



## STRATEGISCH PLAN HAVEN VAN ANTWERPEN

Hoorzitting – 20 november 2007

Verslag van het debat

---

**Moderator:** Jan Turf (BBL)

**Panel:** Frank De Mulder (provinciebestuur Oost-Vlaanderen), Paul Gobel-Van Damme (provinciebestuur Antwerpen), Ilse Hoet (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Haven- en Waterbeleid)

---

**Jan Turf:** Dank aan de drie inleiders die erin geslaagd zijn om dit complex proces en deze complexe materie op een zeer bevattelijke manier voor te stellen. Tijdens de pauze kregen we een reeks schriftelijke vragen. We hebben geprobeerd om die enigszins samen te brengen in een reeks clusters.

Een eerste vraag heeft betrekking op het proces en de opmaak van de plan-MER. Het is een vraag van **Peter Van Bossuyt** gesteld aan **Ilse Hoet**: "In de toelichting van de plan-MER werd melding gemaakt van werkhypotheses. Moeten we er vanuit gaan dat uiteindelijk geen van de voorgestelde alternatieven uit de bus komt maar een kruising van een aantal alternatieven? Zal dan opnieuw worden onderzocht wat moet gecompenseerd worden?"

**Ilse Hoet:** Bij de opmaak van de plan-MER zijn varianten samengesteld voor 2030. Deze varianten zijn zodanig opgemaakt dat er naar effectbeoordeling significante verschillen ontstaan. Op basis van de resultaten van de effectbeoordeling en de milderende maatregelen is evenwel een combinatie van verschillende alternatieven mogelijk. De effectbeoordeling die nu uitgewerkt wordt, moet volstaan om te kunnen oordelen over de tussenliggende varianten. De definiëring van de varianten is zodanig gebeurd dat alle effecten in beeld

worden gebracht.

**Peter Van Bossuyt:** Mijn vraag is dan in hoeverre men bij de keuze van een variant opnieuw moet bekijken wat er moet gecompenseerd worden. Betekent dit dan niet dat je in een bijkomende plan-MER terecht komt? Ik wil je geen nieuwe MER doen maken, maar als je een kruising maakt van de oorspronkelijke varianten kan ik me voorstellen dat men bijvoorbeeld vanuit 'natuur' zal afvragen wat daar gebeurt en hoe er zal worden gecompenseerd.

**Ilse Hoet:** We gaan ervan uit dat de effectbeoordeling die nu opgemaakt wordt, volstaat om te kunnen oordelen over de tussenliggende varianten en de milderende maatregelen. Het is inderdaad een soort expert-judgement. Het is geen iteratief proces. Idealiter zou men eerst een effectbeoordeling doen en dan nieuwe alternatieven samenstellen waarvan men opnieuw de effectbeoordeling doet en dit zolang tot je uiteindelijk op één punt uitkomt. Dat is niet de manier van werken. Maar de definiëring van de varianten is zodanig gebeurd dat we alle effecten in beeld gebracht hebben.

**Peter Symens:** Ik wil daarbij toch een algemene opmerking maken. In de toelichting werd meermaals verwezen naar de compensaties. Ik dacht dat het juist de bedoeling was - onder meer met de achtergrondnota natuur maar ook met voorliggende oefening - om niet meer met compensaties te moeten werken, maar proactief rechtszekerheid te bieden aan alle betrokken actoren (haven, natuur en landbouw). Ik denk dat we de klok 10 jaar terug draaien indien we nu gaan spreken van de meest wenselijke alternatieven en terug gaan schipperen op basis van de compensatiegedachte.

**Ilse Hoet:** Dat klopt. Het is voor 100% de visie waarbinnen het proces is uitgewerkt. Compensatie wordt enkel nog vermeld bij mitigerende, flankerende maatregelen. Dat is voor het geval er een infrastructuur zou worden gerealiseerd waar er toch nog maatregelen nodig zijn om aan de effecten tegemoet te komen. Het is een terugvaloplossing en zeker niet de eerste oplossing of zeker niet de visie waarbinnen het proces is uitgewerkt.

**Jan Turf:** Dan zou ik naar een volgende reeks vragen willen overgaan. Er zijn drie vragen in verband met het economisch model dat hier naar voor wordt geschoven. **Anne Bergmans:** "Hoe realistisch is het streefdoel van 70% containertrafiek als je rekening houdt met de economische kost en het ruimtebeslag van het uitbaggeren van de Schelde?" **Eric Grietens:** "Volgens een onderzoek van het Planbureau in Nederland is er – zonder het Saeftinghedok – in 2020 een overaanbod aan containerterminals in Vlaamse en Nederlandse havens. Wordt er in het strategisch plan rekening gehouden met nieuwe containerterminals in Nederland en in andere Belgische havens? Waarom wordt in het economische concept eerder gekozen voor bijkomende containerterminals en bijvoorbeeld niet voor havenindustrie?" En tenslotte is er de vraag van **Frans De Schutter:** "Is de verdere ontwikkeling van de haven wel realistisch? Vele grote bedrijven zijn nieuwe vestigingen aan het bouwen in andere landen. Werd er rekening gehouden met het idee van verschuiving van economische activiteit naar andere gebieden?"

**Ilse Hoet:** Dit zijn vragen die niet nieuw zijn, die niet voor de eerste keer gesteld worden en waarover er veel discussie bestaat. Het uitgangspunt bij de plan-MER is het voorbereidend studiewerk in het kader van het strategisch plan. Het gaat dan onder meer over de economische ontwikkelingsstudie en de quick-scan op het vlak van mobiliteit. De cijfers over de stijging van containertrafiek komen uit de economische ontwikkelingsstudie. Na lange discussie hebben we beslist om die cijfers toch te gebruiken, ook al dateert de studie van 2005. Op een bepaald moment werd bijvoorbeeld voorgesteld om de prognoses bij te sturen naar boven omdat de gerealiseerde trafiek in Antwerpen in 2006 al een stuk hoger ligt dan die prognoses. Dat is niet gebeurd. We zijn er vanuit gegaan dat er een gefundeerde studie voorligt en we hebben niet gekozen voor een aanpassing van die prognoses. Dit zou 'nattevinger'-werk betekenen en gestoeld zijn op los zand.

Ook over de vertaling van de gegevens naar TEU's per hectare, dus naar het ruimtebeslag van de containertrafiek, werd uitvoerig gediscussieerd. Er werd geopteerd voor een getal dat hoger is dan de huidige gemiddelde TEU's per hectare in Antwerpen. In vergelijking met andere havens is het een realistisch getal, maar je kan dat natuurlijk altijd in vraag stellen. Je kan altijd zeggen dat er meer efficiënte methodes ontwikkeld zullen worden om meer containers per ha te kunnen behandelen.

Het feit dat industrie verhuist naar andere landen is inderdaad een trend, maar dat leidt zeker niet tot minder transport. Deze trend werd meegenomen bij de effectbeoordeling. Inzake de containercapaciteit in Nederland is het duidelijk dat Rotterdam en Antwerpen niet afspreken welke trafieken waar naartoe gaan, dit is immers een element van concurrentie. Het is niet zo dat wij bij de ontwikkeling van de haven van Antwerpen er rekening mee houden dat de tweede Maasvlakte een succesverhaal zal worden en dat we geen trafieken meer zouden aantrekken in Antwerpen. Het is juist een verdere ontwikkeling van de haven die we hier faciliteren om de economie op peil te houden en de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde hier te stimuleren.

**Frank De Mulder:** Misschien toch nog even verder aanvullen. De rechtszekerheid voor het geheel zal grotendeels worden afgedwongen via het ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarin zijn twee grote herkenbare lijnen. Ten eerste zal de toekomstige economische ruimte mee liften met de planhorizon van het strategisch plan. Ten tweede is er het belang van de ruimtelijke afspraken en de manier waarop hier met onzekerheden zal worden omgegaan. Vandaag hoeft een ruimtelijk uitvoeringsplan niet alles vast te leggen. Je hoeft bijvoorbeeld vandaag in een ruimtelijk uitvoeringsplan, in tegenstelling tot de vroegere gewestplannen, geen reservatiestroken of dokken te tekenen. Je kan daar rustig mee omgaan en de economie afwachten. Economie is een onzekere wetenschap. Op Linkeroever zijn er in het verleden foute inschattingen geweest rond industriële ontwikkelingen. Ik denk dat de overheden nu wel weten dat men voorzichtig moet plannen en dat we moeten leren omgaan met onzekerheden. Die onzekerheden kan je vertalen in voorschriften. Dat zal wellicht in de volgende oefening ook gebeuren. Men zal onzekerheden, zoals bijvoorbeeld de opportuniteit van het Saefthinghedok, waar vandaag nog geen regeringsbeslissing over genomen is, onderzoeken en bekijken in het kader van

de economische prognoses. Maar de rechtszekerheid zal worden vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

**Paul Staes:** Tewerkstelling is één van de belangrijkste argumenten van de haven van Antwerpen. De voorgestelde ontwikkeling van de containertrafiek is in die zin wel een zeer slechte keuze. Want de tewerkstelling in de containerbehandeling ligt zeer laag in vergelijking met andere industriële sectoren. Bovendien stel ik vast dat de toelichting over de stijgende containertrafiek verwijst naar het Deurganckdok. Maar als ik me niet vergis zit daar toch ook dat gedeelte containertrafiek in dat van Rechteroever naar Linkeroever is gegaan en dus niet van buitenaf is aangevoerd.

**Ilse Hoet:** In vergelijking met andere trafieken is de containertrafiek – op het vlak van werkgelegenheid - niet interessant. De realiteit is evenwel dat de containertrafiek blijft stijgen. Het gaat niet alleen over het laden en lossen van containers en het overbrengen naar een andere vervoersmodi. Voor bepaalde goederen wordt gezocht naar het aantrekken van industrie, om aan die goederen een toegevoegde waarde te geven. In alle prognoses komt nu eenmaal naar voor dat de containertrafiek veel sterker groeit t.o.v. andere trafieken.

**Peter Van Bossuyt:** Ik heb een bijkomende vraag voor Frank De Mulder. Hij zegt dat een aantal dingen nog verder moeten worden onderzocht. Mag ik er van uitgaan dat ook in de planning een fasering komt? Zal men bijvoorbeeld vastleggen dat binnen een bepaalde variant X, eerst die gebieden komen en dan andere gebieden? Is het de bedoeling dat er binnen die alternatieven ook een fasering wordt uitgewerkt?

**Frank De Mulder:** Dat is een zeer interessante suggestie.

**Peter Van Bossuyt:** Ik denk niet dat het een suggestie is, ik denk dat het een logische zaak is.

**Frank De Mulder:** We zijn vandaag nog niet zo ver. Vandaag zijn we bezig met het meten van de effecten van de scenario's en de varianten. In een volgende fase zal de Vlaamse overheid keuzes maken. Daaraan zullen ruimtelijke gevolgen gekoppeld zijn. Ik verwijs naar vroegere oefeningen die gebeurd zijn en waar men ook reservegebieden heeft aangeduid. Dat was een statische oefening. Maar je hebt met de techniek van een ruimtelijk uitvoeringsplan en voorschriften de mogelijkheid om een fasering in te bouwen. Die oefening moet in de schoot van de Vlaamse administratie nu gebeuren. Daarom zeg ik dat het een interessante suggestie is.

**Peter Symens:** Ik kan dit alleen maar bijtreden en wil verwijzen naar een bestaand precedent, met name het Strategisch Plan van Zeebrugge. Daar zijn indicatoren van zuinig ruimtegebruik ingebouwd waaraan moet voldaan worden alvorens een volgend gebied kan worden aangesneden. Tot nog toe denk ik dat dit mankeert in dit strategisch plan. Maar dat zijn misschien wel zaken die nog kunnen rechtgezet worden via de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

**Frank De Mulder:** Het strategisch plan is niet bedoeld om een fasering in te

bouwen. Het stelt principes vast, uitgangshoudingen en beelden. In de volgende fases van een planning ga je kijken hoe je met die beelden omgaat. Of die beelden realistisch zijn, wordt vandaag getoetst. In een volgende fase wordt bekeken op welke manier en op welk tijdstip de weerhouden beelden worden gerealiseerd. Economische opportuniteiten en andere elementen spelen daarbij een rol. De ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn een perfect instrument om dat ruimtelijk te regelen.

**Eric Grietens:** Ik wou toch nog even terugkomen op die studie van het Planbureau in Nederland. Eén van onze punten van kritiek op de economische ontwikkelingsstudie is dat die te weinig rekening houdt met ontwikkelingen in containerterminals in andere havens. De studie van het Planbureau in Nederland is gebaseerd op die hoge groeicijfers van containertrafiek die hier nu gebruikt worden. Maar uit hun studie blijkt dat als je alle capaciteit van alle geplande containerterminals (dus nog zonder het Saeftinghedok) in de havens van Vlaanderen en Nederland samentelt, dat er wel degelijk een overaanbod in de maak is tegen 2020. De vraag is dan waar het verschil zit tussen die twee bevindingen. Het Planbureau waarschuwt er trouwens ook voor dat als er zo'n overaanbod aan containercapaciteit ontstaat, dit een sterke druk zal leggen op de toegevoegde waarde van de containeroverslag.

**Ilse Hoet:** We zullen navraag doen naar de studie en ze met een kritische bril bekijken. Het is voor mij nu onduidelijk van welke randvoorwaarden deze studie uitgaat (zoals bijvoorbeeld het percentage realisatie van de tweede Maasvlakte). Er is 1 studie aangehaald, maar er bestaan honderden studies waaruit zinvolle informatie werd gehaald. Voor ons is het geleverde studiewerk de basis. De vragen die gesteld worden, zoals over die TEU's/ha, kwamen een aantal weken geleden al uitvoerig aan bod. Er is nog eens expliciet gekeken in welke mate die getallen correct zijn. Ze zijn degelijk onderbouwd. Ook de economische ontwikkelingsstudie zal op een bepaald moment moeten worden geactualiseerd. De prognoses zullen moeten bijgesteld worden. Dat is evident.

**Paul Staes:** De verschillende varianten die u voorstelt in uw onderzoek houden uiteraard verband met een bepaald wegennet. De vraag is in hoeverre onderzocht werd wat de maximale capaciteit van het wegennet is t.a.v. het containervervoer.

**Ilse Hoet:** Bij de uittekening van de alternatieven is uitgegaan van natte en droge infrastructuur. Bij de effectbeoordeling van de varianten is nagegaan in welke mate de infrastructuur volstaat om het verkeer op te vangen. Er is dus niet omgekeerd gerekend; er is geen infrastructuur bijgetekend tot alles wordt opgevangen. Neen, er is in een bepaalde variant uitgegaan van bepaalde spoorverbindingen, binnenvaartverbindingen of wegverbindingen.

**Jan Turf:** Ik denk dat alle vragen en opmerkingen zeer duidelijk overgekomen zijn. Er zijn ook belangrijke elementen van antwoord op gegeven. Ik zou nu graag wat dieper willen ingaan op de vragen over mobiliteit. Een eerste vraag is van **Katty Plevoets:** "Als er 32% containervervoer bijkomt en 30% voor gans de haven moet vervoerd worden met vrachtwagens, wat is dan de impact daarvan op de Antwerpse ring? Hebben jullie dat bekeken? Zal dat niet nog

meer files opleveren? Hoe gaat men dat aanpakken?" Een aanvullende vraag is van **Anne Bergmans**: "Wat is de huidige verdeling modal split? Hoe worden de doelstellingen die in het strategisch plan naar voor worden geschoven nagestreefd m.b.t. die modal split? Zit daar voldoende aanzet in om die ook te realiseren?"

**Ilse Hoet**: De effectbeoordeling over mobiliteit doet uitspraak over het dichtslippen van de wegen. Concrete gegevens over het deelrapport mobiliteit heb ik hier niet bij. In verband met de problematiek van de ring rond Antwerpen heeft onderzoek uitgewezen dat slechts 4% van het vrachtverkeer op de ring rond Antwerpen gelinkt is aan de haven. De rest komt van Nederland of elders, en is dus verkeer dat niet van de haven komt. We mogen het dan ook niet dramatiseren en er niet van uitgaan dat indien de haven verder groeit dit een directe impact zal hebben op de problematiek van de ring rond Antwerpen. De perceptie dat alle vrachtwagens die op de ring zitten vanuit de haven komen, is dus niet helemaal correct.

**Peter Symens**: De groeiende containertrafiek is een feit. Indien deze containers niet naar Antwerpen gaan, dan gaan ze naar Rotterdam. Vandaag is het aandeel van containerwagens op de ring rond Antwerpen afkomstig van Rotterdam, reeds groter dan het aandeel vanuit Antwerpen. Dus eigenlijk heeft de vraag 'containers naar Antwerpen of naar Rotterdam' vandaag weinig impact op wat we op de ring kunnen verwachten. Het enige wat we kunnen nastreven is een verbeterde modal split. Het succes daarvan en de maatregelen zijn natuurlijk wel gerelateerd aan de keuzes die je voor Antwerpen maakt. Maar het is niet zo dat we hier in Antwerpen, met ons havenbeleid, het probleem op de ring en de mobiliteit rond Antwerpen onder controle kunnen hebben. Daar zitten veel grotere krachten achter, de tweede Maasvlakte zou een veel grotere ramp kunnen zijn voor de mobiliteit rond Antwerpen.

**Jan Turf**: De vraag was vooral hoe men denkt om die doelstellingen te realiseren. Er zijn nu een aantal doelstellingen, maar zitten daar nu voldoende instrumenten in om die doelstellingen te realiseren?

**Frank De Mulder**: Ik denk dat we in deze zaal allemaal weten dat de mobiliteit in en rond de haven de achillespees van het hele verhaal is. Het zal de taak zijn van de overheid om voldoende randvoorwaarden te creëren om die verkeersstromen op te vangen. Daar wordt momenteel veel onderzoek naar gedaan. Alle overheden, inclusief de verzelfstandigde BAM hier in Antwerpen, werken prognoses uit. In het kader van de gefaseerde ontwikkeling moet er gekeken worden in welke mate *the sky* ook *the limit* is. De Antwerpse havenscheper gaat er terecht prat op dat de haven van Antwerpen congestievrij is. De laad- en lostijden zijn zeer laag zijn en economisch dus zeer voordelig. De mensen in het Antwerpse weten ook dat de ontsluiting naar het hinterland de achillespees kan zijn voor de ontwikkeling. De overheden zijn zich aan het organiseren zijn om na te gaan op welke manier daarmee moet worden omgegaan.

**Peter Van Bossuyt**: Ik wou een element toevoegen. Het is jammer dat in de plan-MER de modal split voor de twee alternatieven niet gelijkaardig onderzocht

werd. Dan denk ik vooral aan de spoorwegontsluiting. Dit is wel jammer omdat men daar een kans gemist heeft om voor de beide alternatieven (A en B) te bekijken waar de kansen zitten. Men heeft dat voor een deel, mijns inziens, in alternatief A niet gedaan.

**Ilse Hoet:** Dat klopt. Er is een verschil in spoorinfrastructuur tussen A en B.

**Jan Turf:** Ik had daarover een specifieke vraag van **Erik Grietens**: "Waarom werd in de plan-MER voor de A-scenario's geen rekening gehouden met de tweede spoorontsluiting, lijn 11 en de spoorlijn naar Zelzate? Daardoor scoren de inbreidingsscenario's zeer slecht inzake bereikbaarheid, multimodale ontsluiting en luchtkwaliteit. Daardoor kunnen de A-scenario's niet vergeleken worden met de B-scenario's en worden appels vergeleken met peren. Daardoor mist de multicriteria-analyse elke grond"

**Ilse Hoet:** Op een identieke vraag is er een antwoord gegeven in de centrale werkgroep. Ik kan daar op dit moment niet meer over zeggen.

**Jan Turf:** Ik denk niet dat iedereen hier in de centrale werkgroep zat.

**Ilse Hoet:** De keuze van de infrastructuur is cumulatief uitgewerkt. Bij de B-scenario's is meer infrastructuur opgenomen dan in de A-scenario's. Dit vanuit de doelstelling om een voldoende significant verschil in effect te hebben tussen de verschillende varianten.

**Jan Turf:** Ik zou nu willen overgaan naar enkele vragen in verband met de landbouw. **Peter Van Bossuyt**: "In uw toelichting stelt u dat het nulalternatief met een extra verlies van 964 ha landbouwgrond 'beslist' beleid is. Dit klopt niet. Op die manier wordt een verkeerd beeld gecreëerd met zware gevolgen voor de landbouw."

**Ilse Hoet:** Het nulalternatief gaat uit van de autonome ontwikkeling. De opmerking is dat er nog geen beslissing is van de Vlaamse Regering over het meest wenselijke alternatief. De Vlaamse Regering heeft wel een zeker engagement aangegaan t.o.v. dat meest wenselijke alternatief. Vanuit de scope 2030 hebben wij als uitgangspunt aangenomen dat dit effectief volledig gerealiseerd zal zijn in 2030. Dat is een aanname zoals er over elke aanname kan gediscussieerd worden die in de plan-MER gemaakt is voor de referentiesituatie.

**Peter Symens:** Ik dacht dat met het besluit van de Vlaamse Regering het meest wenselijke alternatief in zijn totaliteit beslist is, met een gefaseerde aanpak. Voor bepaalde projecten kan er nog gesleuteld worden aan de afbakening of de invulling, zolang de totaaldoelstellingen m.b.t. veiligheid en natuur behouden blijven. Vanuit natuurontwikkeling vraagt men zuinig ruimtegebruik. Dit betekent dat de doelstellingen vanuit het Sigma-verhaal en het havenverhaal op dezelfde gebieden worden gerealiseerd.

**Peter Van Bossuyt:** Mijn enige bekommernis is dat men dit ook eerlijk in de plan-MER durft weer te geven. In de plan-MER wordt over het nulalternatief gesproken alsof dit geen hectaren kost. Dat nulalternatief kost, en hier is het

voor de eerste keer ook op een slide getoond, 964 ha surplus. Het is niet zo dat als we het alternatief aannemen, dat we maar 47 ha landbouwgrond zien verdwijnen. Neen, we zien er meer dan 1000 verdwijnen. Ik vind het niet correct dat hierover in de plan-MER niet gepraat wordt en dat men gewoon vertrekt vanuit het nulalternatief.

**Ilse Hoet:** Deze vraag werd reeds eerder gesteld bij de inspraak omtrent de plan-MER en is meegenomen door het studiebureau. De nieuwe versie is nog niet beschikbaar, maar normaal gezien zal het daarin wel duidelijker geformuleerd worden.

**Jan Turf:** Nog een vraagje van **Wouter Meersmans** m.b.t. landbouw: "In de toelichting werd gesteld dat er garanties zijn voor het landbouwgebied rond de haven. Maar dat klopt eigenlijk niet. Je kan enkel garanties geven binnen het kader van een RUP voor de landbouw van de betreffende gebieden. Hoe wil men dat dan bereiken? Welke stappen neemt men hiervoor?"

**Frank De Mulder:** In het strategisch plan worden geen garanties gegeven. Het strategisch plan bouwt een visie, een beeld op. Zo is er ook een visie opgebouwd voor de landbouw. Hierbij is gesteld dat landbouw een plaats moet krijgen in het gebied. De vraagsteller heeft gelijk te stellen dat de juridische afspraken gemaakt worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Ik denk dat daarover geen discussie is. En als die zou bestaan dan heb ik die vermoedelijk ten onrechte veroorzaakt.

**Jan Turf:** Een vraag die hierbij aansluit van **Frans De Schutter:** "De haven heeft middelen nodig heeft om efficiënt en doelgericht te kunnen werken en hiervoor is ruimte nodig. Maar vandaag wordt het toch steeds duidelijker dat er op wereldvlak een tekort aan voedsel dreigt. Wordt er eigenlijk mee rekening gehouden dat hier toch wel vruchtbare landbouwgrond wordt ingeruild?"

**Frank De Mulder:** De opdrachthouders zijn uitgegaan van de beleidspunten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Binnen het RSV, met name de ruimtebalansen, is nagedacht over deze problematiek. Maar dit leek ons geen missie om op te nemen in dit strategisch plan.

**Peter van Bossuyt:** In verband met de bemerking van Frank over de geboden garanties wil ik er toch op wijzen dat de ruimtelijke concepten uitgaan van speciale beschermingszones voor de landbouw rond de compacte ruimte van de haven. We kunnen een RUP voor de haven koppelen aan een RUP voor de landbouw buiten de haven. Dat kan, maar men moet dit willen. Het is te gemakkelijk om te zeggen dat het niet kan.

**Frank De Mulder:** Ik bedoel dat je wel het principe kan aannemen en het meenemen in een geïntegreerd beeld op het ruimtegebruik in het gebied, maar de juridische afspraak maak je in het RUP.

**Paul Gobel-Van Damme:** Ik wil nog even verwijzen naar het planningsproces voor de Rechteroever. De gouverneur heeft bij de bevoegde regeringsleden aangedrongen dat het beslissingsproces voor die garanties voor de landbouw zal afgestemd worden op de besluitvorming van het strategisch plan rond de haven

en hiermee zo mogelijk parallel moet verlopen. We kunnen die garanties voor de landbouw niet binnen het strategisch plan maken, maar we kunnen wel vragen dat er afstemming en parallellisme in die besluitvorming zou zijn en dat is ook gebeurd. Dit staat trouwens ook in de voorstellen inzake het flankerend beleid.

**Wouter Meersmans:** Ik neem aan dat die vraag dan ook blijvend gesteld wordt. Want dit blijft natuurlijk belangrijk. Jullie benadrukken het elke keer als een presentatie gegeven wordt. Op zich is dit positief en ik juich het toe, maar het blijft natuurlijk wel belangrijk om dit t.a.v. de bevoegde administraties en de bevoegde minister te blijven benadrukken. Want op dit moment is, bij heel de afbakeningsprocedure voor die betreffende zone rondom de haven, het Antwerpse grondgebied het laatste in de rij.

**Paul Gobel-Van Damme:** Inderdaad, maar nogmaals, het ligt niet in de macht van de gouverneur, als coördinator van het strategisch planningsproces, om daaraan te veranderen. We hebben dat 'aangeklaagd'. Waar we mogelijkheden hebben, proberen we die druk te handhaven. Dat zal onder meer ook gebeuren bij de raadpleging over de verkenningsnota voor de Antwerpse gordel.

**Johan Vandewalle:** Het gaat hier om één proces binnen het geheel. Het strategisch plan doet een voorstel aan de Vlaamse Regering, nadat de plan-MER beoordeeld is. Het is een visie die ruimtelijk vertaald is. Het is dan aan de Vlaamse Regering om de afspraken al dan niet te honoreren. De politiek zal dan een beslissing nemen, niet de administratie, niet de actoren. De conclusie daarvan zal zijn 1) een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de haven opmaken, 2) flankerend beleid voeren o.m. naar landbouw toe, maar dat zal niet het enige flankerend beleid zijn en 3) de zaken die nodig zijn om dat flankerend beleid ruimtelijk te verankeren ook meenemen in de afbakeningsprocessen van de natuurlijke en agrarische structuur. Dit laatste geldt niet alleen voor de Antwerpse gordel maar ook voor het Waasland, wat trouwens nog later gestart is dan de Antwerpse gordel.

**Jan Turf:** Tot hiertoe de vraagstelling over de landbouw. Nu komen we tot de problematiek van Doel. Ik heb een vraag van **Paul Staes:** "In het plan wordt verwezen naar vroegere beslissingen van de Vlaamse Regering inzake sociale begeleiding, tijdelijk bewoningsrecht en uitdoofbeleid. Tot dat beslist beleid behoort ook het besluit van de Vlaamse Regering dat Doel woongebied blijft tot een bouwvergunning wordt uitgereikt voor het Saeftinghedok. Vandaag is het dus nog zeer de vraag of dat dok er ooit komt. Intussen blijft Doel dus woonzone, zo wil het de Vlaamse Regering. De rechtbank van Dendermonde besliste onlangs in kort geding dat geen enkel huis in Doel kan worden afgebroken omdat Doel op het gewestplan een woonzone is. Dit dient duidelijk vermeld en toegevoegd te worden aan de principes 3, pag.128.

**Ilse Hoet:** Het is niet de bedoeling om hier de discussie te voeren over het al dan niet beslist beleid. Bij de kennisgeving van de plan-MER is de toenmalige minister van Openbare Werken, Kris Peeters, dit komen toelichten in de twee provincies. Dit is ook als uitgangspunt in de studie meegenomen. Naar aanleiding van de richtlijnen voor Doel is als bijkomende opdracht in de plan-

MER opgenomen dat de bestemmingswijziging van Doel in de plan-MER moest onderbouwd worden. Maar de leefbaarheid en het al dan niet behouden van Doel wordt in de plan-MER niet meegenomen omdat er vertrokken wordt van beslist beleid.

**Paul Staes:** Gewestplannen worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Op het gewestplan van vandaag staat dit gebied ingekleurd als woonzone, dat mag minstens vermeld worden in dit onderzoek.

**Ilse Hoet:** Vandaar dat er in de richtlijnen staat dat de plan-MER de onderbouwing moet leveren voor de bestemmingswijziging van Doel.

**Paul Staes:** Goed, maar het feit dat men een deel van de genomen beslissingen die vandaag nog gelden vermeldt en andere niet, dat geeft een vertekend beeld. Als u het heeft over beslist beleid dan vermeldt u alle belangrijke beleidsbeslissingen die vandaag nog gelden en de woonzone behoort daartoe.

**Ilse Hoet:** Dat is een discussie die noch met mij, noch hier moet gevoerd worden. De minister-president heeft daarover al duidelijk aangegeven wat het beslist beleid precies inhoudt. Het werd ook juridisch onderbouwd en onderzocht en dat is hier als uitgangspunt meegenomen.

**Jan Turf:** Dan zijn er nog een aantal punten die wat van elkaar los staan. Het eerste is in verband met fijn stof. De vraag komt van **Erik Grietens:** "Welke maatregelen komen er volgens het plan-MER om de overschrijdingen van fijn stof op te lossen en de sterk toegenomen klimaatimpact te doen dalen tot het niveau dat vereist is volgens Kyoto? Zijn daarvoor mitigerende maatregelen ingeschreven?"

**Ilse Hoet:** Dat is echt te concreet om hier antwoord te kunnen op geven. We kunnen daar op een ander moment, aan de hand van de detailstudies, dieper op ingaan. De cel Lucht bewaakt deze problematiek van zeer nabij en is ook intensief betrokken bij het onderzoek. Zij moeten voor een deel instaan voor de garantie van de normen. Maar ik kan daar echt niet in detail over discussiëren.

**Erik Grietens:** De vraag werd ingegeven omdat daarnet in de toelichting werd gesteld dat dit iets is wat het niveau van het strategisch plan overstijgt; dat dit vooral door beleidsmaatregelen op een hoger niveau moet gebeuren en dat dit ruimtelijk niet kan vertaald worden. Volgens mij is dat niet correct. Ik denk bijvoorbeeld aan overslagactiviteiten die een belangrijke bron van fijn stof in de havens zijn. Dan moet je juist wel ruimtelijk gaan bufferen en inperken. Ik vond het dus een beetje te gemakkelijk om te zeggen dat het ons probleem niet is en dat de Vlaamse overheid dit maar moet oplossen.

**Frank De Mulder:** Ik denk dat u gelijk heeft. Ik denk dat we moeten proberen om in de volgende fase op bedrijfs- en activiteitsniveau goed in te schatten welke de impact kan en zal zijn van fijn stof. We doen dat ook voor de kanaalzone, maar dat is inderdaad een heel ingewikkeld probleem. In functie van het thema milieugebruiksruimte zullen keuzes moeten worden gemaakt. Maar vandaag zijn we daar nog niet.

**Ilse Hoet:** Ik heb een slecht voorbeeld gegeven door fijn stof als niet-ruimtelijk te vertalen maatregel te benoemen. Een buffer is inderdaad een milderende maatregel die voor verschillen voor geluid en voor visuele buffers zorgt. Deze kan ruimtelijk worden ingetekend. Het subsidiëren of opleggen van emissiearme motoren voor de scheepvaart is een niet-ruimtelijk vertaalbare maatregel.

**Frank De Mulder:** Het is een interessante discussie om eens te bekijken in welke mate het probleem van fijn stof op het niveau van de plan-MER moet behandeld worden dan wel op een of ander soort planfiguur. Er zijn immers zeer weinig betrouwbare kengetallen op het niveau van de plan-MER.

**Peter Symens:** Er moet wel een oplossing geboden worden. En ook in de plannings- en beslissingsprocedure. Ik merk dat men hier stelt dat het moeilijk is om het fijn stof aan te pakken op het niveau van een plan-MER. Maar ook bij andere processen wordt net hetzelfde over de fijnstofproblematiek gezegd. Met name dat dit het project overstijgt en men hier geen rekening mee kan houden. Nu, als men er bij de projecten geen rekening kan mee houden en als men er bij planning geen rekening mee kan houden, dan rijst de vraag waar men dit uiteindelijk dan wel kan doen.

**Paul Staes:** Zijn er geen ideeën te realiseren in de zin van een uitstoot van fijn stof per ha industriegebied? Kan men daar geen normering opleggen i.p.v. de hete brij voortdurend door te schuiven van de ene naar de andere met het gevolg dat er niets gebeurt?

**Ilse Hoet:** Het is niet een kwestie van de hete brij door te schuiven. Er wordt duidelijk gewerkt en onderzoek gedaan naar het soort maatregelen die efficiënt en effectief zijn voor fijn stof en uitstoot. In Nederland is men destijds gestart met de aanpak van fijn stof op projectniveau. Men geraakte hierbij evenwel niet onder de norm. Ze hebben dit dan open getrokken naar het landelijke niveau, zodat ook maatregelen i.v.m. emissie en het opleggen van snelheidsbeperkingen konden worden meegenomen in de compensatie van het project. De ervaringen die daar werden opgedaan worden gedeeld en zoveel mogelijk meegenomen in de verdere aanpak.

**Peter Symens:** Het is een moeilijke problematiek. Ik erken dat er geïnvesteerd wordt in een bijkomend meetnetwerk. Het is evenwel een feit dat door maatregelen voor schone lucht in de Ardennen het gezondheidsrisico in het Antwerpse niet wordt opgelost. Wanneer hier zo'n verregaande beslissingen worden genomen, met intekening van het economisch plaatje voor deze streek voor twintig jaar, kan je dergelijke zaken niet onbeantwoord laten.

**Ilse Hoet:** De discipline lucht is mee onderzocht in de plan-MER. Het is niet omdat ik er nu weinig over heb gezegd dat er geen degelijk onderzoek naar gedaan werd.

**Frank De Mulder:** Ook binnen het havenbedrijf van Antwerpen wordt ingegaan op het concept van milieugebruiksruimte. Dit is een heel abstract containerbegrip, maar je kan toch een aantal aspecten van verstoring limiteren. Daar zit fijn stof in, daar zitten ook andere vormen van verstoring in. Ik heb

begrepen dat het havenbedrijf hierover een initiatief gaat nemen. Het wordt dus zeker niet op de lange baan geschoven. We moeten echter ook niet alles verwachten van milieugebruiksruimte. Het is belangrijk om zoveel mogelijk te focussen op de reële hinder in de haven en daar zal fijn stof een belangrijk onderdeel van zijn.

**Paul Staes:** In april hebben we reeds zoveel fijn stof uitgestoten van de hoeveelheid die we in een heel jaar mochten uitstoten. Het aandeel van de industrie in de uitstoot van fijn stof is belangrijk, zeker als je de mobiliteit erbij rekent. Men zou dus mogen verwachten dat er in dit planningsproces voldoende concrete aandacht voor is.

**Jan Turf:** Ik denk dat het punt gemaakt is en ik denk ook dat iedereen er zich van bewust is dat vandaag nog geen concrete oplossingen gekend zijn. Er moet dus zeker verder aan gewerkt worden. Ik heb nog één vraagje van **Van Ginderen Fernand:** "Hoe lang kan men nog storten op de Hooge Maay en wat is de nabestemming ervan?"

**Paul Gobel-Van Damme:** Op de vraag hoe lang men daar precies nog kan storten, moet ik het antwoord schuldig blijven. Dit is in detail ook niet onderzocht in het kader van het strategisch planningsproces. Op dit planniveau werd het principe gesteld van de landschappelijke en natuurlijke nabestemming, wanneer de capaciteit van die stortplaats zal opgebruikt zijn. Wij kunnen nu in dit kader geen prognose geven over de datum waarop de Hooge Maay zal volgestort zijn in zijn huidige concept. Ik denk ook niet dat dit de bedoeling van het strategisch plan is.

**Johan Vandewalle:** Van belang voor de Hooge Maay is dat de intercommunale op dit moment al met een grondige omvorming bezig is. Het gaat daarbij over sanering maar ook over eventuele energieproductie. Het inplanten van windmolens is een concept dat zeker moet meegenomen worden.

**Paul Gobel-Van Damme:** De kwestie van de inplanting van windmolens is niet specifiek voor de Hooge Maay. Indien nieuwe technieken voor energierecuperatie zouden opduiken die de vooropgestelde landschappelijke afwerking zouden hypothekeren, kan dit een nieuw gegeven zijn dat nog geen optie was ten tijde van de opstelling van dit strategisch plan. Zo zullen er nog vele nieuwe gegevens opduiken. Daarmee zal rekening moeten worden gehouden.

**Paul Symens:** Ik heb nog een bemerking bij het ruimtelijk eindbeeld voor de plas van de Hooge Maay, zoals opgenomen in het combinatievoorstel. Begrijp ik het correct dat op termijn de plas, die gebruikt wordt voor het storten van ontwaterd slib, een hoge berg zal zijn die aansluit bij die van de Hooge Maay? Deze Hooge Maay plus, waar vandaag de kleiput ligt, zal dus veranderen in één grote berg die ongeveer dubbel of driemaal zo groot zal zijn als het huidige volume en die zal ingericht worden als landschapshoevel.

**Paul Gobel-Van Damme:** Dit gaat over het projectniveau. Maar inderdaad, het oorspronkelijke Amoras-project gaat uit van de volledige opvulling van de plas.

Dit betekent niet per definitie een volledige definitieve stockage, er kan ook een gedeelte tijdelijke stockage in zitten. De specie zou later kunnen worden gerecupereerd, indien ze nuttig kan worden toegepast. Dit betekent een ophoging die aansluit bij de bestaande stortberg van de Hooge Maay. Zo ontstaat één landschappelijk geheel, een bakken en uitzichtpunt over de haven.

**Jan Turf:** Tenslotte nog een concrete vraag van **Manuel De Tey:** "Hoe kan de burger bij problemen de overheid contacteren? Zal er een centraal meldpunt komen, een groene telefoonlijn? Kan in het verdere proces een soort communicatielijn open blijven?"

**Frank De Mulder.** Er is vandaag nog geen groene lijn als klachtenmeldpunt voor de haven van Antwerpen. Die groene lijn bestaat wel voor de Gentse kanaalzone, waar ze met wisselend succes werkt. Ze bestaat via de havenkapiteindiensten die 24u op 24u bemand zijn en waar mensen met klachten terecht kunnen. Er is een heel hoge respons, maar mensen hebben snel de verwachting dat hun klacht meteen is opgelost. Wanneer je het stroomschema bekijkt van de behandeling van een klacht die 's nachts wordt geformuleerd, dan stel je vast dat de looptijd soms wel lang is. Uiteindelijk kan bij een klacht van een burger tegen een bedrijf, conform Vlarem, enkel de Milieu-inspectie optreden. Er zijn misschien nog andere diensten die kunnen mitigeren, maar de juridische verantwoordelijkheid ligt bij de Milieu-inspectie. Voor acute problemen kan je met zo'n meldpunt natuurlijk wel weg. De suggestie is nog niet geformuleerd bij de lokale besturen. Zij moeten natuurlijk hun actieve medewerking geven omdat overdag de milieudiensten van de gemeenten en ook de Milieu-inspectie worden ingeschakeld. 's Nachts zijn het dan de havenkapiteindiensten. Het is een suggestie die we kunnen meenemen.

**Paul Gobel-Van Damme:** Voor de Rechteroever is er een vraag voor een meldpunt geweest. We hebben dat toen onderzocht. De bestaande kanalen voldeden blijkbaar niet aan de verwachtingen. In het kader van dit proces kan er mogelijks iets nieuws tot stand komen. We stuiten evenwel op bestaande bevoegdheidsverdelingen. In ieder geval werd de behoefte gesignaleerd. Ze is mee opgenomen in de documenten voor de Rechteroever. Het is een kwestie voor de uitvoeringsfase van het strategisch plan.

**Ilse Hoet:** In de procedure die aan de uitvoering voorafgaat is publieke inspraak ingebouwd, onder meer aan de procedure voor het ruimtelijk uitvoeringsplan, aan de project-MER's. Hier kan iedereen zijn inbreng doen.

**Jan Turf:** Ik denk dat we hiermee kunnen afsluiten. De discussie vandaag ging over de economische keuzes die gemaakt worden. Veel vragen gingen over de mobiliteit en de druk die ontstaat op de landbouw. Er waren ook enkele kritische opmerkingen over bepaalde aannames, bepaalde scenario's. Ik wil de sprekers bijzonder danken voor hun waardevolle antwoorden. Ik wil ook de diverse raden danken om hier aanwezig te willen zijn. Alsook een bijzonder woord van dank aan de provincie Antwerpen die ons toestond om deze infrastructuur te gebruiken. De slides die jullie vandaag gezien hebben zullen gepubliceerd worden op de website van de Minaraad die de input van vandaag zal meenemen bij de opmaak van zijn advies.