

Complex Project

“Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen”

Overwegingsdocument bij de raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota

[Inhoud](#)

1 INLEIDING	2
2 RAADPLEGING.....	2
2.1 VERLOOP	2
2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN	3
2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES	3
2.4 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES.....	7
2.5 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES.....	7
Categorie 1 – Andere havens	8
Categorie 2 – Flexibiliteit	16
Categorie 3 – Prognoses.....	17
Categorie 4 – Industrie en logistiek.....	20
Categorie 5 – Externe veiligheid	21
Categorie 6 – Strategisch MER	22
Categorie 7 – MKBA	32
Categorie 8 – Mobiliteit (onderdeel van strategisch MER)	35
Categorie 9 – Operationaliteit.....	40
Categorie 10 – Nautisch	44
Categorie 11 – Procesverloop	46
Categorie 12 – Referentiesituatie in het strategisch MER	52
Categorie 13 – Bijkomende alternatieven.....	53
Categorie 14 – Algemeen	60
BIJLAGEN	67
Bijlage 1: Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van onderstaande advertentie in verschillende lokale edities van de Gazet van Antwerpen op 7 december 2016	67
Bijlage 2: ECSA-Second Opinion Rapport-GHCT – 6 maart 2017-FF.....	68
Bijlage 3: Toegankelijkheid Haven van Antwerpen.....	69
Bijlage 4: Analyse RoRo.....	70

1 INLEIDING

Op 15 juli 2016 besliste de Vlaamse Regering de onderzoeksfase van het complex project "Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen" te starten. Zoals voorzien in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 liet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid een alternatievenonderzoeksnota opmaken. Overeenkomstig het decreet doorliep deze alternatievenonderzoeksnota een publieksraadpleging. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de alternatievenonderzoeksnota die daaruit voortvloeiden.

2 RAADPLEGING

2.1 VERLOOP

De alternatievenonderzoeksnota doorliep van 9 december 2016 tot en met 18 januari 2017 een raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van onderstaande advertentie in verschillende lokale edities van de Gazet van Antwerpen op 7 december 2016 (zie [bijlage 1](#))
- Bekendmaking van de raadpleging via aanplakking in de betrokken vijf gemeentes (en de betrokken districten van de Stad Antwerpen).
- Bekendmaking van de onderzoeksnota op volgende websites:
 - www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
 - www.portofantwerp.be
 - www.mlso.be
- betrokken gemeentebesturen
- www.mervlaanderen.be
- www.complexeprojecten.be

De alternatievenonderzoeksnota werd van 9 december 2016 tot en met 23 januari 2017 voor advies voorgelegd aan volgende adviesinstanties:

- Departement Ruimte Vlaanderen
- Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
- Dienst Milieueffectrapportagebeheer
- Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Departement Landbouw en Visserij
- Departement Financiën en Begroting
- Departement Mobiliteit Openbare Werken
- Provincie Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Stad Antwerpen
- Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Gemeente Stabroek
- Gemeente Beveren
- Gemeente Zwijndrecht
- Fluxys
- Elia
- Eandis
- NMBS

- FANC
- Infrabel
- Aquafin
- Havenbedrijf Antwerpen
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- Polder van Ettenhoven
- Polder van Muisbroek
- Polder van Land van Waas
- SARO
- Minaraad
- MORA
- Vlaamse Havencommissie
- Gemeente Hulst
- Gemeente Woensdrecht
- Rijkswaterstaat
- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
- Gedeputeerde Staten van Zeeland

2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Op 14 december 2016 werd de alternatievenonderzoeksnota inhoudelijk toegelicht op een actorenoverleg. Aansluitend op dit actorenoverleg vond een infomarkt plaats die voor iedereen toegankelijk was.

2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

Van volgende instanties werd een briefadvies ontvangen op (uiterlijk) 23 januari 2017:

- Departement Ruimte Vlaanderen
- Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
- Dienst Milieueffectrapportagebeheer
- Agentschap Innoveren & Ondernemen
- Gemeente Stabroek
- Gemeente Beveren
- Gemeente Zwijndrecht
- Fluxys
- Elia
- Eandis
- NMBS
- FANC
- Havenbedrijf Antwerpen
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- Polder van Ettenhoven
- Polder van Muisbroek
- Polder van Land van Waas
- SARO
- Minaraad
- MORA
- Vlaamse Havencommissie
- Gemeente Hulst
- Rijkswaterstaat

Van volgende instanties werd geen advies ontvangen:

- Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Departement Landbouw en Visserij
- Departement Financiën en Begroting
- Departement Mobiliteit Openbare Werken
- Stad Antwerpen
- Gemeente Sint-Gillis-Waas
- Provincie Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Infrabel
- Aquafin
- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
- Gedeputeerde Staten van Zeeland
- Gemeente Woensdrecht

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 52 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- instanties: 4
- overheidsdiensten: 0
- verenigingen: 15
- particulieren: 33

Deze inspraakreacties werden ontvangen per mail of per aangetekend schrijven.

Een gedetailleerd overzicht van de adviezen en inspraakreacties met toekenning van een referentienummer is opgenomen in tabelvorm

Tabel 1: Overzicht van alle ontvangen adviezen en inspraakreacties

NUMMER	NAAM	TYPE	WOONPLAATS
A1	Departement Ruimte Vlaanderen	Adviesinstantie	Brussel
A2	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Adviesinstantie	Brussel
A3	Dienst MER	Adviesinstantie	Brussel
A5	Departement Economie, Wetenschap en Innovatie	Adviesinstantie	Brussel
A10	Gemeente Stabroek	Adviesinstantie	Stabroek
A11	Gemeente Beveren	Adviesinstantie	Beveren
A13	Gemeente Zwijndrecht	Adviesinstantie	Zwijndrecht
A16	Fluxys	Adviesinstantie	Brussel
A17	Elia	Adviesinstantie	Brussel
A18	Eandis	Adviesinstantie	Sint Niklaas
A22	FANC	Adviesinstantie	Brussel
A23	Havenbedrijf Antwerpen nv van Publiek Recht	Adviesinstantie	Antwerpen

A24	Maatschappij Linkerscheldeoever	Adviesinstantie	Kallo
A25	Polder van Ettenhoven	Adviesinstantie	Stabroek
A26	Polder van Muisbroek	Adviesinstantie	Stabroek
A27	Polder Land Van WAAS	Adviesinstantie	Verrebroek
A28	SARO	Adviesinstantie	Brussel
A30	Minaraad	Adviesinstantie	Brussel
A31	Vlaamse Havencommissie	Adviesinstantie	Brussel
A35	Gemeente Hulst	Adviesinstantie	Hulst
A37	Rijkswaterstaat	Adviesinstantie	Middelburg
1	Milieuraad Stabroek	Instantie	Stabroek
2	N.N.	Particulier	(Onbekend)
3	N.N.	Particulier	(Onbekend)
4	Actiegroep Nixnx	Vereniging	Stabroek
5	N.N.	Particulier	Haasdonk (Beveren)
6	N.N.	Particulier	(Onbekend)
7	N.N.	Particulier	(Onbekend)
8	Natuurpunt en Natuurpunt WAL	Vereniging	Beveren
9	N.N.	Particulier	Melsele
10	N.N.	Particulier	(Onbekend)
11	N.N.	Particulier	(Onbekend)
12	N.N.	Particulier	Sint-Gillis-Waas
13	N.N.	Particulier	Kieldrecht
14	Natuurpunt Waasland	Vereniging	Beveren
15	N.N.	Particulier	(Onbekend)
16	N.N.	Particulier	Dessel
16	N.N.	Particulier	Dessel
17	Raadgevend Ingenieursbureau F. KOCH B.V.	Vereniging	Goes
18	N.N.	Particulier	Kieldrecht
19	N.N.	Particulier	Beerse
20	Ashland Specialties Belgium BVBA	Vereniging	Doel

21	Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland	Vereniging	Antwerpen
22	MBZ	Instantie	Zeebrugge
23	APM Terminals NV	Vereniging	Zeebrugge
24	N.N.	Particulier	Ledeberg
25	N.N.	Particulier	Doel
26	Groen	Vereniging	Antwerpen Lokeren Beveren Zwijndrecht
27	N.N.	Particulier	Doel
28	N.N.	Particulier	Ouden Doel
29	N.N.	Particulier	Gent
30	N.N.	Particulier	Kieldrecht
31	N.N.	Particulier	Moerbeke-Waas
32	N.N.	Particulier	Doel
33	N.N.	Particulier	Melsele
34	N.N.	Particulier	Doel
35	N.N.	Particulier	Kieldrecht
36	Boerenbond Bedrijfsgilde Antwerpse Polder	Vereniging	Geel
37	N.N.	Particulier	(Onbekend)
38	sp.a Antwerpen en sp.a Waasland	Vereniging	Antwerpen Temse
39	Voka Havencel West-Vlaanderen	Vereniging	Kortrijk
40	Interwaas	Instantie	Sint-Niklaas
41	N.N.	Particulier	Kieldrecht
42	Boerenbond Bedrijfsgilde Beveren	Vereniging	Beveren Waas
43	N.N.	Particulier	Stabroek
44	N.N.	Particulier	Kieldrecht
45	N.N.	Particulier	Kieldrecht
46	PSA Antwerp NV	Vereniging	Antwerpen
47	N.N.	Particulier	Doel
48	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder vzw	Vereniging	Stekene
49	Ademloos en stRaten-generaal	Vereniging	Antwerpen

50	N.N.	Particulier	(Onbekend)
51	KU Leuven, Faculteit Architectuur, Campus Sint-Lucas	Instantie	Gent
52	N.N.	Particulier	Stabroek

2.4 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin door het projectteam een standpunt geformuleerd werd over de opmerking en waarin werd aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen.
- In de fiche wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

In de navolgende tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de categorieën.

Tabel 2: Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

NUMMER	CATEGORIE
1	Andere havens
2	Flexibiliteit
3	Prognoses
4	Industrie & logistiek
5	Externe veiligheid
6	Strategisch MER
7	MKBA
8	Mobiliteit (onderdeel van strategisch MER)
9	Operationeel
10	Nautisch
11	Procesverloop
12	Referentiesituatie in het strategisch MER
13	Bijkomende alternatieven
14	Algemeen

2.5 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de inspraakreacties per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd.

Categorie 1 – Andere havens

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Bepaalde uitgangspunten in het onderzoek kunnen niet of onvoldoende hard gemaakt worden: De te beperkte scope van het onderzoek waarbij de andere Vlaamse Havens volledig buiten beschouwing worden gelaten. Vanuit het decreet complex project zou men nochtans kunnen verwachten dat de scope ruimer wordt gesteld.</p>	18, 19, 29, 30
<p>De beslissing om de containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge meteen af te schrijven als niet-redelijk alternatief, lijkt voorbij te gaan aan het recent ondertekende samenwerkingsakkoord tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Het akkoord heeft als doel de al bestaande, niet-commerciële samenwerking uit te breiden naar een commerciële samenwerking. De samenwerking moet ondersteuning verlenen bij het aantrekken van nieuwe trafieken in de diepzeecontainersector naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge en daarbij hun marktaandeel te vergroten. Een passage uit de ESV: "Als uitgangspunten voor deze samenwerking erkennen beide havenbesturen de rol van Antwerpen als de internationale gateway voor de in- en uitvoer van containers in NW-Europa en het nut van het vrijwaren van containeractiviteiten in Zeebrugge als een volwaardig containerplatform, onder andere gezien de specifieke voordelen die een diepzeehaven aan de Vlaamse kust kan bieden. In dit verband zal worden gefocust op de specifieke voordelen en sterktes van beide havens."</p> <p>Het Economische Samenwerkingsverband Santiago steun op de sterkte van beide havens. Door die te combineren, en te investeren in goede en betrouwbare interportuaire verbindingen, zijn belangrijke efficiëntieverbeteringen mogelijk. Het hele Vlaamse havenlandschap, en de Vlaamse economie, kan daar de vruchten van plukken.</p> <p>De specifieke voordelen van een diepzeehaven aan de kust, zijn voor de auteurs van de AON blijkbaar niet meer relevant. Nochtans zijn er heel wat. De uitstekende nautische toegankelijkheid, waardoor de grootste containerreuzen probleemloos in de haven kunnen aanmeren, is de meest vanzelfsprekende. Daarnaast heeft Zeebrugge ook beschikbare containerbehandelingscapaciteit, gezien een aantal verschuivingen de laatste jaren. De containersector is de voorbije jaren grondig dooreen geschud. De rederijen verzamelden zich in grote allianties, waardoor middelgrote havens, zoals Zeebrugge, aanlopen verloren. Door de recente consolidatie van alle containeractiviteiten op één terminal willen we een doorstart mogelijk maken als containerhub. We zien dus absoluut een toekomst voor containertrafiek in de haven.</p> <p>De containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge is beperkt. Onze beschikbare capaciteit is dus zeker geen bedreiging maar kan in complementariteit met een capaciteitsuitbreiding in Antwerpen het Vlaamse havenlandschap verder versterken.</p> <p>Er wordt daarom met aandrang gevraagd de rol van Zeebrugge als containerhaven te erkennen, zoals ook in het ESV Santiago is vooropgesteld. De valorisatie van de huidige containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge vormt samen met de uit te breiden capaciteit in Antwerpen de basis van die ESV. De mogelijkheden tot valorisatie van de beschikbare containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge moet daarom meegenomen worden in de verdere procedure van het Complex Project. Door in alle te onderzoeken scenario's rekening te houden met de mogelijkheden in Zeebrugge, wordt trouw gebleven aan de afspraken uit het ESV Santiago, alsook aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015 die het belang van de samenwerkingsmogelijkheden tussen de Vlaamse havens benadrukt.</p>	22

<p>In de AON wordt de tekst uit het ESV-akkoord overgenomen, ze is bijna identiek, maar toch met een belangrijke nuance: "Uitgangspunten hiervan (i.e. van het ESV) zijn dat beide havenbesturen de rol van Antwerpen erkennen als internationale gateway voor de in- en uitvoer van containers in NW-Europa en het nut van het vrijwaren van containeractiviteiten in Zeebrugge als een volwaardig containerplatform, <u>vooral gericht op feeder- en kanaalkruisende trafieken</u> (dus ter vervanging van "<u>onder ander gezien de specifieke voordelen die een diepzeehaven aan de Vlaamse kust kan bieden</u>")...."</p> <p>Verkeerd citaat uit het ESV-akkoord Santiago in Alternatievenonderzoeksnota.</p>	22
<p>Rapport Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse Diepzeehavens van het Gewestelijk Havencommissariaat is niet publiek toegankelijk.</p>	23
<p>Zeebrugge werd ten onrechte als niet redelijk alternatief bestempeld in de alternatievenonderzoeksnota.</p> <p>Het voldoet aan alle criteria die in het document worden gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kaaimuurlengte, • vlotte nautische toegankelijkheid, • voldoende terreinoppervlakte, • voldoende oppervlakte voor depot van lege containers, • multimodale ontsluiting naar hoofdnet; <p>Daarboven zijn er nog extra redenen die Zeebrugge net een voorname bouwsteen maken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het bestaan van het samenwerkingsakkoord Santiago tussen de haven van Antwerpen & Zeebrugge, • de specifieke troeven van Zeebrugge, • de rechtszekerheid & tijds kader van beschikbaarheid <p>Met Zeebrugge als bouwsteen verkleinen we de kans dat cargo-volumes en werkgelegenheid uit België verdwijnen naar buurlanden, in het bijzonder naar Nederland.</p>	23
<p>Zeebrugge als bouwsteen werd al bevestigd in het samenwerkingsakkoord "Santiago", dat als doel heeft ondersteuning te verlenen bij het aantrekken van nieuwe trafieken in de diepzeesector naar de havens van Antwerpen én Zeebrugge en daarbij marktaandeel te vergroten. Dit door het inzetten van versterking van beide havens door het Saeftinghedok en de valorisatie van de capaciteit in Zeebrugge.</p> <p>Zeebrugge als bouwsteen is gevolg geven aan de doelstelling dat er proactief moet worden onderzocht & voorbereid naar projecten om dit doel te helpen realiseren.</p>	23

<p>Zowel in de "alternatievenonderzoeksnota" van 8 december 2016, als in de "procesnota" van 9 december 2016, leest cliënte dat Zeebrugge geen (redelijk) alternatief zou zijn voor de containerbehandelingscapaciteit te Antwerpen, meer bepaald dat de inschakeling van extra containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge geen oplossing zou zijn voor het capaciteitstekort in Antwerpen.</p> <p>Hiervoor wordt verwezen naar de besluiten van het rapport "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse Diepzeehavens", opgesteld door het Gewestelijk Havencommissariaat op 27.11.2015, en naar een studie van REBEL ADVISORY, "Ontwikkelingszone Saeftinghe: een (over)capaciteitsvraagstuk" uit 2015.</p> <p>Afgezien van een korte online presentatie en een samenvatting van het rapport "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse Diepzeehavens", is dit rapport van het Vlaamse Havencommissariaat niet publiek toegankelijk. De bevindingen, overwegingen en conclusies uit voormelde rapport en studie zijn dan ook niet te raadplegen laat staan, te controleren of weerleggen.</p> <p>Daarenboven werd de studie van REBEL ADVISORY uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linker Schelde Oever.</p> <p>Het is ons inziens dan ook volledig in strijd met de beginselen van een behoorlijk bestuur, in het bijzonder de openbaarheid, onafhankelijkheid en onpartijdigheid, dat de alternatievenonderzoeksnota enerzijds en de procesnota anderzijds, naar voormeld rapport en voormelde studie verwijzen en er bovendien in huidig stadium reeds verregaande en vooral definitieve besluiten uit afleiden, in het bijzonder wat de haven van Zeebrugge als alternatief voor de behandelingscapaciteit in de havengebieden te Antwerpen betreft.</p>	23
<p>Twee van de vermelde doelstellingen in de samenwerkingsakkoord Santiago zijn realiseerbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • een "double call" concept (dubbele aanloop Zeebrugge/Antwerpen), • Zeebrugge aantrekkelijker maken als overloophaven dan Rotterdam. <p>Uit de simulatie blijkt dat de combinatie Antwerpen-Zeebrugge in de huidige omstandigheden ongeveer 14% goedkoper zou kunnen zijn dan een dubbele aanloop Rotterdam en, mits een vergelijkbare reductie van de havenrechten zoals in Rotterdam en met het terugdringen van de logistieke kosten tussen beide havens met 25%, zelfs 19%.</p> <p>Hierbij moet de interhavenlogistiek verder uitgebouwd worden, en moeten de havens elkaars "extended gateway" vormen.</p> <p>Daarbij kan een aanzienlijk deel van de lading rechtstreeks bij de eindklant worden afgeleverd zonder transshipment naar Antwerpen en de daaraan verbonden kosten. Vanwege de goedkopere behandelingskosten vanuit Zeebrugge is dit ook voor deze eindklanten een competitief voordeel. Dit helpt bovendien de huidige en toekomstige congestie rond Antwerpen te ontlasten.</p>	23

<p>Het uitbouwen van het spoor en zeker de estuaire vaart biedt de beste oplossing voor het organiseren van goedkoop massatransport. Ze hebben op korte termijn voldoende veerkracht & flexibiliteit.</p> <p>Via de estuaire vaart zijn bestemmingen als Neuss, Duisburg, en Antwerpen, ... onmiddellijk beschikbaar.</p> <p>De risico's en de benodigde investeringen voor de verdere uitbouw van de modi estuaire vaart en spoor zijn vrij bescheiden. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan het reduceren van de "idle time" van de estuaire schepen bij het aanlopen van de verschillende terminals evenals een aantal andere ingrepen.</p> <p>Via spoor en het concept van mixed-treinen met RoRo en shortsea worden heel snel combinaties van directe bestaande bestemmingen gemaakt vanuit Zeebrugge.</p> <p>De aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en de haven van Zeebrugge voorziet ook in de verdubbeling van extra capaciteit via deze modi.</p> <p>Via Feeder zijn bestemmingen als Scandinavië, Verenigd Koninkrijk, Baltic, onmiddellijk of op korte termijn realiseerbaar.</p> <p>Via de weg zorgt de bijna afgewerkte A11 voor de nodige capaciteit. Tegen midden/eind 2017 wordt verwacht dat de bereikbaarheid van de haven voor 50% via de N31 en 50% de A11 zal verlopen (nu nog 25% - 75%). In het Strategisch Plan van de haven van Zeebrugge werd de totale capaciteit op 75 miljoen ton berekend, waar in 2014 43 miljoen ton en in 2015 41m ton werd behandeld waarvan 16m ton in containers.</p> <p>De haven en de terminal is én blijft dus congestievrij bereikbaar wanneer de terminal op 2m TEU wordt belast, waarvan een gedeelte T/S. Vooral wanneer verwacht wordt (MKBA) dat in 2019 al de kritische drempel bereikt wordt in Antwerpen (ongeacht welk scenario) maakt dit van Zeebrugge de bouwsteen bij uitstek.</p>	23
<p>Mits de kleine investeringen en samenwerking, kunnen de troeven van beide havens beter benut worden om zodoende de concurrentie met de andere havens in de Le Havre-Hamburg regio aan te gaan.</p> <p>Antwerpen is de haven gespecialiseerd in gateway trafieken van het cargo-genererende havengebied en achterland, terwijl Zeebrugge meer als hub met een sterk transshipment aandeel en met zijn eigen achterland.</p> <p>Zeebrugge als diepzeehaven heeft een uitstekende positie om de schaalvergroting van de containerschepen: vanwege de ligging aan zee is het met minimale flankerende maatregelen een bedrijfszekere aanloophaven voor de grootste schepen.</p> <p>De snelheid van aanlopen is bij de haven van Zeebrugge enkel 2 uur, te vergelijken met 4 uur voor Rotterdam of 8 uur voor Antwerpen.</p> <p>Binnen APM Terminals zijn er ook de mogelijkheden om de ULCS te behandelen in het dok met een diepte van LAT -18m.</p>	23
<p>Vanwege het actueel beperkte aanbod van diensten moet het directe achterland van Zeebrugge (West & Oost-Vlaanderen, Henegouwen, en Noord Frankrijk) vanuit Antwerpen bediend worden. Van zodra er opnieuw een havenaanbod is, is er opnieuw mogelijkheid voor dit achterland om via Zeebrugge bediend te worden. West-Vlaanderen alleen kende in 2016 1.64 miljard EUR in export (gemeten middels certificaten van oorsprong), waarvan het 34.5% Midden Oosten en 31.4% Azië en China. Dit zijn regio's die typisch en historisch met aanlopen op Zeebrugge bediend worden. Deze export bestaat vooral uit machines & voeding, goederen die bij uitstek per container verscheept worden.</p> <p>De regio Pas-De-Calais, met 4 miljoen inwoners, is ook snel en congestie-vrij te bereiken via Zeebrugge.</p>	23

<p>Een grote troef van Zeebrugge is de onmiddellijke beschikbaarheid van de capaciteit en de rechtszekerheid (met een in 2017 zo goed als afgewerkte A11). Dit zonder het beschikbaar moeten stellen van extra compensatiegebieden om de milieubalans in evenwicht te houden.</p> <p>Deze bouwsteen kan dus meteen al gebruikt worden, terwijl de problematiek van de compensatiegebieden voor de bouwsteen Saefthinge verder uitgeklaard wordt.</p> <p>De verwachte aangroei in nodige capaciteit kan met de beschikbare 30miljoen ton in Zeebrugge in elk geval al gedeeltelijk opgevangen worden.</p>	23
<p>De onderzoeksnota haalt aan dat ingevolge een structuurbreuk minder kansen zijn voor kleine havens zoals Zeebrugge.</p> <p>De vorming van nieuwe allianties heeft er inderdaad voor gezorgd dat de rederijen eerst de minst complexe aanlopen hebben opgesteld. Dit is echter een dynamisch gegeven waar continu verandering van rotaties en havens te zien zijn.</p> <p>Daarbij is de alliantievorming geen algemeen gegeven, en niet op alle trafieken van toepassing.</p> <p>De groei van Duinkerke weerlegt duidelijk deze stelling en toont dat er wel degelijk een rol is weggelegd voor de kleinere havens.</p>	23
<p>De "stelling" dat Zeebrugge geen redelijk alternatief zou zijn voor containerbehandelingscapaciteit te Antwerpen is onjuist, gebaseerd is op bevindingen en conclusies waarvan de correctheid en objectiviteit in vraag moeten worden gesteld, zodat Zeebrugge als alternatief en bouwsteen voor containerbehandelingscapaciteit te Antwerpen niet mag uitgesloten worden.</p>	23
<p>Zeebrugge is geheel buiten beschouwing gelaten</p>	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
<p>Concreet vragen we dat de noodzakelijke investeringen in extra containerbehandelingscapaciteit herafgewogen worden in het kader van een scenario waarbij meer samengewerkt wordt tussen Noordzeehavens in eigen land en binnen de Hamburg-Le Havre rage en waarbij de vrijgekomen middelen dan in andere economische activiteiten geïnvesteerd worden de veel of meer toegevoerde waarde of terwerkstelling creëren.</p>	26
<p>Het aanwenden van beschikbare capaciteit in Zeebrugge dient eveneens onderzocht. Cfr ESV.</p>	39
<p>De scope van het onderzoek is ook te beperkt. Het wordt onvoldoende verantwoord waarom in het onderzoek de andere Vlaamse Havens – met name Zeebrugge -volledig buiten beschouwing worden gelaten. Rapport Havencommissariaat. Vanuit het decreet complex project zou men bovendien kunnen verwachten dat de scope ruimer wordt gesteld dan Antwerpen.</p>	41
<p>Artikel 4 van het Decreet Complexe Projecten stelt dat het decreet géén afbreuk kan doen aan de reglementering inzake milieueffectrapportering en artikel 8, §1, 1° verduidelijkt dat de alternatievenonderzoeksnota de op strategisch niveau redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven dient te omvatten. In het licht van deze bepalingen rijst de vraag in welke mate men zonder bijkomend onderzoek een mogelijk redelijk alternatief ter realisatie van de projectdoelstelling - met name de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in de andere Vlaamse havens (bv. Zeebrugge) - zonder meer kan uitsluiten in de alternatievenafweging.</p>	41
<p>De gehanteerde argumenten zijn in contradictie met de recent afgesloten samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge. meer bepaald het uitgangspunt dat Zeebrugge moet worden gevrijwaard als volwaardig containerplatform. Indien Zeebrugge blijft functioneren als volwaardig containerplatform, moet het ook mogelijk zijn de behandelingscapaciteit aldaar te creëren.</p>	47
<p>Er wordt beweerd dat de containerstromen in Zeebrugge volstrekt andere types van stromen zijn dan diegene die in Zeebrugge werden/ worden behandeld. Hiervoor wordt geen onderbouwing aangeleverd.</p>	47

Het feit dat MSC haar surplus aan containertrafiek - die wegens capaciteitsbeperkingen niet aan het Delwaiedok werden behandeld - niet naar Zeebrugge heeft omgeleid, vormt geen argument tegen Zeebrugge als containerterminal. De omleiding kan zijn oorsprong vinden in andere redenen, zoals het feit dat MSC een aandeel heeft in de Delta Terminal te Rotterdam.	47
de te beperkte scoop van het onderzoek waarbij de andere Vlaamse Havens volledig buiten beschouwing worden gelaten. Vanuit het decreet complex project zou men nochtans kunnen verwachten dat de scoop ruimer wordt gesteld	48
In de workshops viel het op dat een vraag voor aandacht aan andere locaties dan het Antwerpse havengebied, negatief werd beantwoord, want geen deel van de opdracht. Dit lijkt o.i. te wijzen op een té beperkte opdracht.	49
In de berichtgeving over de Belgische zeehavens, Gent, Zeebrugge en Antwerpen, vinden wij weinig indicaties van inspanningen tot dialoog of strategische samenwerking. Nog in de Standaard van 14 januari lezen we dat de containeractiviteit van Zeebrugge sterk dalend is. Dit wordt weliswaar opgevangen door groei in de andere activiteiten, én in Antwerpen als containerhaven, maar de vraag lijkt pertinent of deze havens als elkaars natuurlijke concurrenten moeten worden beschouwd of als elkaars meest nabije, natuurlijke bondgenoten. Een redelijke premisse lijkt dat een container best zo dicht mogelijk bij zijn eindbestemming aan wal wordt gebracht.	49
Een dimensie groter kan men dezelfde vraag stellen in samenhang met de Nederlandse zeehavens, met name natuurlijk Rotterdam. Gent gaat al samenwerken met Vlissingen. En van deze "duo-locatie" naar Zeebrugge, respectievelijk Antwerpen is in termen van intercontinentaal zeetransport werkelijk geen afstand. Concurrenten lijkt een onverstandig uitgangspunt. Gelet op de uitspraken in de workshops denken wij het antwoord te weten, nl. de opdracht waarbinnen dit proces plaatsvindt limiteert zich tot de Antwerpse haven. Dat is minder logisch dan het lijkt, want de reikwijdte van de te nemen beslissingen overstijgt ten enen male de Antwerpse haven, de Antwerpse agglomeratie en zelfs het Vlaamse gewest. Wij vragen dus meer aandacht voor de strategische afwegingen wat betreft de gebiedsafbakening. De gevolgde logica lijkt ons historisch bepaald, maar de grootste zekerheid in dit leven én in de economie is dat de toekomst aanzienlijk zal verschillen van het verleden.	49
De nu voorziene uitbreiding van het volume bovenop de beschikbare capaciteit in Zeebrugge, Terneuzen/Vlissingen, Rotterdam en de Duitse Noordzee-havens, lijkt ons de start van een toekomstige prijzenslag en rendementsverlies voor iedereen. Ze lijkt ingegeven door de historische denkwijze in klassieke havenmiddens, een denkwijze die - met alle respect - binnen haar eigen automatismen zit: meer haven, meer gronden, meer kaaien, meer containers, meer wegen, meer files. Dit alles vraagt o.i. om een ruimere wetenschappelijke toetsing dan op dit moment gepland.	49
In de Alternatievenonderzoeksnota wordt gesteld dat de containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge geen oplossing is voor de noodzakelijke extra containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen. De VHC onderschrijft dit. De VHC onderschrijft eveneens de doelstelling van de valorisatie van de bestaande deepseacontainerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge. Bijgevolg vraagt de VHC de beleidsinstanties van de MBZ en het Havenbedrijf Antwerpen om, los van de onderzoeken in het kader van CP ECA maar binnen het kader van het ESV, te onderzoeken op welke wijze de afspraken, zoals vastgelegd in het ESV tussen Antwerpen en Zeebrugge, concreet invulling kunnen krijgen. Dit onderzoek dient te gebeuren in een context waarbij de beschikbare capaciteit in Zeebrugge aanvullend en ondersteunend kan worden ingezet tijdens en na het lopende proces voor de creatie van bijkomende containercapaciteit in Antwerpen.	A31

Reactie op de opmerkingen

De geografische scope van het complex project is beperkt tot het havengebied Antwerpen. Deze beleidskeuze vloeit voort uit de verkenningsfase voor dit complex project en werd uitvoerig gemotiveerd. De startbeslissing van dit complex project schetst tevens uitvoerig de bredere beleidscontext waarin dit project kadert. Aan de doelstelling van het complex project, zoals o.m. omstandig omschreven in de Alternatievenonderzoeksnota, gaat een strategisch planproces voor de ontwikkeling van het Antwerps havengebied vooraf dat meer dan 10 jaar overspande. Het is een legitieme en discretionaire keuze van de Vlaamse overheid om blijvend in te zetten op de verdere ontwikkeling van de grootste Vlaamse haven. Dit geldt ook en in het bijzonder voor de sector van de containerbehandeling waarin Antwerpen deze eeuw al zo succesvol is gebleken en die een cruciale motor vormt voor de totaalontwikkeling van de Antwerpse haven. Zeebrugge en andere havens vallen dan ook buiten de doelstelling en de geografische scope die van bij aanvang werden voor het complex project werd gedefinieerd. Andere havens doen geen recht aan de Vlaamse beleidsambitie om een oplossing te zoeken voor de vraag naar bijkomende containerbehandelingscapaciteit op het Antwerpse havenplatform. Een te onderzoeken alternatief moet verband houden met het doel en de geografische werkingssfeer.

Bovendien werd in de Alternatievenonderzoeksnota reeds ten gronde gemotiveerd waarom Zeebrugge geen redelijk alternatief kan vormen voor het bereiken van de vooropgezette doelstelling van het complex project. In de Alternatievenonderzoeksnota werd met name ingegaan op de bevindingen uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris "Valorisatie Containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens", uit de studie van Rebel Advisory Group "Ontwikkelingszone Saeftinghe: een (over)capaciteitsvraagstuk" en uit empirische vaststelling dat Antwerpse containertrafiek die eerder reeds wegens capaciteitsbeperking werden afgeleid niet naar Zeebrugge zijn gegaan maar naar grote buitenlandse havens in de Hamburg-Le Havre range. De Alternatievenonderzoeksnota heeft die onderzoekstechnische en empirische bevindingen samengevat en aldus deze conclusies tot de hare gemaakt.

In de inspraakreacties wordt verwezen naar (te ontwikkelen) mogelijkheden om containers over de weg, per spoor of via estuaire vaart van en naar de haven van Zeebrugge te vervoeren. Afgezet tegen de enorme volumes (> 10 miljoen standaardcontainers/jaar) die vandaag in de Antwerpse haven worden behandeld en tegen de bijkomende volumes (tussen 4,6 en 7,6 miljoen standaardcontainers/jaar) die de Antwerpse haven naar verwachting tegen 2030 zal behandelen mits aanleg van bijkomende behandelingscapaciteit, kan zulks niet als een haalbaar alternatief worden aanzien voor het bereiken van de doelstelling. Het succes van de Antwerpse haven hangt onlosmakelijk samen met het sterke ladinggenererende vermogen van de Antwerpse havenindustrie en het directe Antwerpse achterland, hetgeen bovendien een robuust evenwicht tussen import en export van lading borgt. De aanwezigheid van lading is een cruciaal gegeven bij de keuze van een haven door de markt. Om die reden gaat het ook niet op om de totale beschikbare behandelingscapaciteit in de Hamburg-Le Havre range te beschouwen teneinde de noodzaak aan bijkomende capaciteit in Antwerpen te beoordelen. Capaciteit is niet onderling inwisselbaar omdat de lokale creatie van aan- en afvoerlading nu eenmaal geografisch vastligt. Deze lading via een andere haven accommoderen zou voor de logistieke keten een zwaardere kostenstructuur en langere transittijden met zich mee brengen.

Er zijn intussen geen nieuwe elementen opgedoken die de bevindingen samengevat in de Alternatievenonderzoeksnota tegenspreken. Integendeel heeft de Antwerpse haven 2016 afgesloten met een sterk bovengemiddelde groei in de containersector van 4,1% ten opzichte van recordjaar 2015. De eerste maanden van 2017 heeft die groei zich verder gezet. De nieuwe, grote allianties in de containersector (2M, THE Alliance, Ocean Alliance) hebben ook in hun recente vaarschema's voor intercontinentaal containervervoer Antwerpen een prominente plaats gegeven. Dit bevestigt de trend dat de consolidatiegolf en de schaalvergroting in de containerscheepvaart het belang van de grootste havens in dit segment doet toenemen ten nadele van kleine en middelgrote havens als Zeebrugge.

Meer dan ooit wordt de positie van een haven bepaald door de mate waarin kan beantwoord worden aan de noden en verwachtingen van de rederijen en de allianties. Enkele principes m.b.t. marktwerking tekenen zich helder af, met zoals hoger gesteld lading als centraal gegeven. Het zijn de reders (en grote verladers) die de havenkeuze bepalen op basis van een afweging van tal van factoren. De "maakbaarheid" door havenbesturen en overheid van de havenkeuze blijft beperkt tot zelfs onbestaande. Op havenbesturen en overheid rust wel de taak om de juiste randvoorwaarden te creëren. Eén van de noodzakelijke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Antwerpen als containerhaven is een concreet perspectief op bijkomende geclusterde behandelingscapaciteit.

Om de robuustheid van de uitgangspunten uit de Alternatievenonderzoeksnota kritisch te kunnen toetsen, werd door ECSA een "second opinion" uitgevoerd (bijgevoegd in bijlage 2) m.n. om na te gaan of de haven van Zeebrugge

een geloofwaardige bouwsteen kan zijn om aan de vooropgezette doelstelling tegemoet te komen. Deze second opinion wijst op basis van een technische analyse o.m. op de "hoge kwetsbaarheid van de haven van Zeebrugge ingevolge de beperkte volumes/schaalgrootte in het diepzee container segment, en de geringe diversificatie naar vaargebieden", een kwetsbaarheid die als moeilijk structureel oplosbaar wordt bestempeld. Een haalbare rol voor Zeebrugge in het diepzeecontainersegment wordt vooral als "overloophaven" gezien (voor periodes dat in hubhavens congestieproblemen ontstaan). Deze rol kan een plaats krijgen in de beoogde samenwerking tussen de havens (zie verder) maar komt geenszins tegemoet aan de voorliggende projectdoelstelling. Bovendien blijft volgens ECSA ook voor de "overloop" functie een optimalisatie van zowel de voorland- als achterlandlogistiek een noodzakelijke voorwaarde. De second opinion bevestigt in het algemeen de marktanalyse en de diagnose uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris.

Er wordt in de inspraakreacties gewezen op het Economisch Samenwerkingsverband dat besloten ligt in de overeenkomst "samenwerking containersector Antwerpen-Zeebrugge" en dat mede resulteerde uit het genoemde rapport van de Gewestelijke Havencommissaris. In de schoot van dit samenwerkingsverband zullen beleidsmatige initiatieven worden genomen die specifieke vormen van samenwerking tussen beide havenbesturen concreet vorm geven. Deze moeten ertoe bijdragen dat de Vlaamse havens samen meer concurrentieel worden. Deze initiatieven worden genomen buiten het complex project om en doen, om voormelde redenen, op geen enkele wijze afbreuk aan de noodzaak tot bijkomende containerbehandelingscapaciteit op het Antwerpse havenplatform. Binnen het kader van genoemde samenwerking, waarbinnen deze dringende noodzaak overigens erkend wordt, staan dan ook de ontwikkeling van de randvoorwaarden centraal en dus niet de veronderstelling dat havenbesturen en/of overheid de marktwerking kunnen sturen of beïnvloeden door eerder artificieel en/of arbitrair in een verdeling van trafiëken, scheepsaanlopen, rederijen en/of allianties tussen de beide havens te voorzien. De containercapaciteit in Zeebrugge als bouwsteen opnemen in het CP ECA kadert dan ook in een foutieve veronderstelling.

Anders dan wat in de inspraak wordt beweerd, zijn de in de Alternatievenonderzoeksnota geciteerde studies en rapporten publiek beschikbaar. Op de projectwebsite worden, conform vaste praktijk, enkel commercieel gevoelige data weggelaten. Het gegeven dat door de inspreker op precieze wijze wordt geciteerd uit het rapport van de Gewestelijke Havencommissaris, toont ook aan dat deze ten tijde van de inspraak kennis had van de inhoud van dit rapport en dus niet in zijn rechten of belangen kan zijn geschaad. Anderzijds wordt aangeklaagd dat de studie van Rebel Advisory Group werd opgesteld in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij voor het Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied. Er is niet in te zien hoe het feit op zich dat een studie besteld werd door 2 publieke entiteiten die bij wet beheers- en beleidsbevoegdheden binnen het Antwerpse havengebied werden toegekend, van aard is afbreuk te doen aan de inhoud en kwaliteit van de studie. De betrokken studie is opgesteld door een gespecialiseerd bureau en wordt wat betreft haar gegevens en bevindingen niet bekritiseerd door de inspreker.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

- Het verkeerde citaat uit de tekst van het ESV, waarop geduid wordt in inspraakreactie nr. 22, wordt rechtgezet.
- Aanvullen motivatie in AON.

Categorie 2 – Flexibiliteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het is beter om meerdere kleine projecten te kiezen dan één groot, omdat men dan beter kan inspelen op de evoluties van de groei van de containeroverslag.	14
Met de focus op een eindresultaat waarbij één alternatief, één vaststaand scenario overschiet, bestaat het risico dat men wordt ingehaald door de realiteit. De voorbeelden uit het verleden zijn legio. Groei verloopt niet volgens groeiprognoses maar langzaam en gefaseerd. In het onderzoek naar de alternatieven dient met die traagheid en fasering rekening gehouden te worden, ook al omwille van financiële redenen. 'Flexi-scenario's' die uitgaan van een veel minder voorspelbare toekomst en die vlot kunnen inspelen op realistische groei, moeten de voorkeur krijgen.	18, 19, 29, 30
Het is duidelijk dat er een groot gevaar verbonden is met de keuze voor één alternatief, één vaststaand scenario. Vooral in een tijd van een snel veranderende wereld, een snel veranderende economie.	41
Adaptiviteit moet centraal staan. Daarom moeten bouwsteenscenario's of stap-voor-stapscenari'o's die snel kunnen inspelen op veranderende noden de voorkeur krijgen op faraonische projecten waarvan niet kan worden uitgesloten dat ze – eens ze voltooid zijn – worden ingehaald door een nieuwe realiteit.	41
Met de focus op een eindresultaat waarbij één alternatief, één vaststaand scenario, overschiet bestaat het risico dat men wordt ingehaald door de realiteit. De voorbeelden uit het verleden zijn legio. Groei verloopt niet volgens groeiprognoses maar langzaam en gefaseerd. In het onderzoek naar de alternatieven dient daarmee rekening gehouden te worden . Bouwsteenscenario's moeten de voorkeur hebben..	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
<p>De Raad stelt vast dat het project in 2025 verondersteld wordt gerealiseerd te zijn. In deze lange periode zullen verschillende economische, logistieke en infrastructurele ontwikkelingen plaatsvinden (zowel autonome als overheidsgestuurde). De MORA is van oordeel dat de procedure van de complexe projecten de mogelijkheid moet voorzien om flexibel in te spelen op het wijzigen van de context of randvoorwaarden.</p> <p>In die zin acht de Raad het nuttig dat het voorkeursalternatief in de loop van het proces getoetst kan worden aan de doelstellingen en de randvoorwaarden die bij de keuze van het project werden vastgelegd alsook aan de eventueel gewijzigde economische en of maatschappelijke omstandigheden. Indien deze randvoorwaarden en/of omstandigheden doorheen de loop van het proces om één of andere reden drastisch wijzigen, moet de toetsing het mogelijk maken om na te gaan of het voorkeursalternatief nog steeds de beste optie is.</p> <p>Wanneer zou blijken dat een project om een dwingende reden toch niet meer haalbaar is, is een zekere mate van flexibiliteit aangewezen om te kunnen anticiperen op deze onverwachte omstandigheden zonder dat de volledige verkenningsfase opnieuw moet worden doorlopen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursbesluit is een kritische kijk op de randvoorwaarden en de omstandigheden daarom aangewezen.</p> <p>In het verlengde hiervan wijst de Raad ook op het fenomeen van de “black swan”. Dit zijn onverwachte unieke gebeurtenissen die moeilijk te voorspellen zijn. Hoewel ze moeilijk te voorspellen zijn, kunnen ze echter een grote invloed hebben de wereld en op de maatschappelijke en economische welvaart. Ze veranderen de manier waarop naar de toekomst moet gekeken worden.</p>	A30

Inhoud van de opmerkingen

Deze inspraakreacties en adviezen stellen allen dat er aandacht moet zijn in de afweging voor flexibiliteit en adaptiviteit.

Reactie op de opmerkingen

Dit aspect komt aan bod in het onderzoek naar de operationaliteit van de alternatieven. Zo is in hoofdstuk 6.7 op blz. 96 volgend criterium vanuit het standpunt van de overheid meegenomen:

- Faseerbaarheid: In welke mate kan er in het alternatief nog een fasering ingebouwd worden, zodat indien nodig gefaseerd kan ingespeeld worden op de noden van de markt?

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

De inspraakreacties onder categorie 2 vergen geen aanpassing van de alternatievenonderzoeksnota.

Categorie 3 – Prognoses

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Vraag om te onderzoeken wat de benodigde overslagcapaciteit is bij een economie die meer gericht is op lokale productie en verbruik en minder op productie in lage loonlanden en op transport naar hier. Idem als er meer aandacht gaat naar een toekomstige uitbreiding van de maakindustrie in minder nadruk op containeroverslag. Kan men hiervoor dan nog voldoende ruimte vinden binnen het havengebied?	14
<u>Bepaalde uitgangspunten in het onderzoek kunnen niet of onvoldoende hard gemaakt worden:</u> De snelle behoefte aan een zeer sterke uitbreiding van de container behandelingscapaciteit in Antwerpen	18, 19, 29, 30, 48
De economische onderbouwing die een verdere uitbreiding van de container capaciteit moet rechtvaardigen is zwak en ongeloofwaardig. Toch vormt dit het uitgangspunt voor het ganse complex project. Ook hier is een second opinion absoluut noodzakelijk.	18, 19, 29, 30
De snelle behoefte aan een zeer sterke uitbreiding van de containerbehandelings-capaciteit in Antwerpen en de behoefte aan een sterke uitbreiding van de bedrijfsgronden, bij voorkeur op de Linker Scheldeoever wordt onvoldoende onderbouwd.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Concluderend: De Antwerpse haven is mede ten gevolge van de effecten van de Scheldeverdieping meer dan ooit een leidende containerhaven in de Hamburg - Le Havre range geworden. Allianties van rederijen nemen de Antwerpse haven in toenemende mate op in hun vaarschema's en lopen de Antwerpse haven aan met de allergrootste maatgevende containerschepen. Door de verdiegingsprogramma's en de daarmee gepaard gaande sterke verbetering van de tij(on)gebonden maritieme toegankelijkheid heeft Antwerpen haar intrede gemaakt in de Champions League van de containerhavens in de Hamburg - Le Havre range. De ambitie van de Antwerpse haven is dus niet om een leidende containerhaven te worden (want dat is ze al) maar te blijven en haar huidige positie te behouden, verder te versterken en marktaandeel te blijven winnen, zeker in de groeimarkten (waaronder de Far East). De mate waarin de Antwerpse haven daarin slaagt zal in belangrijke mate bepaald worden door de mate waarin ze antwoorden blijft vinden op de uitdagingen van de schaalvergroting (zie verder).	21

Vragen bij de trafiekprognoses (en de hoeveelheid EXTRA capaciteit waar van uitgegaan wordt).. We vragen dat in de afweging die zal gemaakt worden, deze prognoses herbekeken worden met als basis een langere periode, de periode 2005 – 2015, om zo een objectiever oordeel te kunnen vellen.	26
<p>Graag variant bestuderen die uitgaat van lagere groei containertrafiek</p> <p>Een aantal disruptieve evoluties zou deze "ontkoppelingstrend" tussen groei containertrafiek en economisch groei nog kunnen versterken:</p> <ul style="list-style-type: none"> . De vierde industriële revolutie (robotisering, digitalisering, <i>Internet of Things</i>, <i>additive manufacturing</i>) vermindert het belang van een internationale "uiteenlegging" van de productieketens (onder meer door het afnemende aandeel van de loonkost in de verder geautomatiseerde productie). . De circulaire en deeleconomie kan leiden tot verdere dematerialisatie (van eigenaar van producten naar gebruiker van diensten). . Ook het wereldwijd sterker wordende protectionisme kan leiden tot een minder sterke groei van de wereldeconomie enerzijds en de <i>re-shoring</i> of <i>onshoring</i> van industriële productie anderzijds. Beide zorgen voor minder internationaal containertransport. <p>De ontkoppeling tussen de groei van de containertrafiek en de economische groei blijkt ook uit het voorspellingsmodel van de Egyptische doctoraatsstudente Yasmine Rashed: https://www.uantwerpen.be/images/uantwerpen/container2629/files/PhD's/Contianer%20Modeling%20and%20forecasting_PhD%20thesis_YR.pdf</p> <p>Om een zicht te krijgen op mogelijke economische impact van een plots sterke daling van de (groei van) het internationaal containertransport, vragen we voor alle alternatieven ook een variant te onderzoeken die correspondeert met het <i>Regional Communities</i> en <i>Low Market Share</i> scenario uit het model van de eerder vernoemde Rashed.</p> <p>Deze variant kan ons inzichten verschaffen in het risico op een lock-in waarbij in sommige alternatieven grote <i>stranded assets</i> kunnen ontstaan. Dit kan uiteindelijk leiden tot een keuze voor die alternatieven die gemakkelijk "faseerbaar" zijn en waarbij de initiële kosten lager zijn.</p>	38
De snelle behoefte aan een zeer sterke uitbreiding van de containerbehandelings-capaciteit in Antwerpen wordt onvoldoende onderbouwd. In de procesnota wordt gesteld dat in de Haven van Antwerpen tegen 2030 een totale capaciteitsvraag verwacht wordt van 18 à 21 miljoen TEU. Bij de beoordeling van de alternatieven zal dus van andere, meer realistische cijfers moeten uitgegaan worden.	41
Prognoses: zeer positief in tegenstelling tot switch naar lokale economie	42
Groeivoeten beantwoorden niet aan de realiteit	47
EOS is gedateerd.	47
Geen verklaring voor het verschil tussen 12,8 mio teu (aon blz 12) en persbericht haven 10.06 mio teu.	47
<p>Sommige gemaakte voorafnames zijn betwistbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Antwerpse haven als sterke groeimotor van de Vlaamse economie 	51
Waarom wordt voor het laagste scenario geen rekening gehouden met een, al dan niet tijdelijke, terugval van de vraag? Wanneer men bijvoorbeeld de cijfers van de afgelopen tien jaar zou hanteren, en zo de economische terugval ronde 2008-2009 mee opneemt, bekomt men meer bescheiden groeipercentages die rekening houden met een mogelijke terugval in capaciteitsvraag.	A11
Het Havenbedrijf Antwerpen maakte in haar advies de in 2016 gerealiseerde trafiekcijfers voor containerbehandeling in de haven van Antwerpen overmaken, zodat bij de prognose van toekomstige trafieken kan vertrokken worden van deze reële cijfers in plaats van de geëxtrapoleerde cijfers die in de procesnota opgenomen werden.	A23

<p>Op blz. 96 van de Alternatievenonderzoek wordt bij de aspecten die beoordeeld dienen te worden bij het operationaliteitsonderzoek het volgende criterium vermeld: “In welke mate sluit het alternatief aan op de marktbehoeften? Is het aanbod aan capaciteit (grootte, locatie) afgestemd op de verwachte vraag van de verschillende marktspelers”. Om dit criterium te beoordelen is het noodzakelijk om de prognoses en bijhorende capaciteitsvraag ook specifiek te bekijken voor de verschillende marktspelers. Zoals tevens in de alternatievenonderzoeksnota aangegeven op blz. 12 hebben sommige spelers namelijk te kennen gegeven een grotere ambitie te hebben op vlak van trafiek dan wat de in de procesnota gehanteerde groeivoeten weergeven.</p>	A23
<p>Om de nood aan extra containerbehandelingscapaciteit mee te onderbouwen wordt gebruik gemaakt van verschillende groeiscenario's voor containeroverslag. De alternatievenonderzoeksnota gaat uit van een scenario hoge groei (+4,4% per jaar tot 2025), een lage groei scenario (+3% per jaar tot 2025) en een sensitiviteitsanalyse. Deze analyse geeft een lineaire groei van 1,37% per jaar. Dit is de gemiddelde groei in Noord-Europa gedurende de laatste 6 jaren. De gemiddelde groei meenemen als relatieve ondergrens van de sensitiviteitsanalyse maakt dat deze ondergrens, omwille van het maatschappelijk draagvlak, goed onderbouwd zal moeten blijven. _</p>	A30
<p><u>Pagina 10, 89, 91:</u> Op deze pagina's staat geschreven dat de noodzaak en de timing van de realisatie van bijkomende containerbehandelings-capaciteit onderzocht werd in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe fase 1, uitgevoerd door Rebel Advisory en opgeleverd in 2015. Kunt u ons aangeven in hoeverre de conclusies uit het MKBA (blz. 10 daarin) op dit moment (januari 2017) nog steeds actueel zijn t.a.v. de groeiscenario's voor het containeroverslagvolume in de LE Havre- Hamburg range? De MKBA gaat namelijk uit van een multiplicator tussen de groei van het containeroverslagvolume en het Europese BBP die geleidelijk zal dalen tot een waarde van <u>één</u>.</p>	A37

Bovenstaande inspraakreacties handelen over de in de procesnota gehanteerde prognoses voor containeroverslag. Sommige van de inspraakreacties stellen de gehanteerde groeivoeten in vraag, en stellen enerzijds dat deze te hoog zijn, anderen stellen dat sommige spelers hogere ambities hebben dan de groeivoeten opgenomen in de procesnota. In het alternatievenonderzoek zullen voor het bepalen van de (milieu)effecten de hoge groeivoeten, zoals opgenomen in de procesnota, gehanteerd worden. Hierdoor worden deze effecten aan de veilige zijde (worst case) ingeschat.

Bij de MKBA zullen naast de basisscenario's, zoals opgenomen in de procesnota, ook sensitiviteitsanalyses uitgevoerd worden die de lagere groeiscenario's in beeld zullen brengen (zie stap 9 op p93 van de alternatievenonderzoeksnota).

De onduidelijkheid die aangehaald wordt in inspraakreactie nr. 47 kan als volgt verklaard worden: de 12,8 mio TEU omvatten zowel de maritieme als de binnenvaartcontainers. Het persbericht van het havenbedrijf deelde de maritieme containertrafiek mee (10,06 mio TEU).

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen

Categorie 4 – Industrie en logistiek

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p><u>Bepaalde uitgangspunten in het onderzoek kunnen niet of onvoldoende hard gemaakt worden</u> 2. De behoefte aan een sterke uitbreiding van de bedrijfsgronden, bij voorkeur op de linker Scheldeoever.</p>	18, 19, 29, 30, 48
<p>p13 en 44: Waarom is er enkel ontwikkeling van logistieke gronden opgenomen en geen (petro)chemische industriële of andere industrie (vb circulaire economie, energie...). Waarom is er dan in de nota verder sprake van logistieke/industriële gronden?</p>	21
<p>In alle alternatieven dient ruimte voor logistieke en industriële activiteiten te worden meegenomen.</p>	40
<p>De behoefte aan een sterke ruimtelijke uitbreiding van bedrijfsgronden, bij voorkeur op de Linker Scheldeoever is niet geloofwaardig. Dat rijmt niet met de aanwezigheid van honderden ha braakliggende gronden op Linker- en Rechteroever. Het is noodzakelijk dat deze in kaart worden gebracht en dat vanuit hun statuut wordt bekeken hoe zij op korte – halflange – lange termijn kunnen gevaloriseerd worden. Daarbij moet ook nagegaan worden of met welbepaalde decretale ingrepen concessies niet kunnen worden ingetrokken als de gronden in kwestie al te lang in onbruik blijven.</p>	41
<p>Op bladzijde 7 van de alternatievenonderzoeksnota wordt mbt VAL-activiteiten gesproken over een bijkomende ruimtevraag tussen 0,6 en 1,5 ha per ha aangewend voor containeroverslag. Daarvoor wordt verwezen naar de MKBA voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe. Dat is een compleet gratuite aanneming die wordt tegengesproken door de praktijk waarbinnen MSC jarenlang aan het Delwaidedok opereerde.</p>	41
<p>Er is voldoende beschikbare ruimte voor logistieke activiteiten op Linkeroever (Logistiek Park Waasland, Loghiddin City).</p>	47
<p>In verhouding wordt in de AON slechts beperkt aandacht besteed aan de alternatieven voor de logistieke/industriële terreinen. Het is essentieel dat bij het geïntegreerd onderzoek voor elk alternatief de 3 doelstellingen van het project als één geheel worden onderzocht.</p>	A1
<p>Het Agentschap Innoveren en Ondernemen vraagt tevens aandacht voor een evenwichtig onderzoek en beoordeling met betrekking tot de drie genoemde doelstellingen. In de huidige nota gaat veruit de meeste aandacht naar de eerste doelstelling, zijnde het creëren van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied. Gezien het belang van de Antwerpse haven binnen het Vlaams economisch weefsel dient echter eveneens voldoende aandacht te worden gegeven aan de bijkomende mogelijkheden tot ontwikkeling van industriële/logistieke gronden en een multimodale ontsluiting.</p>	A5
<p>Wat betreft de ruimtevraag voor toekomstige industriële dan wel logistieke gronden wordt een hypothese gedaan met betrekking tot de bijkomende ruimtevraag voor logistieke / industriële activiteiten per ha. bestemd voor containeroverslag. De mogelijke locaties worden aangestipt in paragraaf 5.4, maar hier wordt niet dieper op ingegaan. Gezien de toegevoegde waarde en werkgelegenheid die deze activiteiten met zich mee brengen is het van belang deze component voldoende diep uit te werken met het oog op verschillende sectoren/type activiteiten, en dat dit ook steeds gekoppeld wordt aan een specifiek alternatief met betrekking tot de overige doelstellingen, om zo tot een ruimtelijk logische afweging te komen. Ook een koppeling met bedrijfssites net buiten het havengebied kan hier relevant zijn.</p>	A5

De ruimte voor logistiek (of industrie) is niet voor elk alternatief duidelijk.	A11
Waarom wordt expliciet gekozen voor logistiek, en worden nieuwe petrochemische industriële complexen bij voorbaat uitgesloten? De motivatie hiervoor is niet duidelijk.	A11
Een verhoging van de behandelingscapaciteit op bestaande terminals zal nog steeds leiden tot een evenredige verhoging van vraag naar nieuwe logistieke terreinen.	A11
MLSO vraagt om de industriële activiteiten als volwaardig deelalternatief in het onderzoek op te nemen.	A24

Inhoud van de opmerkingen

Sommige **inspraakreacties (21, A11, A24)** vragen om ruimte voor industriële / (petro)chemische industriële complexen mee op te nemen in de doelstelling van het project, of stellen hier vragen rond. Hiervoor wordt verwezen naar de startbeslissing waarin de doelstelling geformuleerd werd als "de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële/logistieke gronden". Er werd een duidelijke samenhang met de containerbehandelingscapaciteit bedoeld. In die zin valt ruimte voor louter industriële / (petro)chemische industriële complexen buiten de doelstelling van dit complex project. Over zuiver industriële ontwikkelingen was ook geen sprake tijdens de verkenningsfase van het project.

Sommige inspraakreacties stellen de onderbouwing van de nood aan logistieke terreinen in vraag, of wijzen op het feit dat de alternatievenonderzoeksnota niet helder genoeg is over hoe de logistieke terreinen mee in het alternatievenonderzoek zullen opgenomen worden. De alternatievenonderzoeksnota zal voor wat betreft deze aspecten aangevuld worden.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

- Verduidelijking alternatievenonderzoeksnota op vlak van onderbouwing nood aan logistieke terreinen en wijze waarop deze terreinen mee in het alternatievenonderzoek opgenomen worden.

Categorie 5 – Externe veiligheid

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Vraag om een veiligheidsperimeter rond de kerncentrale Doel te respecteren door de ontwerpen voor containeroverslag hierop te toetsen.	14
p86: Containerterminals, transport weg en spoor valt niet onder SEVESO-wetgeving en mag dus niet volgens deze methodiek afgetoetst worden (juiste gegevens zijn niet voorhanden om correcte aftoetsing uit te voeren). Er is daarentegen een TWOL studie door de Vlaamse overheid uitgevoerd waar methodiek ontwikkeld werd voor het berekenen van de omgevingsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen. Containerterminals zijn meeopgenomen in deze studie.	21
Vreemd genoeg wordt bij de behandeling van de alternatievenonderzoeksnota nergens gesproken over de aanwezigheid van een kerncentrale (KCD). Dat is ongetwijfeld een ernstige leemte te noemen.	41
Saefinthgedok fase 1, Containerkaai Noord - West: de nabijheid van een containerterminal tot op een afstand van 300m van de kernreactoren van de kerncentrale Doel kan risico's inhouden. De veiligheidsrisico's op de kerncentrale van de chemische stoffen die via de containerterminal behandeld worden moeten worden bestudeerd.	47

Het FANC wenst er op te wijzen dat ook de impact van opslag en overslag van gevaarlijke producten in overweging dient genomen te worden.	A22
Vanuit haar opdracht wenst het FANC te wijzen op het huidig reglementair kader voor de industriële elektriciteitsproductie door splijting van kernbrandstoffen zoals vastgelegd per wet van 10 maart 2003 houdende de geleidelijke uitstap uit kernenergie voor industriële elektriciteitsproductie en diens wijzigingen. Deze wet stelt dat alle kernreactoren op de site van Doel zullen ten laatste stoppen met elektriciteitsproductie in 2025, het referentiejaar voor het complex project volgens de AON. Na het stopzetten van de elektriciteitsproductie op de site van Doel in 2025 is er echter nog kernbrandstof aanwezig op de site. De kerncentrale Doel blijft dus ook na 2025 een exploitant van een nucleaire inrichting van klasse I. De nodige maatregelen ter bescherming van de site blijven ook van kracht na 2025. Deze aspecten dienen dus in rekening gebracht te worden in de onderzoeksfase van het complex project.	A22
Het FANC wenst te wijzen op de maatregelen die in het kader van de mogelijke aanleg van het Saeftinghedok genomen moeten worden voor het garanderen van de maximale zetting van de gebouwen van de kerncentrale, de aanleg van een dubbele ontsluiting tot de kerncentrale, de overstromingsbescherming en de aardbevingsbestendigheid van het Saeftinghedok tijdens de aanleg en de uitbating. Om de externe veiligheid correct in te schatten, en dan meer specifiek de gevaren ten opzichte van de kerncentrale van Doel, wenst het FANC dat dit aspect mede beoordeeld wordt door een deskundige met een bewezen kennis inzake nucleaire veiligheidsrisico's.	A22

De inspraakreacties nr. 14, 41, 47 en A22 handelen over de wijze waarop zal omgegaan worden met de aanwezigheid van de kerncentrale van Doel. Met de aanwezigheid zal wel degelijk rekening gehouden op het strategische niveau, en waar nodig zal er tijdens de uitwerkingsfase nog dieper ingegaan worden op dit onderwerp. De bemerking uit **inspraakreactie 21** is terecht. Het alternatieve voorstel wordt weerhouden en dit zal zo opgenomen worden in de alternatievenonderzoeksnota.

Aanpassing van alternatievenonderzoeksnota

- aanpassing van hoofdstuk 6.4.1 n.a.v. inspraakreactie nr. 21

Categorie 6 – Strategisch MER

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Hiermede teken ik als inwoner van XXXXXX bezwaar in tegen een extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen en meer bepaald op Linkeroever. Ingevolge de huidige havenuitbreiding worden de dorpskernen van Beveren, Melsele en Vrasene nu al geteisterd door het toenemend sluipverkeer vanuit de haven, meer bepaald containers en vrachtwagens.</p> <p>Dit zorgt voor een sterke toename van CO2 uitstoot, fijn stof en verkeerslawaaï en trillingen ingevolge de erbarmelijke staat van het wegdek.</p> <p>Er moet dus vooreerst -een dringende oplossing komen voor het mobiliteits en gezondheidsprobleem in hogervermelde dorpskernen, meer bepaald door een verbod op doorgaand zwaar verkeer op de N70 en de N450. U zult het met mij eens zijn dat dit verkeer niet thuishoort in dorpskernen.</p>	9

Vraag om bij de beoordeling en uiteindelijke keuze, ter degen rekening te houden met de bestaande en potentiële natuurwaarden en beschermingen die op de plaatsen van de alternatieven aanwezig zijn. In het bijzonder vragen we om zo min mogelijk Speciale BeschermingsZones aan te snijden. Vooral het onaangeroerd laten van slikken en schorren is cruciaal. Het is trouwens quasi onmogelijk om nog bijkomende gebieden voor brakwater-slikken en -schorren te vinden om als compensatie in te richten.	14
Zuinig ruimtegebruik moet een belangrijk beoordelingscriterium zijn. Ook beperking van voor- en natransport moet meegenomen worden omwille van verkeersbeheersing en reductie van de uitstoot.	14
Bij een gecombineerde ontwikkeling van Deurganckdok en Saeftinghedok zal er een erg grote versnippering van de ondiepwaterzone langs de Scheldeoever plaatsvinden. Daardoor ontstaat een grote lacune in de slik-schorzoom langsheen de zoet-zoutgradieënt ten gevolge van deze verdieping en versnippering. Deze zal het goed functioneren van het ecosysteem in de weg staan. Al naar gelang de intensiteit van de infrastructuurwerken zal er over een lengte van 2 km een kunstmatige en veelal gebetonneerde diepe oever ontstaan. Dit geeft overbruggingsmoeilijkheden voor migrerende organismen. In die ontwikkelingszone zijn er geen schuil,-, paai) of voedselplaatsen en ontbreken alle ondiepwaterzones met luwte.	14
Maximaal inzetten op ontwikkeling en uitbreiding van intergetijdengebied, slikken en schorren tussen kerncentrale Doel en fort Liefkenshoek. Een uitgewerkt voorstel wordt bijgevoegd.	14
<u>Bepaalde uitgangspunten in het onderzoek kunnen niet of onvoldoende hard gemaakt worden</u> 4. Het ontbreken van een onderzoek naar de bovengrens van wat de ruime regio aan extra container behandeling kan dragen. En dat gezien vanuit factoren als toenemende verkeersdruk, fijn stof, verdwijnend gezond leefmilieu	18, 19, 29, 30
Eerder stelde het MER voor het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen (= Saeftinghedok) dat het Saeftinghedok het bereiken van de Kyoto doelstellingen zou bemoeilijken. In het licht van een gewijzigd beleid ter zake dient in het kader van de procedure 'Complexe Projecten' uiteraard voorrang te gaan naar die alternatieven die het mogelijk maken om de doelstelling onder het akkoord van Parijs te bereiken (opwarming beneden 1.5 °C te houden).	18, 19, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 41, 44, 45
<u>Gehanteerde methodiek en verloop van de procedure</u> 3. In de geplande onderzoeken wordt bij grote regelmaat voorzien in kwalitatieve beoordelingen in plaats van kwantitatieve. Nochtans ontbreekt het niet aan kwantitatieve gegevens, met name voor luchtkwaliteit, e.a. Waar cijfermateriaal bestaat, moet het gerapporteerd en geïnterpreteerd worden.	18, 19, 29, 30
p20: De Kuifeend valt wel onder Natura 2000 (Het Vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend – Blokkersdijk', deelgebied De Kuifeend, zie https://www.natura2000.vlaanderen.be/gebied/de-kuifeend)	21
p59: In de haven worden hoge concentraties fijn stof en NO2 gemeten ipv zeer hoge (bron VMM: NO2: Europese grenswaarden en WGO-advieswaarde gerespecteerd, PM 10: Europese grenswaarde gerespecteerd, WGO-advieswaarde overschreden)	21
p59: In de haven is zeevaart verantwoordelijk voor 79,2 % van NOX emissies van verkeer en niet van de totale emissies. CIJFERS VMM 2014: industrie 36%, verkeer 38 %, energie 22 %, handel en diensten 3%, off-road 1%, land en tuinbouw <1% en huishouden < 1%	21
p63: Waarom wordt er als uitgangsprincipe vertrokken van walstroom aan de nieuw te ontwikkelen kaaien? Walstroom is niet altijd kostenefficiënt.	21
p63: Waarom wordt impact van NECA niet meegenomen?	21

p63: In de haven van Antwerpen is offroad verantwoordelijke voor 0,96% NOX. Waarom wordt dit meegenomen?	21
Er is geen onderzoek voorzien naar de bovengrens van wat de ruime regio aan extra containerbehandeling kan verdragen. En dat gezien vanuit factoren als toenemende verkeersdrukte, fijn stof, verdwijnend gezond leefmilieu.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Er moet rekening gehouden worden met directe (effectieve ruimte inname doordat de haven ter plaatse uitbreidt op landbouwgronden) en indirecte effecten (natuur gaat verloren en moet gecompenseerd worden, dat gebeurt maar al te vaak op landbouwgrond) op de landbouw!	36
Belangrijk is om bij elk van de inbreidingen een goed beeld te hebben van de natuurcompensaties die vereist zijn om deze extra containerbehandelingscapaciteit te realiseren	36
Indirecte gevolgen voor de landbouw dienen goed onderzocht te worden zodat maximaal milderende maatregelen kunnen genomen worden en landbouwgebieden gevrijwaard blijven.	36
Is het essentieel dat ook het verlies aan habitatooppervlakte in de studie wordt meegenomen. Er wordt in deze strategische MER echter niet bekeken hoe deze compensatie per alternatief concreet kan ingevuld worden. Dit is toch een essentieel onderdeel van het ruimtelijk effect, met name het effect van de natuurcompensatie van elk alternatief op de verschillende ruimtegebruikers	36
Samenhangend met het alternatievenonderzoek moet er een onderzoek komen naar de bovengrens van wat de ruime regio aan extra containerbehandeling kan dragen. Dat in eerste instantie naar verkeersdrukte toe. Impliciet de impact op de secundaire wegen in de ruime regio die nu reeds – zonder verhoging containercapaciteit – kreunen onder het toenemende havenverkeer. Ook inzake fijn stof, toenemende druk op leefmilieu, landbouwgrond, klimaatdoelstellingen, toenemende druk op open ruimte, en bewoningskernen moet nagegaan worden waar de bovengrens ligt van wat nog draaglijk en leefbaar is...	41
In het beoordelingskader van de effecten op de mens en ruimtegebruik (nota blz. 69 e.v.) dient ook het enorme probleem van de baggerdepositie uit dokken verder te worden onderzocht. Het gegeven dat de Vlaamse overheid instaat voor de berging van de baggerspecie (Zie decreet van 2 maart 1999 betreffende beleid en beheer van de zeehavens) is geen vrijstelling om dit aanzienlijk en kostelijk milieu-effect mee te nemen. Zowel de afzet van bagger-of onderhoudsspecie te land als te water (in de Zeeschelde en in de Noordzee) brengt negatieve milieueffecten met zich mee zoals verstoring van (onder)waterleven, vertroebeling waterkwaliteit, opspuiten van landbouwgrond en natuur, enz...	41
Een effectenbeoordeling – al dan niet in kader van een initiële alternatievenafweging – kan zich niet enkel focussen op het project <i>sensu stricto</i> maar dient een ruimer scope te omvatten, waarbij alle eraan gerelateerde ingrepen 'in the picture' komen. Het estuarium, dat is aangeduid als Natura 2000-gebied door Nederland, bevindt zich vandaag al in een ongunstige staat. Alternatieven die aanleiding kunnen geven tot een verdere achteruitgang van de ecologische kwaliteit van het kwetsbare Schelde-estuarium, dat zich op heden reeds in bedenkelijke milieutoestand bevindt, kunnen in beginsel niet door de beugel.	41
Er is ook de Kaderrichtlijn Water, ingevolge dewelke alle wateren uiterlijk 22 december 2015 in 'goede toestand' dienen te zijn. Deze goede toestand bestaat uit een goede chemische toestand en een goede ecologische toestand voor oppervlaktewateren en een goede chemische toestand en goede kwantitatieve toestand voor grondwater. Net als voorzien is in artikel 6, lid 2 van de Habitatrictlijn, voorziet artikel 4, lid 1 a) i) KRW ook in een verslechteringsverbod. Minstens dient dat mee worden genomen in het kader van de watertoets uit artikel 8 DIWB.	41

25 De herziening van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (MER) in 2004 plaatst de strijd tegen klimaatverandering voor het eerst uitdrukkelijk op de voorgrond. In de preambule kan men lezen dat <i>'Klimaatverandering (...) schade aan het milieu (zal) blijven veroorzaken en (...) een bedreiging (blijft) voor economische ontwikkeling'</i> . Het is dan ook <i>'passend (...) de effecten van projecten op het klimaat (bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen) en hun kwetsbaarheid voor klimaatverandering te beoordelen'</i> . Zowel de directe én indirecte klimaatimpact dienen met andere woorden expliciet aan bod te komen binnen milieueffectenrapporten voor nieuwe projectontwikkelingen.	41
Benodigde natuurcompensaties grondig bestuderen (per alternatief)	42
Effecten op mens: wijzigingen in het grondgebruik moeten afzonderlijk beken worden indien het om landbouw of natuur gaat	42
Natuurcompensatie heeft niet enkel effect op grondinname ten koste van landbouw, maar kan daarna ook voor beperkingen op landbouwexploitatie zorgen (zoals ammoniakemissie). Te onderzoeken.	42
Saefinghedok fase 1, Saefinghedok fase 1 met behoud van Doel, Saefinghedok enkel zuidzijde, Containerkaai Noord - West: deze scenario's houden de vernietiging van het schor aan Doel in. Dit schor is beschermd als habitatrictlijngebied.	47
Saefinghedok fase 1, Saefinghedok enkel zuidzijde, Containerkaai Noord - West: het dorp Doel en de omliggende landbouwgebieden moeten te verdwijnen voor dit alternatief. Dit vergt de onteigening of uitzetting van bewoners en landbouwers en de sloop van alle aanwezige woningen, hoeses en landschappelijke elementen. Voor de bouwhistorische waarde van het landbouwgebied verwijzen we naar de rurale erfgoedstudie. Voor Doel is nog geen enkele bouwhistorische studie opgemaakt die het bouwkundig en landschappelijk erfgoed van het dorp inventariseert noch documenteert.	47
Saefinghedok met behoud van Doel: het behoud van Doel gelegen in een put van 9 meter diepte omringd door containerterminals zal de onleefbaarheid van dorp tot gevolg hebben. Kenmerkend aan Doel is de link met de polders in het open achterland. Dit beeld zal worden aangetast. De overslagactiviteiten rondom het dorp zullen een hoge mate van lichthinder, geurhinder en lawaaihinder met zich meebrengen. Het opspuiten van de gebieden rondom Doel zal ook een negatief effect hebben op de waterhuishouding in het gebied.	47
De uitbreiding van de terminaloppervlakte rond Doel zal een negatieve impact hebben op de leefbaarheid van het dorp.	47
Sinds 2004 is er een <u>Europees kader</u> . de <i>Conventie van Faro</i> stelt dat erfgoed een mensenrecht is. Doel is erfgoedgemeenschap overeenkomstig deze conventie. Deze erfgoedgemeenschap wordt te weinig betrokken in de nieuwe procedure. Vraag naar meer betrokkenheid, met eigen experts.	48
In het licht van de klimaatdoelstellingen moet in het kader van de procedure 'Complexe Projecten' uiteraard voorrang gaan naar die alternatieven die het mogelijk maken om de doelstelling onder het akkoord van Parijs te bereiken (opwarming beneden 1.5 °C te houden).	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45

De herziening van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (MER) in 2004 plaatst de strijd tegen klimaatverandering voor het eerst uitdrukkelijk op de voorgrond. In de preambule kan men lezen dat <i>'Klimaatverandering (...) schade aan het milieu (zal) blijven veroorzaken en (...) een bedreiging (blijft) voor economische ontwikkeling'</i> . Het is dan ook <i>'passend (...) de effecten van projecten op het klimaat (bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen) en hun kwetsbaarheid voor klimaatverandering te beoordelen'</i> . Zowel de directe én indirecte klimaatimpact dienen met andere woorden expliciet aan bod te komen binnen milieueffectenrapporten voor nieuwe projectontwikkelingen.	41
Eerder stelde het MER voor het RUP Saefthingedok nog dat het MMA het bereiken van de Kyotodoelstellingen zou bemoeilijken. In het licht van de gewijzigde beleidscontext lijkt het dus niet meer evident alsnog voor zo'n alternatief te kiezen in het kader van de procedure 'Complexe Projecten'.	41
Op vlak van ruimtelijk onderzoek dient de kwaliteit van het onderzoek te beantwoorden aan de normen en eisen zoals de Vlaamse overheid, c.q. het Team Vlaams Bouwmeester ze stelt voor de opmaak van diverse ruimtelijke studies, vaak zelfs van kleinschalige aard, met als onderwerp de publieke of open ruimte zoals dorpskernvernieuwing, ontmoetingscentra etc. Een volwaardig team van professionele architecten, ruimtedeskundigen e.d. dient een belangrijke rol in het onderzoek te krijgen. Dit geldt voor alle scenario's die binnen het onderzoek op tafeli worden gelegd, dus voor de locaties op Linker én op Rechtoever.	51
Sommige gemaakte voorafnames zijn betwistbaar: <ul style="list-style-type: none"> • De criteria zijn louter gericht op het eindresultaat. Gezien de nog af te leggen lange weg (tientallen jaren) lijkt het ons noodzakelijk om de trajecthinder en de tussentijdse mogelijkheden mee in rekening te brengen bij de weging van de criteria • De studie is onvolledig. Buiten de al vermelde aspecten is er o.a. evenmin aandacht voor het GGS-Interreg project. 	51
Het Agentschap Onroerend Erfgoed benadrukt dat bij de beoordeling van de effecten alle juridische aspecten aangaande beschermd erfgoed moeten meegenomen worden. Ook de inhoud van het beschermingsbesluit is daarbij belangrijk. Het grondig wijzigen van de aard of het uitzicht van een landschap zal immers een grote impact hebben op de erfgoedwaarden en -kenmerken en kan een wijziging of opheffing van de bescherming noodzakelijk maken.	A1
Het beleidsdomein vraagt om in het geïntegreerd onderzoek een duidelijke uitspraak te doen over de conformiteit van de verschillende alternatieven met de Kaderrichtlijn Water, gebaseerd op het Wezer-arrest. De alternatievenonderzoeksnota dient hiervoor aangescherpt te worden.	A2
De alternatievenonderzoeksnota dient ook inzake de passende beoordeling geherformuleerd te worden.	A2
Op p6 en de eerste paragraaf bovenaan p7 is sprake van het ruimtelijk onderzoek, los van de milieubeoordeling. Uit het overzicht blijkt dat er geen apart ruimtelijk onderzoek gebeurt en dat het het hoofdstuk mens - ruimte uit de S-MER betreft. Dit dient op p6-7 dan duidelijker omschreven te worden.	A2

<p>Er wordt in de alternatievennota onder § 6.2.3.2 het volgende aangegeven: “Voor het gebied buiten het havengebied wordt dit aangevuld met de goedgekeurde geluidbelastingkaarten voor wegen (> 3 miljoen voertuigen/jaar), spoorwegen (> 30.000 passages/jaar), luchthavens (> 50.000 vliegbewegingen/jaar) en de agglomeratie Antwerpen.” Het is niet duidelijk waarvoor deze gegevens zullen worden aangewend. Zullen deze geluidskaarten worden gebruikt bij de beschrijving van de huidige situatie? Indien dit het geval is, gelieve dit dan zo te verduidelijken. We zijn van mening dat de strategische geluidskaarten hiervoor minder geschikt zijn omdat het referentiejaar van deze geluidskaarten 2011 is en daarom kunnen verschillen met de actuele situatie (2016). Bovendien zijn ze niet gebiedsdekkend voor het projectgebied (de strategische geluidskaarten bevatten geen informatie over de wegen met minder dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar buiten de agglomeratie Antwerpen). Deze twee aspecten dienen dan ook duidelijk vermeld te worden bij gebruik ervan zodat de lezers van het S-MER de cijfers op een correcte manier kunnen situeren. Op dit moment zijn er geen recentere geluidskaarten beschikbaar. Momenteel worden de geluidbelastingkaarten voor de belangrijke wegen en spoorwegen ronde 3 opge maakt met referentiejaar 2016, deze zullen beschikbaar zijn begin 2018.</p>	A2
<p>Significantiekader discipline geluid: De eindscore voor de situatie “Sterke toename van de geluidsbelasting binnen de woonzone: >+ 6dB” komt niet overeen met wat er werd afgesproken tijdens de workshop van 18 november. De eindscore die werd afgesproken is ‘-3’ ipv ‘-1’.</p>	A2
<p>Op p 58 wordt aangegeven dat de woonzones worden bepaald op basis van de “woongebieden”. Wat wordt er juist verstaan onder “woongebieden”? We zijn van mening dat onder de definitie van “woongebieden” ook woonuitbreidingsgebieden vallen en dat er in de alternatievenafweging ook rekening gehouden dient te worden met woongebieden en woonuitbreidingsgebieden die nog niet (volledig) werden ontwikkeld. Op deze manier kunnen indien nodig ook gepaste maatregelen worden voorgesteld voor de nog niet ontwikkelde woon(uitbreidings)gebieden (bv een herbestemming). Het is belangrijk dat de deskundige zich informeert bij het gemeentebestuur van Beveren over de visie van de gemeente m.b.t. de op korte en langere termijn voorziene woonontwikkeling, en op basis daarvan de ‘woonzones’ waaraan zal worden getoetst vastlegt. De hierboven bij geluid beschreven vraag mbt de nog te ontwikkelen woon- en woonuitbreidingsgebieden is ook van belang ifv de discipline lucht.</p>	A2
<p>In de tabel op p.65 de vermelding van de gebouwenverwarming schrappen, want deze emissies worden niet meegenomen in het onderzoek. De beschrijving op p.64 volstaat.</p>	A2
<p>Het belang van de passende beoordeling wordt duidelijk aangegeven. De tekst op p.81 “De concrete duidelijkheid over de significantie van de effecten gekoppeld aan een alternatief dient doorgeschoven te worden naar het projectniveau omdat meer gedetailleerd onderzoek nodig zal zijn om de precieze effecten te kunnen inschatten” is niet correct. Deze tekst dient geschrapt, en als volgt aangepast te worden: ‘De concrete kwantitatieve berekening van het niveau van significantie (laag – hoog) is op strategisch niveau niet altijd mogelijk. De passende beoordeling geeft een risico-inschatting over het wel of niet kunnen voorkomen van significante effecten op de Speciale Beschermingszone. Scenario’s/ alternatieven die met zekerheid tot een betekenisvolle aantasting zullen leiden, kunnen in het voorkeursbesluit niet worden weerhouden wanneer uit het onderzoek blijkt dat andere alternatieven geen betekenisvolle aantasting veroorzaken.’</p> <p>Voor het Vlaams ecologisch netwerk bestaat een min of meer gelijkaardige regeling (artikel 26bis van het natuurdecreet).</p>	A2

Op p.50 is sprake van 'de betrouwbaarheid van de resultaten'. Is het niet beter te spreken over 'onzekerheid over de resultaten die leidt tot een leemte in de kennis op strategisch niveau'. Idem op p.79 waar de zin mag geschrapt worden: "Betrouwbare kwantitatieve uitspraken hierover kunnen enkel gedaan worden aan de hand van een degelijke grondwater- (en desgevallend oppervlaktewater-) modellering, wat binnen de scope van deze studie niet voorzien is, gezien het strategisch niveau van de analyse."	A2
P.51: wat wordt er bedoeld met "Doorvertaling van SSC naar doorzicht"	A2
P.51: "enigszins" vervangen door 'matig', de term uit het beoordelingskader	A2
Het is niet de bedoeling te gaan rangschikken. Op p.51: "ranking" vervangen door 'vergelijking'. Idem voor de laatste zin op p.53: 'uitdrukking te geven aan de vergelijking van de verschillende alternatieven'.	A2
Op p.71 wordt verwezen naar een andere studie die, indien beschikbaar, zou geïntegreerd worden. Betreft het hier de operationaliseringsstudie? Indien ja, dan dient de 'indien beschikbaar' geschrapt te worden. Indien niet, graag een duidelijke verwijzing over welke studie het gaat.	A2
Gevraagd wordt dat er voor de te ontwikkelen zones - Churchillzone en Logistiek Park Schijns - en de herbestemming van het Delwaidedok geen Seveso activiteiten voorzien worden.	A10, 1
Gevraagd wordt dat er bij de herbestemming van het Delwaidedok en de ontwikkeling van bovenvermelde zones extra aandacht wordt besteed aan het vermijden van geluidshinder.	A10, 1
De onderzoeksnota maakt verkeerdelijk abstractie van de doorwerking van de effecten van natuurcompensatie (p81): Wanneer compensatie nodig is, zal ook de realisatie van deze gebieden effecten hebben. Het is ten eerste van belang niet enkel de grootteorde van de impact van de alternatieven op de SBZ te bespreken, maar ook de doorwerkende effecten van de compensaties reeds vooraf voor iedere optie te kennen om deze mee in rekening te brengen. Waar en wanneer komen compensaties? Hoe groot? Welke impact? Wat met de al proactief ontwikkelde natuurgebieden?	A11
De impact van bijkomende havenactiviteiten, bijhorende infrastructuur en waarschijnlijke natuurcompensaties op de leefbaarheid van de omwonenden dient grondig bestudeerd te worden doorheen de verschillende MER disciplines.	A11
Het college vraagt een onderzoek naar de cumulatieve milieu-effecten (geluid, lucht, mobiliteit, mens- en gezondheid ...) die mogelijk kunnen optreden als naast het voorliggend project ook nog de andere grote geplande projecten worden gerealiseerd zoals de Oosterweelverbinding, de Infrastructuurwerken Linkeroever én de parallelwegeninfrastructuur van de E34.	A13
p16 - Voor het aspect waterkwantiteit kan het studiegebied mogelijk ook grensoverschrijdend zijn, zie de link van het gebied met waterhuishouding in gemeentes Beveren en Stekene tot een deel van Sint Niklaas. Later op pagina 50 wordt dit wel deels aangegeven. Mogelijk toch nog wel even verduidelijken om discussies nadien te vermijden.	A23
p20 - 4.2.2.1 Het gebied "de kuifeend" valt <u>wel</u> (gedeeltelijk) onder de Natuur2000- in bescherming,	A23
p20 - 4.2.2.2 Niet alle beschermd monumenten zijn opgesomd. Ook de kaart op figuur 5 (p22) is onvolledig.	A23

<p>P25 Rij over het 'Soortenbesluit' – bespreking relevantie</p> <p>Het is niet duidelijk waarom van de 14 paraplu-soorten enkel de blauwborst wordt vermeld en waarom het programma in dezelfde zin wordt aangevuld met Vlaamse programma's over vleermuizen en modderkruiper.</p> <p>Voorstel om zin aan te passen in 'Relevante soortenbeschermingsprogramma's zijn het soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven voor 14 paraplu-soorten: (opsomming van de 14 soorten). Relevante Vlaamse soortenbeschermingsprogramma's (in opmaak) kunnen zijn deze voor de Vlaamse vleermuizen en voor kleine modderkruiper voor zo ver ze niet in strijd zijn met het SBP Antwerpse haven.</p>	A23
<p>p48-49 - 6.2.1.2.1 - Rond verzilting kan mogelijk ook het grondwatermodel uit de studie naar de toepassing van hemelwaterverordening (2012, IMDC, k2205) als bron worden gehanteerd</p>	A23
<p>p48-49 Er wordt aangegeven dat er geen effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit worden onderzocht. Mogelijk toch overwegen om dit voor het dokkencomplex op LO wel te doen, aangezien we daar mee zorg moeten dragen voor het behalen van de goede kwaliteit en impact relatief groot zou kunnen zijn bij bepaalde scenario's. Impact op Schelde is voor dit luik minder relevant. Aannames voor emissies kunnen mogelijk gebaseerd zijn op Weiss model.</p>	A23
<p>P51 Laatste alinea: deelname van een expert slikken en schorren is aangeraden, gezien Galgeschoor en andere schorren in omgeving en link met hydromorfologische wijzigingen</p>	A23
<p>p54 Voor de inschatting van de geluidsemissie van (o.a.) containeroverslag wordt gebruik gemaakt van kengetallen uit de Milieuzoneringsstudie van de Haven van A'pen dd. 2005. Die maakt op haar beurt gebruik van kengetallen, afkomstig uit een NI. studie dd. 1996. De gebruikte kengetallen zijn maw 20j oud, en vertegenwoordigen bijgevolg vermoedelijk een worst case-situatie. Gelieve de meest recente kengetallen te gebruiken.</p>	A23
<p>P56-57 Als referentiewaarde voor industriegeluid wordt de waarde gebruikt uit de Milieuzoneringsstudie van de Haven van Antwerpen.</p> <p>Aangezien die referentiewaarde geen wettelijke waarde heeft, wordt voorgesteld om te toetsen aan de VLAREM II –Milieukwaliteitsnorm voor geluid in open lucht voor gebieden op < 500m van industriegebied, nl.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dag : 50 dBA • Avond: 45 dBA • Nacht: 45 dBA 	A23
<p>p57 Het woord 'Duurzaamheid' als mogelijk effect is hier verkeerdelijk gebruikt, graag betere duiding van wat er juist bedoeld wordt</p>	A23
<p>57 Significantiekader: Bij geringe-matige-sterke afname van de geluidsbelasting binnen de beschouwde woonzone, waarbij desondanks niet voldaan wordt aan de referentiewaarde (of beter: milieukwaliteitsnorm: zie hoger), wordt toch een eindscore -3 gegeven. Dit geeft de indruk dat men dan maar beter de bestaande situatie kan laten bestaan, terwijl in deze gevallen de uitvoering van het project wél tot een afname van de geluidsbelasting leidt.</p>	A23
<p>P56 - 6.2.4.1 omvat Transport ook het transport tussen de containerbehandelingsite en de site met logistieke activiteit?</p>	A23
<p>60-61 Gelieve, in de historiek van klimaat- en CO2-emissiereductiedoelstellingen, ook het Klimaatakkoord van Parijs (15/12/2015) te vermelden, alsook de daarin –op generiek niveau-afgesproken reductiedoelstellingen</p>	A23
<p>p72 - 6.2.5.3 Naast wijziging eigendomsstatuut dient ook stopzetting concessie meegenomen te worden.</p>	A23

<p>p78 paragraaf over 'versnippering'</p> <p>Met het netwerk van EI en haar SBP Antwerpse haven probeert het HA een kwalitatieve connectiviteit tussen de verschillende (natuur)kernegebieden, corridors en stapstenen te garanderen. Het is misschien correct te stellen dat de haven reeds een sterk versnipperde omgeving is, maar het behoud of herstel van de connectiviteit tussen die 'snippers' van die versnipperde omgeving is wel een belangrijk gegeven dat dient bekeken te worden. Er dient ook een onderscheid te worden gemaakt tussen soorten die meer of minder gevoelig zijn voor 'versnippering'.</p> <p>Een minimale effectbespreking van de gevolgen van mogelijke bijkomende versnippering lijkt toch aangewezen in dit alternatievenonderzoek.</p>	A23
<p>p 80 paragraaf ivm eutrofiëring en verzuring</p> <p>Het lijkt wel aangewezen om deze effectengroep te bespreken. Bijkomende emissies zullen een cumulatief effect genereren bovenop het effect van de reeds aanwezige emissies. Dit cumulatief effect zou wel eens significant negatief kunnen zijn voor habitattypes van bv schrale heidegronden buiten het havengebied zoals bv de Kalmthoutse heide. Studies in het kader van de programmatorische aanpak stikstof (PAS) wijzen in de richting van effecten van de haven op bv dit gebied.</p>	A23
<p>p81 Tabel 12</p> <p>Aanpassen wanneer bovenstaande opmerkingen mbt 'versnippering' en 'eutrofiëring en verzuring' meegenomen worden.</p>	A23
<p>De waterhuishouding mag zeker niet worden verstoord.</p>	A25, A26
<p>Zo weinig mogelijk inname van nieuwe gronden voor natuurcompensaties gezien aantasting polderlandschap en waterhuishouding</p>	A27
<p>De VHC gaat ervan uit dat bij de keuze van de definitieve variant gestreefd wordt naar een evenwicht tussen economische en ecologische belangen op de lange termijn en dat in de mate van het mogelijke rekening wordt gehouden met het vrijwaren en/of compenseren van de omliggende natuurgebieden, conform de Europese en Vlaamse normen.</p>	A31
<p>De gemeente Hulst dringt erop aan dat in het alternatievenonderzoek ook de effecten op het Nederlandse grondgebied, in casu het grondgebied van de gemeente Hulst, volwaardig worden meegenomen.</p> <p>Daarbij wordt gedacht aan effecten op het gebied van milieu, veiligheid, mobiliteit en landschap.</p>	A35

<p><u>Grensoverschrijdende natuureffecten</u></p> <p>In hoofdstuk 6.2 van de onderzoeknota gaat u in op de milieueffecten. In uw huidige benadering geeft u onder andere op bladzijde 47, 51 en 77 aan dat de effecten ook stroomopwaarts en -afwaarts van de Schelde beschouwd worden. Graag benadrukken wij dat er directe of indirecte effecten denkbaar zijn op de Westerschelde en Saeftinghe. Dit is in het bijzonder relevant vanwege de status van Natura2000 gebied. In dit verband missen wij ook in paragraaf 6.2.4, waarin u onder andere de verschillende Natura2000 gebieden noemt, het gebied Westerschelde en Saeftinghe als relevant Natura2000 gebied.</p> <p>Qua effecten die mogelijk grensoverschrijdend werken denken wij vooral aan morfologische effecten (slibtransport, sedimentatie en erosie), slibhuishouding (concentratie slib in waterkolom en vertroebeling van het systeem), verzilting, de luchtkwaliteit/stikstofdepositie en de ecologische effecten (flora en fauna en habitat- en habitatsoorten van de Westerschelde).</p>	A37
<p><u>Stikstofdepositie</u></p> <p>Ten aanzien van de stikstofdepositie benadrukken wij dat niet alleen gekeken dient te worden naar invloed op de menselijke gezondheid, maar ook op de natuur. Op bladzijde 80 geeft u onder "Eutrofiëring en verzuring" aan geen relevante effecten te verwachten ten aanzien van flora en fauna. Het is ons niet duidelijk of u bij de bestudering van natuureffecten in het kader van de passende beoordeling ook dieper ingaat op stikstofdeposities op omliggende natuurgebieden. Voor wat betreft de stikstofdepositie vragen wij u daarom om ook expliciet in te gaan op grensoverschrijdende effecten. Een toename in depositie kan bijvoorbeeld ook effecten hebben op ontwikkelingsruimte die beschikbaar is binnen de Nederlandse regeling Programmatische Aanpak Stikstof.</p>	A37
<p>Met betrekking tot natuureffecten wijzen wij u er op dat in VNSC-verband veel kennis en kunde beschikbaar is, zoals in de projectgroep Slib van de werkgroep Onderzoek & Monitoring. In dat verband is bijvoorbeeld voor het Schelde-estuarium een operationeel en gekalibreerd slibmodel gemaakt, dat voor effectbeoordeling waarschijnlijk ingezet kan worden. Mogelijk dat dit voor de huidige fase van het complexe project (strategisch MER) minder bruikbaar is, maar des te nuttiger kan het zijn in uw uiteindelijke project-MER</p>	A37
<p><u>Pagina 86:</u></p> <p>Bij de effecten op het vlak van externe veiligheid (6.4) wordt niet gesproken over de omgevingseffecten van (extra) te vervoeren gevaarlijke stoffen in containers en tankcontainers van en naar het achterland voor de verschillende alternatieven/bouwstenen. Vanuit de Zeeuwse samenleving en overheidspartijen staat het onderwerp van externa veiligheid rondom scheepvaart op de Westerschelde nadrukkelijk in de belangstelling. Komt dit in het (vervolg)onderzoek nog aan de orde?</p>	A37

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties hebben betrekking op het gedeelte strategisch MER uit het geïntegreerd onderzoek. Voor de reactie op deze opmerkingen wordt verwezen naar de richtlijnen voor het strategisch MER die opgesteld worden door de dienst MER en gelijktijdig met dit overwegingsdocument gepubliceerd worden.

Categorie 7 – MKBA

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Er wordt niet verduidelijkt waarom in MKBA soms gekozen wordt voor kwalitatieve beoordelingen in plaats van voor kwantitatieve. Nochtans ontbreekt het niet aan kwantitatieve gegevens. Daar moet waar het kan ook gebruik van gemaakt worden en naar verwezen worden.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Graag ook bij presentatie van de resultaten een overzicht van wat (overheids-)investeringen in andere beleidsdomeinen (milieu, O&O, ...) opleveren. Wat is de opportuniteitskost van de geplande investeringen?	38
Productiviteitsstijging: effecten op werkgelegenheid meenemen (mkba)	47 (a)
Kost verwerving Doel is een baat indien overheid Doel opnieuw verkoopt	47 (b)
<p><u>Cultuurhistorie, erfgoed en landschap</u> vertegenwoordigt nog te weinig kracht in belangenafwegingen en bij investeringsbeslissingen. De vraag stelt zich hoe de baten van deze zachte waarden aan bod zullen komen in het <u>onderzoek</u>. Op de raadpleging van 14 december 2016 werd op onze opmerking hoe het te rijmen valt dat in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) alles, ook het erfgoed, in geldwaarden zal worden uitgedrukt en het MER-onderzoek voor erfgoed louter kwalitatief zal zijn, geantwoord door Ewald Wauters dat er, naar analogie met natuur, methodes bestaan om erfgoedwaarden in geld uit te drukken. In het verslag staan ook volgende zinnen: 'Of en hoe dit aspect in de MKBA zal toegepast worden zal bekeken worden met de MKBA-deskundigen. Freddy Aerts geeft voor deze vraag, en in het algemeen voor alle vragen met suggesties naar het onderzoek, mee dat deze best ook schriftelijk of per mail worden ingediend. De overwegingsnota die na de publieke raadpleging wordt opgemaakt, zal op al die gegeven schriftelijke opmerkingen en suggesties antwoord geven.' Een eerste vraag is of er naast een kwantitatieve benadering voor erfgoed en landschap <u>ook andere benaderingen</u> worden meegenomen. Moet een MKBA per se volledig in euro's worden uitgedrukt? En welk model wordt gebruikt als erfgoed in euro's wordt weergegeven in het MKBA. Wij willen daar nu al duidelijkheid over. Onze vraag is ook of wij actief suggesties kunnen doen, paden kunnen uitstippelen en externe experts kunnen aandragen.</p>	48
<p>De economische waarde van het dorp Doel en zijn omgeving wordt niet in rekening gebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • economische waarde van het erkend woongebied • economische waarde van het bestaande dorp • economische waarde van het verdwenen dorp • economische waarde van het toekomstig dorp • economische waarde van het dorp van Schelde en haven • economische waarde van het dorp aan de kerncentrale • economische waarde van de tussentijd van het dorp 	51
<p>Conform stap 5 van de voorgestelde methodiek wordt onder de indirecte effecten nagenoeg alleen gekeken naar de werkgelegenheidseffecten. Dit levert allicht een onvoldoende beeld op voor beleidsmakers en stakeholders, zeker het te verwachten is dat het hanteren van de standaardberekeningsmethodieken in deze vermoedelijk weinig verschillen zullen geven tussen de verschillende alternatieven, als de minimale te creëren capaciteit wordt gerespecteerd. Vanuit het beleidsdomein EWI wordt er voor gepleit om de impact op de havenontwikkeling op een meer genuanceerde manier mee te nemen, en hier ook maximaal rekening te houden met de effecten op industriële en logistieke clusters in en rond de haven in een bredere context (b.v. toegevoegde waarde). Mogelijke verschillen in welvaartseffecten van de verschillende alternatieven kan men niet buiten beschouwing laten, ook al zijn ze misschien moeilijker correct in te schatten.</p>	A5

<p>De methodologie gaat uit van het kwantificeren van alle welvaartseffecten en kosten van de verschillende alternatieven. Dit lijkt een nogal eenzijdige benadering omdat er meerdere invalshoeken zijn om naar de impact van het strategisch haveninfrastructuurproject op de welvaartseffecten te kijken. Zo kan men vanuit de lokale overheid een groter gewicht toekennen aan de werkgelegenheidsontwikkeling, vanuit de Vlaamse overheid aan de positionering van haven van Antwerpen in het gehele Vlaamse logistieke netwerk (denk met name aan achterlandverbindingen zoals het Economisch Netwerk Albertkanaal) en vanuit het havenbedrijf aan de impact op de eigen strategie. Of die effecten dan allemaal moeten gemonetariseerd worden is wellicht een brug te ver. Duidelijke kosten van werken kunnen vergeleken worden maar een deel van de baten kan ook kwalitatief geduid worden of met voorkeuren.</p>	A5
<p>De Raad vindt wel dat in de verkenningsfase maar zeker ook in de onderzoeksfase een inschatting van de timing en de budgettaire weerslag van het project nodig is. Dit moet een essentieel aspect zijn van de MKBA. Zicht op financiering en timing kan bijdragen tot de onderbouwing van het maatschappelijk draagvlak</p>	A30
<p>Het complex project ECA is van dergelijke omvang dat het ongetwijfeld effecten en impact (baten en kosten) genereert op zowel lokaal niveau als gewestelijk niveau. De Raad is van oordeel dat de doelstellingen van de verschillende beleidsniveaus ten aanzien van het project, maximaal met elkaar moeten sporen.</p> <p>Daarnaast moet ook nagegaan worden of de doelstellingen van het complex project compatibel zijn met de doelstellingen en visie zoals uitgetekend in bredere beleidskaders, zoals bijv. het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het Beleidsplan Ruimte, het Vlaams Klimaatbeleidsplan, enz. Het moet de bedoeling zijn deze maximaal op elkaar af te stemmen. Deze afstemming moet mogelijk gemaakt worden door de verschillende criteria die de beleidskaders voorzien (op het vlak van mobiliteit, milieu, ruimtelijke ordening, ...) volwaardig mee te nemen bij de afweging van de alternatieven.</p> <p>In het verlengde daarvan acht de MORA het aangewezen dat bij de inventarisatie en berekening van de maatschappelijke kosten en baten van het complex project, in de mate van het mogelijke ook gekeken wordt naar de toewijzing van kosten en baten aan de verschillende beleidsniveaus.</p>	A30
<p>De variant "innovatieve stackingoperaties" is een "anderssoortige" variant dan bijvoorbeeld de bouw van het Saeftinghedok. De kans is immers vrij groot dat er op één of andere manier, tussen nu en 2030, innovaties zullen plaatsvinden die de productiviteit op de bestaande terminals verhoogt, waardoor de capaciteit toeneemt. Dit zijn bovendien operaties die volledig vanuit de private sector worden geïnitieerd en gefinancierd (suprastructuur), in tegenstelling tot de bouw van een dok, waarin de overheid/het havenbedrijf ook in belangrijke mate initiatiefnemers zijn voor de bouw en financiering van de infrastructuur. Dit is ook een aandachtspunt voor de opname van deze variant in de MKBA: private investeringen worden niet opgenomen in een MKBA (bijvoorbeeld de investeringen van de terminaloperatoren in het Saeftinghedok), overheidsinvesteringen wel.</p>	A31

Inhoud van de opmerkingen

Zoals gesteld in **inspraakreacties nr. 24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44 en 45** is het inderdaad zo dat daar waar het kan gebruik moet gemaakt worden van kwantitatieve gegevens. Een MKBA is per definitie eenn kwantitatieve oefening. Op **inspraakreactie nr. 38** kan geantwoord worden dat de MKBA uit dit alternatievenonderzoek zich enkel focust op de projectdoelstelling en het bepalen van de opportuiniteitskost van de geplande investeringen buiten de scope van het onderzoek valt.

Effecten op werkgelegenheid van productiviteitsstijgingen (**inspraakreactie nr. 47(a)**) dienen - voor zover relevant op het strategisch niveau - inderdaad meegenomen worden bij de MKBA.

De herverkoop van woningen in Doel (cfr. **inspraakreactie nr. 47(b)**) maakt geen onderdeel uit van de alternatieven, ook niet van het nulalternatief.

Op **inspraakreactie nr. 48** wordt geantwoord dat erfgoed moneteriseren op zich misschien mogelijk is, maar dat deze oefening te uitgebreid is om op het strategisch niveau uit te voeren. In het luik van de MKBA zal wel een beschouwing opgenomen worden over de vraag of het al dan niet moneteriseren van erfgoed de conclusies van de MKBA zouden kunnen wijzigen. Erfgoed zal wel deel uitmaken van de algemene afweging van de alternatieven via het strategisch MER.

De **inspraakreactie nr. 51** zal als input overgemaakt worden aan de experts die de MKBA uitvoeren, waarbij het aan hen is om te beoordelen of dit zaken zijn waarmee binnen de standaardmethodiek MKBA rekening moet gehouden worden. Uiteraard dient enkel rekening gehouden te worden met zaken die in overeenstemming zijn met de projectscope. Binnen het kader van het geïntegreerd onderzoek kan zo bv. niet worden ingegaan op alle theoretisch denkbare ontwikkelingen in en om Doel die een theoretisch denkbare economische waarde zouden kunnen vertegenwoordigen. Evenmin zou het dienend zijn om een "economische waarde" die Doel historisch ooit vertegenwoordigd heeft, als ijkpunt voor het te voeren onderzoek te nemen. De richtlijnen voor het strategisch MER zullen de referentiesituatie voor Doel vastleggen. Op te merken is dat van de verschillende alternatieven een verschillende impact op Doel uitgaat. Deze effecten zullen in beeld worden gebracht en desgevallend voor mitigatie in aanmerking komen. Eventuele "tussentijdse" opties voor Doel zullen sterk afhankelijk zijn van de keuze voor een bepaald voorkeursbesluit. Op projectniveau kan hier nader op worden ingegaan indien dit aan de orde zou zijn.

In antwoord op **inspraakreactie nr. A5** kan gesteld worden dat er gekozen is voor de MKBA als waarderingsinstrument, en dat deze keuze met zich meebrengt dat de analyse volledig gestoeld is op moneterisering: alles moet in geld worden uitgedrukt, ofwel rechtstreeks zoals de kosten, ofwel door middel van een waarderingsstechniek of kengetallen. Toevoegen van meer kwalitatieve gegevens is hierbij niet mogelijk en moet via andere instrumenten verlopen. Volgens de Standaardmethodiek wordt er inderdaad enkel gekeken naar de werkgelegenheid bij het opmaken van de indirecte effecten. Onderdelen van de toegevoegde waarde worden reeds bij de directe effecten meegenomen. Centraal bij de MKBA is het bepalen van de welvaartseffecten van de verschillende varianten. De MKBA doet die op een fundamenteel verschillende manier dan bijvoorbeeld de economische effecten analyse waarbij de bepaling van de toegevoegde waarde centraal staat. Dit zijn echter twee totaal verschillende instrumenten en er is in de onderzoeksfase van dit complex project gekozen voor het uitvoeren van een MKBA volgens de Standaardmethodiek. Hierdoor liggen de verschillende fasen nagenoeg vast.

Timing en budgettaire weerslag zullen, zoals gevraagd in **inspraakreactie nr. A30**, inderdaad een onderdeel vormen van de MKBA.

Gevolg gevend aan **inspraakreactie nr. A30** zal bekeken worden in hoeverre de kosten en baten aan verschillende beleidsniveaus kunnen worden toegewezen.

Zoals **inspraakreactie nr. A31** stelt, is het inderdaad zo dat private investeringen niet opgenomen worden in een MKBA. Aan de uitvoerders van de MKBA zal gevraagd worden om hieraan een overweging te wijden in de MKBA.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

- In het luik MKBA zal een beschouwing moeten opgenomen worden over de vraag of het al dan niet moneteriseren van erfgoed de conclusies van de MKBA zouden kunnen wijzigen.
- Bij uitvoering MKBA zal nagegaan worden in hoeverre de kosten en baten aan de verschillende beleidsniveaus kunnen toegewezen worden.
- Overweging opnemen over feit dat private investeringen niet opgenomen worden in MKBA.

Categorie 8 – Mobiliteit (onderdeel van strategisch MER)

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Ten tweede hoop ik ook dat men eerst de logistieke problemen in het waasland aanpakt vooraleer de capaciteit op te drijven. We staan hier nu al elke dag stil en dit gewoon omdat men vandaag de dag eerst de capaciteit opdrijft en dan probeert pleistertjes te plakken daar waar het probleem zich voordoet. Eerst grondig de logistiek verbeteren, dan pas de capaciteit opdrijven.	2
Het wegennet rond Antwerpen is nu al oververzadigd en de file kost de economie handenvol geld.	3
Verder een snelle oplossing van de verkeersknoop rond Antwerpen. De files worden met de dag groter zowel in tijd als in duur. Maak de Liefkenshoek tunnel asap tolvrij.	9
De absolute noodzaak om in het Alternatievenonderzoek de relatie tussen de E17 (west) en de E19/A12 noord noordwestelijk om Antwerpen in een volwaardige studie met betrekking tot de externe mobiliteit de aandacht te geven die het verdient.. Een rechtstreekse snelwegverbinding tussen knooppunt Beveren en de E17 (westelijk) is essentieel.	12
Uiteraard moet voor de bijkomende capaciteit ingezet worden op een sterke inschakeling van andere vervoersmodi dan het vrachtwagenvervoer.	14
Binnen het project Havenland wordt er ook een watertaxi ingepland, met aanlegplaatsen op meerdere locaties langs de Schelde en een geregeld vaarschema. Binnen het onderzoek naar alternatieven voor de containertrafiek moet men ook opletten dat deze niet in conflict komen met het personenvervoer over het water.	14
Daarbij moet de voorkeur naar rechteroever gaan. Het economisch achterland situeert zich vooral op rechteroever. Extra container behandelingscapaciteit op linkeroever zorgt sowieso voor bijkomende verkeersellende.	18, 19, 29, 30
Concluderend kunnen we stellen dat de schaalvergroting van de internationale scheepvaart effecten heeft op de mobiliteit in en rond een terminal en in ruimer perspectief de omgeving van een haven. De Antwerpse haven is zich daarvan bewust en heeft samen met de terminaloperators en andere schakels in de logistieke keten al stappen gezet om die afhandeling van containervolumes van en naar het hinterland te optimaliseren. Zo kende de binnenvaart een zeer sterke groei. Die groei blijft voorlopig achterwege bij het spoor. Een verruiming van de bedieningstijden zorgt voor een beter gebruik van de bestaande weginfrastructuur. De Antwerpse haven is er van overtuigd dat op het vlak van de hinterlandafwikkeling en de mobiliteit in ruimere zin nog veel ruimte is voor verbetering. Zo moet een betere data-sharing tussen de verschillende schakels in de logistieke keten (private sector én overheid) zorgen voor een efficiëntere planning en uitvoering van het transport. Initiatieven als Nxtport kunnen daarin een belangrijke rol spelen. Het is echter cruciaal dat naast het beter benutten van de bestaande infrastructuur ook blijvend wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur.	21
Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de afwikkeling van het verkeer. Als concreet gevolg van de geplande bouw van de Oosterweelverbinding wordt een toestand van verwacht van niets minder dan “chaos”. Met zo een vooruitzicht de containercapaciteit in de Haven van Antwerpen spectaculair willen uitbreiden kan niet. De plannen omtrent uitbreiding van nieuwe containercapaciteit moeten sporen met de afwikkeling van de werken voor de Oosterweelverbinding en de Antwerpse Ring.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45

<p>Dat de oosterweel verbinding geen oplossing is voor de verkeersellende rond Antwerpen is op voorhand al duidelijk. Alle verkeer gelijk waarheen moet nog tot vlak bij Antwerpen komen. De enige goede oplossing is de "GROTE RING" rond Antwerpen, dan is het verkeer al gescheiden ver voor Antwerpen. Uiteraard met de verbinding van de E 17 met de E 34 naar de liefkenshoektunnel.</p> <p>Tevens vanaf Haasdonk (E17) naar E 19 aan AZ Edegem. met daar een tunnel onder de al smallere Schelde. Allemaal met heel weinig storing van het bestaande verkeer tijdens de werken.</p>	35
<p>Wel eerst verkeersinfrastructuur verbeteren alvorens er aan te denken de containercapaciteit te verhogen.</p>	35
<p>Mobiliteitseffecten (Hoofdstuk 6.3)</p> <p>Er zal gewerkt worden met "kerncijfers" mbt de gewenste "modal split". Aandeel spoor in containerafwikkeling was in 2014 slechts 7%. Haven stelt in haar Strategisch Plan 15% voorop. Zonder bijkomende infrastructuur en "organisatie" (creëren van ICT platform) lijkt dat eerder <i>wishfull thinking</i>.</p> <p>Mobiliteits-, milieu- en congestiekosten mogen niet rooskleuriger worden voorgesteld door uit te gaan van een hoger spoorandeel, dat zich nog moet bewijzen.</p> <p>Om die reden willen we ook een variant doorgerekend zien waarbij het aandeel spoor en binnenvaart gelijk blijft, of voor wat spoor betreft zelfs afneemt rekening houdend met de actuele begrensde spoorontsluitingscapaciteit.</p>	38
<p>Het totale mobiliteitsaspect dient voor alle alternatieven ten gronde te worden nagegaan. Ook invloed op hoofdwegennet en op omliggende regio's (capaciteit, sluijverkeer, leefbaarheid). Dubbele kamstructuur is conditio sine qua non voor havenontwikkeling</p>	40
<p>Als concreet gevolg van de geplande bouw van de Oosterweelverbinding wordt in rapporten geschreven over een te verwachten toestand van chaos. In die zin lijkt het gehanteerde tijdsvenster voor een verhoging van de containercapaciteit in de Haven van Antwerpen een onmogelijkheid. De plannen omtrent uitbreiding van nieuwe containercapaciteit moeten dus ook afgetoetst worden met de timing voor de werken van de Oosterweelverbinding en de Antwerpse Ring.</p>	41
<p>Bij de keuze voor de alternatieven moet rekening worden gehouden met het feit dat het economisch achterland voor containers zich vooral situeert op Rechteroever. Niet minder dan 80% van de vracht gaat oostwaarts. Mede daardoor zorgt extra containerbehandelingscapaciteit op Linkeroever sowieso voor bijkomende mobiliteitsproblemen.</p>	41
<p>Een ander effect dat dient meegenomen in het beoordelingskader is het effect op verkeersveiligheid. Waar ook uitbreiding of inbreiding voor containeropslag zou komen, brengt dit toename van logistiek mee in een multimodaal transportmodel. De effecten op veiligheid voor andere weggebruikers, alsook impact op fauna (dagelijks worden gemiddeld 22.000 dieren doodgereden) dient mee onderzocht.</p>	41
<p>Mobiliteitseffecten</p> <ul style="list-style-type: none"> -havenmodel moet realistisch zijn (vnl modal split) -verkeersmodel moet rekening houden met Oosterweel -verkeersmodel : sluijverkeer dient op strategisch niveau te worden bekeken (niet projectmatig) -effecten mobiliteit en ontsluiting dienen hoger gewicht te krijgen in de afweging -bovengrens ontwikkelen per alternatief voor de maximale hoeveelheid containers op de weg: opnemen in afweging -geen concentratie van containers op de LSO: mobiliteitseffecten van de concentratie moeten worden in acht genomen 	47

Voor Saefinthedok fase 1, Saeftinghedok fase 1 met behoud van Doel, Saeftinghedok met enkel zuidzijde, Containerkaai Noordwest ontstaat er een concentratie van containeroverslag op de Linkeroever. Dit is niet wenselijk omdat de oorsprong/bestemming zich voor het grootste deel op Rechteroever bevindt.	47
Door een (geïnduceerde ?) ‘rederijbeslissing’ werd die situatie 2 à 3 jaar geleden omgegooid : MSC c.s. “versaste” naar het Deurganckdok, met tijdens die verhuis reeds, een file-explosie en een snel ‘vollopen van de Liefkenshoek’ met bijhorende infrastructuur. Het is nu eenmaal ontegensprekelijk zo, dat er meer economie ligt in het achterland van de rechteroever, dan van de linkeroever. Ongelooflijk veel van die Deurganckdok-containers kruisen dus de Schelde en 5 % meer of minder verkeer volstaat voor een file.	49
De laatste verkeersmodellen spreken ook van een groei van 68% van het vrachtverkeer in vergelijking met een groei van 20 % van het personenverkeer. Hiertegen is noch het huidige, noch het toekomstige hoofdwegennet van de zeer ruime Antwerpse en Noord-Vlaamse regio opgewassen. Deze twee dossiers lijken onvoldoende “gekoppeld”.	49
Ergo: de Vlaamse regering werkt en worstelt in steeds groeiende mate met de mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio en bij uitbreiding in Vlaanderen. Een sterke uitbreiding van de containercapaciteit van de Antwerpse haven verergert in grote mate deze problematiek. Indien de uitbreiding waarvan sprake gerealiseerd wordt op de linkeroever zal dit blijvende negatieve effecten hebben. Indien beide infrastructuurwerken in dezelfde periode ingepland worden, zal de (verkeers-) chaos niet te overzien én onbeheersbaar zijn.	49
Moet er specifiek in verband met containervervoer niet in grotere mate gekeken worden naar de eindbestemming van de container ? Eén voorbeeld ter illustratie. De containers kwamen tot zeer recent massaal toe op de rechteroever van Antwerpen. Aanvankelijk binnen de sluisen. Daarna op “open Schelde”. Het Deurganckdok bleef quasi onbenut, ondanks de schitterende voorspellingen, ook qua tewerkstelling.	49
Sommige gemaakte voorafnames zijn betwistbaar: <ul style="list-style-type: none"> • Alle varianten die zich ontwikkelen op de Linkeroever dienen te worden getoetst en gekoppeld aan een ander Complex Project, m.n. de ontsluiting van de Antwerpse ring (Oosterweel) 	51
Het Agentschap Innoveren en Ondernemen onderschrijft daarnaast het belang dat gehecht wordt aan een multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet. Vooral de modi spoor en binnenvaart kennen nog een hoog potentieel om het wegennet in en rond de haven, en bij uitbreiding Vlaanderen, te ontlasten. Hierbij is het van belang dat minimale overslag (en daarmee kosten) gecreëerd wordt, waardoor in feite goederen direct aan de terminal via spoor dan wel binnenvaart worden afgevoerd. Om dit ook in de praktijk kansrijk te maken is het eveneens van belang dat de samenstelling van ladingen voor achterlandtransport op de meeste efficiënte wijze gebeurt, zowel wat betreft afstemming tussen de werking van de verschillende terminals als wat betreft organisatie van transportstromen binnen de haven.	A5
Daarnaast is het van belang om bij de alternatievenafweging op dit punt genuanceerd rekening te houden met toekomstig aan te leggen infrastructuurprojecten die reeds werden beslist, en tevens om de afwikkelingsmogelijkheden via de bestaande infrastructuur voldoende mee in overweging te nemen. Potentiele knelpunten stoppen immers niet noodzakelijkerwijs voor de aansluiting op het hoofdnet.	A5

Gevraagd wordt dat er bij alle te realiseren projecten voldoende aandacht is voor de mobiliteit. Hierbij dient men prioritair in te zetten op transport per spoor en via de waterwegen. De doelstelling zou moeten zijn dat toename van transporten via de weg minstens vermeden dienen te worden en zelfs verminderd.	A10, 1
De Vlaamse regering dient er over te waken dat de mobiliteitsprojecten die inbegrepen zijn in de referentiesituatie ook werkelijk voorafgaand aan de realisatie van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit zijn aangelegd.	A11
Indien een alternatief op LSO gekozen wordt, is het duidelijk dat een eventuele goedkeuring hiervan onlosmakelijk verbonden dient te zijn met de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven, de Linkerscheldeoever en met de realisatie van het Waas mobiliteitsplan met dubbele kamstructuur zoals vervat in het Masterplan 2020.	A11
De toename van goederenvervoer zal ongetwijfeld een impact hebben op het lokale wegennet omheen de haven. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar de cijfers achter de stelling op p83 dat de impact van bijkomende capaciteit uiterst beperkt is op het lokale wegennet buiten de haven.	A11
Om bovenstaande redenen is het goed dat de impact op de situatie in het Waasland in detail mee bestudeerd wordt in het Provinciaal Verkeersmodel. Milderende maatregelen en een maximale scheiding van dorpen- en havenverkeer zijn absoluut aangewezen voor deze problematiek.	A11
Aansluitend bij het voorgaande dient ook onderzocht te worden welk overheidsniveau bevoegd is om de noodzakelijke planningsprocessen op te starten.(cfr. discussie tussen VG en provincie over de realisatie van de verbinding tussen de N70 en E34).	A11
Het FANC wenst er ook op te wijzen dat na het stopzetten van de elektriciteitsproductie de ontmanteling van de kerncentrale start. Deze ontmantelingswerkzaamheden zullen dus na het referentiejaar extra activiteiten en transport opleveren in de omgeving van de kerncentrale.	A22
P27 - 4.3 Mobiliteit: pijpleidingen ontbreken als modus.Bouwkundig erfgoed, landschap en archeologie: Sigmaplan (met o.a. dijkwerken rond Lillo) is niet vermeld.	A23
De Raad vraagt om bij de inschatting van de mobiliteitseffecten duidelijk onderscheid te maken tussen effectief uitgevoerd beleid en beleidsintenties. Dit vermindert het risico op een vertekening van de effectramingen.De MORA begrijpt dat diverse oplossingen die noodzakelijk zijn voor de opvang van de bijkomende mobiliteit als gevolg van het project, buiten de scope van het complex project worden gehouden. De MORA vraagt om bij de afweging van de alternatieven rekening te houden met de wisselwerking met geplande mobiliteitsinvesteringen op alle infrastructuurnetwerken. Hierbij zal onder meer moeten nagegaan worden of de capaciteit op de verschillende netwerken voldoende is of zal zijn om de verwachte mobiliteitsgroei efficiënt te kunnen opvangen.	A30
De MORA vindt het essentieel dat de effecten van de verschillende alternatieven en bouwstenen op mobiliteit (zowel op het wegvervoer, het spoorvervoer als de binnenvaart) grondig worden bestudeerd. Hierbij gaat het niet alleen over de mobiliteit en de druk op de capaciteit in het havengebied maar ook over de impact op de ontsluitende infrastructuur buiten de havenzone. Belangrijke onderzoeksvragen voor de MORA zijn hierbij ook de impact op de modal split en modal shift.	A30
De Raad stelt vast dat binnen het beoordelingskader voor de mobiliteitseffecten de verwachte modal split en de modal shift op een kwalitatieve manier zullen beoordeeld worden. De MORA vindt dat ook een kwantitatieve onderbouwing die de basis vormt voor de kwalitatieve evaluatie, belangrijk is als ondersteunende input voor het beleid en het maatschappelijk draagvlak. Een efficiënte en economisch duurzame modal split moet hierbij de leidraad zijn.	A30

<p>Extra terminalcapaciteit impliceert ook meer logistieke afhandeling. De MORA geeft aan dat de extra behandelingscapaciteit op de terminals mogelijkheden biedt om de wachttijden aan de terminals te verkleinen, onder meer via een aangepaste arbeidsorganisatie. De Raad wijst erop dat in het verlengde daarvan de totale logistieke keten moet worden geoptimaliseerd. Een verruiming van de openingstijden van de terminals en depots bijvoorbeeld kan de wachttijden aan de terminals en depots zelf verkleinen en zorgen voor een betere spreiding van de verkeersvolumes in de tijd. Dit vereist evenwel dat de spelers in de volledige logistieke keten hun organisatie hierop moeten kunnen aanpassen.</p>	A30
<p>Bij de afwegingen in functie van de keuze van het definitieve project moeten de mobiliteitseffecten een belangrijke rol spelen.</p>	A31
<p><u>Pagina 82:</u> Op pagina 82 wordt geschreven dat wat de binnenvaart betreft de sluiscapaciteit van de sluisen <i>binnen</i> het havengebied kwalitatief wordt onderzocht. Waarom beperkt dit gedeelte van het onderzoek zich tot binnen het havengebied? De genoemde alternatieven/bouwstenen hebben als doel om de containerafhandelingscapaciteit op de Linkeroever, op de Rechteroever en/of op beide oevers uit te breiden. Deze verschillende alternatieven hebben elk een verschillende impact op de aan- en afvoerroutes (binnenvaart) tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Afstemming met de Nederlandse beheerder van de hoofdvaarwateren (Rijkswaterstaat) biedt daarom kansen om de capaciteitsuitbreiding integraal te bestuderen met het transportnetwerk rondom Antwerpen.</p>	A37
<p><i>Grensoverschrijdende verkeerseffecten</i> Zoals eerder in deze reactie aangegeven, is Rijkswaterstaat beheerder van de Nederlandse Rijkswegen A4 en A16. Wij vragen u om in het vervolgtraject rekening te houden met de gevolgen van de plannen voor het (vracht)verkeer op de Nederlandse Rijkswegen A4 en A16. Voor de A4 bedoelen wij dan in het bijzonder het traject tussen knooppunt Sabina en de grens met België en voor de A16 tussen knooppunt Klaverpolder en de grens met België. Specifiek vragen wij u om het vervolgonderzoek de gevolgen voor der verkeersintensiteit en de verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) op deze wegen te onderzoeken.</p>	A37

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties gaan over het onderdeel mobiliteit van het strategisch MER, zoals beschreven in de alternatievenonderzoeksnota. Voor een reactie op deze inspraakreacties wordt verwezen naar de richtlijnen voor het strategisch MER van de dienst MER dat gelijktijdig met dit overwegingsdocument gepubliceerd wordt.

Categorie 9 – Operationaliteit

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Enige vergelijking met binnen- en buitenlandse terminals bevestigt ons dat voor moderne functionele containerterminals een terreindiepte van minstens 500m aangewezen is. In extra is ruimte noodzakelijk voor de administratie van de terminal, onderhoudsafdelingen, en het in en uitchecken van het wegverkeer.	12 (a)
Volautomatische terminals halen niet noodzakelijk hogere rendementen dan klassieke kaaien, er is een noodzaak aan voldoende kaailengte voor zeeschepen.	12 (b)
Binnenvaart vergt dedicated terminals. Het liefst sluit men de binnenvaart- feederuitrusting direct aan met de grote zeevaart.	12 (c)
Locaties overwegen die mogelijkheden voor de toekomst uitschakelen zijn niet vanzelfsprekend. We verwijzen hierbij opnieuw naar de startnota 1995 waar alternatieven die louter een aanmeerplaats langs de Scheldeoever inhielden, niet behouden werden. Door die eenmalige inrichting van nauwelijks 700 à 1000 meter maakt men het onmogelijk om daar een insteekdok te realiseren. Een insteekdok, waar in eerste instantie een deel wordt uitgevoerd, kan steeds uitgebreid worden. Je zult geen operators over de brug krijgen als er geen uitbreidingsmogelijkheden zijn.	12 (d)
Concluderend: Op zoek naar kostoptimalisatie hebben rederijen het voorbije decennium een spectaculaire schaalvergroting in de internationale scheepvaart op gang gebracht. Het maatgevende schip op de Far East trades is het voorbije decennium meer dan verdubbeld qua volume. Deze schaalvergroting heeft een grote impact op de containerbehandelingscapaciteit in havens. De trend tot consolidatie van volumes op één terminal per alliantie is daarbij een wereldwijde trend waar alle grote containerhavens ter wereld zich moeten aanpassen. De haven (en haar terminals) is hier geen trendsetter maar de facto een volger. Indien een haven (en haar terminals) een rol wil blijven spelen tegen deze achtergrond van schaalvergroting dan moet zij zich hieraan aanpassen en substantiële, geconcentreerde capaciteit voorzien vóór de sluizen. Deze trend heeft zich doorgezet bij alle omringende havens in de range. Het is niet realistisch te denken dat de Antwerpse haven haar huidige positie zal versterken of handhaven door tegen deze mondiale trend in te gaan. Een versnippering van containervolumes over meerdere, kleinere terminals gaat in tegen de vraag van de containerallianties én heeft bovendien nadelige gevolgen inzake mobiliteit (heel veel intra-haven shunting en herpositionering) én geeft meer dan waarschijnlijk een negatieve kosten-batenverhouding (hoge investering vs suboptimale spreiding van de volumes).	21 (a)

<p>Concluderend kunnen we stellen dat de totale behandelingscapaciteit van een terminal afhankelijk is van een aantal factoren en in belangrijke mate bepaald wordt door 'harde infrastructurele' factoren zoals yardoppervlakte en kaailengte. Terminaloperators in Antwerpen hebben via technologische vernieuwingen en innovaties al een beweging ingezet om de behandelingscapaciteit van de bestaande containerterminals te verhogen. Dat heeft ook al resultaten opgeleverd. De bestaande containerterminals behandelen nu al meer containers dan waar ze ooit voor gebouwd werden. Mogelijk zit er nog 'rek' op die mogelijkheden tot verdere optimalisatie. Dat dient verder bestudeerd te worden. O.a. omwille van de harde fysieke barrières (kaailengte, yardoppervlakte) is die rek echter ooit op. Het is dan ook niet realistisch te verwachten dat enkel en alleen door optimalisatie de vraag naar extra containerbehandelingscapaciteit kan opgevangen worden. Bij het bepalen van de maximale behandelingscapaciteit moet ook rekening gehouden worden met de mix tussen lokale (die efficiënt moet kunnen afgeleverd worden) en transshipment-cargo die in Antwerpen behandeld wordt. Een simpel doortrekken van de vergelijking met pure transshipmenthavens in bijv. Azië is dus niet correct. Bovendien heeft een terminal ook nood aan 'vrije' ruimte om optimaal gebruikt te worden. Zonder die vrije ruimte gaat zeer veel efficiëntie verloren door het constant herpositioneren van containers.</p>	21 (b)
<p>p95: 6.7 operationaliteit van alternatieven wordt vooraf gedaan. Wordt snelheid behandelen, veiligheid, flexibiliteit mee bestudeerd?</p>	21 (c)
<p>Op de vergadering van 13 december 2016 werd gesteld dat er in het kader van de verdere procedure een tussentijdse evaluatie komt met de Antwerpse containerbehandelaars. Het kan natuurlijk niet dat enkel de containerbehandelaars worden betrokken bij een tussentijdse evaluatie en andere stakeholders buiten spel blijven. Dat staat haaks op wat in het decreet complex project wordt omschreven als 'geïntegreerde en oplossingsgerichte samenwerking. Zie ook artikel 5 van het decreet complex project.</p>	41
<p>Containerrederijen zullen steeds streven naar het centraliseren van hun activiteiten op 1 terminal daar dit voor hun de nodige synergiën oplevert. Het concentreren van hun containerstromen, die zij individueel aanbrengen of via een alliantie, werkt voor hun kostenbesparend. De uitwisseling van containers tussen verschillende diensten opererend op verschillende vaargebieden (transshipment) kan plaatsvinden op 1 terminal en bovendien zijn de rederijen op deze manier ook in staat om het intermodaal verkeer via binnenvaart te verhogen, te bundelen en efficiënter te laten verlopen.</p>	46 (a)
<p>Gezien de rederijen centralisatie nastreven dient een oplossing voor extra containercapaciteit op terminalniveau te worden bekeken, het versnipperen van extra capaciteit levert geen voordelen op. Indien een rederij, en de alliantie waarvan het deel uitmaakt, niet kan groeien op 1 locatie zal het uitkijken naar alternatieven waar dit wel kan. Bovendien dient de bouw van extra capaciteit terminal per terminal beoordeeld te worden. Terminals die boven het gemiddelde groeien moeten kunnen uitbreiden aansluitend aan hun huidige concessie.</p>	46 (b)
<p>De huidige opdeling van de terminal in een West - en Oost zijde brengt hinder met zich mee daar de 2 zijden van elkaar gescheiden zijn door een sluis en de uitwisseling van containers tussen beide delen via trailer of binnenvaartschip dient te gebeuren. Deze werkwijzen brengen significante kosten met zich mee en drukken de operationele resultaten. Gezien deze suboptimale processen, dient de extra behandelingscapaciteit aan te sluiten aan MPET West. Door deze actie kan de extra capaciteit worden geïntegreerd in MPET West, en kan 1 aaneengesloten terminal worden gevormd.</p>	46 (c)

<p>Er moet niet alleen aandacht worden besteed aan de rationele uitbouw van de containercapaciteit, maar ook aan het upgraden van bestaande terminals waardoor alle beschikbare ruimte optimaal kan worden benut.</p> <p>Door de huidige constructie van de kaaimuur is de diepgang op Europa Terminal begrensd tot 13,5 meter. Het is niet mogelijk schepen groter dan 10.000 TEU te behandelen zonder de nodige beperkingen en het is helemaal niet mogelijk om schepen groter dan 13.500 TEU te ontvangen.</p> <p>Europaterminal kan op dit moment niet de globale schaalvergroting opvangen en is ook niet in staat om gecentraliseerde containertrafiek aan te trekken. Indien er niet wordt overgegaan tot het bouwen van een nieuwe kademuur op ET met een diepgang groter dan 15 meter, zal de 1.800.000 TEU behandelingscapaciteit in een snel tempo verouderen.</p>	46 (d)
<p>Tijdens de bouw van de nieuwe kaaimuur op Europaterminal zal PSAA moeten kunnen beschikken over extra behandelingscapaciteit op PSAA's Noordzeeterminal om de trafiek die normaal wordt behandeld op de Europaterminal op te vangen.</p>	46 (e)
<p>Er wordt onvoldoende verantwoord waarom er een verschil dient te worden gemaakt tussen de deep sea containertrafiek en andere zogenaamde niche-trafiek inzake de behandeling voor of achter de sluisen. Nautisch-technisch vormt de behandeling van de grootste containerschepen achter de sluisen an sich geen probleem indien de sluisen een voldoende omvang hebben om deze schepen te ontvangen. Een tweede aangehaald argument zijn de kosten omwille van wachttijden. Echter, wachttijden zijn voor alle havengebruikers hetzelfde, ook voor andere tijongebonden trafiek die gebruik maken van de sluisen. Er is geen reden waarom deep sea containertrafiek een uitzonderingsbehandeling zouden verdienen.</p>	47 (a)
<p>De capaciteitscijfers voor de bestaande containerterminals dienen ook rekening te houden met de verwachte toename in productiviteit.</p>	47 (b)
<p>80% capaciteitsgrens niet onderbouwd</p>	47 (c)
<p>Op p32 is sprake van faciliterende maatregelen. De meerwaarde daarvan wordt als beperkt aangegeven. Het lijkt nuttig om in de studie operationele aspecten uitbreiding containerbehandelingscapaciteit daar toch iets meer over te zeggen. En dat hier in de AON aan te geven.</p>	A2
<p>De extra containercapaciteit dient zo bepaald te worden dat deze trafiek in 2030 op een congestievrije manier kan afgehandeld worden.</p>	A23 (a)
<p>Er blijft een toekomst voor containerbehandeling achter de sluisen, maar dan vnl. voor specifieke trafiek waarvoor een behandeling achter de sluisen aangewezen is. Voorbeelden hiervan zijn niche segmenten, niche spelers, multipurpose schepen, shortsea en niet- of indirect gerelateerde binnenvaart. De geïdentificeerde bouwstenen achter de sluisen kunnen echter geen afdoende alternatief bieden voor containerbehandeling voor de sluisen, waar andere trafiek behandeld worden die het onderwerp uitmaken van de noodzaak aan extra container behandelingscapaciteit. De fysieke beperkingen en het tijdsverlies van een sluispassage (in combinatie met het tijgebonden karakter van een groot deel van de vloot), alsook het gegeven dat de bouwstenen achter de sluisen onvoldoende potentieel bieden voor een hubfunctie, maken dat deze alternatieven niet in lijn liggen met de operationele vereisten van het cliënteel dat ze beogen.</p>	A23 (b)
<p>Voor zover noodzakelijk wensen we het belang van het onderzoek naar de operationaliteit van de verschillende alternatieven extra te benadrukken. Alternatieven die op operationaliteit onvoldoende scores zijn geen oplossing voor de probleemstelling van het complex project, en kunnen bijgevolg ook geen onderdeel uitmaken van een voorkeursbesluit.</p>	A23 (c)
<p>Als bijkomend criterium in hoofdstuk 6.7 dienen de uitwisselingsmogelijkheden met ander terminals opgenomen te worden.</p>	A23 (d)

<p>In de Alternatievenonderzoeksnota worden bepaalde aspecten van het doel van het project niet duidelijk omschreven, waardoor ook de criteria, die moeten vervuld worden om het probleem op te lossen, niet duidelijk zijn. Het doel van het project is te voorzien in extra containerbehandelingscapaciteit zodat de haven van Antwerpen ook in de toekomst verder kan groeien inzake containerbehandeling. Die nieuwe containerbehandelingscapaciteit moet aan een aantal criteria voldoen om die groei inderdaad mogelijk te maken. Die criteria worden bepaald door de trends in de containerbusiness: grote rederijen en allianties die met steeds grotere containerschepen de haven aanlopen vragen om grote containerterminals die vlot toegankelijk zijn, d.w.z. die zich niet achter de sluisen bevinden. Zowel aan de zee- als de hinterlandzijde moet de toegankelijkheid zo goed mogelijk zijn. Deze en andere criteria worden in de Alternatievenonderzoeksnota toegelicht in het hoofdstuk "Operationaliteit van de alternatieven" (punt 6.7, blz. 95).</p>	A31 (a)
<p>Het hoofdstuk 6.7 over de "Operationaliteit van de alternatieven" bevat essentiële criteria die, samen met de probleemstelling van het project, een prominenter plaats moeten krijgen in de Alternatievenonderzoeksnota. Dit hoofdstuk bevat veel van de elementen die toelaten om het doel van het project duidelijk te omschrijven (multimodale ontsluiting, hub functie, centralisatie van schepen/containers van één rederij/alliantie, maritieme toegankelijkheid, schaalvoordelen (ook voor achterlandtransport, spoor en binnenvaart) enz.).</p>	A31 (b)

Sommige van de **inspraakreacties (12(b), 21(b), 47(b))** doen uitspraken die voorafnames zijn van hetgeen uit het geïntegreerd alternatievenonderzoek moet blijken.

Sommige reacties bevestigen en/of duiden het belang van criteria die reeds opgenomen werden in hoofdstuk 6.7 (onderzoek naar operationaliteit):

Inspraakreactie	Criterium uit hoofdstuk 6.7
12(a)	Mogelijkheden tot efficiënte overslag van zeeschepen en efficiënte tijdelijke opslag van containers Mogelijkheden tot voorzien van ondersteunende activiteiten
12(c)	Mogelijkheden tot efficiënte multimodale ontsluiting - binnenvaart
12(d)	Toekomstgerichtheid
21(a)	Bereikbaarheid langs waterzijde Mogelijkheden tot efficiënte overslag van zeeschepen Mate waarin de verdere uitbouw van een hub functie kan gerealiseerd worden
21(c)	Mogelijkheden tot efficiënte overslag van zeeschepen en efficiënte tijdelijke opslag van containers
A23(b)	Bereikbaarheid langs waterzijde
46(a)	Mate waarin de verdere uitbouw van een hub functie kan gerealiseerd worden Mogelijkheden tot efficiënte multimodale ontsluiting - binnenvaart
46(b)	In welke mate sluit het alternatief aan op marktbehoeften? Is het aanbod van capaciteit (grootte, locatie) afgestemd op de verwachte vraag van de verschillende marktspelers?
46(c)	Mate waarin de verdere uitbouw van een hub functie kan gerealiseerd worden
46(e)	Criteria vanuit standpunt overheid - realisatie

Inspraakreacties nr. A23(c), A31(a) en A31(b) benadrukken terecht het belang van de operationele criteria en het feit dat een alternatief voldoende probleemoplossend moet zijn om als alternatief weerhouden te worden.

Inspraakreactie nr. 41 stelt dat het niet kan dat enkel de containerbehandelaars betrokken worden bij de beoordeling van de operationaliteit van de verschillende alternatieven. Het is echter belangrijk dat deze beoordeling gebeurt door spelers die deskundig zijn ter zake. Zo zijn bv. ook niet alle stakeholders aanwezig op het ogenblik dat de MER-deskundigen de alternatieven beoordelen op hun effecten. Een onpartijdige review van de beoordeling is voorzien, en de resultaten zullen verder in het traject gedeeld worden met de andere stakeholders.

Inspraakreactie nr. 46(d) stelt dat de huidige capaciteit van de Europaterminal in versneld tempo zal verouderen indien niet overgegaan wordt tot verdieping van de kaaimuur. Dit is een aspect dat zal dienen bekeken te worden in het onderzoek dat de capaciteit van bestaande en nieuwe bouwstenen bepaalt.

Inspraakreactie nr. 47(a) stelt dat het verschil tussen de "deep sea containertrafielen" en de nichetrafielen achter de sluisen onvoldoende toegelicht werd. Het verschil werd wel degelijk geduid, en in het onderzoek worden ook bouwstenen meegenomen waarbij deep sea containertrafielen achter de sluisen behandeld worden.

De **inspraakreacties nr. 21(b), 47(c)** en A23 gaan over de operationele capaciteit, congestie, en de onderbouwing van de 80% capaciteitsgrens.

De in de **inspraakreactie nr. A2** gesuggereerde beoordeling van faciliterende maatregelen zoals vermeld op p32 van de alternatievenonderzoeksnota zal mee opgenomen worden in het onderzoek.

De **inspraakreactie nr. A23(d)** suggereert om de uitwisselingsmogelijkheden tussen verschillende terminals voor een bepaald alternatief mee op te nemen als criterium. Deze suggestie wordt weerhouden.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

- In het alternatievenonderzoek zal op een onderbouwde manier moeten omgegaan worden met het gegeven operationele capaciteit ten opzichte van restcapaciteit.
- Bij de bepaling van de capaciteit in de toekomst van de Europaterminal in de huidige vorm (zonder verdieping) dient rekening gehouden te worden dat de huidige diepgang onvoldoende is om de verwachte schaalvergroting te kunnen blijven opvangen.
- Toevoeging beoordeling invloed van faciliterende maatregelen het operationaliteitsonderzoek.
- Toevoegen criterium "uitwisselingsmogelijkheden tussen verschillende terminals" in hoofdstuk 6.7

Categorie 10 – Nautisch

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het is onverantwoord om superschepen door de Schelde tot Antwerpen te laten varen	3
Vraag is ook of bepaalde project alternatieven wel kunnen worden overwogen zonder rekening te houden met de eventuele verdere verdieping van de Westerschelde die deze zouden impliceren. De alternatievenafweging kan zich niet enkel focussen op het project maar dient alle eraan gerelateerde ingrepen mee te nemen in de weging. In die zin is het van belang er op te wijzen dat het Schelde zich vandaag al in een ongunstige staat van instandhouding bevindt.	18, 19, 29, 30
De alternatievenafweging kan zich niet enkel focussen op het project zelf of de economische aspecten ervan. Ook de consequenties voor het nautisch verkeer, de eventuele ingrepen in de rivier (verdere uitbaggering) verbonden met de projecten moeten aan bod komen..	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45

In het kader van het alternatievenonderzoek is ook het vraagstuk van cumulatieve effecten veroorzaakt door de baggerwerken nodig voor de toegankelijkheid van het nieuwe dok van belang. Want kunnen bepaalde projectalternatieven wel worden overwogen zonder ook rekening te houden met de eventuele verdere verdieping van de Westerschelde die deze zouden impliceren?	41
p94 Het ontwerpschip wordt nergens gedefinieerd. Er is enkel sprake van een ULCS. Het is aangewezen om het ontwerpschip te definiëren als een containerschip met een LOA van 400 meter.	A23
<u>Pagina 38:</u> Op deze pagina staat geschreven dat verwacht wordt dat de huidige schaalvergroting binnen de containervaart doorzet. Dit zou betekenen dat de afmetingen van schepen verder zullen groeien. Kunt u ons aangeven waar deze verwachting op is gebaseerd? Deze vraag is mede ingegeven door het feit dat het huidige aandeel schepen van > of = 400 meter in de wereldwijde vloot zeer beperkt is en er geen expliciete ontwikkelingen bij ons bekend zijn die wijzen op een groei van het aantal schepen met een omvang van > of = 400 meter.	A37 (a)
<u>Pagina 94:</u> Op deze bladzijde geeft u aan dat het zogenaamde Ultra Large Container Ship (ULCS) het ontwerpschip is om elk alternatief te onderzoeken. Kunt u ons aangeven waarom dit type schip als uitgangspunt is genomen? Gelet op de huidige ontwikkelingen vragen wij ons af in hoeverre dit type een reëel en toekomstbestendig uitgangspunt is.	A37 (b)
<u>Pagina 95:</u> Op deze pagina wordt aangegeven dat een gedetailleerd capaciteitsonderzoek, waarbij onderzocht wordt hoe de extra trafieken een impact hebben op de verkeersafwikkeling van deze extra containerschepen op de rivier en de haveninfrastructuur, geen deel uitmaakt van de onderzoeksfase van het complex project, gezien het strategisch niveau ervan. Kunt u ons aangeven wanneer of in welke fase van dit onderzoek een gedetailleerd capaciteitsonderzoek aan de orde komt? Hierbij in ogenschouw genomen een doorvertaling van de capaciteitsvraag tegen 2030 (+ 4.6 tot 7.6 miljoen TEU) naar de benodigde scheepscapaciteit van en naar de haven van Antwerpen.	A37 (c)

De **inspraakreactie nr. 3** stelt dat het onverantwoord is superschepen tot in Antwerpen te laten varen, zonder hier echter een argumentatie voor aan te halen.. De nota in bijlage 3 weerlegt deze stelling en concludeert als volgt; de nautische veiligheid op de Schelde is een belangrijk gegeven voor Vlaanderen en Nederland, voor de havens en haar klanten. Het beleid is er dan ook op afgestemd om de veiligheid op eenzelfde niveau te houden. Ondanks de komst van de grootste containerschepen op de Schelde en de toename ervan de afgelopen jaren, is de nautische veiligheid en ook de externe veiligheid alleen maar toegenomen sinds 2006.

De **inspraakreacties nr. 18, 19, 29, 30, 41** stellen de vraag of bepaalde projectalternatieven wel kunnen overwogen worden zonder ook rekening te houden met de eventuele verdieping van de Westerschelde. Een verdieping van de Westerschelde valt buiten de scope van het project. Alle projectalternatieven zijn zo gekozen dat de extra containercapaciteit er kan gerealiseerd worden door middel van actuele scheepstypes die thans de Westerschelde op en af kunnen varen.

De **inspraakreacties nr. 24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45** stellen dat de alternatievenafweging zich niet enkel kan focussen op het project zelf of de economische aspecten ervan en dat ook de consequenties voor het nautisch verkeer en de eventuele ingrepen in de rivier verbonden met de projecten aan bod moet komen. Het alternatievenonderzoek is inderdaad een geïntegreerd onderzoek waarin genoemde aspecten aan bod komen. Hoofdstuk 6.6 stelt ook dat de noodzakelijke aanvullende maatregelen op dit vlak onderdeel van het alternatief worden en dat de mogelijke (milieu)effecten meegenomen moeten worden.

De inspraakreacties **nr. A23, A37(a) en A37 (b)** gaan over schaalvergroting, het "ontwerpschip", en over het realiteitsgehalte en toekomstbestendigheid van dit ontwerpschip.

Hierrond kan ter verduidelijking vermeld worden dat de schaalvergroting in de containervaart zich manifesteert op 2 vlakken:

(1) De schepen in de vaart worden groter (vooral inzake beladingscapaciteit) en bestaande schepen worden vervangen door grotere exemplaren.

(2) het aandeel van grotere schepen in de totale vloot wordt groter. De maximale afmetingen in lengte, breedte en design diepgang blijven de laatste jaren stabiel.

Voor het ontwerp van de kades zal uitgegaan worden van een ontwerpschip met lengte 400 meter en diepgang 16 meter.

Om toekomstgericht toch een zekere marge op dit ontwerpschip in te bouwen wordt het nautisch onderzoek uitgevoerd met volgend maximaal ontwerpschip:

- Lengte 430 meter
- Breedte 62 meter
- Diepgang 16 meter

Voor het deelonderzoek dat zich richt op de vaarwegcapaciteit (op strategisch niveau) zijn breedte en diepgang cruciaal, waarvoor als maximale waarden respectievelijk 62 meter en 16 meter aangenomen worden.

Het deelonderzoek dat de capaciteiten van verschillende bouwstenen berekent definieert geen maximaal ontwerpschip, maar rekent met gemiddelde afmetingen voor schepen uit verschillende grootte-classes (schepen <200m, schepen tussen 200m en 300m en schepen >300m). De verwachte verdere schaalvergroting zal zich vertalen door relatief meer schepen in de grotere scheepsclasses en een hogere gemiddelde lengte voor de schepen.

Bovenstaande zal verduidelijkt worden in een aangepaste alternatievenonderzoeksnota.

De **inspraakreactie nr. A37 (c)** stelt de vraag in welke fase van het onderzoek een gedetailleerd capaciteitsonderzoek aan de orde komt. De vraag naar nut en noodzaak van een gedetailleerd capaciteitsonderzoek in kader van dit complex project kan pas beantwoord worden wanneer de resultaten van het onderzoek op strategisch niveau beschikbaar zijn.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

In de alternatievenonderzoeksnota zal een verduidelijking opgenomen worden over het ontwerpschip voor de verschillende deelonderzoeken.

Categorie 11 – Procesverloop

Categorie 11a - Procesverloop - Betrokkenheid actoren

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
procesnota pg 26/27. Wij bevestigen onze suggestie om bij: Strategische adviesraden: naast de Gecoro's en Mina-raden ook de Landbouwraden op te nemen. Actiegroepen : ook Nixnx op te nemen - zie Nixnx website. Ook vragen wij ons nu af of bij Lokale besturen ook Muysbroek Polder niet best toegevoegd wordt.	4
Bedrijf wil persoonlijk worden geïnformeerd en niet via publieksraadpleging	20
De AON vermeldt dat de verwerking van de adviezen en reacties besproken zal worden op een zgn. adviesvergadering. Het FANC wenst deel te nemen aan deze vergadering(en) om de nadruk te kunnen leggen op het behoud van de veiligheid van de kerncentrale.	A22
Concreet dringt de MORA er op aan om voor toekomstige complexe projecten, reeds in de verkenningsfase van een complex project de strategische adviesraad informeel te raadplegen bij de voorbereiding van de startnota.	A30 (a)

<p>Het onderzoek van de mobiliteitseffecten voor de verschillende alternatieven en de verwerking van de resultaten gebeurt in de onderzoeksfase, vóór de opmaak van het voorkeursbesluit. De MORA is van oordeel dat dit onderzoek geen “blackbox” mag zijn en vindt dat over de (voorlopige) resultaten ervan een communicatie- en dialoogmoment met de strategische adviesraad, voorafgaand aan het voorkeursbesluit, mogelijk moet zijn. De Raad vraagt daarom dat het departement MOW de resultaten van het gevoerde mobiliteitsonderzoek in de loop van de onderzoeksfase komt toelichten in de MORA.</p>	A30 (b)
<p>De MKBA is cruciaal in heel het onderzoeksproces. De beschrijving van de methodologie in de AON geeft aan dat alle elementen die door de Standaardmethodiek worden voorgeschreven, in het onderzoek een plaats krijgen. Het lijkt de VHC zeer belangrijk dat de MKBA nauwgezet en kritisch wordt opgevolgd. De VHC vraagt om tijdens de uitvoering van de MKBA op de hoogte gehouden te worden van de voortgang en de inhoud van het studiewerk.</p>	A31
<p>Rijkswaterstaat vraagt om opgenomen te worden in het actorenoverzicht voor het complex project. Ook wordt gevraagd aan te geven op welke wijze Rijkswaterstaat als relevante actor verder betrokken wordt.</p> <p>daarnaast verzoekt Rijkswaterstaat actief betrokken te worden bij toekomstige ruimtelijke planprocedures waarbij er grensoverschrijdende effecten denkbaar zijn op het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het mailadres zd-ruimtelijkeplannen@rws.nl.</p>	A37 (a)
<p><u>Pagina 6:</u> Op deze pagina staat geschreven dat de onderzoeksfase van een complex project van start gaat als de startbeslissing is genomen. Voor het complex project "Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen" is dat sinds 15 juli 2016 het geval. In de onderzoeksfase worden alle actoren en het brede publiek betrokken.</p> <p>Wij vragen u om in de AON aan te geven op welke wijze de PC en VNSC als relevante actoren betrokken worden. Zoals aan het begin van deze brief aangegeven, spelen beide commissies een belangrijke rol in het gezamenlijk beheer van de Schelde. Hierbij tevens aangemerkt dat onder de 14 alternatieven er enkele alternatieven zijn die mogelijkheden scheppen om langere en/of dieper schepen te ontvangen. Dit raakt het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Schelde direct. Hiernaast zijn er alternatieven/bouwstenen die <i>minder</i> impact hebben op het gebruik van sluizen en zijn er alternatieven/bouwstenen die juist meer impact hebben op het gebruik van sluizen, vergeleken met de huidige situatie. Het gebruik van sluizen kan direct impact hebben op wachttijden (en dus capaciteit) op de Westerschelde. Het gaat onder andere om deze bouwstenen/alternatieven:</p> <p>9. Verdieping Europaterminal 14. Delwaidedok in combinatie met nieuwe zeelsluis</p>	A37 (b)
<p><u>Pagina 88:</u> Kunt u ons aangeven in hoeverre de PC en VNSC bij stap 2) betrokken worden?</p>	A37 (c)

Uit bovenstaande inspraakreacties volgen volgende acties:

Met betrekking tot **inspraakreactie nr. 20** : het Decreet Complexe Projecten en het uitvoeringsbesluit van 12 december 2014 voorzien in bepalingen die de publieksraadplegingen en openbare onderzoeken (inclusief individuele kennisgevingen) regelen. Bij het verder verloop van de procedure zullen deze worden nageleefd.

Het FANC zal zoals gevraagd in **inspraakreactie nr. A22** mee uitgenodigd worden op de adviesvergadering, conform de bepalingen van het Decreet Complexe Projecten en uitvoeringsbesluit.

In inspraakreactie A37(b) wordt gevraagd hoe de Permanente Commissie en de VNSC als relevante actoren betrokken zullen worden. Naast het feit dat de georganiseerde raadpleging grensoverschrijdend van aard was, zullen de overheidsinstanties uit voornoemde commissies, incl. de Nederlandse, uitgenodigd worden voor het actorenoverleg voor zover dit tot nu toe niet het geval is geweest. De PC en de VNSC zelf zullen desgewenst op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het project. Binnen het ambtelijk college van de VNSC heeft de

Vlaamse delegatie zich hiertoe reeds uitdrukkelijk geëngageerd. verder is op te merken dat de Antwerpse haven vandaag reeds de grootste generatie containerschepen ontvangt. Het project is op zich dus niet van aard om langere en/of diepere schepen te faciliteren. Het wil toekomstige groei in het containersegment kunnen opvangen. Er wordt een nautisch onderzoek uitgevoerd dat de nautische effecten van de verschillende alternatieven in beeld zal brengen. In de Alternatievenonderzoeksnota werd omstandig toegelicht dat zowel de microscopische als macroscopische nautische impact zal worden onderzocht. Binnen het kader van het strategische MER zullen ook de eventuele gewestgrensoverschrijdende effecten worden meegenomen.

In antwoord op **inspraakreacties nr. A30(b) en A31** kan bevestigd worden dat het voorontwerp van voorkeursbesluit samen met een synthesenota die de conclusies van het alternatievenonderzoek samenvat voor advies zal voorgelegd worden aan betreffende insprekers.

De suggestie om de MORa (**inspraakreactie nr. A30(a)**) in de verkenningsfase van toekomstige complexe projecten reeds te betrekken wordt overgemaakt aan het Team Complexe Projecten.

Volgende actoren worden in de procesnota mee opgenomen in het actorenoverzicht:

- Grensoverschrijdend:
 - Rijkswaterstaat (A37(a))
- Strategische adviesraden:
 - Landbouwwaad Stabroek (4)
- Actiegroepen:
 - Nix NX (4)

Categorie 11b - Procesverloop - Verkenningsfase en startbeslissing

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De uitgangspunten beperken zeer sterk de alternatieven. Interessanter wordt het als we hierrond openheid kunnen creëren, en op de manier tot een volwaardigere alternatievenafweging kunnen komen. In de geest van het werken met complexe projecten "moet men de verkenningsfase ingaan met een brede probleemstelling, die nog kan worden uitgebreid na de consultatie van de verschillende stakeholders en adviesinstanties, en niet met een tot in detail uitgewerkt project.	26
De startbeslissing dient conform het decreet een oriëntatie van het probleem te geven en mag zich niet focussen op de realisatie van een concreet project. De decreetgever heeft het bovendien wenselijk gevonden om een overleg te laten plaatsvinden met de voornaamste betrokken actoren. Doel 2020 is echter nooit proactief bij de vormgeving van de startbeslissing betrokken. Conform artikel 5 dienen het participatiebeginsel, open communicatie, geïntegreerde samenwerking, gelijktijdige en geïntegreerde aanpak van de onderzoeken en de inspraak nochtans centraal te staan in de ganse procesaanpak van de besluitvormingsprocedure.	41

De startbeslissing van dit complex project vertrekt wel degelijk van een brede probleemstelling en niet met een tot in detail uitgewerkt project. Het feit dat tal van scenario's zijn ingesproken en worden meegenomen bewijst dat er geen in detail uitgewerkt project als vertrekbasis bestond.

Aanpassing van alternatievenonderzoeksnota

Geen

Categorie 11c - Procesverloop - Publieksraadpleging

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De publieke voorstelling van de nieuwe procedure en de verschillende alternatieven is al te beperkt voor iets dat de ruime regio aangaat.	13
Er was tot hiertoe slechts één info-moment voorzien in het Sluisgebouw van Kallo. Dat zou op zijn minst moeten herhaald worden in alle gemeenten van het Waasland en in de aan de haven grenzende gemeenten van de provincie Antwerpen.	13
Tijdens het info-moment in het Sluisgebouw in Kallo werd er amper voorzien in concrete info en context over de alternatieven. Er was ook geen infomateriaal voor handen.	13
De tijdsspanne voor het openbaar onderzoek is te kort. Zeker gezien de omvang en ingrijpendheid van het project.	13
De kennisgeving naar het ruime publiek is te beperkt. Geen aankondiging van openbaar onderzoek via affiches, lokale bladen, brochures... Daardoor is het openbaar onderzoek onvoldoende openbaar.	13
De publieke voorstelling van de nieuwe procedure en de verschillende alternatieven is al te beperkt voor iets dat de ruime regio aangaat. De gemeenten in het Waasland en Antwerpen en hun bewoners zijn als betrokken partij te weinig of niet betrokken. Ook de bevolking van Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Brabant dient geïnformeerd en betrokken bij dit project.	18, 19, 29, 30
Eén info-moment voor een project met zulk een impact is onvoldoende.	18, 19, 29, 30
De tijdsspanne voor het openbaar onderzoek is te kort. Zeker gezien de omvang en ingrijpendheid van het project.	18, 19, 29, 30
De kennisgeving naar het ruime publiek is te beperkt. Geen aankondiging van openbaar onderzoek via affiches, lokale bladen, brochures ... Daardoor is het openbaar onderzoek onvoldoende openbaar.	18, 19, 29, 30
De publieke voorstelling van de nieuwe procedure en de verschillende alternatieven is al te beperkt voor iets dat de ruime regio aangaat. De gemeenten in het Waasland en Antwerpen en hun bewoners zijn als betrokken partij te weinig of niet betrokken. Ook de bevolking van Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Brabant dient geïnformeerd en betrokken bij dit project.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Het openbaar onderzoek is veel te kort voor zo een ingrijpend project.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Het ruime publiek is onvoldoende op de hoogte gebracht van het openbaar onderzoek. Daardoor is het openbaar onderzoek onvoldoende openbaar.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
De bevolking van de linkeroever wordt hier nauwelijks betrokken bij al hetgeen hier aan het gebeuren is. (alweer die arrogante grootheidswaanzin)	35
De publieke voorstelling van de nieuwe procedure en de verschillende alternatieven is al te beperkt voor iets dat de ruime regio aangaat. De gemeenten in het Waasland en Antwerpen en hun bewoners zijn als rechtsreeks betrokken partij te weinig of niet betrokken. Ook de bevolking van Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Brabant werd niet geïnformeerd en betrokken bij een project dat grensoverschrijdend implicaties heeft.	41

De kennisgeving naar het ruime publiek was ook bijzonder beperkt. Geen aankondiging van openbaar onderzoek via affiches, lokale bladen, verschillende kranten of brochures... Dat staat niet alleen haaks op de doelstellingen van het complex project. Hierdoor is het openbaar onderzoek in de feiten bijzonder beperkt en onvoldoende openbaar.	41
Volgens de Alternatievenonderzoeksnota zouden enkel in de verschillende edities van de GVA aankondigingen gestaan hebben. Gezien de teneur van deze krant inzake havenprojecten, mag men er van uitgaan dat dit slechts een welbepaald publiek bereikt.	41
De tijdsspanne van het openbaar onderzoek was ook veel te kort. Zeker gezien de omvang en de ingrijpendheid van het project. Daardoor is er van bij aanvang een grote ongelijkheid tussen enerzijds een actor als het Antwerps Havenbedrijf dat kan terugvallen op zijn voorkennis en de inzet van een uitgebreide studiedienst. En anderzijds de direct betrokkenen uit het gebied die zich eerst nog de materie moeten eigen maken alvorens zij gefundeerde opmerkingen kunnen maken. Zie hierover ook artikel 6 van het Verdrag van Aarhus.	41
De publieke voorstelling van de nieuwe procedure en de verschillende alternatieven is te beperkt. De gemeenten in het Waasland en Antwerpen en hun bewoners zijn als betrokken partij te weinig of niet betrokken. Ook de bevolking van Zeeuws Vlaanderen en Noord-Brabant dient geïnformeerd en betrokken bij dit project. In dit kader is één info-moment voor een project met zulk een impact onvoldoende. Ook de tijdsspanne voor het openbaar onderzoek is te kort. De kennisgeving naar het ruime publiek is te beperkt – geen aankondiging van openbaar onderzoek via affiches, lokale bladen, brochures – waardoor het openbaar onderzoek onvoldoende openbaar is..	48
Een verlenging van de fase van publieksraadpleging tot een duurtijd van ca. 3 maanden lijkt een minimum.	51

Bovenstaande inspraakreacties gaan over de duurtijd van de publieksraadpleging (in sommige reacties verkeerdelijk openbaar onderzoek genoemd), de wijze van bekendmaking ervan en de informatieverstrekking aan het publiek.

Bij het bepalen van de duurtijd van de publieksraadpleging en de wijze van bekendmaking ervan zijn de bepalingen van artikel 5 van besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten nageleefd.

Op vlak van informatieverstrekking naar het publiek toe werden o.a. volgende initiatieven genomen:

- Ter beschikking stellen van de alternatievenonderzoeksnota (online en ter inzage)
- Bekendmaking in verschillende lokale edities van de Gazet van Antwerpen en aanplakking bij de gemeentes.
- Publiek toegankelijke infomarkt waarop aan de hand van affiches de alternatievenonderzoeksnota werd toegelicht en waarop verschillende experts ter beschikking waren voor het geven van toelichting.

De publieksraadpleging werd dan ook via de geëigende kanalen ter kennis gebracht en aan het publiek werd een termijn van 30 dagen gegeven om hun eventuele bemerkingen te formuleren, hetgeen een redelijke termijn is voor zulke publieksraadpleging.

Ook in het verdere proces zijn nog verschillende communicatie- en inspraakmomenten voorzien.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota
geen

Categorie 11d - Procesverloop - Second opinion / peer review

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
In het verder verloop van de procedure dient er ruimte voorzien voor een 'second opinion' door andere experts dan diegenen die betrokken zijn bij het feitelijke alternatievenonderzoek.	18, 19, 29, 30
In het verder verloop van de procedure dient er ruimte voorzien voor 'peer-review' door externe experts, iets wat in de ons omringende landen de normaalste zaak ter wereld is. Ook een tussentijds verslag in het onderzoek lijkt aangewezen.	24, 25, 27, 28, 31, 32, 34, 44, 45
Inzake gehanteerde methodiek en verder verloop van de procedure dient er tussentijds ruimte voorzien voor procesevaluatie en een 'second opinion' door andere experts dan diegenen die betrokken zijn bij het feitelijke alternatievenonderzoek.	41
Sommige gemaakte voorafnames zijn betwistbaar: <ul style="list-style-type: none"> Onafhankelijke, controleerbare studie? De aanstelling van een bijkomend onafhankelijk controlerend studieorgaan dat de resultaten kan valideren, het proces kan monitoren zoals dat in Nederland gebeurt en ook bij ons gekend is bij alle openbare bouwprojecten van enige omvang is aangewezen. 	51

Bovenstaande inspraakreacties vragen dat er in het verder verloop van de procedure ruimte voorzien wordt voor een second opinion door andere experts dan diegenen die betrokken zijn bij het alternatievenonderzoek. Hoewel dit geen verplichting is zal bekeken worden in welke fase van het proces hiertoe een mogelijkheid kan voorzien worden.

Categorie 11e - Procesverloop - andere inspraakreacties

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Nog niet alle alternatieven zijn gekend. Er kunnen nog nieuwe alternatieven ingediend worden en met de bouwstenen zullen nog een drie-tal nieuwe alternatieven gedefinieerd worden bij het capaciteits- en operationaliteitsonderzoek. Op deze nieuwe alternatieven kan er pas op 23/3/2017 opmerkingen gegeven worden tijdens een volgend actorenoverleg over de tussentijdse resultaten als het geïntegreerde onderzoek al opgestart is.	21
Op p.9 volgende zin schrappen: "De inspraakreacties die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, worden verwerkt door de deskundigen." Het kan misleidend overkomen dat het de MER-deskundigen zijn die de inspraak verwerken.	A2

Zoals **inspraakreactie nr. 21** stelt is het inderdaad zo dat niet alle alternatieven gekend zijn bij de terinzagelegging van de alternatievenonderzoeksnota. Dit is een gevolg van:

- het feit dat eerst de capaciteit van alle bouwstenen dient berekend te worden alvorens tot een samenstelling van alternatieven te kunnen komen;
- het feit dat er ook uit de publieksraadpleging bouwstenen kunnen komen waarmee alternatieven samengesteld dienen te worden.

De samenstelling van bouwstenen tot alternatieven zal zo gebeuren dat alle bouwstenen aan bod komen, en zodanig dat alle alternatieven min of meer dezelfde behandelingscapaciteit bieden.

De tekstwijziging voorgesteld in **inspraakreactie nr. A2** zal worden doorgevoerd in de alternatievenonderzoeksnota.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota:

Op p.9 volgende zin schrappen: "De inspraakreacties die tijdens het openbaar onderzoek zijn geformuleerd, worden verwerkt door de deskundigen."

Categorie 12 – Referentiesituatie in het strategisch MER

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
<p>Wij maken ons bedenkingen bij de voorgestelde referentiesituatie in de disciplines Landschap en Mens. Voor het gebruik van deze referentie (o.a. 1998) werd geredeneerd dat de reeds eerdere "aantastingen" van het landschap ook dienden te worden meegenomen. Natuurpunt wenst te benadrukken dat wij niet akkoord kunnen gaan met deze redenering. De aangelegde compensatiegebieden, die kunnen beschouwd worden als een "aantasting van het polderlandschap", zijn een gevolg van de aanleg van het Deurganckdok (en zelfs van eerdere havenontwikkelingen -> historisch passief) en niet van het Saeftinghedok. Als we het op de spits zouden willen drijven, is het zelfs zo dat de compensatie nog niet geheel is gerealiseerd (een groot oppervlakte is nog steeds via tijdelijke natuurcompensaties geregeld in het havengebied zelf) waardoor zelfs de huidige toestand niet als referentie mag gebruikt worden. Wij kunnen echter akkoord gaan met de redenering van het Havenbedrijf dat alle disciplines op dezelfde basis moeten vergeleken worden, wat betekent dat de huidige situatie dient te worden gebruikt als referentiesituatie.</p>	8, 14
<p>Waarom wordt er gewerkt met meervoudige referenties en niet met referentiejaar 2025 en referentiesituatie (4 verschillende gevallen)</p>	21
<p>p28/29: Waarom wordt de toestand 2008/huidige en toestand bij uitvoering van GRUP - dat geschorst /vernietigd is - meegenomen bij beoordeling landschap? Wordt dit ook nog getoetst met referentiejaar 2025?</p>	21
<p>p70: Waarom 2 andere referentiesituaties bij fysisch ruimtegebruik: huidige en 1998?</p>	21
<p>p70: Waarom 2 andere referentiesituaties bij juridisch ruimtegebruik: GRUP en voor GRUP en onteigeningen? Het toestand 2016 en eindbeeld 2025 is belangrijker</p>	21
<p>Referentie (Hoofdstuk 4): ook variant zonder Oosterweelverbinding (OWV) berekenen en horizon 2030</p> <p>We moeten een cirkelredenering vermijden: OWV wordt netto batig door uit te gaan van gigantische trafiekgroei en toenemende congestie, terwijl nieuw containercapaciteit slechts beperkte congestiekosten veroorzaakt omdat men uitgaat van aanwezigheid OWV. dus graag variant of gevoeligheidsanalyse die uitgaat van geen bijkomende Scheldekruising.</p> <p>Er wordt ook uitgegaan van de optimalisatie van het Ringspoor (L27A) (p. 27). Wat bedoelt men daarmee? Gaat men daarmee ook uit van de realisatie van de tweede goederenspoorontsluiting? Graag een variant berekenen waarin er geen verhoging van de spoorcapaciteit komt (zie verder bij Mobiliteitseffecten).</p> <p>Als referentiejaar wordt 2025 vooropgesteld. Waarom niet 2030? De nieuwe infrastructuur is bedoeld om de groei tot 2030 op te vangen. We willen ook de effecten berekend zien van een volledige ingebruikname van de geplande infrastructuur.</p>	38
<p>Vergelijking met de oorspronkelijke situatie, toen de polder in Beveren nog een gewone polder was. Inspanning ter realisatie van OZS mogen niet worden meegenomen.</p>	42
<p>Sommige gemaakte voorafnames zijn betwistbaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doel zou niet meer leefbaar zijn. 	51
<p>Ouden Doel en Rapenburg ontbreken op p15 van de AON bij de opsomming van de bestaande haven- en polderdorpen en woonkernen in de omgeving.</p>	A1

p70 Het gebruik van 1998 als referentie als bijkomend referentiejaar naast de huidige bestaande toestand is niet correct. De beslissing van 20 januari 1998 over de bouw van een containergetijdendok ging over het Deurganckdok. Het is dus niet zo dat de stappen die sindsdien gezet zijn gekoppeld zijn aan een eventueel bijkomend getijdendok op Linkeroever.	A23
--	-----

Inhoud van de opmerkingen

Deze inspraakreacties gaan over de referentiesituatie die gehanteerd wordt in het strategisch MER. Voor de reactie op deze inspraakreacties wordt verwezen naar de richtlijnen voor het strategisch MER van de dienst MER dat gelijktijdig met dit overwegingsdocument gepubliceerd wordt.

Categorie 13 – Bijkomende alternatieven

Categorie 13a - Reeds ingesproken bouwstenen of variaties hierop

In sommige van de inspraakreacties met betrekking tot de alternatieven werd een bouwsteen ingesproken die reeds opgenomen is in het onderzoek. In sommige gevallen gaat het over een uitvoeringsvariante van de betrokken bouwsteen.

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De totaal logische aanleg van een Saeftingedok, zonder behoud van Doeldorp; waarom: dit dorp is een spookdorp geworden, dus zosnel mogelijk alle huizen afbreken, omdat ze allen bouwvallig zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat men dan bouwgronden gaat aanbieden om dit dorp terug op te bouwen, wie gaat nu bouwgrond kopen om er te gaan wonen en omgeven te zijn met dokken en havenkranen en dijken, en verkeer, en in een dorp zonder enige winkel; dit is onzinnig en ondenkbaar. Dus een Saeftingedok met een "hoek af" voor behoud van een minidorp Doel is totaal onzinnig.	5
Uitbreiding Europaterminal: Het doortrekken van de Europaterminal in zuidelijke richting (richting boei 82 en 82A). Kade opspuiten of indien technisch haalbaar op palen	11 (a)
Uitbreiding Noordzeeterminal: Het doortrekken van de Noordzeeterminal in noordwestelijke richting (tot boei 80 of verder). Kade opspuiten of indien technisch haalbaar op palen.	11 (b)
Binnenvaartinsteekdok(jes) in het Doeldok. Bijkomende containerbehandelingscapaciteit door maximalisering van de zeevaartbehandeling in het Deurganckdok (westkant) en inname van het gedempte deel van Doeldok met een klein insteekdok voor binnenvaartschepen. Combinatie laad- en losfaciliteiten binnenvaart met het spooreplacement. een identieke situatie is mogelijk langs de kant van een eventueel Saeftinghedok.	12 (a)
Noordelijk Insteekdok met insteekdokje. Variante op alternatief Waslandkanaal en bijkomend het voorzien (behouden) van een klein insteekdokje ten behoeve van Gyproc.	12 (b)

<p>Aan oostkant Deurganckdok ter hoogte van het smalle deel naast Ashland een binnenvaartterminal inrichten.</p> <p>ASHLAND verplaatsen aan andere locatie in het Antwerpse havengebied ligt niet zomaar voor de hand. Een vervangruimte is er niet, zeker als men in de Alternatievenstudies elke denkbare ruimte opteert voor containerbehandeling. Andere industriële bedrijven zullen niet graag hun optie-terrein afstaan. Seveso legt ook beperkingen op.</p> <p>Hoewel we zoeken naar alternatieven voor containerbehandeling, en dit niet automatisch koppelen aan deze of gene operator, ligt het toch voor de hand dat er van uitgegaan wordt dat DP-World (opnieuw eens) aanspraak zal maken op de gehele oostelijke kaaimuur van het Deurganckdok (die ze tijdelijk moest afstaan aan MSC). In dit laatste geval is de inplanting van de binnenvaartterminal aan deze noordoostzijde een gunstige verhouding tot het geheel van 2500 m oostelijke kaai. Ook de inname van het Noordelijke Insteekdok is hiermede niet in tegenstrijd. Want alle binnenvaartverkeer dwarsdoorheen de terminals naar het noordzijde brengen is niet opportuun. (met welk soort transport dan ook, Straddle-carriers, lorries, e.a.).</p>	12 (c)
<p>Saftingendok met beperkte breedte. Bijkomende capaciteit onder de vorm van een nieuw getijdendok ter hoogte van het dorp Doel tussen de kerncentrale van Doel en het Deurganckdok. Versmalde afmetingen en interne zwaaiplaats, extra aanlegplaats voor binnenvaart. Interne zwaairom zo gewenst door de loodsen.</p>	12 (d)
<p>Bijkomende aanleg van slik en schor om de continuïteit van intergetijdengebieden min of meer te verzekeren. Los van het compensatieverhaal.</p>	14 (a)
<p>Bij uitvoering van alternatief enkel zuidzijde Saftinghedok het dok zo smal mogelijk uitvoeren en dit toetsen aan de grondbehoefte om de ene kaai te hogen en een Sigmadijk aan de noordzijde aan te leggen.</p>	14 (b)
<p>Containerkaai noordwest tussen kerncentrale en Deurganckdok is geen goed voorstel omdat het een te grote lengte aan slik en schor inneemt. Eventueel kan een gehalveerde kade onderzocht worden in combinatie met een ruimere schorontwikkeling in het niet ingenomen gedeelte.</p>	14 (c)
<p>Optimaliseren van autoterminals: niet enkel de opgenomen configuratie onderzoeken, maar alle mogelijke configuraties.</p>	14 (d)
<p>Innovatieve stacking operations.</p>	14 (e)
<p>Verhuis van Ashland.</p>	14 (f)
<p>Uitbreiding van de containerkade aan de noordkant van Deurganckdok. Aan de kaaien 1744-1746 is nog een mogelijkheid om containeroverslag te optimaliseren met een geringe infrastructurele ingreep.</p>	14 (g)
<p>Noordzeeterminal (uitbreiding noordwest). Bijkomende containercapaciteit (met volledige terminal) ten noordwesten van bestaande Noordzeeterminal van PSA langs Scheldelaan.</p>	16
<p>Extra containercapaciteit in de haven van Antwerpen door implementatie van innovatieve stack operations.</p>	17
<p>We vragen met name dat ALTERNATIEF 3 (het uitrusten van bestaande terminals, de Europaterminal, Noordzeeterminal op rechteroever en de terminals aan het Deurganckdok) met innovatieve stackingsystemen (uitputtend onderzocht worden; Ook in combinatie met één of meer van volgende bouwstenen : optimaal benutten mogelijkheden achter Kieldrechtssluis (5), ruimte creëren door verhogen efficiëntie ro-ro (7), verdieping Europaterminal (9). Indien deze combinatie geen adequate oplossing zou bieden, kan finaal ook een nieuwe zeesluis voor Delwaidedok (14) overwogen worden.</p>	26

De inspraakreacties nr. 5, 14 (e,f) en 17, 26 vermelden reeds opgenomen bouwstenen zonder daar wezenlijke elementen of informatie aan toe te voegen.

De inspraakreactie nr. 11 (a,b) maken melding van verschillende uitvoeringsmethoden voor een bouwsteen. Een bouwsteen wordt niet meermaals meegenomen met een andere uitvoeringsmethode, maar daar waar de uitvoeringsmethode relevant kan zijn voor het onderzoek dient het alternatievenonderzoek rekening te houden met verschillende uitvoeringsmethodes.

De inspraakreacties nr. 12 (a,b) bouwen verder op de bestaande bouwstenen die uitbreiding voorzien van de Deurganckdokterminals aan de zijde van het Waaslandkanaal. Ze kunnen gezien worden als ideeën die verder onderzocht kunnen worden in de uitwerkingsfase in het geval de betreffende bouwstenen een onderdeel zouden uitmaken van het voorkeursbesluit.

De inspraakreacties nr. 12 (c) gaan op het strategisch niveau van dit alternatievenonderzoek onvoldoende onderscheidend zijn van de bestaande situatie.

De inspraakreacties nr. 12 (d), 14(a, b) kunnen aanzien worden als voorstellen tot milderende maatregelen die verder kunnen onderzocht worden tijdens de uitwerkingsfase. Indien vermoed wordt dat het doorvoeren van deze maatregelen doorslaggevend zou kunnen zijn bij de bepaling van het voorkeursalternatief dient dit verder onderzocht te worden.

De inspraakreactie nr. 14 (d) vraagt om alle mogelijke configuraties te onderzoeken voor het optimaliseren van de RORO terminals aan het Verrebroekdok met als doel ruimte vrij te maken voor containerbehandeling. Uit een verkennende analyse of het haalbaar is om door optimalisatie van de RORO-terminals voldoende kaaimuur vrij te maken voor containerbehandeling, is echter gebleken dat dit niet als een haalbare optie te beschouwen is. Deze analyse is bijgevoegd in bijlage 4.

Het voorstel uit inspraakreactie nr. 14 (c) om een gehalveerde kade "Containerkaai Noordwest" mee te nemen als bouwsteen wordt weerhouden.

Bij opmaak van een eerste set van bouwstenen om in de alternatievenonderzoeksnota op te nemen werd een bouwsteen gelijkaardig aan deze uit inspraakreactie nr. 16 uitgewerkt. Bij het multidisciplinair (nautisch, morfologisch) aftoetsen van deze bouwsteen werd besloten om deze bij te sturen tot de bouwsteen zoals die reeds in de alternatievenonderzoeksnota opgenomen werd, omdat deze meer potentie zou bezitten. De versie zoals weerhouden in de alternatievenonderzoeksnota wordt behouden.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

De bouwsteen "Optimalisatie van RORO-terminals in Verrebroekdok" wordt niet verder meegenomen in het onderzoek, omwille van de onhaalbaarheid.

Categorie 13b - Redelijkheid van de in de alternatievenonderzoeksnota opgenomen bouwstenen

In sommige van de inspraakreacties wordt teruggekomen op bouwstenen die eerder in de alternatievenonderzoeksnota reeds als onredelijk beschouwd werden, of andersom om bouwstenen die volgens de inspreker in de alternatievenonderzoeksnota ten onrechte niet als onredelijk beschouwd werden.

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Mijn 2° idee was: breng een kleinere sluis aan aan het begin van de Schelde-Rijnverbinding ter hoogte van BASF en een 2° sluis zuidelijker in het kanaaldok voorbij het Delwaidedok, dus zonder Zandvliet- en Berendrechtssluis, zodat het Delwaidedok getijgebonden wordt zonder sluisen, maar dan moeten wel kilometers kadeverhoging worden gerealiseerd links/rechts in het kanaaldok, wat waarschijnlijk niet realistisch is(?) (Kan men de 2 sluisen dan niet elders gebruiken, of toch in de Schelde-Rijnverbinding en lager in kanaaldok voorbij Delwaidedok installeren?)	5

Over het voornemen om de locatie van bedrijf X in de AON op te nemen in de AON is door geen enkele instantie gecommuniceerd. Het bedrijf maakt het grootst mogelijke bezwaar tegen dit onderdeel van het gepubliceerde plan. Deze locatie is een cruciaal onderdeel van de wereldwijde activiteiten. Ontmanteling en verplaatsing van de installaties is geen realistische optie, vooral omdat dit onvermijdelijk zou resulteren in verlies van marktaandeel met enorme financiële consequenties. Voorts is het bedrijf voor haar aanvoer van grondstoffen, productie en afvoer van eindproducten zo nauw verbonden met de huidige locatie dat een verhuis onaanvaardbaar is.	20
MLSO stelt dat het alternatief "verhuis Ashland" als onredelijk dient bestempeld te worden.	A24
Kallo-kaai. Nieuwe aanlegplaats in Kallo op onbenut/leeg industriegebied, toegankelijk zonder sluis. Gebruikmakend van alle bestaande mobiliteitsinfrastructuur: weg, spoor, water.	33
Er dient beter de worden onderbouwd hoe de diepte van de Liefkenshoektunnel nautisch een probleem vormt om verder stroomopwaarts de gewenste containercapaciteit te ontwikkelen.	47

De inspraakreactie nr. 5 spreekt een bouwsteen in die in de alternatievenonderzoeksnota reeds op gemotiveerde wijze als onredelijk beschouwd wordt. Er wordt geen argumentatie aangeleverd dat de in de alternatievenonderzoeksnota opgenomen motivering ontoereikend zou zijn. Het bijkomende idee om de bestaande sluisen elders te herbruiken is niet realistisch: de sluisen zijn door hun omvang en constructiewijze onroerend van aard.

De inspraakreacties nr. 20 en A24 stellen dat de verhuis van het bedrijf Ashland onrealistisch is. Dit zal verder voorwerp dienen uit te maken van het onderzoek. In afwachting hiervan zal de bouwsteen meegenomen worden in het alternatievenonderzoek.

De bouwsteen zoals ingesproken in inspraakreactie nr. 33 heeft enkel potenties voor binnenvaart, en is te klein van omvang en te ver gelegen van bestaande containerterminals om een rol te kunnen spelen die van onderscheidend belang zou kunnen zijn in het alternatievenonderzoek.

De inspraakreactie nr. 47 stelt dat beter onderbouwd dient te worden hoe de diepte van de Liefkenshoektunnel nautisch een probleem vormt om verder stroomopwaarts de gewenste containercapaciteit te ontwikkelen. De motivatie zal in de alternatievenonderzoeksnota aangevuld worden.

Een aantal inspraakreacties handelen ook over het al dan niet redelijk zijn van Zeebrugge als bouwsteen. Hiervoor wordt verwezen naar de behandeling van de inspraakreacties onder categorie 1 (Andere Havens).

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Aanvulling onderbouwing hoe de diepte van de Liefkenshoektunnel nautisch een probleem vormt om verder stroomopwaarts de gewenste containercapaciteit te ontwikkelen.

Categorie 13c - Bijkomende ingesproken bouwstenen die als onredelijk beschouwd worden.

Sommige van de ingesproken bouwstenen worden als onredelijk beschouwd

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Alternatief "Ter Streep". Containerhaven op kunstmatig schiereiland voor de Belgische Kust (bv. Wenduinebank - Bol van Heist - Stroombank - Middelkerkebank -)	6
Shift RORO-terminals naar Zeebrugge. Doorgedreven specialisatie van de Vlaamse havens naar hun sterktes: RORO naar Zeebrugge, containers op vrijgekomen terminals (ICA en Antwerp Euroterminal).	10
We vragen om in de dokalternatieven 1 (Saefthingedok) en 4 (Containerkaai Noordwest) ook een (uitbreidings)variant te onderzoeken waarbij tegen 2030 ook de terreinen van de kerncentrale van Doel (KCD) worden aangehecht. In 2025 moet immers - conform de huidige afspraken inzake kernuitstap - de laatste kerncentrale uit bedrijf zijn genomen	38

Afgezien van het feit dat het voorstel uit **inspraakreactie nr. 6** buiten de geografische scope valt van dit complex project (havengebied Antwerpen), geldt de argumentatie die m.b.t. Zeebrugge werd opgebouwd in nog veel sterkere mate. Een containerhaven op een kunstmatig schiereiland beschikt over geen hinterlandverbindingen.

Het voorstel uit **inspraakreactie 10** wordt als onredelijk beschouwd met volgende motivatie:

De keuze met betrekking tot de haven van aanvoer of afvoer richting eindbestemming wordt beslist door de autofabrikant zelf of door zijn logistieke service provider die de meest efficiënte supply chain opzet.

Gezien zijn ligging is de haven van Zeebrugge ook de meest optimale keuze voor doorvoer naar en van de UK en Baltische staten. Ook als transshipmenthaven voor RORO trafieken is de ligging van Zeebrugge ideaal.

De haven van Antwerpen heeft voor wat betreft de roro-markt meerdere betekenissen :

- de ligging is ideaal voor verdere doorvoer naar de dealers richting Duitsland, Oostenrijk,... Dit transport wordt trouwens meestal nog per truck georganiseerd wegens de grote verspreiding van de dealers.
- de haven van Antwerpen is nog dé grootste markt voor tweedehandswagens in Europa. Deze handel is gegroeid door de historisch goede verbindingen met West-Afrika en wordt gestuurd door gespecialiseerde handelaars in de Brussels Heyvaertwijk. De tweedehandsmarkt is goed voor een 400.000 units op jaarbasis. De auto's worden per truck naar Antwerpen gebracht of door particulieren naar de terminal aangevoerd.
- AET (Antwerp Euro Terminal) : de joint venture tussen Grimaldi en Mexiconatie werd in 2000 opgericht met de bedoeling een Europese hub uit te bouwen in de haven van Antwerpen, wat anno 2017 zeker het geval is : alle lijnen van de Grimaldi Group : Grimaldi Lines, ACL, Finnlines lopen aan op dezelfde terminal en de lading kan op die wijze intercontinentaal verbonden worden.

Het feit dat bv. ICO over zowel een terminal in Antwerpen als in Zeebrugge beschikt illustreert dat beide havens hun bestaansreden hebben voor RORO-trafieken.

Het zijn met andere woorden niet de havenbesturen of het Vlaams Gewest die kunnen bepalen hoe de autofabrikanten hun supply chain inrichten.

De **inspraakreactie nr. 38** gaat uit van de foute veronderstelling dat de terreinen van de kerncentrale in Doel onmiddellijk vrij zullen komen na een kernuitstap. Op de terreinen zullen echter nog voor meerdere jaren ontmantelingsactiviteiten plaatsvinden, zoals ook blijkt uit het advies dat het FANC uitbracht naar aanleiding van de alternatievenonderzoeksnota.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota

Geen.

Categorie 13d - Bijkomende bouwstenen op te nemen in het alternatievenonderzoek

Er werden enkele bouwstenen ingesproken die niet zonder verder onderzoek als onredelijk beschouwd kunnen worden en die effectief zullen mee opgenomen worden in het alternatievenonderzoek.

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Verhuis van ICO of AET Roro terminal naar locatie "rivierterminal stroomopwaarts Fort Liefkenshoek", waardoor capaciteit vrijkomt voor containerbehandeling.	10
Schaar van Ouden Doel en Plaat van Doel: In de zone Schaar van Ouden Doel/Plaat van Doel een opgespoten kade (of indien technisch haalbaar op palen zodat de stroming onder de kade verder kan lopen) gelijklopend aan de huidige groene boeienlijn. De aan- en afvoerroute omheen het vogelreservaat, voor de koelwaterafvoer van de kerncentrale.	11
Schaar van Ouden Doel. Bijkomende containerbehandelingscapaciteit onder de vorm van een eiland in de Schaar van Oude Doel, met een diepwaterkaai en een eigen binnenvaartkaai. Gelegen ten noorden van de kerncentrale van Doel. Verbonden met de Waaslandhaven via een toegangsweg voor weg- en spoorverkeer.	12
Containerkaai in de Schelde. In plaats van land op te geven aan het water, worden in dit voorstel de installaties gebouwd in de Schelde, waardoor geen extra grond ingenomen wordt door dokken.	15

<p>Het alternatief bestaat in het bouwen van een plateau ter hoogte van de bestaande strekdam. Het geheel staat op langs wanden in de richting van de stroming en laat bij hoogwater het water door. Kleppen kunnen alles afsluiten om bij extra hoogwater de hoeveelheid water af te remmen om overstromingen te vermijden.</p> <p>Het plateau ligt ruim boven de hoogste waterstand en is via tunnels verbonden met de stockeerplaatsen op het vaste land.</p> <p>Het resultaat is zoals de Europaterminal en kan met een uitbreiding daarvan de zelfde capaciteit halen als het Saefthingedok.</p>	37
---	----

De **inspraakreactie nr. 10** ingesproken bouwsteen wordt als volgt geconcretiseerd: Het vrijmaken van de westzijde van Verrebroekdok voor containerbehandeling door de activiteiten van de AET-terminal te verhuizen naar een getijdenterminal stroomopwaarts van Liefkenshoek. Indien blijkt dat deze bouwsteen veel potenties bezit kan alsnog bepaald worden om hetzelfde te onderzoeken voor de ICO-terminal.

De **inspraakreacties nr. 11, 12 en 37** geven alle drie min of meer dezelfde bouwsteen op. Een terminal op Schaar van Ouden Doel zal meegenomen worden in het alternatievenonderzoek.

De **inspraakreactie nr. 15** werd onvoldoende concreet ingesproken. Om toch de potenties hiervan te onderzoeken wordt deze meegenomen als een bouwsteen die als volgt geconcretiseerd wordt: uitbreiding van de bestaande Noordzeeterminal met enkel laad- en losinstallaties in de Schelde, waarbij geen bijkomende terminaloppervlakte wordt voorzien, maar gebruik gemaakt wordt van de bestaande terminaloppervlakte van de Noordzeeterminal.

De inspraakreacties maken soms melding van verschillende uitvoeringsmethodes. Een bouwsteen wordt niet meermaals meegenomen met een andere uitvoeringsmethode, maar daar waar de uitvoeringsmethode relevant kan zijn voor het onderzoek dient het alternatievenonderzoek rekening te houden met verschillende uitvoeringsmethodes.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota

Volgende bouwstenen worden toegevoegd aan de reeds in de alternatievenonderzoeksnota opgenomen bouwstenen:

- Verhuis van AET-terminal naar een terminal opwaarts van de Liefkenshoektunnel om zo ruimte vrij te maken voor containercapaciteit aan Verrebroekdok
- Terminal op Schaar van Ouden Doel
- Laad- en Loskade ter uitbreiding van de bestaande Noordzeeterminal

Categorie 13e - Alternatieven voor wat betreft de industriële/logistieke terreinen en de multimodale ontsluiting op het hoofdnet

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Het natuurgebied Putten Weiden bij de uitbouw van een ruimere containeroverslag zo lang mogelijk behouden. Ook bij de variant van een korter Saefthingedok kan dit gebied behouden blijven.	14
De alternatieven voor de aanleg van terreinen voor logistiek/industrie worden apart bekeken (punt 5.4 p. 44 e.v.). Wat daarbij niet duidelijk is, is of dat bij de varianten voor het Saefthingedok dan nog wordt uitgegaan van het dempen van Putten weide en omgeving. Dat is van cruciaal belang om de effecten op natuur (SBZs) te kunnen bestuderen.	38
Andere alternatieven voor de invulling van de logistieke terreinen zijn: <ul style="list-style-type: none"> • de kop van het Verrebroekdok • Bayervlakte • Efficiëntere invulling van ruimte ingenomen door industriële bedrijven. 	47 (a)

Vanuit een ruimtelijk aspect kan het zinvol lijken om het gebied Putten Weiden in te nemen voor logistieke of industriële activiteiten in het geval dat het Saeftinghedok in zijn volledige lengte als alternatief zou worden weerhouden. Dit is echter niet correct, de inname van natuurgebied Putten Weiden is in dergelijk alternatief niet noodzakelijk. Er zal een impact zijn op het gebied, maar deze kan worden gemitigeerd met de nodige maatregelen.	47 (b)
Valoriseren van de ruimte van het gedempt deel van Doeldok.	50

Elk van de alternatieven voor containerbehandelingscapaciteit - samengesteld uit de verschillende bouwstenen - zal aangevuld worden met ruimte voor daarmee samenhangende logistieke terreinen; Eveneens al een multimodale ontsluiting op het hoofdnet ingetekend worden. Hierbij zullen ook nagegaan worden of er alternatieven zijn waarbij het gebied Putten Weiden, zoals vermeld in de inspraakreacties nr. 14, 38 en 47 (b), behouden kan blijven.

Voor logistieke terreinen worden, naast de reeds in de alternatievenonderzoeksnota vermelde terreinen, ook volgende terreinen mee opgenomen in het alternatievenonderzoek:

- Gedempt deel van Doeldok (inspraakreactie 50, ook reeds als mogelijkheid genoemd in alternatievenonderzoeksnota)
- Vlake van Zwijndrecht (reeds als mogelijkheid genoemd in alternatievenonderzoeksnota)
- Kop van Verrebroekdok (inspraakreactie nr. 45(a))

Andere zones worden niet verder meegenomen in het onderzoek:

- Vrijkomende logistieke capaciteit die zou vrijkomen door de verhuis van MSC van het Delwaidedok naar het Deurganckdok: het is niet zo dat door deze verhuis de logistieke capaciteit zomaar vrijkomt. Er gebeurt namelijk wel degelijk heel wat logistiek op RSO met containers die geladen / gelost worden op LSO. Een voorbeeld hiervan is de logistiek die Katoen Natie uitvoert voor AB InBev, waarbij onder andere het bier dat naar Rechteroever wordt aangevoerd in containers wordt gestoken en per trein naar Linkeroever gebracht om te verschepen in containers. Niet-limitatief kunnen ook volgende bedrijven worden genoemd de opslag, stuffing en stripping organiseren op Rechteroever voor maritieme aan- en afvoer op Linkeroever: Zuidnatie, Molenbergnatie, Durmenatie, Vollers, CWT, Wijngaardnatie, Steinweg, BNFV, Boortmalt, Katoen Natie, Euroports, Van Moer, Manufer, Commodity Center,
- "Interne reserves industrie": deze zijn een ijzeren voorraad voor verdere industriële ontwikkeling die de cluster maritiem / industrie / logistiek kan behouden en versterken. De industriële ontwikkeling zelf valt buiten de scope van dit complex project, maar dat betekent niet dat we de ijzeren voorraad moet aangesneden worden vanuit dit complex project. Deze reserves moeten blijven dienen om de autonome groei van de industrie te kunnen opvangen.
- Andere reserves (bv. resterende ontwikkeling LPW) dienen om de autonome ontwikkeling op te kunnen vangen - ook in het nulalternatief.
-

Aanpassingen alternatievenonderzoeksnota

De bouwstenen voor de logistieke terreinen worden als volgt aangevuld:

- Gedempt deel van Doeldok
- Vlake van Zwijndrecht
- Kop van Verrebroekdok

Volgende zones worden niet verder meegenomen als bouwsteen:

- Vrijkomende logistieke capaciteit op rechteroever
- Interne reserves industrie
- Reserves logistiek

Categorie 14 – Algemeen

Categorie 14a - Afweging van alternatieven

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De voorkeur moet uitgaan om ruime en geschikte logistieke bedrijventerreinen in het havengebied te voorzien, naast de overslagzone zelf, of minstens een ruimtelijke reservering daartoe is een must. Hierbij is een grote aaneensluitende oppervlakte beter dan een patchwork van divers gespreide kleintjes.	12
Eerst is efficiëntieverhoging te verkiezen, dan aanpassingen aan of nabij bestaande containerinfrastructuren door beperkte infrastructuurinterventies, dan capaciteitsuitbreiding met grotere infrastructuurwerken binnen bestaand havengebied (=haveninbreiding), dan capaciteitsuitbreiding (vb. Saeftinghedok) en pas dan ingrepen die inwerken op slikken- en schorregebied.	14
Belangrijk om eerst redelijke alternatieven (bij voorkeur meerdere) te benutten, dan pas landschappelijk intacte Saeftinghezone aansnijden.	14
Inbreidingsalternatieven hebben bijgevolg de absolute voorkeur.	18, 19, 29, 30
Bij de selectie van de te behandelen alternatieven mag géén voorrang gegeven worden louter op basis van economische criteria. Er moet een gelijkwaardige afweging worden gemaakt met de aanwezige natuurwaarden, de bepalingen omtrent duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waterkwaliteit, erfgoedwaarden en recht op wonen.	18, 19, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 44, 45
Bij de selectie van de te behandelen alternatieven mag géén eenduidige voorrang worden gegeven aan economische criteria om bepaalde opties af te schrijven. Bij de selectie van de te behandelen alternatieven moet een gelijkwaardige afweging worden gemaakt met de natuurwaarden, de bepalingen omtrent duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waterkwaliteit, landschap, erfgoedwaarden, landbouw en recht op wonen.	41
15 Het is de evidentie dat in eerste instantie wordt onderzocht hoe faciliterende maatregelen en reorganisatie binnen de haven voor een capaciteitsverhoging kunnen zorgen. In die zin mogen er geen veto's gesteld en moet ook onderzocht (logistiek, juridisch, financieel) hoe bijvoorbeeld verhuis van rederijen of bedrijven voor meer concentratie kan zorgen en bijgevolg voor extra-capaciteit.	41
§ 'Flexi-scenario's' die uitgaan van een veel minder voorspelbare toekomst en die vlot kunnen inspelen op realistische groei moeten de voorkeur hebben. Daarbij moet de voorkeur naar <u>Rechteroever</u> gaan. Het economisch achterland situeert zich vooral op Rechteroever. Extra containercapaciteit op Linkeroever zorgt sowieso voor bijkomende verkeersellende. Bij de selectie van de te behandelen alternatieven mag <u>géén voorrang gegeven worden louter op basis van economische criteria</u> . Er moet een <u>gelijkwaardige afweging</u> gemaakt met de Natura 2000 doelstellingen, de bepalingen omtrent duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waterkwaliteit, erfgoedwaarden en recht op wonen. <u>Inbreidingsalternatieven</u> hebben bijgevolg de absolute voorkeur. In het verder onderzoek moeten voor de alternatieven waarbij Doel en het omliggende poldergebied worden behouden alle mogelijke scenario's die meerwaarde creëren door het dorp en de omgeving te behouden worden meegenomen.	48

Samen met het strategisch MER worden nog andere onderzoeken uitgevoerd zoals de passende beoordeling en het MKBA. Het is echter op dit ogenblik niet duidelijk hoe deze verschillende studies zich tot elkaar zullen verhouden op het moment dat tot het voorkeursalternatief wordt gekomen. Vanuit het Agentschap Onroerend Erfgoed wordt de bezorgdheid geuit dat door het niet opnemen van verlies aan erfgoed binnen het MKBA de negatieve effecten op erfgoed of het verlies aan erfgoedwaarden in de eindafweging zal worden onderschat.	A1
--	----

Bovenstaande inspraakreacties geven zelf voorkeuren aan van alternatieven of geven aan hoe de afweging zou moeten gebeuren. Alternatievenonderzoek brengt op een geïntegreerde wijze alle verschillende elementen in beeld op basis waarvan de Vlaamse regering in een ontwerp van voorkeursbesluit een afweging kan maken.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen.

Categorie 14b - Scope

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Bij het mogelijke niet (volledig) realiseren van de Saeftinghezone wordt gevraagd het dijkprofiel van Doelpolder Midden niet onnodig op te trekken, maar te beperken tot +8m TAW zoals de overige bedijking elders rondom dit gebied.	14
In het verder onderzoek moeten voor de alternatieven waarbij Doel en het omliggende poldergebied worden behouden alle mogelijke scenario's die een meerwaarde creëren door het dorp en de omgeving te behouden worden meegenomen.	18, 19, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 41, 44, 45
Vragen bij investeringen enkel in het opdrijven van het volume aan overslag/transshipment van Containers. Op pag. 20 van de procesnota wordt gesteld dat een nulalternatief volwaardig aan bod zal komen. We vragen dat in het kader van dit nulalternatief concreet een scenario onderzocht wordt waarin niet wordt geïnvesteerd in extra containercapaciteit, maar waarbij de overheidsmiddelen die daarvoor zouden aangewend worden, <u>geïnvesteerd</u> zouden worden <u>in andere economische activiteiten</u> die mogelijk een grotere toegevoegde waarde en tewerkstellingspotentieel hebben.	26
De integratie van harde en zachte waarden (industrie en haven, horeca, toerisme, cultuur, kunst, erfgoed, recreatie, wellness, open ruimte, ...) kan bijdragen aan een economische heropleving van de streek en betekent dus een meerwaarde voor haven en stedelijk gebied. Enkel containertrafik creëert weinig toegevoegde waarde. Er kan meer worden bereikt met een <u>gediversifieerd beleid</u> waar op een evenwichtige manier zowel de zachte als de harde waarden van havenactiviteiten, dorp en hinterland worden ontwikkeld.	48
Een voorstel tot herontwikkeling van Doel als nieuwe woonkern.	50

Bovenstaande inspraakreacties gaan buiten de scope van het complex project zoals vastgesteld door de Vlaamse regering, maar kunnen aan de Vlaamse regering worden aangereikt om daaromtrent ook, separaat, projecten op te starten.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen.

Categorie 14c - Verhouding tot AfbakeningsGRUP

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
In de uitgangspunten zal rekening moeten gehouden worden met het veranderde juridische kader, met name de vernietiging van het reparatie-GRUP en de verwachte vernietiging van het zogenaamde moeder-GRUP. Tevens met de verregaande arresten van het Europees Hof van Justitie en de Raad van State inzake de aanleg van natuurcompensaties.	41
In deze rijst trouwens de vraag in welke mate het getuigt van zorgvuldigheid om na de schorsing door de Raad van State op 20 november 2015 en nog tijdens de hangende vernietigingsprocedures bij de Raad van State - die onmiskenbaar een impact hebben op de vigerende bestemmingsvoorschriften in het betrokken plangebied - reeds een startbeslissing te treffen.	41
Aandacht voor gewijzigde juridische context sinds arrest Raad van State van 20 december 2016.	A1
SARO vraagt om de samenhang tussen voorliggend complex project en AfbakeningsGRUP+aangepast GRUP havenontwikkeling Linkeroever te verduidelijken.	A28

De verhouding tussen het complex project en de GRUPS inzake havenontwikkeling werd eerder al toegelicht in de startbeslissing (pg. 5) en de procesnota (pg. 17). In de alternatievenonderzoeksnota zoals aan de publieke raadpleging onderworpen werd binnen het juridisch en beleidsmatig kader een overzicht gegeven van de (toenmalige) planologische situatie (pg. 16 e.v.).

Het is geenszins onzorgvuldig te noemen om na de schorsing door de Raad van State op 20 november 2015 en tijdens de hangende vernietigingsprocedures bij de Raad van State een startbeslissing te treffen. Zoals aangegeven in de startbeslissing heeft de Vlaamse Regering geoordeeld dat de doelstelling tot extra containerbehandelingscapaciteit cruciaal is voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen en dat niet louter een mogelijke vernietiging kon worden afgewacht. Het inzetten van een procedure complex project laat de planologische context en hangende procedures op zich onverlet, maar dat neemt niet weg dat in de loop van het onderzoek en de verdere uitwerking van het project rekening wordt gehouden met de arresten die ingevolge de procedures worden uitgesproken. Er valt niet in te zien hoe dit onzorgvuldig kan zijn.

Het spreekt immers voor zich dat bij het onderzoek van de verschillende alternatieven het planologische kader zoals dit voorligt op het ogenblik van het onderzoek in beschouwing wordt genomen, en dus eveneens de arresten van Raad van State en Hof van Justitie die in dit verband zijn uitgesproken. Zo is ingevolge arrest nr. 236837 van 20 december 2016 het GRUP havenontwikkeling Linkerscheldeoever gedeeltelijk vernietigd. Bij het onderzoek zal dit arrest wel degelijk mee worden betrokken in de planologische context na dit arrest. De procedures inzake GRUP van 2013 zijn nog hangende voor de Raad van State; vanzelfsprekend zullen ook arresten in deze procedures mee worden genomen in het onderzoek.

Het voorgaande belet niet dat, indien in het verder traject blijkt dat een bestemmingswijziging zich zou opdringen om een alternatief te realiseren, dit desgevallend mee zal worden genomen in een projectbesluit dat een herkenbaar onderdeel kan bevatten dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan (cfr. Decreet Complexe Projecten).

Aanpassing van de alternatievenonderzoeksnota :

- update van planologische situatie met recente arrest Raad van State

Categorie 14d - Samenstelling bouwstenen tot alternatieven

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
De resterende opties bestaan enerzijds uit alternatieven en anderzijds uit bouwstenen (die samen een alternatief kunnen vormen). Op heden is nog niet volledig duidelijk welke opties een alternatief dan wel een bouwsteen vormen, dit zal o.a. afhangen van de capaciteitsbepaling (paragraaf 5.1.4 en 5.1.5). Initieel lijkt de aard, schaal en investering van de verschillende opties echter sterk te kunnen verschillen. Het Agentschap Innoveren en Ondernemen pleit er voor bij het onderzoek naar de mogelijkheden van de verschillende bouwstenen voldoende rekening te houden met het feit dat deze samen een alternatief dienen te vormen, en dat zodoende een gecumuleerde afweging van de individuele effecten (positief dan wel negatief) binnen een alternatief mogelijk moet zijn, om tot een geïntegreerde beoordeling per samengesteld alternatief te komen.	A5
<u>Pagina 39:</u> Kunt u aangeven waarom het 4e tot/met 14e alternatief wel genoemd, maar niet bestudeerd wordt?	A37
Het is nog niet duidelijk welke alternatieven er tegen elkaar zullen afgewogen worden. Aan de ene kant zijn er duidelijk afgebakende alternatieven, zoals het Saeftinghedok. Aan de andere kant zijn er de bouwstenen, die na verder onderzoek nog zullen samengevoegd worden tot volwaardige alternatieven. Die samenvoeging is mogelijk arbitrair. De VHC vraagt om in het verdere onderzoek de tegen elkaar af te wegen alternatieven zorgvuldig te definiëren, ook als het gaat om alternatieven die zijn samengesteld uit verschillende bouwstenen.	A31

Het is wel degelijk de bedoeling om, zoals gevraagd in **inspraakreactie A5**, om het alternatievenonderzoek uit te voeren aan de hand van samengestelde alternatieven, dus niet enkel voor elke bouwsteen apart. Dit verklaart mogelijk het misverstand dat blijkt uit **inspraakreactie A37**: alternatief 4 tot en met 14 worden wel degelijk meegenomen in het onderzoek, maar als onderdeel van een alternatief - en niet als een op zichzelf staand alternatief.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen.

Categorie 14e - Bestaande activiteiten

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Fluxys deelt enkel specifieke voorschriften en veiligheidsmaatregelen mee, na te leven in het kader van dit project.	A16
Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de in het advies vermelde hoogspanningslijnen, hoogspannings- en signalisatiekabels en hoogspanningsstations welke zich in de verschillende onderzoekszones situeren. Elia vraagt om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen, zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften.	A17
Eandis geeft in haar advies inzicht in de implicaties van de verschillende alternatieven op de bestaande infrastructuur van Eandis, alsook inzake de nodige nieuw infrastructuur voor distributie van elektriciteit.	A18

Sommige van de in de alternatievenonderzoeksnota opgenomen alternatieven of bouwstenen interfereren met bestaande of geplande activiteiten. Het havenbedrijf somt in haar advies op met welke.	A23
--	-----

De informatie uit bovenstaande inspraakreacties wordt bezorgd aan de uitvoerders van het alternatievenonderzoek om ermee rekening te houden.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen.

Categorie 14f - Tekstsuggesties alternatievenonderzoeksnota

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Op p.12 wordt verwezen naar de procesnota voor bepaalde cijfers. Gezien enerzijds de procesnota een dynamisch document is en anderzijds de doelstelling om de geactualiseerde AON als kader voor het geïntegreerd onderzoek te beschouwen, is het aangewezen de cijfers op te nemen in de actualisatie van de AON zodat lezers niet tegelijk twee documenten moeten raadplegen.	A2
p23 - tabel 1: Ontbreken: <ul style="list-style-type: none"> • Sigmaplannen wetgeving ter bescherming van de integriteit van en beleidsplanning omtrent pijpleidingen	A23
P42 - 5.2.2 en figuur 9: deels in overlap met recent ontwikkelde concessie van HCI aan westzijde van Scheldelaan, dus nog een extra bedrijf te alloceren (enkel petrochemische bedrijven aan oostzijde zijn vermeld)	A23

Gevolgd gevend aan de **inspraakreactie A2** zal het gedeelte met de cijfermatige onderbouwing opgenomen worden in de alternatievenonderzoeksnota in plaats van de procesnota.

Aanpassingen aan alternatievenonderzoeksnota

Opnemen van de onderbouwing in de alternatievenonderzoeksnota in plaats van in de procesnota.

De gesuggereerde tekstaanpassingen in **inspraakreactie nr. A23** zullen doorgevoerd worden.

Categorie 14g - andere

Opmerking	Verwijzing naar tabel 1
Er is bijna geen personeel meer beschikbaar in een straal van 75km rond Antwerpen met als gevolg: woon- werkverkeer kost meer	3
Oplossing Zeebrugge: Men moest in de jaren '50 tussen de E40 en de E34 een kanaal gegraven hebben te Zeebrugge richting Mechelen met kaaimuren en een aansluiting op de haven van Gent en een aansluiting op de haven van Antwerpen op het kanaal, dan was de trafiek verdeeld over een afstand van 100km en de werkgelegenheid ook. Bovendien was België niet afhankelijk van Nederland en de grootte van het kostenplaatje van Scheldeverdieping en onderhoud ervan zou veel minder zijn geweest. Al die insteekdokken op rechteroever en op linkeroever achter elkaar en die vanuit Zeebrugge dan was men al een heel eind richting binnenland.	3
Ik las in uw decembernummer 2016 jaargang 4, nummer 4 interessante artikels. Moeten zeker nog een bezoek brengen aan het Havenhuis in Antwerpen !	7

De voortdurende uitspraken en acties van de Antwerpse havenautoriteiten gedurende de looptijd van het openbaar onderzoek brengen dit onderzoek grote schade toe. Dat door voortdurend te suggereren dat de uitkomst sowieso het Saeftinghedok wordt.	13
Er wordt op gewezen dat het volgens artikel 36ter van het Natuurdecreet en volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verplicht is om het minst schadelijk alternatief te kiezen.	14
Ashland (geen opmerkingen)	14
Het is dan ook cruciaal voor de Antwerpse haven dat zij ook in de toekomst blijft inzetten op die drie pijlers en deze stuk voor stuk op wereldniveau houdt. Enkel zo kan de hoge toegevoegde waarde en tewerkstelling behouden blijven.	21
Containercapaciteit verhogen, dat is werkelijk de groothedswaanzin van de Antwerpse haven stimuleren. Zij sturen een schip dat ze niet zelf kunnen lossen liever naar Rotterdam dan het binnen België naar Zeebrugge te loodsen.	35
Betreffende de natuurcompensaties, toch niet op de beste landbouwgronden van België. Zoek een groot gebied met slechte landbouwgrond en créer daar één groot natuurcompensatiegebied.	35
Nulalternatief is geen alternatief en kan enkel een maatstaf voor vergelijking zijn	40
Nulalternatief ten gronde meenemen in de overweging	42
Dat de kosten van het alternatievenonderzoek niet onevenredig hoog mogen zijn, zoals wordt voorzien in de alternatievennota, lijkt niet correct. Want dat kan misschien een factor vormen om uiteindelijk de keuze al dan niet in het voordeel van een bepaald alternatief te laten uitvallen. In een Natura 2000-context is het niet terecht om het kostenargument te laten doorwegen bij de afbakening van de scope van het alternatievenonderzoek.	41
Een ernstige leemte in het geplande onderzoek is de vraag naar het maatschappelijk draagvlak voor het gekozen alternatief. Het is duidelijk dat de uiteindelijke keuze niet louter mag afhangen van ene of gene rederij maar een keuze moet zijn die maatschappelijk gezien de nodige draagkracht heeft.	41
De uitbreiding van logistieke of andere havenactiviteiten in (de richting van) het natuurgebied 'Putten-Weiden' kan niet. Botst met het Europees natuurbehoudsrecht en raakt niet voorbij het Europees Hof van Justitie of de Raad van State.	41
In die zin moet ook het nulscenario – met meeneming van faciliterende maatregelen – als een volwaardig alternatief onderzocht worden.	41
Lagere inname aan landbouwgrond	42
Landbouw kan niet nog extra gronden afstaan voor projecten voor de haven.	43, 52
verwevenheid haven en industrie is niet onderbouwd	47
Containerkaai Noordwest: de baten van dit alternatief wegen niet op tegen de lasten. Er wordt voorzien in een beperkte hoeveelheid extra containerbehandelingscapaciteit die echter het verdwijnen van zowel het dorp Doel en omgeving als de vernietiging van het beschermde schor aan Doel vergt.	47
De haven is zijn <u>maatschappelijke inbedding</u> kwijtgeraakt. In het verleden was het de normaalste zaak om in de haven de overslag van goederen te bekijken. Door de specifieke locatie van Doel is het mogelijk om de relatie tussen vrijetijdsbesteding en havenactiviteiten te herstellen	48

Indien men zich begeeft op het domein van de o.i. noodzakelijke ruimere strategische afwegingen, lijkt het nuttig ook aandacht te besteden aan de impact van de klimaatakkoorden van Parijs enerzijds én de impact van de waarschijnlijke uitputting van fossiele brandstoffen anderzijds. In wegvervoer dringt het rekeningrijden eindelijk door en binnen het komende decennium zullen de milieukosten e.a. ook eindelijk worden doorgerekend in de prijs van de vracht, naar wij aannemen. Ook bij luchtvracht. Dit en andere elementen zullen effect hebben op de evolutie van het internationale en lokale transport. Concurrentieverhoudingen zullen hertekend worden. De lineaire voortzetting van historische ontwikkelingen zal hierdoor doorkruist worden. Hoe ?	49
O.a. modi shifts zullen hiervan het gevolg zijn. Is Peking binnenkort niet de eigenaar van een (goederen)spoorverbinding van Peking naar de Noordzee/Londen ? En van havens in o.m. Zuid-Europa (Griekenland) ?	49
Naast het belang van elk ruimtelijk element in het cultureel-historisch weefsel dat Doel en de omliggende polders en gehuchten vormt, dient ook het groter maatschappelijk belang van dit dorp en het gebied in kaart gebracht te worden. (...) Deze studie wordt in de CP-ECA niet gevoerd noch vermeld of vooropgesteld, en bijgevolg kan deze studie niet volledig zijn.	51
We missen een brede visionaire aanpak op lange termijn.	51
Het ligt voor de hand dat er snel duidelijkheid moet komen over een nieuw globaal strategisch plan en bijhorend globaal compensatieplan waarin aangegeven wordt op welke wijze de havenontwikkelingsprojecten en natuurcompensatiegebieden op de Linkerscheldeoever gerealiseerd zullen worden. En dit zowel op vlak van inrichting, timing, als naar procedure en motivering. Het alternatievenonderzoek en het hierop volgend voorkeursbesluit van dit complexe project voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen is vanzelfsprekend van belang voor deze visie.	A11
Er dienen langs de aanbodzijde ook vooruitstrevende voorwaarden van ruimteproductiviteit gekoppeld te worden aan de uitgifte van terreinen.	A11
Gevraagd wordt dat erop wordt toegezien dat, indien er door een van de te realiseren projecten de noodzaak tot milieucompensaties ontstaat, deze compensatie binnen het havengebied dienen gezocht te worden en niet daarbuiten.	A10, 1
Er kan geen sprake van zijn dat er voor de realisatie van dit complex project of enig ander toekomstig project van havenontwikkeling meer grondinname te Beveren nodig is voor natuurcompensatiegebieden dan het maximum dat voorzien was in het MMHA. Er is geen enkel maatschappelijk draagvlak meer voor nieuwe grondinnames. dat in dit kader het behoud van het gehucht Ouden Doel voor Beveren essentieel is, is u voldoende bekend.	A11
Er moet gestreefd worden om geen bijkomende landbouw- of poldergronden in te nemen. De polderbesturen wensen dan ook geen grondgebied af te staan voor compensaties, berging van zandstocks of oplossingen voor mobiliteitsproblemen.	A25, A26
Gezien de historiek van het project waarbij het Saeftinghedok als eerste mogelijke oplossing is naar voor geschoven, wil de MORA waarschuwen voor de gevaren van het zogenaamde lock-in effect. Andere projectalternatieven moeten volwaardig kunnen beoordeeld worden naast het initiële project. De MORA is van oordeel dat de maatschappelijke kosten-baten analyse een gelijkwaardige evaluatie en vergelijking van de verschillende projectalternatieven mogelijk moet maken.	A30

Bovenstaande inspraakreactie zijn te weinig specifiek om ze te behandelen, of zijn louter het verkondigen van een bepaalde mening.

Aanpassingen van alternatievenonderzoeksnota

Geen.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Bekendmaking van de raadpleging via publicatie van onderstaande advertentie in verschillende lokale edities van de Gazet van Antwerpen op 7 december 2016

RAADPLEGING

Alternatievenonderzoeksnota

Van 09/12/2016 tot en met 18/01/2017

“Extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”

Bevoegde overheid: Vlaamse overheid

Doelstelling: De Vlaamse overheid zoekt bijkomende mogelijkheden voor de behandeling van containers in het Havengebied Antwerpen. Parallel hiermee bekijkt men hoe logistiek-industriële gronden ontwikkeld kunnen worden en op welke manier het verkeer via de weg, het water en het spoor op het hoofdwegennet kan aantakken.

Grondgebied: stad Antwerpen, gemeente Beveren, gemeente Stabroek, gemeente Sint Gillis Waas, gemeente Zwijndrecht.

Waarom een raadpleging?

Zo kunnen de bezorgdheden van alle burgers nog tijdig worden opgenomen in het uit te voeren onderzoek. Een maatschappelijke discussie kan worden gevoerd over het project en de (mogelijke) alternatieven.

De alternatievenonderzoeksnota is tijdens de openingsuren van de loketten te raadplegen in :

- Districtshuis van Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Antwerpsebaan 140, 2040 Berendrecht
- Districtshuis van Antwerpen, Lange Gasthuisstraat 21, 2000 Antwerpen
- Stadhuis, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen
- Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren
- Gemeentehuis, Burgemeester Omer De Meyplein 1, 9170 Sint-Gillis-Waas
- Gemeentehuis, Dorpsstraat 45, 2940 Stabroek
- Dienst Leefomgeving, Laarstraat 90, 2070 Zwijndrecht

en op de volgende websites:

- www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
- www.complexeprojecten.be
- www.lne.be
- www.antwerpen.be
- www.beveren.be
- www.sint-gillis-waas.be
- www.stabroek.be
- www.zwijndrecht.be

De raadpleging loopt van 09/12/2016 tot en met 18/01/2017.

Opmerkingen kunt u schriftelijk indienen tot uiterlijk 18/01/2017.

Overhandig uw brief tegen ontvangstbewijs of stuur hem aangetekend naar:

- Districtshuis van Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Antwerpsebaan 140, 2040 Berendrecht
- Districtshuis van Antwerpen, Lange Gasthuisstraat 21, 2000 Antwerpen
- Gemeente Beveren, Stationsstraat 2, 9120 Beveren
- Gemeente Sint Gillis Waas, Burgemeester Omer De Meyplein 1, 9170 Sint-Gillis-Waas
- Gemeente Stabroek, Dorpsstraat 45, 2940 Stabroek
- Gemeente Zwijndrecht, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Albert II-iaan 20, bus 2, 1000 Brussel.

Of u kunt uw inspraakreactie mailen naar eca@mow.vlaanderen.be

Bijlage 2:
ECSA-Second Opinion Rapport-GHCT – 6 maart 2017-FF

Second Opinion : Rapport GHCT Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens

1

IN OPDRACHT VAN:
VLAAMSE OVERHEID - DEPARTEMENT MOW

STRIKT CONFIDENTIEEL



Inhoudstafel

2

- Inleiding
- Methode
- Inzichten in evoluties 2014-2016
- Kwalitatieve analyse kwetsbaarheid en complementariteit
- Uitwerking 5 bedenkingen bij het GHCT rapport
- Conclusies
- Appendix (detailopmerkingen)

Inleiding (1)

3

- In het kader van het project 'Extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (kortweg ECA project) wordt de haven van Zeebrugge momenteel niet als een formele bouwsteen van containercapaciteit opgenomen.
- Het huidige milieueffectrapportage (MER) / strategische maatschappelijke kosten baten analyse (S-MKBA) proces laat dit ook juridisch niet toe, daar de MER uitsluitend betrekking mag hebben op een project in Antwerpen (en er aldus inconsistenties tussen MER en S-MKBA zouden optreden indien in de S-MKBA, Zeebrugge formeel als een bouwsteen van een aanbodscenario zou worden opgenomen).
- Niettemin werd vanuit diverse groepen stakeholders de opmerking geformuleerd, dat in het bijzonder in de S-MKBA, rekening moet gehouden worden met beschikbare container capaciteit in de haven van Zeebrugge, en dit in het licht van de gewenste complementariteit van de Vlaamse havens.

Inleiding (2)

4

- Dergelijke opmerkingen dienen te worden gekaderd in de eind 2015, publiek aangekondigde commerciële samenwerking tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ), binnen een Economisch Samenwerkingsverband (ESV), met het oog op het aantrekken van bijkomende containertrafieken naar beide havens, met inachtnaam van de sterktes en zwaktes van beide havens. Bijgevolg bestaat bij verschillende stakeholders de (legitieme) vraag op welke wijze dit ESV wordt geïntegreerd in het maatschappelijk besluitvormingsproces rond het ECA project.
- De intellectuele basis voor dit ESV is een uitgebreid rapport, opgesteld in 2015, door het Gewestelijk Havencommissariaat (GHCT): “Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens”.
- Vanuit een gedetailleerde diagnose worden een aantal concrete concepten naar voor geschoven, om zowel in Antwerpen als Zeebrugge op duurzame wijze containertrafieken te verankeren (alsook groei te kunnen realiseren): “double call”, “overloop”, en optimalisatie van de inter-havenlogistiek (zie verder).

Inleiding (3)

5

- Eén van de belangrijkste uitgangspunten in de reflectie was de onderkenning van het belang van Zeebrugge als diepzee containerhaven, waarbij het behoud van minimum 1 volcontainerterminal expliciet werd vooropgesteld.
- Dit uitgangspunt, in combinatie met het bestaande ESV én de door het GHCT opgesomde concepten van commerciële samenwerking, noodzaken een grondige reflectie over de impact op de uitgangspunten van het ECA project, in het bijzonder wat betreft de trafiekprognose die binnen de S-MKBA zal gehanteerd worden.
- In het kader van het ECA project heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) Vlaanderen bijgevolg de wens geuit een “second opinion” te bekomen over de intellectuele basis en uitgangspunten van de samenwerking tussen het GHA en MBZ, inclusief de integratie van relevante evoluties die zich tussen eind 2014 en eind 2016 in de markt hebben voorgedaan en mogelijk een impact zouden kunnen hebben op de conclusies.

Inleiding (4)

6

- De onderhavige “second opinion” is opgesteld op basis van praktijk-georiënteerd literatuuronderzoek en eigen inzichten, o.m. verworven dankzij onderzoeks- en advieswerkzaamheden in het verleden, in het bijzonder voor de havens van Antwerpen en Zeebrugge (meer specifiek de Economische Ontwikkelingsstudie – EOS voor de haven van Zeebrugge; een project rond de ontwikkeling van hinterland hubs; het recente MBZ strategisch plan gepresenteerd op de “Summit of Bruges” in 2015).
- In het kader van bovenvermelde projecten, werden voor elke opdracht meer dan 10 experts/hooggeplaatste besluitvormers binnen de container- en logistieke markt (rederijen, terminals, logistieke dienstverleners) geïnterviewd, in zowel Zeebrugge als Antwerpen, omtrent de ontwikkelingsperspectieven van de haven van Zeebrugge als diepzee containerhaven (met inbegrip van de relatie met Antwerpen, en vice-versa). Deze vormen, naast het literatuuronderzoek, een belangrijke input voor de onderhavige “second opinion”, daar een bijkomende ronde van interviews met marktpartijen en –experten in dit stadium niet zinvol werd geacht.

Methode (1)

7

- Voor deze “second opinion” volgen we de inhoudstafel van het rapport van het GHCT*, en spreken we ons uit over de volgende onderdelen:
 - Doelstellingen, diagnose (en aanzet tot oplossingsrichtingen) (Deel I)
 - Kwantitatieve analyse en de uitgewerkte oplossingsrichtingen (Deel II)
- Wat betreft de kwantitatieve analyse (in het bijzonder de kostenmodellen), zou een actualisatie directe toegang genoodzaakt hebben tot marktpartijen, om de gebruikte parameters te valideren voor 2017. Bijgevolg beperken we ons in de onderhavige “second opinion” tot het formuleren van kritische opmerkingen met betrekking tot uitgangspunten en opzet van de analyse, en de mogelijke implicaties hiervan voor de conclusies.
- Vooraf dient wel aangegeven te worden dat het einddoel van het rapport van het GHCT sterk verschillend was van hetgeen deze “second opinion” beoogt.

Methode (2)

8

- De “second opinion” beoogt immers na te gaan of er *“vanuit het GHCT rapport voldoende redenen zijn om aan te nemen dat de haven van Zeebrugge een geloofwaardige bouwsteen kan zijn (in termen van aangeboden capaciteit) om (een deel van) de vraag gesteld aan zowel Antwerpen als Zeebrugge op te vangen.”* In de S-MKBA dient vervolgens op een passende wijze rekening te worden gehouden met de conclusies van deze “second opinion”.
- De vraagstelling van het GHCT rapport was daarentegen: *“Kan een beleids- en beheersconcept worden ontwikkeld dat: (1) de competitiviteit van de diepzee-containerhavens in Vlaanderen versterkt; (2) daarbij hun gezamenlijke capaciteit maximaal valoriseert; en (3) via een samenwerkingsmodel wordt aangestuurd?”*.

Methode (3)

9

- Bijgevolg is de finaliteit van elk project / rapport sterk verschillend. De “second opinion” dient eerder beschouwd te worden als een discussie rond de competitiviteit van Zeebrugge als diepzeecontainer platform (in aanvulling of substitutie van Antwerpen).
- We leggen bijgevolg ook, naast de bespreking van marktgerelateerde elementen, veeleer de nadruk op die elementen van het GHCT rapport die uitspraken doen over de competitiviteit van Zeebrugge (vergeleken met omliggende havens).
- Op die manier kan nagegaan worden of de “oplossingsrichtingen” uit het GHCT rapport standhouden, en wat ze mogelijk kunnen betekenen in termen van scenario-opbouw in de S-MKBA van het ECA project. In dit verband is het noodzakelijk op te merken dat de “second opinion” geenszins mag opgevat worden als een actualisatie van het GHCT rapport, maar eerder als een input voor de S-MKBA van het ECA project, waarbij de resultaten van het GHCT rapport op een kritische wijze worden geïnterpreteerd en als dusdanig, waar zinvol, in de S-MKBA kunnen worden meegenomen.

Recente containergroei in de Hamburg-Le Havre range

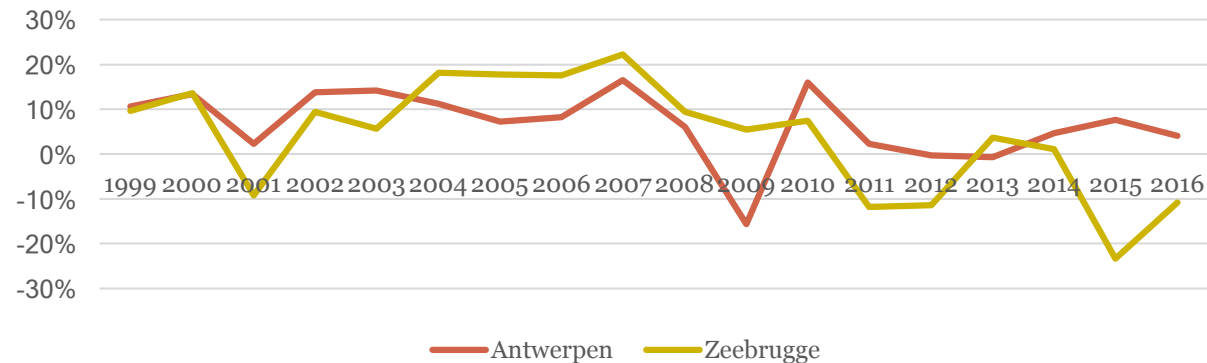
10

- De daling van de containertrafiek in Zeebrugge zet zich door, maar minder uitgesproken dan de voorbije jaren
- Deze meer beperkte afname van trafiek zou kunnen geïnterpreteerd worden als een “normalisatie” na de crisisjaren

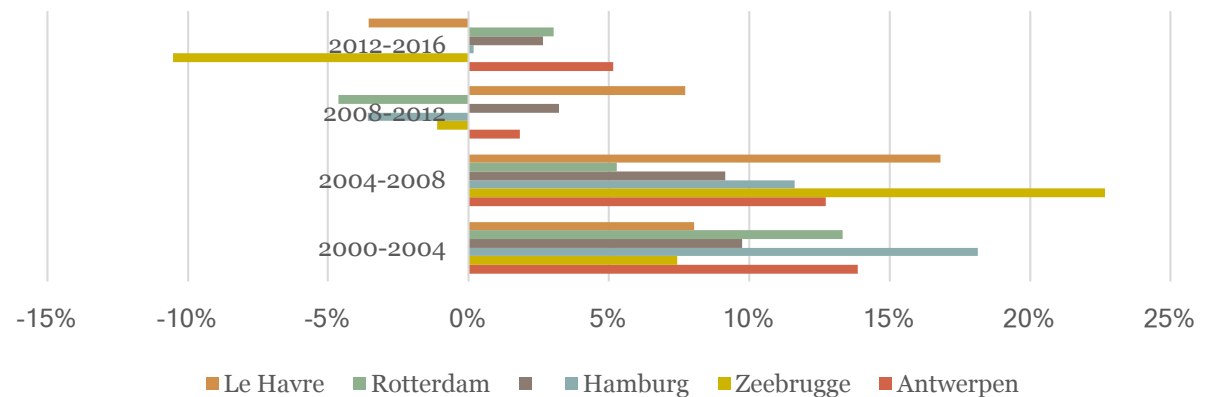
Bronnen: eigen analyse op basis van data havenbedrijven en Vlaamse Havencommissie

Noot: op basis van de beschikbare cijfers kunnen voor Zeebrugge geen aparte groeivoeten berekend worden voor de lolo containers aangezien deze worden samengeteld met de ro-ro containers (zie infra).

Containertrafiek - jaarlijkse groeivoeten



Periodegewijze evolutie containertrafiek

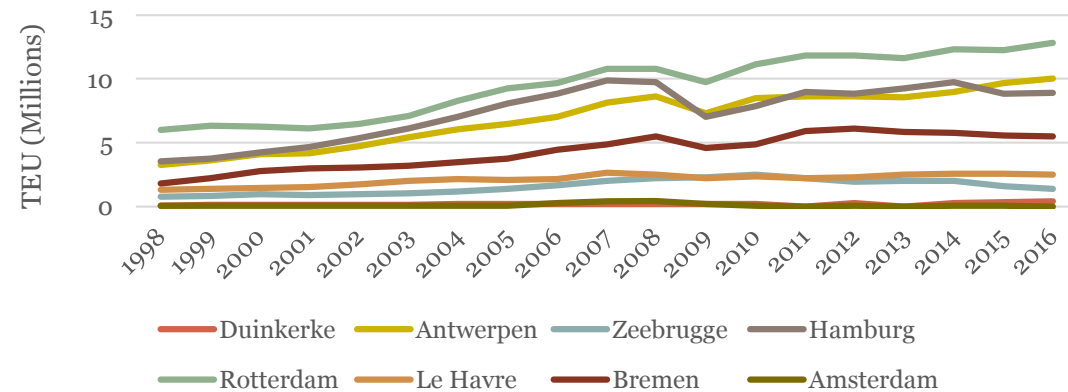


Conclusies marktaandeelen en groei blijven geldig

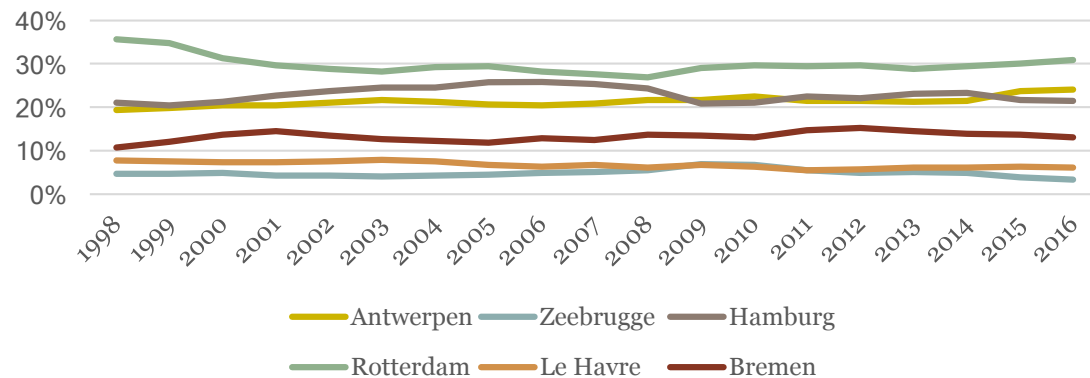
- De grootteordes van marktaandeel blijven relatief consistent binnen de range, met de voornaamste concurrentie zijnde tussen Hamburg en Antwerpen enerzijds en Zeebrugge en Le Havre anderzijds
- Dit benadrukt het relatief stabiel karakter van de container markt: eens marktaandeel verworven is, blijft dit relatief constant op langere termijn, met slechts sporadische verschuivingen tussen de grote spelers

Bron: eigen analyse op basis van statistieken havenbedrijven

Containertrafiek - evolutie in TEU



Containertrafiek - evolutie marktaandeel

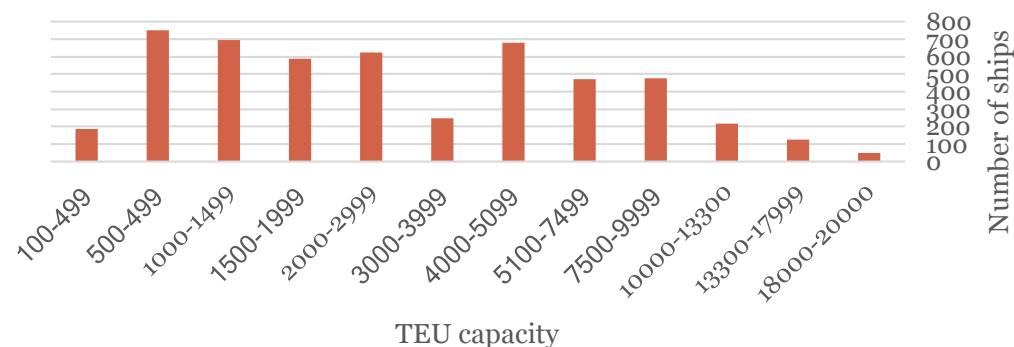


Evolutie grootte containerschepen

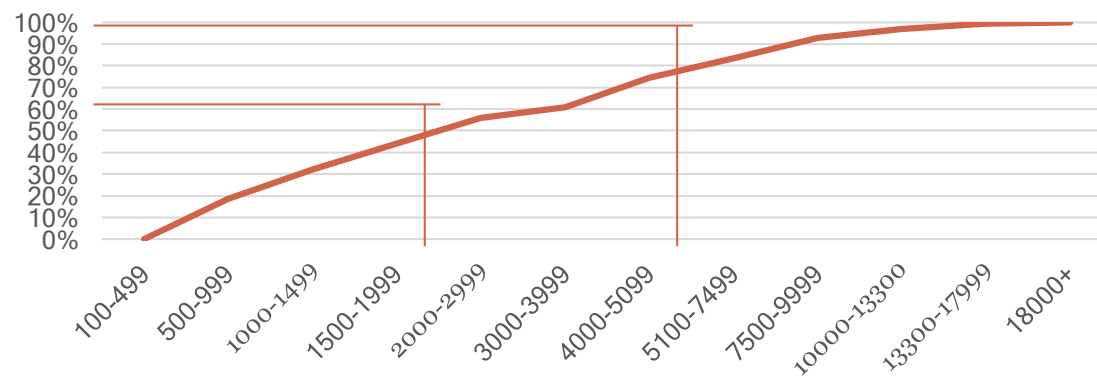
12

- Focus op “Far-East loops” lijkt logisch aangezien de grootste en nieuwste schepen hierop ingezet worden
- Daarentegen is de omvang van de overige marktsegmenten niet te onderschatten
- 50% van de schepen is kleiner dan 2.500 TEU (“feeders”) en 80% kleiner dan 6.000 TEU (Post-Panamax grootte)

Distributie van de containerschepen vloot naar grootteklasse



Cumulatieve distributie van de containerschepen vloot naar grootteklasse

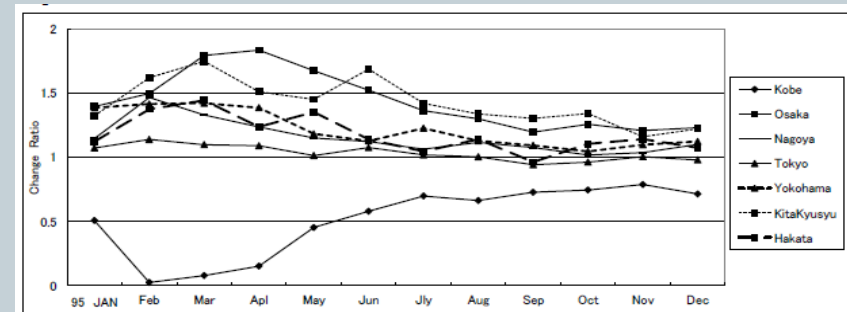


Bron: eigen analyse; Alphaliner 2017

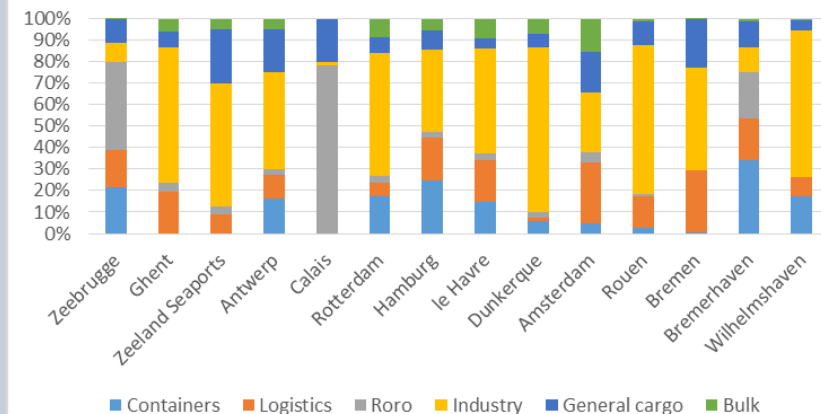
Kwalitatieve analyse kwetsbaarheid (1)

- Naast de traditionele analyses op basis van volumes, kunnen kwalitatieve elementen worden aangebracht met het oog op een compatibiliteitsanalyse van Antwerpen en Zeebrugge
- Vanuit het perspectief van een logistieke keten, biedt de aanwezigheid van 2 havens met gelijkaardige kenmerken een groot voordeel, in geval van ketenonderbreking (cf. wetenschappelijke inzichten na de aardbevingen in Japan)
- Containers, in de mate dat ze kunnen beschouwd worden als “commodity”, laten een flexibele overgang toe, tussen terminals (“footloose cargo”), gegeven de geografische nabijheid van Zeebrugge tot Antwerpen
- Terminals in beide havens hebben een logistieke “optie-waarde” voor verladers

“Port throughput” dynamiek post-Kobe aardbeving



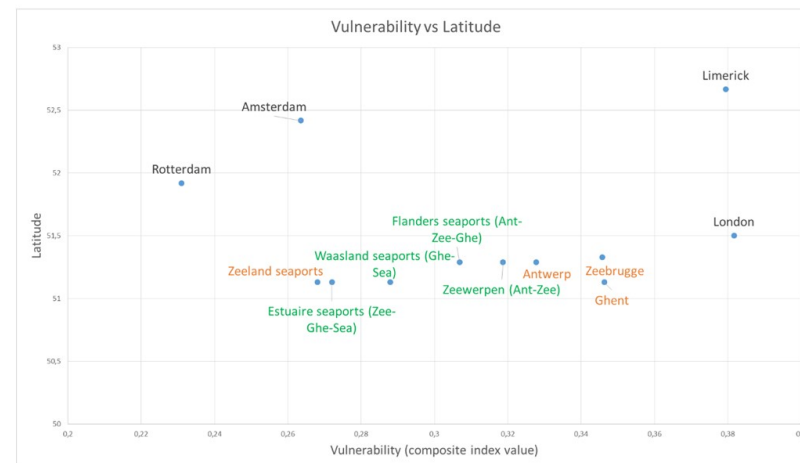
Relative terminal area



Bronnen: Motohisa. (2013). An examination on the measures for resilience of port logistics services after large scale earthquakes, IAME conference Marseille en Vonck, I. (2016). Resilience in Seaports, dealing with economies of change, Antwerp

Kwalitatieve analyse kwetsbaarheid (2)

- Synergiën tussen havens zijn aantoonbaar op verschillende manieren; zo is het mogelijk de kwetsbaarheid van havens te meten op basis van een set parameters (schaalgrootte; afstand tot hinterland; afstand tot de shipping corridors); en dan de comparatief hogere scores te “verwerven” via samenwerking tussen verschillende havens
- Door combinatie/samenwerking van bepaalde havens is het dus mogelijk de kwetsbaarheid te verminderen
- De mogelijke bundeling van krachten door Antwerpen en Zeebrugge zou theoretisch, gunstige effecten kunnen hebben, inzake:
 - Optimalisatie van de afstand tot de scheepvaartroute en het achterland
 - Betere spreiding van terminal activiteiten
 - Versterking van cargo genererend vermogen

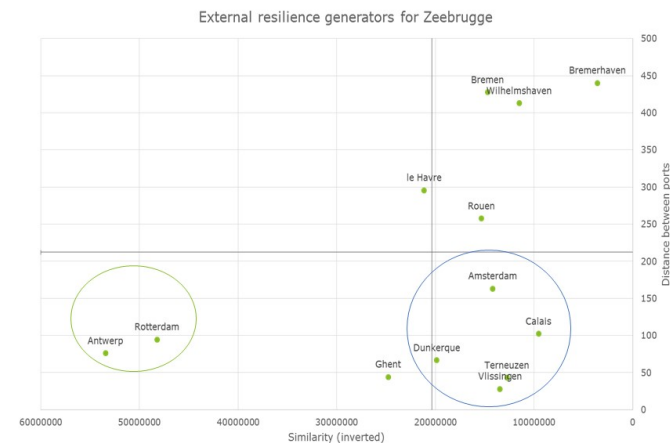


Source: Vonck, I (2016), Resilience in Seaports, dealing with economies of change, Antwerp

Kwalitatieve analyse - opheffen kwetsbaarheid door “resilience”

15

- Een analyse van het grondgebruik, in combinatie met de afstand van de havens tot elkaar, laat toe te meten in welke mate de havens in een set, substitueerbaar zijn, vis-à-vis een focushaven.
- Substitueerbare havens zijn havens welke zeer gelijkaardig zijn in grondgebruik (verschuivingen kunnen makkelijk plaatsvinden), zoals aangeduid op de figuur in de blauwe cirkel.
- Complementaire havens daarentegen, zijn havens met een lage overeenkomst in grondgebruik, en met elk hun eigen strategische focus. Zij kunnen wel sterk coöperatief handelen, zoals aangeduid op de figuur in de groene cirkel.
- Antwerpen en Zeebrugge zijn complementair op vlak van hun havenactiviteiten in algemene zin, maar mogelijk meer substituten inzake container cargo.



Source: Vonck, I. (2016), Resilience in Seaports, dealing with economies of change, Antwerp

Inleidende samenvatting bedenkingen over GHCT rapport

16

- Bedenking 1: In de analyses van het GHCT rapport lijkt het belang van Zeebrugge als volwaardige historische speler in het diepzee container segment overschat.
- Bedenking 2: Zeebrugge heeft significante zwakten als toekomstige “transshipment” haven (TS), ondanks de geboden capaciteit en toegankelijkheid.
- Bedenking 3: De schaal van de containerterminals in Zeebrugge is voldoende om als toekomstige “overloophaven” te kunnen functioneren.
- Bedenking 4: De consolidatie in de rederij/terminal industrie heeft op korte termijn negatieve effecten op Zeebrugge. Op middellange termijn biedt consolidatie mogelijk wel perspectieven als “overloophaven”, en voor nieuwe, directe diensten.
- Bedenking 5: Binnen een context van “port equalization” (havenkeuze wordt irrelevant geacht door een besluitvormer) bieden (partiële) kostenvergelijkingen slechts een beperkt houvast om gefundeerde uitspraken te doen over de competitieve effecten van beleidsopties.

Bedenking 1 (1)

17

- Deze bedenking houdt verband met de voorstellingswijze van het belang van de haven van Zeebrugge in de Hamburg-Le Havre (H-LH) range, en de rol van de haven in de diepzee containermarkt.
- De ca. 2 miljoen TEU (uit 2013) omvatten zowel “load on, load off” (lolo) als “roll on, roll off” (roro) containers (p.9), terwijl dit in de andere havens hoofdzakelijk over lolo containers gaat (zie p.13, 48% is roro in Zeebrugge). Hierdoor wordt het belang van Zeebrugge in het diepzee lolo segment wellicht overschat.
- Uit eerder onderzoek van ECSA is gebleken dat de roro en lolo markten voor containers sterk gescheiden zijn, elk met eigen dynamieken. Het realiseren van hefboomeffecten via de netwerken voor roro en lolo, is niet evident: roro containers staan typisch onder tijdsdruk. Het betreft hoofdzakelijk continentale trafieken (“fast moving consumer goods - FMCG” en/of half afgewerkte product binnen industriële, “just-in-time” productieketens). Verwijzen naar de “belangrijke shortsea component” kan de verkeerde indruk wekken dat roro en lolo containers een homogene categorie of markt zouden vormen, terwijl dit twee, sterk verschillende markten zijn.

Bedenking 1 (2)

18

- Dit verschil was ook zichtbaar in de EOS studie van 2008, toen op basis van expert interviews de modal split van roro (11% spoor, 0% TS) versus lolo containers (54% spoor, 30% TS) werd bepaald.
- Het hoge aandeel spoor voor lolo containers werd o.m. verklaard door het feit dat via Zeebrugge snel hinterlandtransport op middellange bestemmingen, zoals bijv. het Ruhrgebied, mogelijk was (vooral relevant bij congestie op de “main hubs”).
- Wat betreft shortsea containers in de grafiek op p.14, betreft het hier mogelijk ook “dedicated shortsea” lijnen, met andere containermaten (bijv. 45-voet), en niet volledig gelinkt aan het diepzee segment.
- In de mate dat de shortsea trafiek redelijkerwijze wel kan gerelateerd worden aan het diepzee-segment, alsook aan de estuaire vaart, dan zou ca. 50% van het containervolume in Zeebrugge relevant kunnen zijn voor diepzee stromen, hetgeen een volume vertegenwoordigt van maximum 1 miljoen TEU, maar wij schatten dit in als substantieel lager.

Bedenking 1 (3)

19

- De conclusie voortvloeiend uit deze bedenking is dat, gegeven de beperkte schaal van de trafiek in het marktsegment diepzee containers in de H-LH range, lolo trafiekevoluties voor de haven van Zeebrugge een sterk micro-economisch(e) karakter/grondslag zullen hebben, eerder dan dat ze bepaald zouden worden door meer algemene/onderliggende tendensen op macroniveau. Zo zullen roro - shortsea ferry containers, waar de haven marktleider is, dus sterk afhangen van de Europese conjunctuur (en in het bijzonder van de Britse economie) (cf. sterke daling in 2009), terwijl de lolo containergroei (eerder dan bepaald te worden door de mondiale conjunctuur en handelsgroei), vooral gerelateerd is aan congestie in relevante containerhubs en de daaruit volgende ad-hoc beslissingen van rederijen om aanlopen te verschuiven (cf. groei i.p.v. daling in de periode 2009-2010).
- Dit wijst ook op de hoge kwetsbaarheid van de haven van Zeebrugge ingevolge de beperkte volumes/schaalgrootte in het diepzee container segment, en de geringe diversificatie naar vaargebieden. Deze kwetsbaarheid lijkt moeilijk structureel oplosbaar, aangezien wellicht een schaal van 3 à 5 miljoen TEU moet bereikt worden om een 'stabielere' situatie te bereiken (hub status).

Inzicht uit EOS Zeebrugge (ECSA, 2008)



20

- *“De interviews met enkele belangrijke containerreders actief in de haven van Zeebrugge bevestigen dat het marktaandeel van Zeebrugge binnen de Noord-Europese markt zal toenemen in de komende jaren, onder meer gezien de beschikbare capaciteit, maar dat op iets langere termijn dit mogelijk kan verminderen, gegeven de uitbreidingsplannen in onder meer de haven van Rotterdam met de tweede Maasvlakte. (...)*
- *Bovendien dient volgens de containerreders, om in de toekomst een rol van betekenis als containerhaven te spelen en bijkomende klanten aan te trekken, eveneens een volwaardige binnenvaartverbinding ter beschikking te komen. Ten eerste omwille van het beleid van rederijen en terminaloperatoren om milieuvriendelijk vervoer te promoten, anderzijds om meerdere (kost-effectieve) alternatieven dan enkel spoor en weg ter beschikking te hebben.”*

Inzicht uit de Strategische studie MBZ hinterland (ECSA, 2012)



21

- *“De respondenten merken ook op dat de sterkte van Zeebrugge vooral bestaat uit de zwakten van andere havens, zoals de sociale onrust in Le Havre, de congestie of het plaatsgebrek in Hamburg, Rotterdam en Antwerpen. Maar deze elementen zijn reeds weggevallen of dreigen op korte termijn weg te vallen.”*
- Deze conclusies blijven gelden anno 2017, en valideren eerder het “overloop” concept, dan het “double call” concept (zie verder).
- Binnen de Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam, incl. Zeeland (ARA) range blijft Zeebrugge wel het enige valabele alternatief als “overloophaven”, gegeven de ligging, capaciteit en toegankelijkheid (aangezien Britse havens wel TS mogelijkheden kunnen bieden, maar geen kostenefficiënte toegang tot het Europees hinterland).

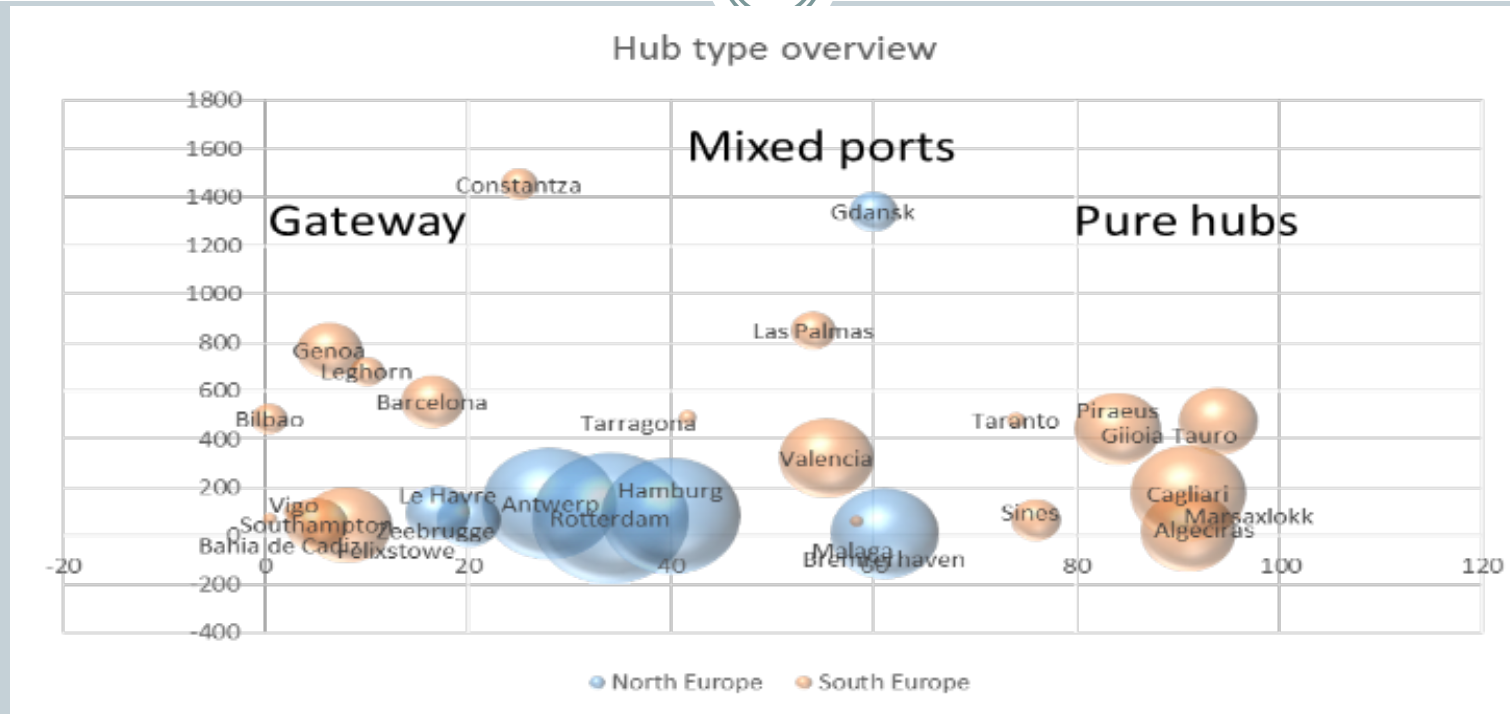
Bedenking 2 (1)

22

- Bedenking 2 houdt verband met de sterkten/zwakten op het vlak van TS, de algemene concurrentiepositie van de haven van Zeebrugge in het diepzee container segment, en de capaciteitsontwikkeling.
- Op p. 22 van het GHCT rapport, wordt verwezen naar de mindere geschiktheid van Antwerpen en de betere geschiktheid van Zeebrugge om TS uit te voeren.
 - Echter, MSC, één van de grootste rederijen ter wereld, heeft consistent voor Antwerpen gekozen voor TS operaties. Dit wijst erop dat TS operaties in Noord-West Europa sterk samenhangen met cargo generatie, en dat Antwerpen wel degelijk geschikt lijkt voor dergelijke operaties (zie ook volgende pagina).
 - De schaal en kadelenkte(s) van de containerterminals van de haven van Zeebrugge dienen afgezet te worden tegen de schaal en kadelenkte(s) die elders geboden worden, in het bijzonder als het grootschalige TS betreft. Wellicht kan Zeebrugge aan 1 speler TS mogelijkheden aanbieden op een beperkt aantal bestemmingen, maar niet op dezelfde schaal als in Rotterdam of Antwerpen, waar ook sterke links bestaan met andere trafieken (o.m. het overig conventioneel stukgoed waar de concurrentiekracht deels samenhangt met het bestaan aan vele “shortsea feeder” container bestemmingen).

Bedenking 2 (2)

23



In de Noordwest Europese markt is er geen enkele haven die functioneert als zuivere “TS hub”. De meest succesvolle havens combineren “TS hub” functies met de gateway functie (noot Y-as = afstand tot de “main shipping corridor”; X-as = TS %). Zeebrugge beschikt in feite noch voor het ene, noch voor het andere, wanneer het diepzee containers betreft, over de vereiste reputatie en schaal om als ‘mixed port’ op te treden.

Bedenking 2 (3)

EOS Zeebrugge (ECSA, 2008):

Bottom-Up benadering								
Huidg	Ha	Meter**	Capaciteit*	RP*	KP*	RP-D	KP-D	Capaciteit-D
CHZ	37	1.000	1.000.000	27.027	1.000	33.784	1.250	1.250.000
APMT	85	1.300	2.000.000	23.529	1.538	24.471	1.600	2.080.000
Gepland								
Ha	Meter**	Capaciteit*	RP*	KP*	RP-D	KP-D	Capaciteit-D	
PSA-Albertil	52	1.300	1.000.000	19.231	769	31.250	1.250	1.625.000
Totaal-Fysiek	174	3.600	4.000.000	22.989	1.111	28.477	1.376	4.955.000
Totaal-Operationeel			3.200.000					3.964.000
Congestiedrempel		0,80						
Top-Down benadering (gevalideerd door de respondenten)								
Huidg + gepland	Ha	Meter**	Capaciteit*	RP*	KP*	RP-D	KP-D	Capaciteit-D
Totaal-Fysiek	174	3.600				30.000	1.450	5.220.000
Totaal-Operationeel	174	3.600						4.176.000

RP=Ruimteproductiviteit, KP=Kadeproductiviteit, D=Duurzaam
* Fysieke capaciteit, berekening zoals aangegeven door operatoren, aggregatie door ECSA
** PSA CHZ: Enkel de deepsea kade wordt meegenomen, 750 meter feeder/barge riet inbegrepen
Bron: De Lloyd (2007), Website PSA, eigen berekeningen

De totale capaciteit (aan 80%) op lange termijn zoals ingeschat in het rapport GHCT verschilt wel van degene in de EOS bepaald in 2008 (ca. 1 miljoen TEU minder in rapport GHCT); wellicht dient hier met marktpartijen verdere validatie plaats te vinden.

Bedenking 2 (3)

25

- De 2de Maasvlakte te Rotterdam biedt inderdaad een potentieel grote uitbreiding aan containertrafieken.
- Echter, het is niet zeker of alle geplande uitbreidingen wel degelijk zullen plaatsvinden. Het Havenbedrijf Rotterdam oriënteert zich in toenemende mate op de achterliggende terreinen als voornaamste inkomstenbron (en minder op de havenrechten, cf. de recente opvallende stijging van de operationele inkomsten), waardoor voor de verdere ontwikkeling van de 2e Maasvlakte mogelijk naar andere invullingen wordt gekeken.
- In dat geval komt de optie “overloophaven” meer nadrukkelijk in beeld, moesten in Rotterdam andere keuzes worden gemaakt, dan maximalisatie van containertrafiek, met inbegrip van TS.

Bedenking 3

26

- De vraag stelt zich naar de bruikbaarheid van de containerterminals, qua grootte, in Zeebrugge, gegeven de vereisten van de diepzee containermarkt: *“Moreover, around 23% of the large ports with a container throughput above 2 million TEU and about half of the ports with a throughput level between 1.5 and 2 million TEU had only one container terminal in 2007” (Kaselimi et al, 2011).*
- Onderzoek naar de minimum efficiënte schaal van containerterminals in de grotere zeehavens, wijst op een toenemende schaal van de individuele terminals. Deze benadert (APMT, ZICPT) of overstijgt de schaal van de individuele terminals te Zeebrugge. Gegeven de consolidatie, mag aangenomen worden dat deze conclusie uit 2011 geldig blijft of zelfs nog versterkt is.
- Dit bevestigt de conclusie dat best met 1 volcontainer terminal in Zeebrugge wordt gewerkt, indien keuzes zich opdringen (of dat gestreefd wordt naar het samenvoegen van APMT en ZICPT op termijn indien dit schaalvoordelen kan creëren).

Bedenking 4 – Determinanten van de competitieve positie (1)

27

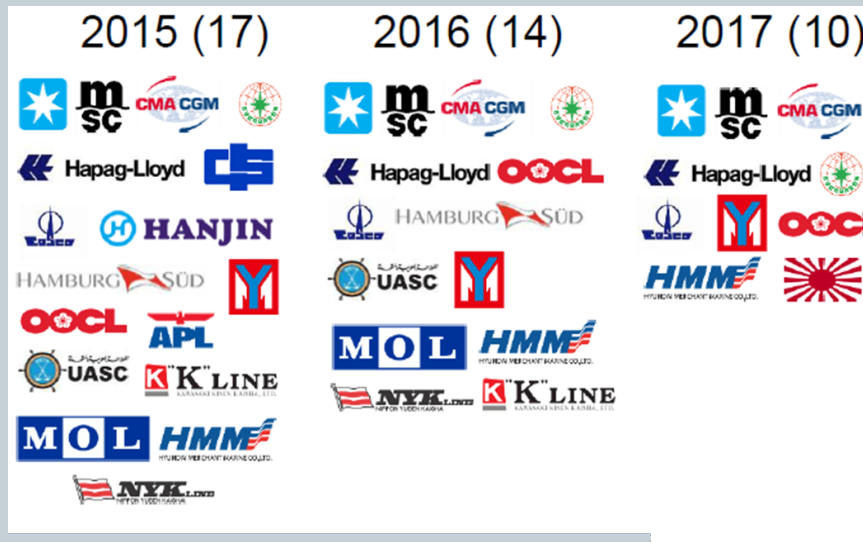
- “Participatie van de rederij in de terminal verhoogt kansen op aanlopen” (GHCT, p.29)
 - Uit eerdere gesprekken met stakeholders blijkt echter dat APMT niet noodzakelijk een preferentiële relatie met Maersk onderhoudt.
- Schaalvergroting schepen (p.29): *“Meespelen in de 1e league vereist een diepgang van min. 15m”*
 - Daarnaast zijn ook voldoende kadelengte en trimodaliteit (weg, spoor, binnenvaart) vereist – zie ook achterlandontsluiting (punt 6 op p.29).
- Evoluties kosten en dienstverlening, (p.29): nadeel voor kleine havens
 - Bevestiging van “port equalisation”
 - *“The selection of the port itself plays a lesser role today, vis à vis the selection of the optimum supply chain. We have found out that there are 37 different ways to bring a bicycle, made in Wuhan, China, to Paris, and it makes little difference if it passes through Antwerp, Rotterdam or Hamburg.”* (Haralambides, 2012 – EU ports conference)*

Bedenking 4 – Determinanten van de competitieve positie (2)

- Toename van de “ultra large container carriers” (ULCCs) met een capaciteit van 17.000+ TEUs in het vloot aanbod (p.34 en 35)
 - Om rendabel te zijn moeten deze schepen vol beladen zijn (> 90%)
 - Het aantal diensten met regelmatige havenaanlopen is verder gereduceerd ingevolge de recente consolidatiegolf
 - Dit speelt zeker in het nadeel van de haven van Zeebrugge (verdere bevestiging van het GHCT rapport)
- Modal split trends (p.37)
 - Te specifiëren inzake lolo container segment (2006-2013) voor de haven van Zeebrugge, gegeven de hogere percentages uit EOS 2008 (betreft de 38% uit 2006 enkel lolo containers of roro + lolo samen?).

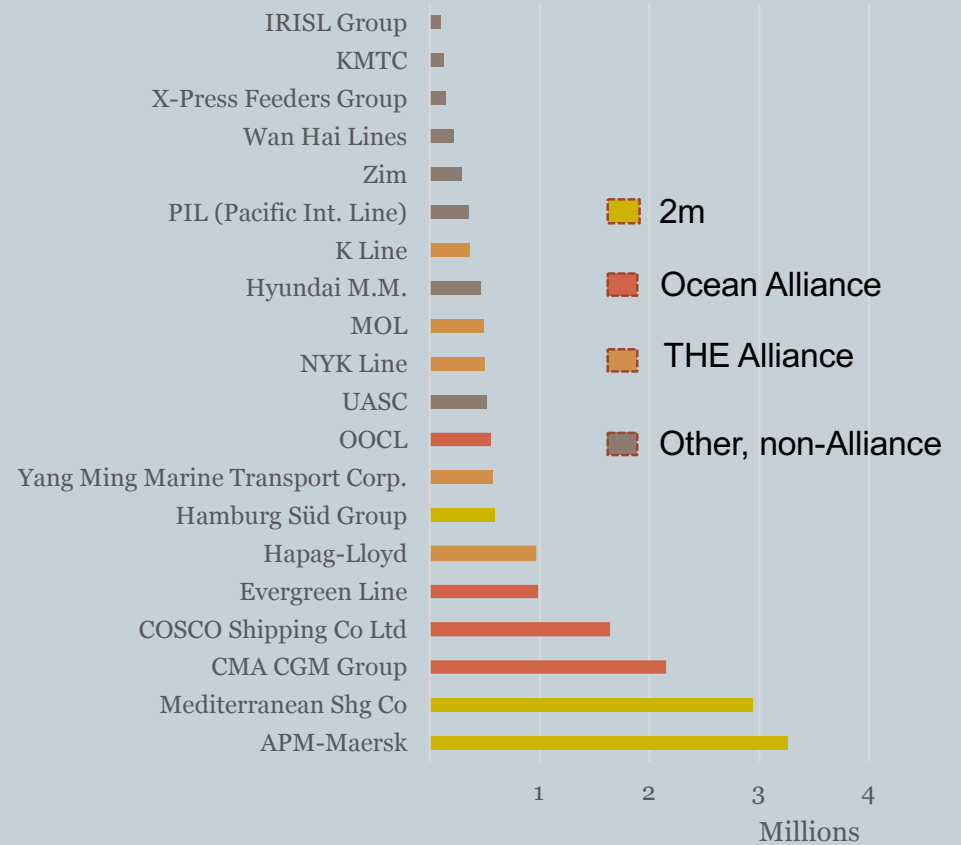
Illustratie: consolidatie rederijen sinds 2015

- Door een combinatie van faillissementen, fusies en allianties is het aantal spelers in de markt fors gedaald:
 - 07 dec: CMA CGM koopt APL
 - 15 dec: China Shipping en Cosco Container Lines fuseren
 - 21 apr: Hapag-Lloyd en UASC kondigen fusie aan
 - 16 aug: Hanjin falliet
 - 31 okt: 3 Japanse reders fuseren containerdivisies
 - 01 dec: Maersk Line koopt Hamburg Süd



Bron: eigen analyse; Alphaliner 2017

Liner capacity distribution



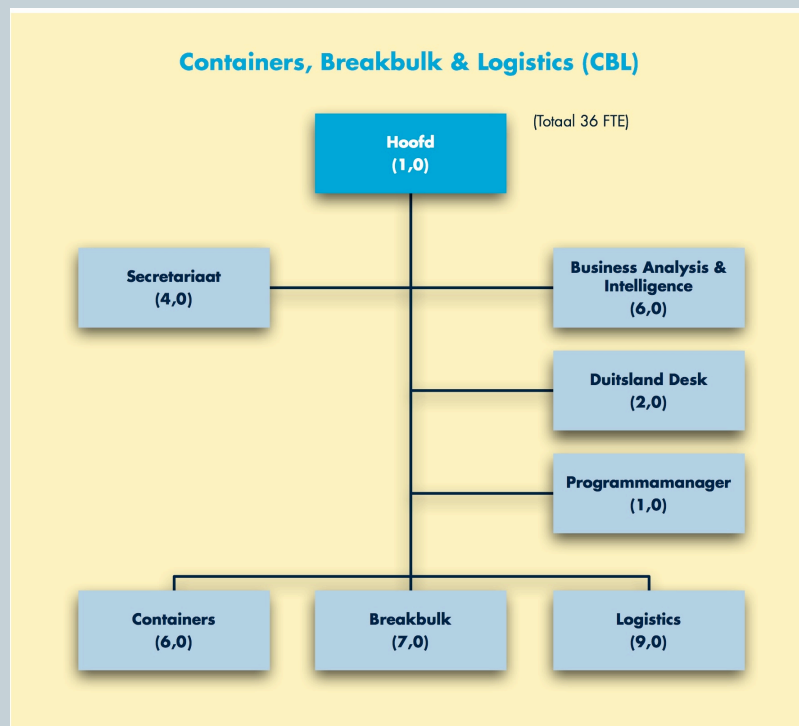
Evaluatie synthese (GHCT, p.39)

- Havenparameters: bevestiging:
 - De vraag is of Zeebrugge in dergelijke vergelijkende tabel opnemen zinvol is, gegeven dat de lolo container volumes slechts ca. 10% van de volumes in Antwerpen en Rotterdam vertegenwoordigen.
- Globale trends: bevestiging en actualisatie:
 - Er mag verwacht worden dat de consolidatie van rederijen en participaties in terminals zal toenemen, als gevolg van de overcapaciteit en moeilijke financiële situatie (cf. Hanjin faillissement).
 - De schaalvergroting van schepen, indien deze zich nog verder doorzet, heeft verdere gevolgen voor het aantal aanlopen (gegeven dat de rendabiliteit enkel bij volle schepen wordt bereikt).
 - In dat geval ontstaan er mogelijk niches waarbij verladers niet meer langs de grotere hubs willen passeren en opnieuw “kleinschaliger” en meer directe oorsprong-bestemming links opzetten; of ontstaat er (kade)congestie waardoor een deel trafiek naar “overloop” havens wordt verschoven.

Evaluatie concept oplossingsrichtingen (GHCT, p.43 e.v.) (1)

31

- Deze “second opinion” onderschrijft de wenselijkheid tot het behoud van diepzee containeractiviteit in Zeebrugge om de kwetsbaarheid van het Vlaams havenareaal te reduceren.
- Ten opzichte van Rotterdam valt wel vooral het werkpunt rond marketing op: in Rotterdam zijn veel meer menselijke en financiële middelen ingezet op “business development”.



+ Corporate Strategy (12 FTE)
'Economie en ketens'

+ Business case analysis team
(5 à 10 FTE)

+ Aantrekken profielen uit
private sector

Evaluatie concept oplossingsrichtingen (GHCT, p.43 e.v.) (2)

32

- Op basis van de voorgaande bedenkingen lijken de comparatieve voordelen van Zeebrugge minder sterk dan algemeen werd aangenomen in het GHCT rapport (nadruk op de geografie, hubfunctie, Franse markt)
 - Dit heeft eveneens implicaties voor het "double call" concept daar de fysieke karakteristieken van de haven, het gebrek aan cargogeneratie, en het gebrek aan een volwaardige binnenvaartverbinding, weinig bijdragen tot competitiviteit op het vlak van diepzee lolo (gekoppeld aan het feit dat in de Noordwest Europese markt geen zuivere transshipment hubs bestaan).
- De uitbouw van shortsea corridors (gelinkt aan diepzee trafieken) werd reeds verschillende malen gesuggereerd in strategie documenten, maar blijft in de praktijk moeilijk realiseerbaar, gegeven fundamentele verschillen in shortsea (roro container) versus diepzee (lolo container) trafieken. Bijv. ook de haven van Marsaxlokk (Malta, > 3 miljoen TEU, 96% TS) wenst hierop in te zetten sinds 2010, maar is daarin vooralsnog niet geslaagd, ondanks zijn positie op de Oost-West en Noord-Zuid shortsea assen (een gelijkaardige centrale positie als degene Zeebrugge die bekleedt voor shortsea roro).

Evaluatie concept oplossingsrichtingen (GHCT, p.43 e.v.) (3)



33

- Bijgevolg lijkt het concept van “overloophaven” het meest realistisch en haalbaar, en in lijn met de (sterke) historische reputatie van de haven op dat vlak (flexibel, toegankelijk, snel, goede spoorverbinding).
- Dit impliceert dat de commerciële samenwerking moet beogen om tijdens periodes met beperkte “overloopfunctie”, voldoende volume te garanderen in Zeebrugge, opdat winstgevende uitbating van tenminste 1 volcontainerterminal mogelijk blijft.
- Bij een toenemende concentratie van de activiteiten van rederijen en terminals (via allianties, of fusies en overnames), en toenemende scheepsgrootte, dienen zich uit hoofde van deze spelers ook reflecties inzake risico-spreiding aan, waarbij “overloophavens” een essentieel onderdeel zullen vormen van de ondernemingsstrategie.
 - Vooral omdat in de hubhavens congestieproblemen aan de kades zullen ontstaan (dit wordt bevestigd door capaciteitsanalyses in het kader van huidige ECA project, alsook door de literatuur (Haralambides, 2015)).

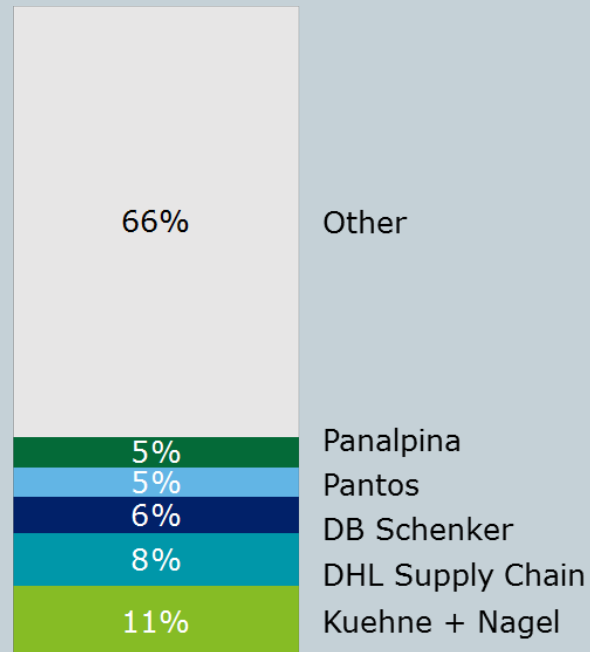
Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (1)

- Wat betreft de uitgangspunten (GHCT, p.3), kunnen volgende bedenkingen worden gemaakt:
 - Het standpunt van de reder houdt veelal geen rekening met dat van de verlader. Dit is een probleem, gegeven dat grote volumes ingenomen worden door spelers als Amazon, Alibaba, DHL, UPS, enz.) die eerder naar de volledige logistieke keten zullen kijken.
 - “Carrier haulage”, in het bijzonder in het alliantietijdperk en gegeven de nood voor rederijen om toegevoegde waarde diensten aan te bieden, zal mogelijk verder aan belang winnen, maar de preferenties van verladers en/of logistieke coordinatoren zijn soms belangrijk voor de havenkeuze
 - De marktbevraging die aan de grondslag ligt van de GHCT analyse wekt slechts beperkt vertrouwen: hoeveel spelers werden bevraagd, op welke manier, vanuit welke haven?
 - Waarom wordt aan het 19.000 TEU schip een index 100 gegeven? (dit zijn weliswaar de grootste schepen, maar zijn thans minder courant in de vaart).

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (2)

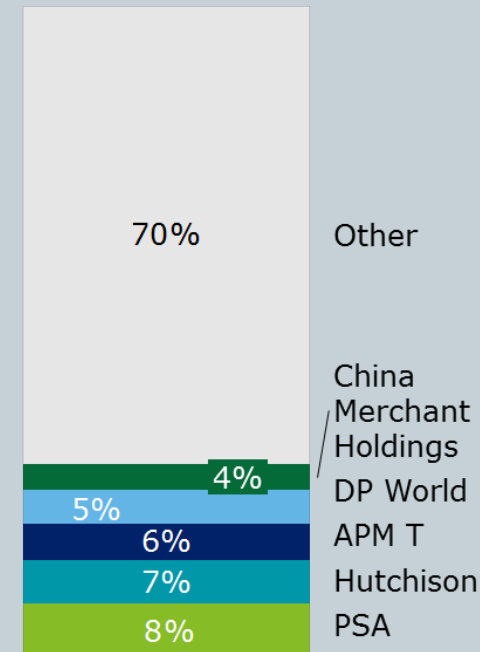
Belangrijkste havenklanten – marktaandelen (gebaseerd op TUE)

“Freight logistics” operatoren (2015)



Meer dan 35% van de markt wordt gecontroleerd door vijf ondernemingen

Terminal operatoren (2015)

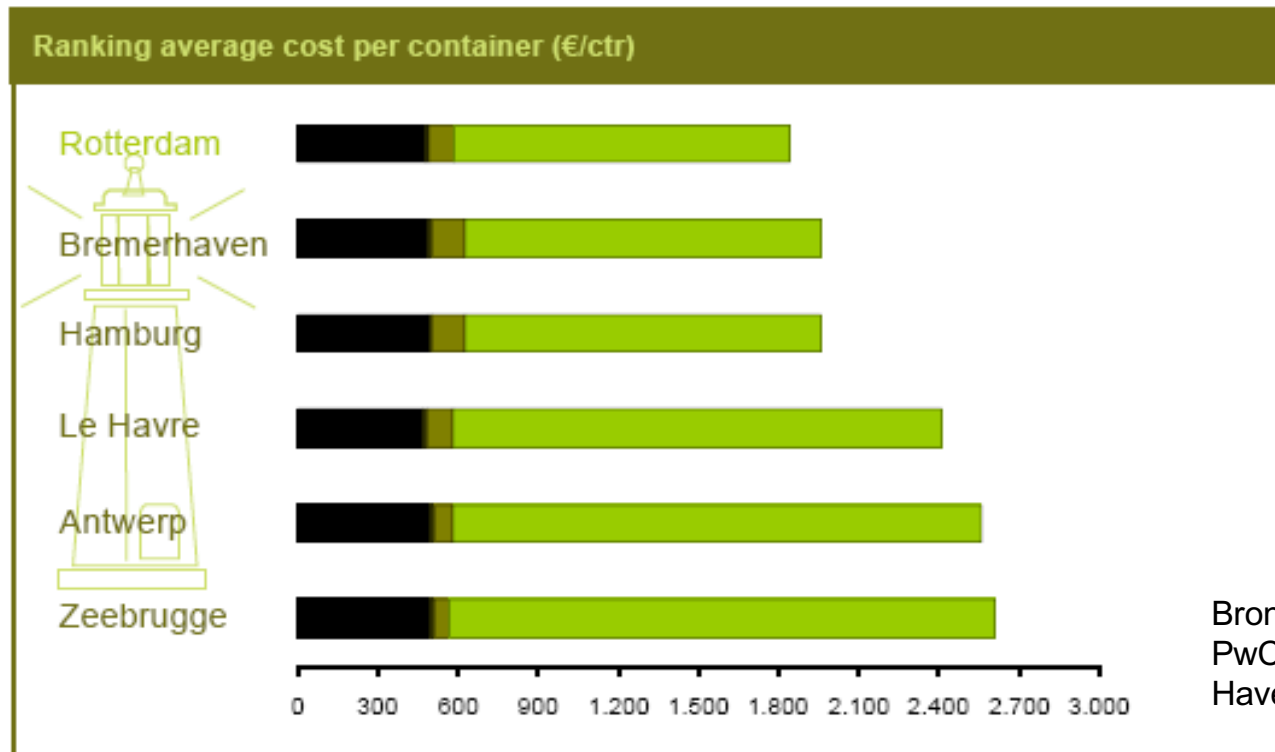


Meer dan 30% van de markt wordt gecontroleerd door vijf ondernemingen

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (3)

Benchmark import/export containers

Position of Rotterdam from Singapore to Vienna



Bron: Studie uitgevoerd door PwC in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam, 2011

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (4)

37

- Vergelijkbare kostenberekeningen tussen havens en de logistieke keten waarvan ze deel uitmaken, leiden, zoals hier aangetoond, dikwijls tot contradictorische resultaten, in het bijzonder wanneer ze uitgaan van:
 - Eén specifiek onderdeel van de totale logistieke keten
 - Eén specifieke case (type schip + hinterlandbestemming)
- Waar de dataverzameling en methodologie mogelijk onberispelijk zijn, worden resultaten toch sterk beïnvloed door de keuze van de gevalstudie, alsook door de dynamiek van – of onduidelijkheid over – bepaalde parameters (bijv. commerciële kortingen op havenrechten en overslagkosten)
- Bijgevolg dienen conclusies voorzichtig te worden geformuleerd, en dienen sensitiviteitsanalyses uitgevoerd te worden om de impact van diverse specifieke parameters correct in the schatten: Op basis van de resultaten op p.12 (deel II) lijkt het eerder penaliserend om voor TS trafiek, Antwerpen te gebruiken (toch groeit TS in Antwerpen), gegeven de hoge aanloopkost van feederscheppen.

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (5)

38

- GHCT, p.16: de verhoging van TS in Zeebrugge is sterk voorwaardelijk, gegeven de aangeboden capaciteit (en de nood aan cargo-genererend vermogen)
- Concept “overloop”:
 - Naarmate de schepen groter worden, wordt de congestiedrempel sneller bereikt, vooral aan de kadezijde (vanaf 60% reeds, cf. recente analyses in het kader van het ECA project en wetenschappelijke literatuur)
 - Bijgevolg zou Zeebrugge effectief als “overloophaven” kunnen fungeren
- Estuaire vaart (cf. Haalbaarheidsstudie Seine-West):
 - Slechts mogelijk op een beperkt aantal vaargebieden (eerder dichtbij gelegen)
 - Is een kostendaling van 25% realistisch op de verbinding Antwerpen-Zeebrugge, gegeven dat de marges op estuaire vaart zeer klein zijn (interviews tijdens ECSA studies 2008 en 2012)? Zijn de marktomstandigheden dermate veranderd?

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (6)

- “Double call” concept:
 - De hypothese dat Zeebrugge 45% TS zou kunnen opnemen lijkt minder realistisch, gegeven de drie, hieraan gekoppelde vereisten om: (1) een grote “call size” aan te kunnen als eerste aanloophaven (bijv.: kan de infrastructuur meerdere megaschepen tegelijk aan?); (2) een positieve link te hebben tussen feeders en cargogenererende activiteiten in Antwerpen; en (3) over volwaardige trimodaliteit te kunnen beschikken (gegeven het huidige mixed karakter van grote havens in de range, dienen de drie modi op volwaardige wijze aanwezig te zijn om een groot hinterland te bestrijken).
 - Gegeven dat Rotterdam hier sterk op inzet, kan/zal er “retaliation” optreden, bijv. onder de vorm van “predatory pricing” en/of commerciële stimuli in het achterland vervoer.

Bedenking 5: kwantitatieve analyse en oplossingsrichtingen (7)

40

- Optimalisatie voor- en achterlandlogistiek:
 - Blijft een belangrijke en noodzakelijke voorwaarde voor zowel “overloop” als “double call” concepten
 - Dient alleszins vervuld te worden en wordt reeds vele jaren in de markt onderkend.
 - Bedenking dat estuaire vaart als modus wellicht (te) optimistisch wordt ingeschat (tenzij marktomstandigheden sterk gewijzigd zouden zijn).
 - Binnenvaart als een meer flexibel en meer kostenefficiënt middel op achterland, met bredere radius inzake hinterlandbestemmingen, is essentieel (tenzij marktomstandigheden sterk gewijzigd zouden zijn). Zeebrugge als volwaardig alternatief voor diepzee containers, vergt een nieuwe, volwaardige binnenvaartverbinding met het achterland (EOS, 2008)

Conclusies (1)

41

- De diagnose en marktanalyse uit het GHCT rapport kunnen grotendeels bevestigd worden:
 - Consolidatie zet zich door ten nadele van kleinere havens
 - Zeebrugge zal blijven kampen met volatiliteit inzake volumes aan diepzee containers, omwille van de beperkte schaal en het beperkte aantal vaargebieden
- De analyse van de havencompetitiviteit noodzaakt enkele kanttekeningen, maar kan grotendeels bevestigd worden:
 - De capaciteit van Zeebrugge is echter niet eenvoudig inwisselbaar met die van Antwerpen
 - Zeebrugge biedt wel uitstekende mogelijkheden als “overloop” haven, in lijn met de historische positie, en wordt ook als dusdanig erkend door de markt
- Bijgevolg is het behoud van 1 volcontainerterminal met een capaciteit van 1,5 miljoen TEU aangewezen (met mogelijk een optie op een tweede)

Conclusies (2)

42

- Realisatie van het “double call” concept, met Zeebrugge als eerste aanloophaven lijkt moeilijk haalbaar in het kader van een samenwerking Zeebrugge/Antwerpen. De volgende problemen zullen zich voordoen:
 - Aan een eerste aanloop bij import, zijn grote “call sizes” verbonden (grote schepen dienen vol beladen te zijn om rendabel te worden uitgebaat)
 - Afwezigheid van binnenvaartverbinding; beperkingen estuaire vaart
 - Onvoldoende kadelengete voor TS en binnenvaart samen
 - Rotterdam zal antwoorden met “predatory pricing” (financieel sterke positie)
- Concept Zeebrugge als “overloop haven” wellicht realistischer:
 - Cf. portfolio gedrag rederijen – risicospreiding
 - Behoud “insider” status in meer dan 1 haven
 - Naarmate de grote hubs zich vullen, treden daar congestieproblemen op
- Vanaf 2018 dus mogelijk “overloop” van Antwerpen naar Zeebrugge

Conclusies (3)

43

- Realistische scenario's trafiekprognose (1):
 - Haalbaar lijkt, één volledige volcontainerterminal voor “overloop”, vanuit Antwerpen indien er congestie zou optreden, vanaf 2018
 - Indien ook in Rotterdam congestie en/of inefficiënties zouden optreden, gelinkt aan de hub-status, dan zijn er bijkomende mogelijkheden voor Zeebrugge.
 - Om in Zeebrugge voldoende perspectief te hebben als “echte” diepzee containerhaven (> 1,5 miljoen TEU/jaar), zal er op termijn ook “overloop” vanuit Rotterdam nodig zijn; zoniet zal de trafiek na mogelijke capaciteitsuitbreiding in Antwerpen, wellicht terugkeren naar Antwerpen. Gegeven de nieuwe nadruk van Rotterdam op toegevoegde waarde diensten, achteraan op de terreinen, eerder dan op loutere overslag, lijkt dergelijke “overloop” realistischer nu, dan enkele jaren geleden.

Conclusies (4)

44

- Realistische scenario's trafiekprognose (2):
 - Er zijn in feite drie realistische scenario's voor Zeebrugge:
 - ✦ Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, en dan terug naar de huidige situatie in 2022/2023? Dit scenario impliceert volatiele volumes en een eerder beperkte commerciële samenwerking met Antwerpen, waarbij tijdelijk 1 à 1,5 miljoen diepzee containers in Zeebrugge zullen worden overgeslagen
 - ✦ Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, maar met behoud ervan op lange termijn. Dit scenario impliceert de volwaardige functionering van 1 volcontainerterminal in Zeebrugge, en een erg productieve commerciële samenwerking met Antwerpen, waarbij permanent 1,5 miljoen TEU aan diepzee containers in Zeebrugge zullen worden overgeslagen
 - ✦ Overloop vanaf 2018 vanuit Antwerpen, maar met behoud ervan op lange termijn. Dit wordt aangevuld met een gelijkaardig volume vanuit Rotterdam, zodat dankzij een tweede volcontainerterminal, het diepzee volume aan containers in Zeebrugge naar 3 miljoen TEU kan evolueren.

Appendix: detailopmerkingen

Bemerkingen op document kwalitatief

- Moet Rotterdam de Nr 1 referentie haven zijn? Hamburg lijkt een logischer vergelijkingspunt afgaande op marktaandeel
- Slide 13, is niet mutueel exclusief, shortsea versus diepzee en “ship cargo types” in dezelfde grafiek, trekt conclusie in vraag
- Slide 13, gaat het hier over roro container of roro ferry?
- Slide 18, conclusie stijging Rotterdam door overloop MSC lijkt sterk: Maersk, APM terminal Rotterdam is alleen al met 8% gegroeid dat jaar (Maersk annual report 2011)
- Slide 29, volgens recente artikels is er een capaciteitstekort op Europa-Azië (Financieel Dagblad, 2017)
- Slide 29, duidt op blijvend risico voor Antwerpen met diepgang
- Slide 30, sterke ‘toename’ capaciteit Rotterdam: capaciteit is er al na bouw Maasvlakte 2, dus er is al een overcapaciteit in andere havens
- Slide 31, ‘capaciteitstekort’ Antwerpen is kort door de bocht, terwijl de groei van Zeebrugge op constant werd gezet voor deze analyse?
- Slide 37, “intermodal figures” zijn relatief constant over de jaren heen en bieden weinig meerwaarde in deze analyse (Portopia, 2016)
- Slide 39, hoe is rood versus groen beslist? Er bestaat geen eenduidige link tussen de tabel en de competitieve positie, op basis van deze slide lezen we “stop met containers het is allemaal voor Rotterdam”
- Slide 41, er ontbreekt een credibele voorspelling dat TS zou gaan dalen

Bemerkingen op document kwantitatief

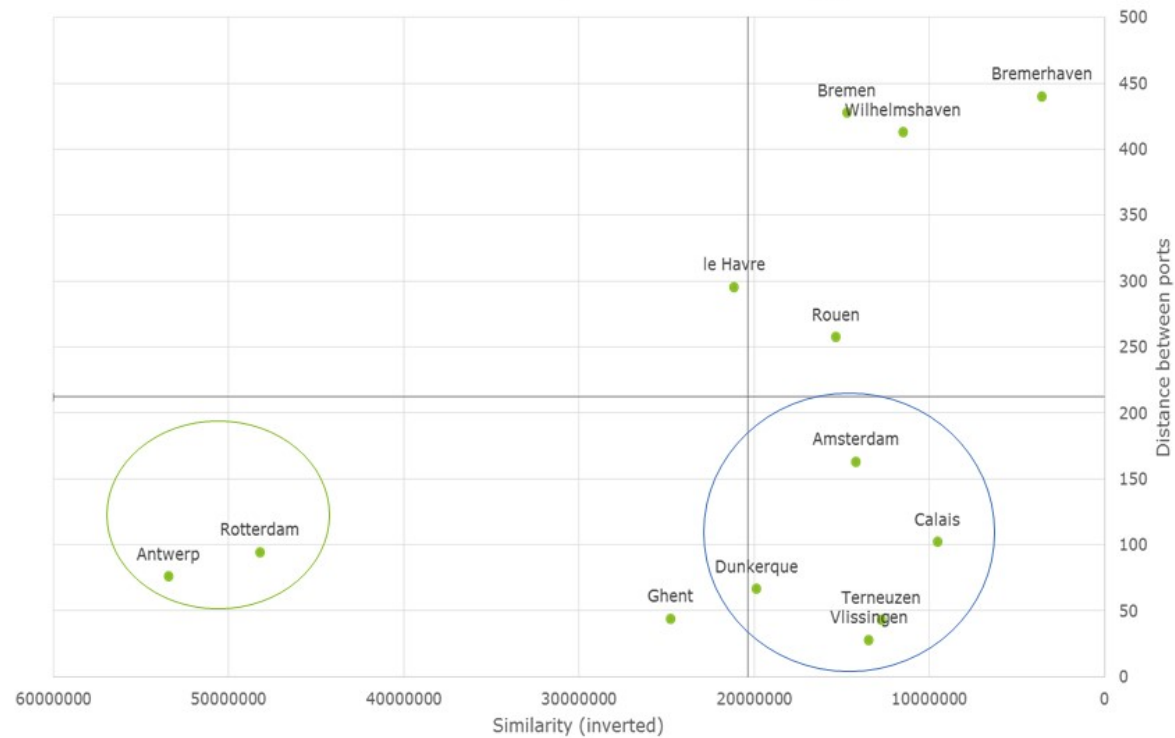
- Slide 3, volgens de beschrijving houdt de analyse geen rekening met “call sizes”? Toch wel?
- Slide 7, als estuaire kosten worden meegerekend kan geargumenteed worden dat congestiekosten in Antwerpen ook moeten meegerekend worden
- Slide 7, HFO is het goedkoopste brandstof alternatief; echter, tegenwoordig zien we meer en meer MDO (+15%), MGO (+57%)* (of zelfs LNG)
- Slide 9 (en alle andere), wat is de frequentieverdeling van schepen, zie slide 5?

* Rotterdam spot price 03-03-17

Back-up (1)

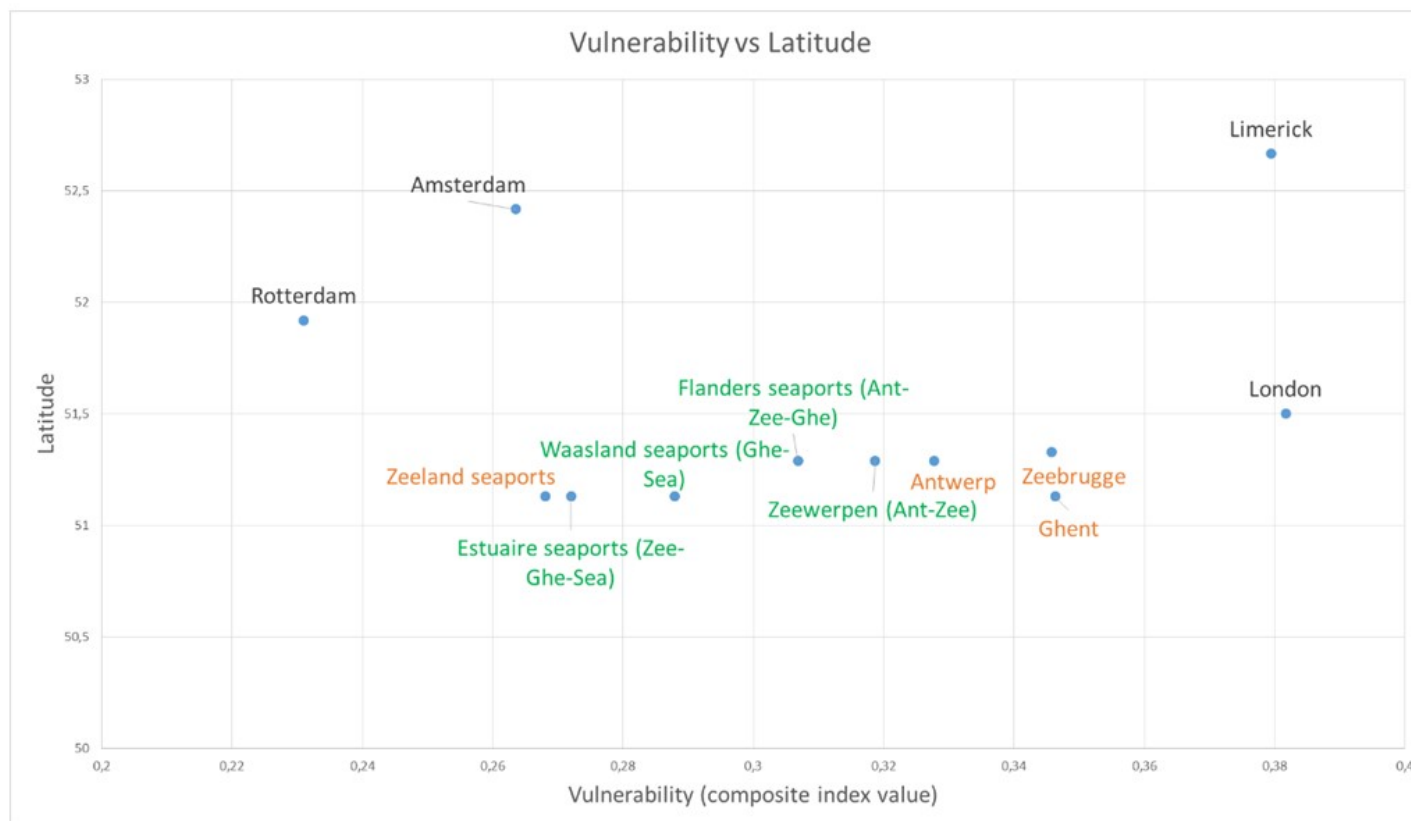
46

External resilience generators for Zeebrugge



Back-up (2)

47



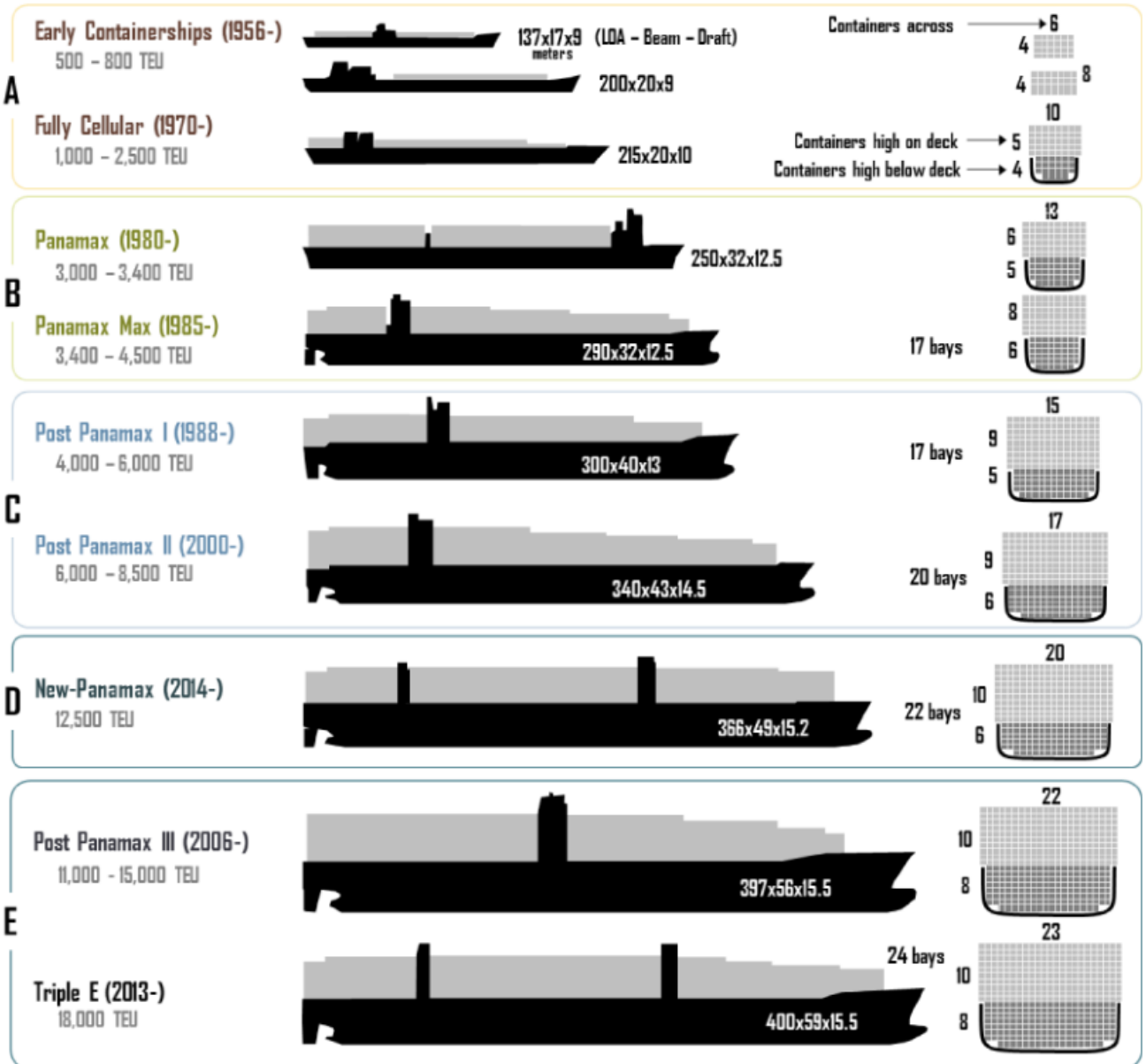
Bijlage 3:
Toegankelijkheid Haven van Antwerpen

“Het is **onverantwoord** om **superschepen** door de Schelde tot Antwerpen te laten varen.”

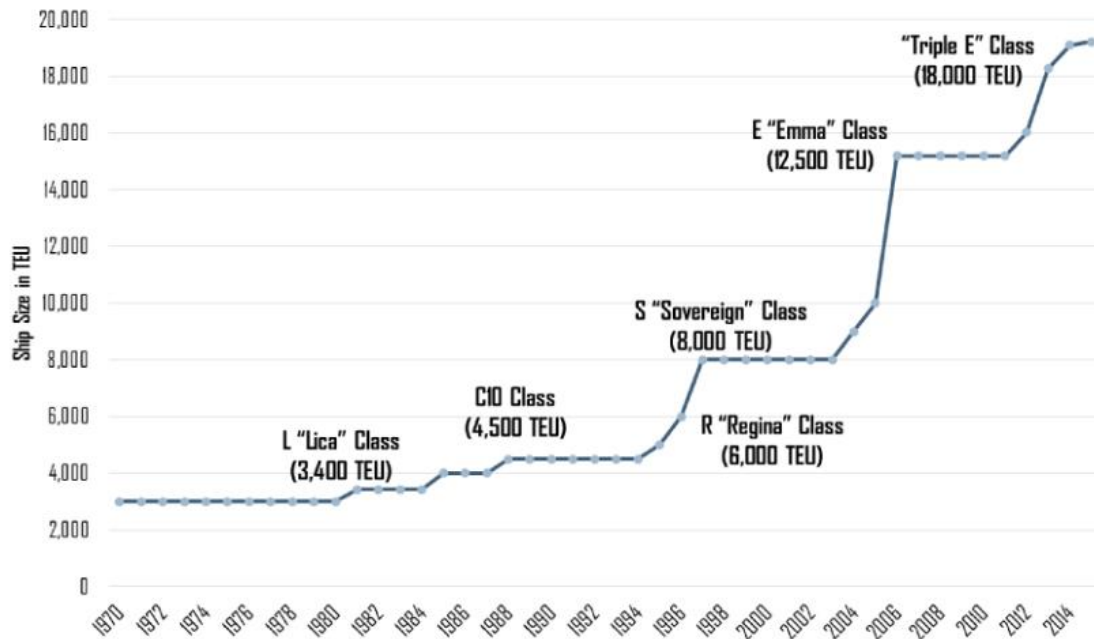
1) **Mondiale schaalvergroting (superschepen)**

De schaalvergroting in de containervaart is de afgelopen twintig jaren bijzonder snel gegaan. In die mate zelfs dat Vlaanderen en Nederland zich bij het publiceren van de Lange Termijn Visie Schelde-estuarium in 2001 en het uitvoeren van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de verruiming van de (Westerschelde) niet of nauwelijks konden voorstellen dat er amper 15 jaar later schepen van meer dan 19.000 TEU met een Lengte over alles van om en bij 400 meter in de vaart zouden zijn en dat deze bovendien op dagelijkse basis de haven van Antwerpen zouden aanlopen. In 2004 bij de opmaak van de MKBA werd door het Centraal Planbureau nog aangenomen dat in 2020/2030 de maximale scheepsgrootte 13.000 TEU zou bedragen en op bepaalde vaarroutes slechts 8.000 TEU omdat er sprake zou zijn van een diseconomies of scale : de bijkomende kosten die gepaard gaan met containerschepen met een vervoerscapaciteit van meer dan 8.000 TEU zouden hoger zijn dan de besparingen in vervoerskosten.

De onderstaande twee grafieken illustreren de enorme schaalvergroting die de wereld containervloot de laatste jaren heeft doorgemaakt.



Source: Ashar and Rodrigue, 2012. All dimensions are in meters. LOA: Length overall. The loads displayed on deck represent maximal possible loads, which would involve a large share of empty containers. Containerships usually carry less containers because of weight restrictions and lack of demand.



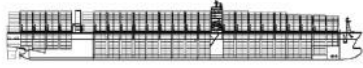


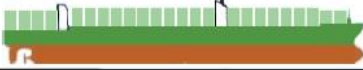
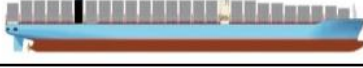


Bron: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/largestcontainerships.html>

Hierbij dienen echter wel enkele **kanttekeningen** gemaakt te worden:

1. Een significante schaalvergroting op het vlak van **vervoerscapaciteit** bijvoorbeeld van 12.500 TEU naar 18.000 TEU (verhoging van de vervoerscapaciteit met bijna 50%) gaat niet noodzakelijk samen met significante langere, bredere of diepere schepen. De triple E klasse schepen (18.000 TEU) zijn met een LOA van 400 meter, een breedte van 59 meter en een maximale diepgang van 15,5 meter immers in scheepsafmetingen slechts 3 meter groter en 3 meter breder dan de Emma Maersk klasse schepen (12.500 TEU). Ter illustratie wordt een overzicht van Alphaliner toegevoegd.
2. Verschillende factoren waaronder de verhoging van de vervoerscapaciteit van de schepen, de toename van de goederenstroom naar de Antwerpse haven, de gunstige positie die Antwerpen inneemt als port of call in het (container)netwerk en de hubfunctie van MSC hebben tot gevolg dat de **call size** van de schepen sterk toeneemt en dus relatief gezien minder schepen nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen aan – en of af te voeren.

Chart of the week

World's Largest Containerships : 2006-2015

		TEU tdw	LOA m	Breath m	Draft m	Containers Rows across
Jiangnan Changxing Hull H6002 CMA CGM TBN 2015 Sep		17,859 TEU ~185,000 tdw	399.0	54.0	16.0	21
Hyundai Samho Hull S746 UASC TBN 2015 Apr		18,800 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
DSME Hull 4277 MSC TBN 2015 Jan		18,400 TEU ~195,000 tdw	395.4	59.0	16.0	23
Hyundai H.I. Hull 2696 CSCL GLOBE 2014 Nov		19,000 TEU ~195,000 tdw	400.0	58.6	16.0	23
DSME Hull 4250 MAERSK McKINNEY MOLLER 2013 Jun		18,270 TEU 194,153 tdw	399.0	59.0	16.0	23
DSME Hull 4161 CMA CGM MARCO POLO 2012 Nov		16,020 TEU 187,625 tdw	396.0	53.6	16.0	21
Odense Hull 203 EMMA MAERSK 2006 Aug		15,550 TEU 156,907 tdw	397.7	56.4	16.0	22



ALPHALINER

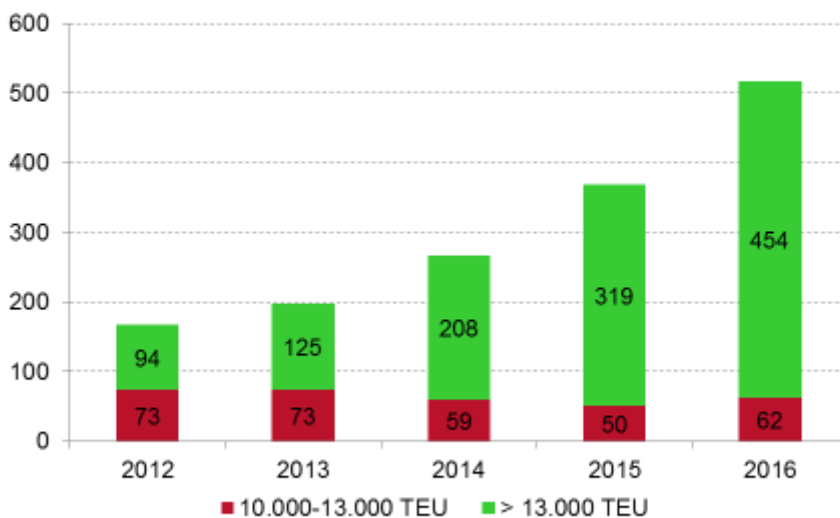
Bron: Alphaliner weekly newsletter volume 5, 2014.

2) Antwerpen

De schaalvergroting van de containerschepen is ook in Antwerpen duidelijk voelbaar. De trend in duidelijk ingezet in 2007 en sinds de verruiming van de vaargeul in 2010 stijgt aantal containerschepen > 10.000 TEU jaarlijks.

In 2016 liepen 516 schepen van 10.000 TEU en meer de haven van Antwerpen aan.

Aanlopen +10.000 en +13.000 TEU containerschepen



3

Bron: Port of Antwerp

3) Het nautisch toelatingsbeleid en de nautische veiligheid

De GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) legt in de op- en afvaartregeling GB 03-2016 het nautische kader vast waarbinnen marginale schepen de haven van Antwerpen kunnen aanlopen. Onder marginale schepen worden alle schepen bedoeld met een lengte vanaf 300 meter LOA of een diepgang vanaf 12 meter.

Voor containervaart wordt er in de op- en afvaartregeling een onderscheid gemaakt tussen volgende scheepscategorieën:

- schepen met een lengte tussen de 300 en 340 meter
- containerschepen met een lengte tussen de 340 en 360 meter
- containerschepen vanaf 360 meter lengte en of breder dan 51 meter van die types waarvan de proefvaarten positief zijn geëvalueerd.

Deze onderverdeling in scheepscategorieën is uiteraard niet arbitrair maar is historisch gegroeid.

In de op- en afvaartregeling staat immers expliciet vermeld dat de rederij voor nieuw aan te melden scheepstypes met afwijkende eigenschappen (dan de schepen die de haven reeds aanlopen) uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag vergezeld van een scheepsdossier bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit moet indienen. Op basis van het scheepsdossier zal de GNA - in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie zo nodig na het laten uitvoeren van simulatievaarten – oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op en afvaart van het betreffende scheepstype.

Telkens als er een nieuwe klasse van containerschepen in de vaart kwam heeft de betrokken rederij een schriftelijke vraag en scheepsdossier ingediend bij de GNA.

Zo voer op 7 april 2009 voor het eerste een schip langer dan 340 meter (de tot dan toe maximale toegestane lengte), de MSC Beatrice, de Schelde op en af. Simulatie in het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout ging hieraan vooraf. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) stelde een plan van aanpak op waarin verschillende voorwaarden waren opgenomen.

Na positieve evaluatie van deze proefvaarten werd de scheepscategorie schepen met een lengte tussen de 340 en 355 later 360 meter opgenomen in de op- en afvaartregeling.

Ook voor de eerste op- en afvaart van alle daaropvolgende scheepsklassen zoals onder andere de Emma Maersk klasse en de triple E klasse en bij het systematisch verruimen van de toegelaten maximale diepgangen - om zo geleidelijk aan in lijn te komen met de fysieke mogelijkheden - werd een dergelijke zorgvuldige aanpak door de GNA gevolgd.

In het Nautisch Nieuws Scheldegebied van 25 januari 2015 een publicatie van MDK en Rijkswaterstaat Zee en Delta concludeert de GNA dan ook: " Er is nog geen concrete grens, die zoeken we voorzichtig op."

De **nautische veiligheid** van de scheepvaart op de Schelde is een belangrijk gegeven voor Vlaanderen en Nederland, voor de havens en haar klanten. Het beleid is er dan ook op afgestemd om de veiligheid op eenzelfde niveau te houden. Ondanks de komst van de grootste containerschepen op de Schelde en de toename ervan de afgelopen jaren, is de nautische veiligheid en ook de externe veiligheid alleen maar toegenomen sinds 2006.

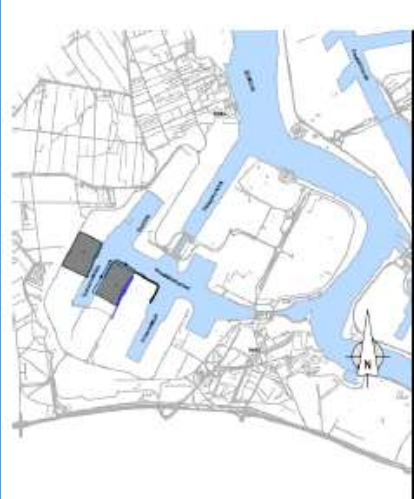
Bijlage 4:
Analyse RoRo

Complex Project

“Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”

Onderzoek naar de haalbaarheid van bouwsteen “verhogen productiviteit RORO terminals

In de alternatievenonderzoeksnota voor het Complex Project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen” wordt onder hoofdstuk 5.1.3 bij de lijst van bouwstenen en alternatieven op p35 volgende bouwsteen vermeld:

	<p>7. Verhogen productiviteit RoRo terminals</p> <p>Deze bouwsteen heeft als uitgangspunt dat de ruimteproductiviteit van de RoRo-terminals verhoogd kan worden door de bouw van parkeergarages met verschillende verdiepingen voor de opslag van auto's. Hierdoor komt ruimte vrij die eventueel kan ingezet worden ten behoeve van containeroverslag.</p>
--	--

Om de haalbaarheid van deze bouwsteen te onderzoeken, dient er nagegaan te worden of er – naast het vrijmaken van voldoende oppervlakte – ook voldoende kaaimuurlengte kan vrijgemaakt worden voor containerbehandeling.

In hetgeen hierna volgt gebeurt de analyse voor:

- De AET terminal aan de westzijde van het Verrebroekdok
- De ICO terminal tussen het Verrebroekdok en het Vrasenedok

Westzijde Verrebroekdok (AET)



Aan de westzijde van het Verrebroekdok beschikt AET over ca. 2110 meter kaaimuurlengte (1550 meter + 560 meter). Deze afstanden mogen in principe niet samengeteld worden tot één kaai, maar in de huidige analyse van de kaaibezetting wordt de kaai beschouwd als één lengte van 2110 meter.

Dit is een vereenvoudigde voorstelling van de werkelijke situatie waarin de aan te meren schepen immers in beide stroken apart ingepast moeten worden. In realiteit zullen er steeds onbruikbare restruimtes zijn, en zal de totaal beschikbare kaaimuurlengte ten opzicht waarvan de kaaibezetting berekend wordt dus lager zijn.

De terminal moet in staat zijn om met de beschikbare aanmeerlengte alle piekmomenten op te vangen zonder dat er wachttijden optreden. Er moet dus altijd één of meerdere ligplaatsen beschikbaar zijn voor opvarende schepen.

RoRo schepen varen in tegenstelling tot containerschepen immers niet in klokvaste lijndiensten. De planning ligt hierdoor moeilijker en het is enkel in theorie mogelijk om de scheepsverblijven op een gelijk verdeelde manier te spreiden.

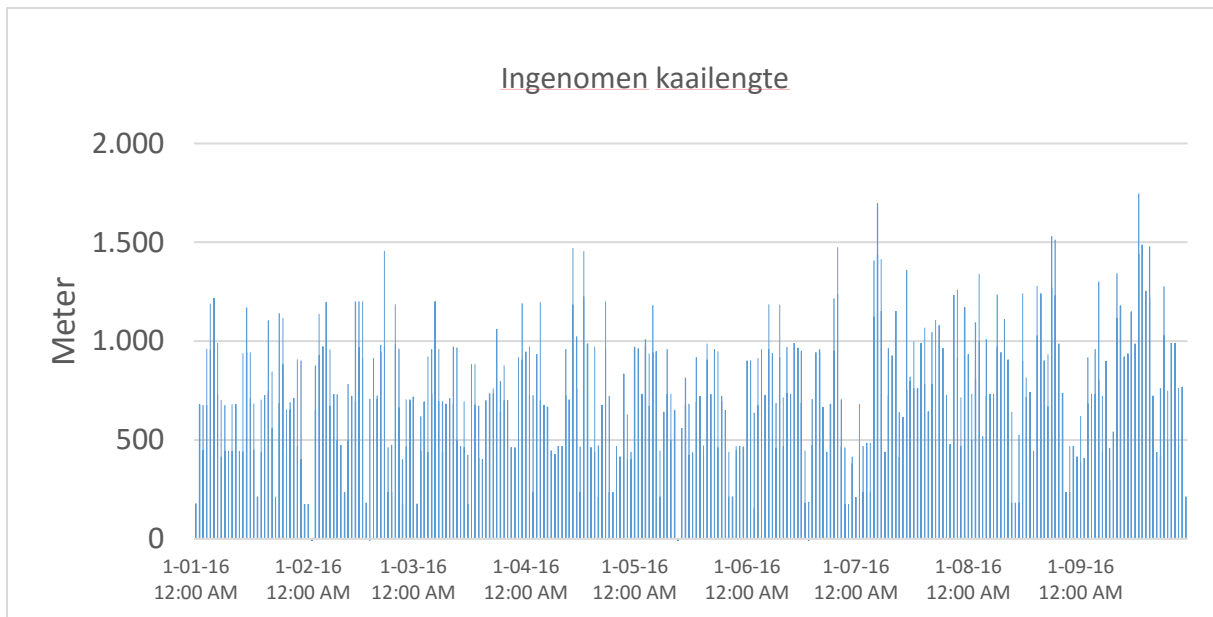
De exacte tijd aan de kaai is ook moeilijker op voorhand in te schatten. RoRo schepen zijn door hun bouw gevoelig aan wind en kunnen niet altijd onmiddellijk vertrekken na het einde van de operaties.

Voorliggende analyse beschouwt de periode van januari 2016 tot en met september 2016 en omvat ca. 400 scheepsverblijven. Elke dag werd ingedeeld in 2 daghelften:

- 0.00 tot 12.00
- 12.00 tot 23.59

Voor elke daghelft werd gekeken hoeveel scheepslengte er aangemeerd was, vermeerderd met de te respecteren tussenafstanden van 50 meter tussen twee schepen.

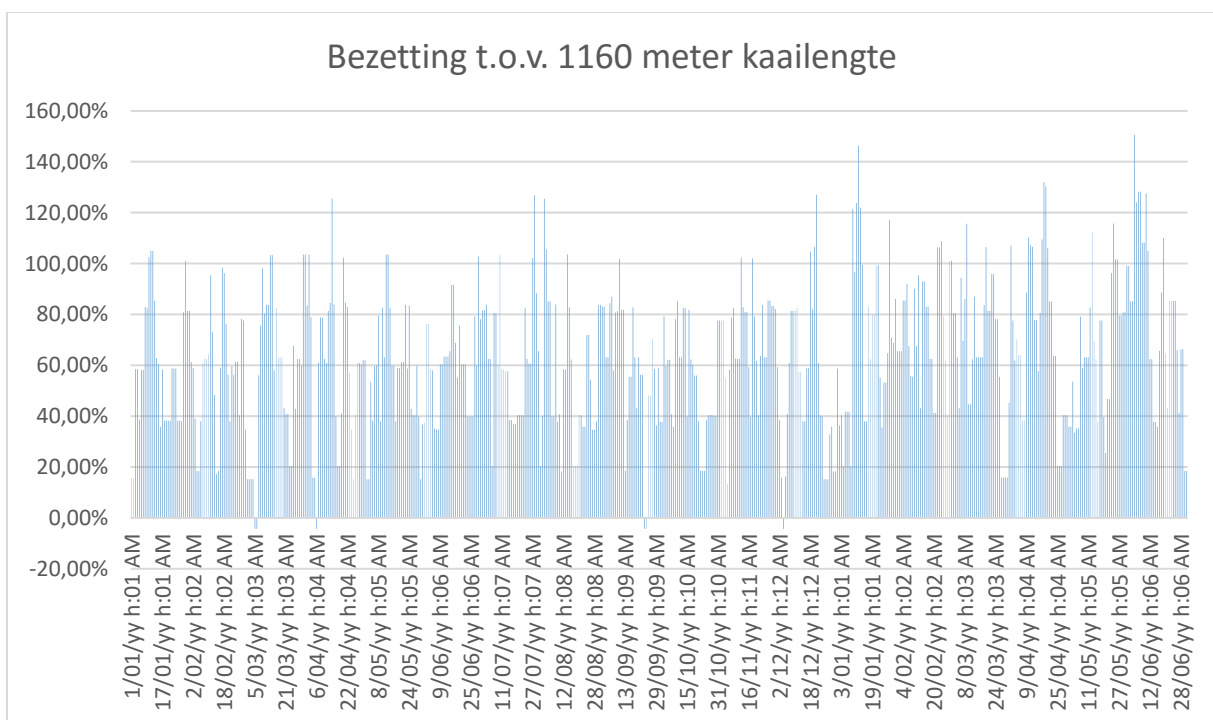
Onderstaande grafiek geeft de per daghelft ingenomen kaailengte weer:



Een absoluut minimale kaaimuurlengte die noodzakelijk is om een containerterminal te kunnen ontwikkelen aan de westzijde van Verrebroekdok is 950 meter (om 2 schepen van 400 meter af te kunnen meren). Dit is in feit reeds suboptimaal: 3 ligplaatsen (1400 meter) zijn gewenst, met daarenboven nog dedicated ligplaatsen voor binnenvaart.

Indien 950 meter wordt afgenomen van Verrebroekdok resteert er nog 1160 meter voor de RORO-behandeling. Onderstaande grafiek geeft aan de hand van de scheepsverblijven van de beschouwde periode de kaibezetting weer t.o.v. deze 1160 meter.

Er zijn 59 dagdelen waarop de kaibezetting groter zou zijn dan 100%. Op 80 dagdelen is de bezetting groter dan 90%. Zoals hoger geschetst is dit reeds een optimistische benadering, vermits het over twee aparte kaaidelen gaat van 560 meter en 600 meter i.p.v. 1 kaailengte van 1160 meter.



Wanneer we deze analyse zouden uitvoeren voor een inname van 1400 meter voor een containerterminal (voor 3 ligplaatsen – nog zonder dedicated faciliteiten voor de binnenvaart) komen we op 288 dagdelen met een bezetting van meer dan 100% en 365 dagdelen met een bezetting van meer dan 90%.

Dit betekent dat er op de ingekorte terminal onvoldoende kaaimuurlengte is om de huidige trafiek op te vangen, laat staan om een verdere groei te kunnen accommoderen. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met volgende overwegingen:

- De beschouwde periode geeft nog een onderschatting van de scheepvaartverblijven: na opening van de Kieldrechtsluis zijn de trafieken op AET toegenomen. Een gedeelte van de beschouwde periode valt voor de opening van de Kieldrechtsluis.
- AET ambieert om naast het RORO-gedeelte ook het containergedeelte (niche-trafiek) sterk uit te breiden. De afgelopen jaren investeerde AET in infrastructuur en resources (bv. 2 kranen).
- De analyse van de scheepvaartverblijven omvat enkel de zeeschepen, niet de binnenvaart. De kaaibezetting ligt dus hoger dan blijkt uit de analyse. Het groeiend aandeel van de containertrafiek op AET brengt ook nog groeiende binnenvaarttrafiek met zich mee.

Oostzijde Verrebroekdok (ICO)



Aan de oostzijde van het Verrebroekdok en westzijde van het Vrasenedok beschikt ICO over ca. 1800 meter kaaimuurlengte (900 meter + 700 meter + 200 meter). Deze afstanden mogen in principe niet samengeteld worden tot één kaai, maar in de huidige analyse van de kaaibezetting wordt de kaai beschouwd als één lente van 1800 meter.

Dit is een vereenvoudigde voorstelling van de werkelijke situatie waarin de aan te meren schepen immers in beide stroken apart ingepast moeten worden. In realiteit zullen er steeds onbruikbare restructies zijn, en zal de totaal beschikbare kaaimuurlengte ten opzicht waarvan de kaaibezetting berekend wordt dus lager zijn.

De terminal moet in staat zijn om met de beschikbare aanmeerlengte alle piekmomenten op te vangen zonder dat er wachttijden optreden. Er moet dus altijd één of meerdere ligplaatsen beschikbaar zijn voor opstomende schepen.

RoRo schepen varen in tegenstelling tot containerschepen immers niet in klokvaste lijndiensten. De planning ligt hierdoor moeilijker en het is enkel in theorie mogelijk om de scheepsverblijven op een gelijk verdeelde manier te spreiden.

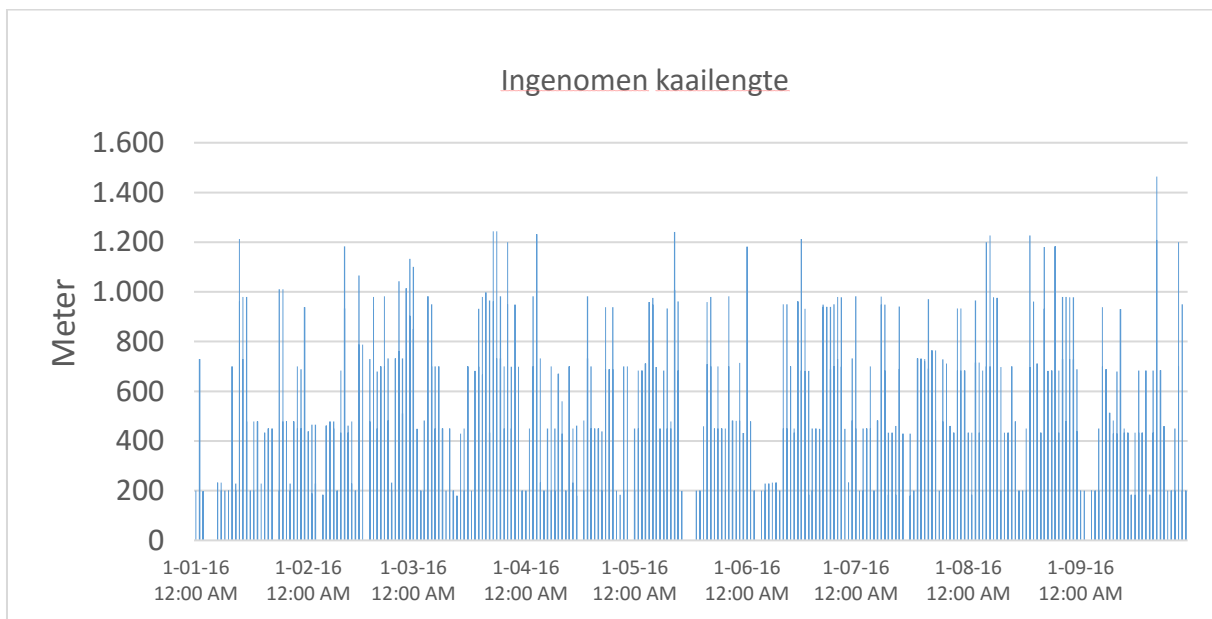
De exacte tijd aan de kaai is ook moeilijker op voorhand in te schatten. RoRo schepen zijn door hun bouw gevoelig aan wind en kunnen niet altijd onmiddellijk vertrekken na het einde van de operaties.

Voorliggende analyse beschouwt de periode van januari 2016 tot en met september 2016 en omvat ca. 400 scheepsverblijven. Elke dag werd ingedeeld in 2 daghelften:

- 0.00 tot 12.00
- 12.00 tot 23.59

Voor elke daghelft werd gekeken hoeveel scheeps lengte er aangemeerd was, vermeerderd met de te respecteren tussenafstanden van 50 meter tussen twee schepen.

Onderstaande grafiek geeft de per daghelft ingenomen kaailengte weer:



In deze analyse wordt nagegaan in hoeverre de 900 meter kaaimuurlengte aan de zijde van het Verrebroekdok kan vrijgemaakt worden voor containerbehandeling.

Indien 900 meter wordt afgenomen van Verrebroekdok resteert er nog 900 meter voor de RORO-behandeling. Onderstaande grafiek geeft de kaabezetting weer t.o.v. deze 900 meter.

Er zijn 102 dagdelen waarop de kaabezetting groter zou zijn dan 100%. Zoals hoger geschetst is dit reeds een optimistische benadering, vermits het over twee aparte kaaidelen gaat van 700 meter en 200 meter i.p.v. 1 kaailengte van 100 meter.

Kaaibezetting t.o.v. 900 meter

