verkeersmodellen de bestemmingsrichtingen (niet de precieze bestemmingen zelf) van de containers zijn ingevoerd. Zo gewenst kan aan het rapport een bijlage met de werking van het havenmodel die dit duidelijk maakt worden toegevoegd.

Op vraag van André D'hoine of het model ook rekening houdt met de weeromstandigheden, geeft Jan Dumez aan dat dit in modellen nooit gebeurt; bovendien is dat weinig tot niet onderscheidend tussen de alternatieven.



## **6. Tussentijdse evaluatie van het proces**

Annick Gommers licht toe dat vorige week al een evaluatie gebeurd is, maar eventuele bijkomende vragen kunnen vanuit het publiek worden gesteld.

Wim Van Hees is nieuwsgierig naar het vervolg. Freddy Aerts licht toe dat de twee dichtstbijgelegen stappen zijn dat de deelrapporten tegen 22 december op de webstek worden geplaatst en dat 17 januari een hele dag gesprekken daarover met de actoren en met specialisten worden gevoerd. Nadien volgt een bevraging van de officiële adviesinstanties en in april, mei wordt dan naar een ontwerp-voorkeursbesluit gegaan.

André D'hoine merkt op dat bij de bouwstenen 1 en 2 toch een verbinding in noord-zuidrichting, richting Parijs noodzakelijk zal zijn. Jan Dumez geeft hierop aan dat de verkeersmodellen rekening houden met de bestemmingsrichtingen, ook die naar het zuiden. En dat bij een eventueel negende alternatief voor het geheel zal moeten bekeken worden hoe de verkeersstromen worden georganiseerd, ook in noord-zuidrichting en ook voor het woon-werkverkeer.

Op vraag van Wim Van Hees hoe de eventuele aanleg van A102 in de planning zal geïntegreerd worden, geeft Freddy Aerts aan dat dit proces daar geen antwoord kan op geven, want dat hangt van te veel externe factoren af.

## **7. Afronding**

Vermits er geen variapunten zijn, dankt Freddy Aerts alle deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng en wenst hen fijne eindejaarsdagen toe. Hij verwijst nogmaals naar het interactieve actorenoverleg van januari. Precieze moment en locatie van dat volgend actorenoverleg worden tijdig meegedeeld.