

Complex project ECA

Verslag actorenoverleg 03 mei 2022

Datum:	03 mei 2022
Auteur:	Niels Schelkens (SWECO Belgium)
Document:	ECA30-MOW-0003-Actorenoverleg 20220503-ALG-VSL-0057.docx
Aanwezigheidslijst:	Zie bijlage 1

1. WELKOMSTWOORD

Filip Boelaert heet iedereen welkom en overloopt onderstaande agenda:

1. Stand van zaken ECA
2. Toelichting eerste ontwerpschetsen
3. Thematafels – gespreksronde 1
4. Thematafels – gespreksronde 2

De presentaties vormen onderdeel van dit verslag (zie projectwebsite).

2. STAND VAN ZAKEN ECA

Filip Boelaert schetst kort het proces van ECA en licht de stand van het geïntegreerde onderzoek toe. Vervolgens komt de timing van de projecten Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW), containercluster Linkerscheldeover (CCL) en Noordzeeterminal (NZT) aan bod. Als laatste wordt de betekenis van het behalen van het ‘Verbond Linkerscheldeover’ besproken. Het publiek heeft hier geen vragen over.

3. TOELICHTING EERSTE ONTWERPSCHETSEN

Kristof Guldentops licht kort het ontwerp toe van Containercluster Linkerscheldeover.

Thomas Maes (TM) licht kort het ontwerp toe van de Westelijke ontsluiting Waaslandhaven. Na de presentaties zijn er enkele vragen bij het publiek.

Vraag 1: Waar de volledige staketsels komen, zal daar de bestaande dijk worden afgegraven? Dat zou niet evident zijn, want dan valt de bufferende functie daar tijdelijk weg.

- TM antwoordt dat dat er op verschillende plaatsen een afgraving zal moeten gebeuren van de bestaande dijk

De grote lijnen van het ontwerp liggen vast, maar de fasering van de werken wordt nog verder bekeken, met de bedoeling dit te realiseren met een minimale impact op omgeving en mobiliteit. We nemen de zorgen over de mogelijke impact van de werken zo goed mogelijk mee.

Vraag 2: Zijn er andere plaatsen in Vlaanderen waar een dergelijke holle dijk is gebruikt?

- TM antwoordt dat het idee afkomstig is van het studiebureau Omgeving (waarvan de vertegenwoordiger pas tegen 19u aansluit op deze bijeenkomst) en gebaseerd is op het concept 'fietsen in de heide'. Daar is een staketsel in hout over een lengte van 300 m geplaatst waarop gefietst kan worden. Dit zal ook zeker aan bod komen tijdens de thematafels.

4. THEMATAFELS

4.1. Buffer en Landschap

Presentatie: Sven Augusteyns (SHIP - Externe ondersteuning ECA)

Notulist: David Stevens en Ine Dhondt

- Er worden vragen gesteld bij het afgraven van delen van de bestaande dijken in functie van een staketsel, voornamelijk omwille van het verdwijnen van de erfgoedwaarde.

Antwoord: de redenen voor realisatie van dit type buffer worden opgesomd (geluids- en visuele buffering; instabiliteit bij verhoging;...). In het vervolgproces is het belangrijk op basis van het geïntegreerd onderzoek deze keuze te motiveren.

- Waarom kan de buffer ter hoogte van Doel niet opschuiven richting het nieuwe dok? Nu verdwijnt er ruimte in de omgeving van Doel.

Antwoord: Het Havenbedrijf geeft aan dat de noodzaak van zandopslag en het belang om de buffer zo dicht mogelijk tegen de bron of ontvanger van geluid te plaatsen van cruciaal belang is. Omwille van het dok lukt het niet om dicht bij de bron te bufferen. Dus daarom de keuze om dicht bij de ontvanger (kern van Doel) de buffer in te tekenen. Dit zal de leefbaarheid van het dorp Doel versterken.

- Het is belangrijk om ter hoogte van Doel er geen pretpark van te maken. Een deelnemer stelt vragen bij het MTB en de parapente. De bezoekersparking wordt als een meerwaarde ervaren.

- Er wordt naar voren gebracht dat bomen op de dijk, zeker in de winter, het geluid eerder versterken (qua reflectie).

- Men stelt zich vragen bij de ontsluiting via de Sint-Antoniusweg. Het knippen van de Middenstraat is OK. Maar er is de vraag van een deelnemer om Oud Arenberg niet te knippen.

- Wat is de TAW-hoogte van het maaiveld in de polder? Die info heb je nodig om de effectieve hoogte van de buffers te begrijpen.

Antwoord: Het polderpeil is ongeveer 2m TAW, de sigmadijken zijn 11m TAW, het zeehavengebied bevindt zich gemiddeld op 7m TAW. Ter plaatse van het zeehavengebied is de oorspronkelijke polder opgehoogd zodat het zeehavengebied gemiddeld 5m hoger ligt dan de omliggende polder. Een dijk van 14m TAW is, vanuit de polder gezien, dus ongeveer 12m hoog en hij komt ongeveer 7m boven het zeehavengebied uit. Een bedrijfsgebouw van 7m hoog bv. wordt door de bufferdijk visueel gebufferd. Ook de bomen op de dijk spelen een belangrijke rol in de visuele buffering. Eens volgroeid, na 15-20 jaar, zijn ze meer dan 20m hoog.

- Is er genoeg zand voor de bufferdijken?

Antwoord: De dijken en polderheuvel zullen in fasen worden gerealiseerd. Over hoe die fasering er precies zal uitzien, zijn de ingenieurs nog aan het nadenken. Sommige bestaande dijken zullen ook worden vervangen bv. door een holle dijk. Op dat moment is er zand beschikbaar. Met de uitgraving van het Tweede Getijdendok zal veel grond en specie vrijkomen. Momenteel is er een grondoverschot door alle infrastructuurwerken: er zal meer grond worden uitgegraven dan dat er kan worden geborgen in de bufferdijken en de ophoging van het havengebied. Ook de kwaliteit van de uitgegraven grond speelt een rol. Het is de wens zoveel mogelijk uitgegraven grond ter plaatse te verwerken.

- Op het overzichtsplan van het bufferlandschap zijn ter hoogte van Loghidden City (het gebied tussen de R2 en de Ketenislaan) enkele groene vlekken ingekleurd. Wat betekent dat?

Antwoord: Het betreffen braakliggende terreinen. Omdat deze geen rol opnemen in het bufferlandschap zal de ontwerper de groene kleur in dat gebied beperken tot de Scheldeoever en de ecologische infrastructuur langs de Ketenislaan.

- Zijn de recreatieve activiteiten verzoenbaar met de SEVESO-bedrijven, bedrijven met gevaarlijke producten?

Antwoord: Het zwaartepunt van de recreatie of het toerisme bevindt zich in Doel. Naast het dorp voorzien we een parking van een 50-tal wagens. In de toekomst is er ook een waterverbinding vanuit Doel, waarbij Doel waarschijnlijk het vertrekpunt en/of eindpunt zal zijn. In de overige delen van het bufferlandschap verwachten we geen grote aantallen recreanten. Op termijn is het mogelijk dat recreanten in Kallo toekomen met de waterbus en dan door het bufferlandschap wandelen of fietsen naar Doel, een tocht van ± 20 km. Daar consumeren ze nog iets voor ze met de waterverbinding terugkeren. Dankzij de aansluitingen vanuit de polder op het continue doorlopende wandelpad op de bufferdijk kunnen bewoners uit de buurt kortere lussen wandelen in hun omgeving.

Op sommige plaatsen is het niet toegelaten om langere tijd te verblijven omdat deze plekken gelegen zijn in de nabijheid van een SEVESO-bedrijf. 'Passeren' is wel toegelaten. Op die plaatsen zullen dan bv. geen bankjes worden geplaatst langs het pad.

- Krijgt het functioneel fietsverkeer een plaats langs de Buffer?

Antwoord: Door de waterverbinding vanuit Doel zal er een extra Scheldekruising zijn voor functioneel fietsverkeer. Het is te verwachten dat havenwerknemers die wonen op Rechteroever (Berendrecht-Zandvliet en over de grens in Nederland) deze verbinding zullen gebruiken. Nu is de fietsbus reeds overvol tijdens de spits.

4.2. Nautica

Presentatie: Katrien Eloot (Dept Mobiliteit en Openbare Werken, Waterbouwkundig Labo – presentatie real time simulaties) en Tessy Vanhoenacker (Port of Antwerp Bruges – presentatie scheepvaartmodel PIONEERS - MACOMI)

Notulist: Maarten Goris

- Vraag Eric Luca (Rijkswaterstaat): kunnen uitwijkende sleepboten een probleem vormen voor andere schepen?

Antwoord: nee, alle schepen zijn het gewoon rekening te houden met elkaar en uit de simulaties zien we hier ook geen knelpunten.

- Vraag E. Luca: is er bij de simulatie ook rekening gehouden met de geplande projecten aan de Europa- en de Noordzeeterminal?

Antwoord: ja, en ook alle sluiscomplexen in de haven van Antwerpen zijn meegenomen

- Vraag Pieterjan Van Broeckhoven (rivierloods): het model dat hier gepresenteerd wordt, zit goed in elkaar, maar u gaat er dan wel van uit dat er een groot aantal sleepboten steeds ter beschikking is.

Antwoord: het model heeft als theoretisch uitgangspunt dat er steeds voldoende sleepboten zijn om de gevraagde operaties uit te voeren. Dat laat ons toe om met zekerheid te zeggen hoeveel sleepboten effectief nodig zullen zijn en om te voorspellen waar de pieken liggen in de toekomstige vraag naar sleepboten. Zo zijn we voorbereid op pieken. Op termijn zullen we ook simulaties uitvoeren met een begreind aantal sleepboten.

- Vraag E. Luca: ziet u al piekmomenten opduiken nog voor ECA gerealiseerd is?

Antwoord: neen, voorlopig wijst niets op moeilijke piekmomenten, althans niet bij normale scheepvaartomstandigheden.

- Vraag P. Van Broeckhoven: krijgen de ketenpartners ook inzage in dit model?

Antwoord: de ketenpartners zijn vertegenwoordigd in de werkgroep die de verkeerssimulaties begeleidt. In de toekomst willen we de simulaties ook digitaal ter beschikking stellen.

- E. Luca en P. Van Broeckhoven wijzen er op dat het belangrijk blijft dat schepen niet op elkaar moeten wachten. De planning komt niet altijd overeen met de realiteit, dus soms duikt er last minute toch nog een probleem op; dat is al lang zo en dat zal zo blijven. Maar de afspraken binnen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zorgen dat alles tamelijk gestroomlijnd verloopt.

Antwoord: dat klopt, maar we durven nu al zeggen dat het gepresenteerde scheepvaartmodel de efficiëntie in de toekomst nog een stuk zal kunnen verbeteren.

- Vraag Denis Malcorps (Doel 2020): welke resultaten komen er uit het model van Port of Antwerp-Bruges, over het scheepvaartverkeer op de Westerschelde?

Antwoord: het model voor de Westerschelde dat we vandaag presenteren is nog in opbouw; resultaten kunnen we pas tonen nadat we de juiste parameters uit het onderzoek van het Waterbouwkundig Labo over het nieuwe getijdendok invoeren. Toch kunnen we nu al voorzichtig zeggen dat de verkeersafwikkeling in 2030 vrij vlot zou verlopen en dat er voldoende capaciteit zou blijven op de Westerschelde.

- Vraag Patrick Van Bockstal (De Vlaamse Waterweg): jullie spreken over grotere schepen in de toekomst; wil dat dan ook zeggen dat jullie rekening houden met een grotere diepgang van toekomstige schepen?

Antwoord: neen, het model/de simulaties zijn gebaseerd op de huidige diepgang.

- Vraag Kurt Callaerts (ACV Transcom): hoe zijn de aantallen rivier- en zeeloodsen opgenomen in de simulaties?

Antwoord: zowel rivier- als zeeloodsen zitten mee in de modellering. Het model heeft als theoretisch uitgangspunt dat er steeds voldoende loodsen zijn om de gevraagde operaties uit te voeren. Dat laat ons toe in te schatten hoeveel loodsen we nodig zullen hebben. Op termijn zullen we ook simulaties uitvoeren met een beperkter aantal loodsen.

- Vraag D. Malcorps: grote containerschepen kunnen elkaar niet goed kruisen in het duplexdok, wijst de simulatie uit. Is dat ook het geval in het Deurganckdok?

Antwoord: in het nieuw te bouwen getijdendok hangt het af van de omstandigheden (bv. welke schepen liggen waar aangemeerd?). Het Deurganckdok is een stuk breder dan het nieuw te bouwen getijdendok, wat het makkelijker maakt om elkaar te kruisen. Vanuit scheepvaarttoegankelijkheid zou het nieuwe getijdendok beter wat breder zijn, maar dan zou men moeten raken aan de projectgrens van ECA en dat is niet gewenst. Ook de breedte van de monding van het nieuwe getijdendok is wat kleiner dan die van het Deurganckdok, om ruimte te besparen, maar de simulaties tonen aan dat zelfs die smallere monding net voldoende is voor schepen.

4.3. Mobiliteit

Presentatie: Jeroen Bastiaens (SHIP – externe ondersteuning ECA)

Notulist: Sabine Rys

- We zitten in een verzadiging van het wegennet van 80%-100%. Wat er nog bijkomt maakt het dan toch nog voller?

Antwoord: over het algemeen zien we een procentuele toename van slechts enkele procenten. De toename van wegverkeer op het hoofdwegennet als gevolg van ECA is dus relatief beperkt. Je zal echter wel degelijk in een verzadigende toestand enkele toevoegingen hebben. Het effect is dat men dan andere wegen in het onderliggende wegennet in het Waasland gaat zoeken. Vandaag ligt de verzadiging wel hoger dan de situatie in 2030 zal zijn, inclusief ECA. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat veel aspecten van het Toekomstverbond/Routeplan nog niet in het verwachtingspatroon zitten, maar wel degelijk, een positief effect op de mobiliteit in de ruime regio zullen hebben.

- In de getoonde referentiepunten is er steeds gekeken naar 16u-17u. De logistieke wereld gaat nu meer en meer naar een tweeshiftensysteem, of zelfs naar een 24/7 werking. Moeten we daar nog rekening mee houden?

Antwoord: dat is in dit onderzoek niet betrokken. Er is nu gekeken naar het recente verleden en hoe het vrachtverkeer dan georganiseerd is.

- Ook binnen de haven wil men vlotte verkeersafhandeling. Zijn er daar cijfers van beschikbaar?

Antwoord: die cijfers zijn er en kunnen bekeken worden.

- Zijn er naast ECA nog andere zaken die een effect gaan hebben op mobiliteit, die geïnccludeerd zijn in het ontwikkelingsscenario?

Antwoord: je ziet op de dia's uit de ppt een combinatie van ECA met andere infrastructuur verbinding N70-E34, Oostelijke Verbinding (A12 noord / A102), Spitsstroken E17, DRW-SRW, Parallelbanen E17 en oostelijke tangent St-Niklaas.

- Het aantal voorziene rijstroken van WOW. Is dit voldoende?

Antwoord: 2x1 zou zeker volstaan. De kruispunten zijn vooral maatgevend voor capaciteit en die worden verder in detail gesimuleerd. Simulaties met 1 of 2 rijstroken zijn gebeurd.

- Er is toch wel consensus dat er impact zal zijn op het onderliggende wegennet in het Waasland, niet enkel door ECA. Wat is de kans dat de maatregelen die genomen worden impact zullen hebben vooraleer het project ECA is afgerond?

Antwoord: het is nog wat te vroeg om daar onderbouwd op te kunnen antwoorden, omdat er nu een evaluatie gebeurd is zonder maatregelen, en er nog een simulatie moet volgen mét de maatregelen om te kijken wat de impact daarvan is. Daarna moet gekeken worden wanneer die best geïmplementeerd worden.

- Moet er niet meer ingezet op het spoor of op het water, met nog grotere ambities dan die nu gesteld zijn?

Antwoord: als je kijkt naar ECA, het onderwerp van dit onderzoek, is de impact relatief beperkt. Maar de verkeersproblematiek is groter dan ECA alleen. We gaan moeten kijken naar alle mogelijke maatregelen, vb. ook over sluipverkeer, die we kunnen aanwenden. In het model is er rekening gehouden met 15% spoor (komende van 7%), 43% weg en 42% binnenvaart.

- Wanneer wordt het cijfermateriaal ter beschikking gesteld?

Antwoord: we hopen dat we het cijfermateriaal binnen twee maanden of iets later kunnen aanbieden in een goed transparant rapport.

- Is kilometerheffing ook nog een mogelijke maatregel?

Antwoord: dat zullen we meenemen in het onderzoek. We staan open voor suggesties en bekijken mogelijke maatregelen. Spreiden van verkeer zou zeker een positieve impact kunnen hebben. Dat betekent wel dat we de mogelijke effecten voor verkeer tijdens de nacht, vb. geluidsoverlast, ook moeten onderzoeken.

- Wat is het Project Oostelijke Verbinding (A12 noord / A102)?

Antwoord: dit is een project in een opstartfase waarbij gekeken wordt naar een stuk autosnelweg tussen Wommelgem en aansluiting A12 noord op de E19. Wordt in een apart complex planproject onderzocht.

- Wordt er in het ontwikkelingsscenario gekeken naar het cumulatief effect van het Toekomstverbond en ECA?

Antwoord: ja, dat maakt inderdaad deel uit van het ontwikkelingsscenario.

- Wordt er gekeken naar een tweede Beveren-tunnel, naast een Tweede Tijsmanstunnel?

Antwoord: de Tweede Tijsmanstunnel is opgenomen in het Toekomstverbond. Voor de Beveren-tunnel is dat niet het geval; er is geen planproces voor gestart en daarom zit het niet in het ontwikkelingsscenario. Toch zou dit een waardevolle suggestie kunnen zijn om mee in het onderzoek te betrekken.

- Kan er iets gezegd worden over scenario's met hoog en laag transshipment?

Antwoord: een scenario met laag transshipment zorgt voor hogere verkeersdruk dan het hogere transshipment scenario. We zien dat vooral als we een gevoeligheidsanalyse uitvoeren: bij laag transshipment ga je sneller bijkomende knelpunten krijgen voor de mobiliteit. Indien de beoogde modal split niet gehaald wordt bij laag transshipment geeft dat aanleiding tot bijkomende knelpunten. Bij hoog transshipment is er meer rek op het systeem.

- Suggestie: je zou ook kunnen zeggen dat als er op een terminal nog geen plaats is vastgelegd, je ook geen plaats krijgt op het wegennet?

Antwoord: dan ga je wellicht het probleem verplaatsen naar het punt tot waar men wel toegang krijgt. Je kan wel werken met het toewijzen van toegangsslots. Je zou ook wel met parkeergelegenheden kunnen werken als ze nog geen slot hebben. Helaas zijn slots net een probleem waarom chauffeurs een knelpuntberoep worden; zij moeten wachten op plaatsen zonder faciliteiten, tijd verliezen,... met hun lading.

- Suggestie: Wagenpark verkleinen door auto's (vb. bedrijfsauto's) te delen?

Antwoord: Er zijn al maatregelen in de haven voor collectief vervoer. Deze gesuggereerde maatregel kan eventueel onderzocht worden op bedrijfsniveau. De overheid kan dan ondersteuning (advies) geven.

- Gaan de treinen allemaal langs spoor 59 gaan of komt er ook een alternatief? En wordt het veiligheidsaspect ook meegenomen? Want meer goederenvervoer brengt ook meer gevaar met zich mee.

Antwoord: samen met Infrabel zijn we een studie aan het uitvoeren over knelpunten richting het achterland. Op basis daarvan kunnen we zien welke infrastructurele zaken nodig zijn. Als blijkt dat dat lijn 59 is, dan kijken we daarnaar, maar dat is nog in onderzoek. Veiligheid is uiteraard ook steeds topprioriteit waar we in onze studies altijd rekening mee houden.

4.4. Lucht en geluid

Moderator: Geert Schrooten

Experten: Johan Versieren (lucht- SHIP (JoVeCo), Nele Ranschaert en Chris Busschots (Geluid – SHIP (Acoustical Engineering NV), Wouter Lefebvre (VITO) – allen externe ondersteuning ECA

Notulist: Kurt Tuerlinckx

- Welke schepen zijn nu al geschikt voor walstroom?

Antwoord: sommige zeeschepen zijn nu al uitgerust voor walstroom, maar zeker nog niet allemaal. De komende jaren wordt een toename verwacht, ook door een samenwerking tussen de belangrijkste Europese havens. En ECA kan een katalysator zijn om het op alle containerterminals in de haven uit te rollen.

- Wat als Infrabel te laat met de investeringen komt?

Antwoord: momenteel vindt er overleg plaats met Infrabel over de investeringen in het spoornet, zowel in de haven als in het hinterland waar lijnen al wel geëlektrificeerd zijn maar er nog diesellocomotieven rijden. Ook in het projectbesluit kunnen specifieke zaken worden opgelegd.

- Wat is impact van autonome vergroening?

Antwoord: in 2030 zal de situatie sowieso al beter zijn dan nu. Zeker voor het wegtransport maar ook voor de andere modi door de autonome vergroening die zich door o.a. de wetgeving zal doorzetten. Schepen die nu gebouwd worden, moeten aan strengere uitstootnormen voldoen. In 2030 maar zeker ook daarna zal die impact van de maatregel steeds duidelijker worden.

- Wat met de huidige situatie van geluidsoverlast vooral 's nachts, ter hoogte van het Verrebroekdok?

Antwoord: Dit past niet binnen ECA want heeft te maken met huidige havenactiviteiten waar ECA niet rechtstreeks op zal ingrijpen, maar deze opmerking kan via andere fora worden opgepikt. Wel wordt meegegeven dat gebruik van walstroom ook een effect heeft op het geluid.

- Voor Kieldrecht zal een buffer weinig impact hebben omdat de woningen hiervoor te ver liggen en het geluid over die buffer zal gaan. Het verschuiven van de modal split naar de nacht zal ook bijdragen tot meer geluid in die periode. Is hieraan gedacht?

Antwoord: Een vertegenwoordiger van Zwijndrecht wijst er op dat het gemeentebestuur afspraken heeft met de Vlaamse overheid over geluidsnormen, die ook voor dit project moeten worden nageleefd. De info zal aan de onderzoekers worden bezorgd.

5. BIJLAGEN

5.1. Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Andries Rebecca	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Artois Dirk	Onroerend Erfgoed
Augusteyns Sven	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Baert Gert	Port of Antwerp-Bruges
Baetens Johan	Natuurpunt Waasland
Bastiaens Jeroen	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Boelaert Filip	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Borgmans Sigrid	MLSO
Busschots Christian	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Callaerts Kurt	ACV-Transcom
Cerpentier Paul	ABS
Coeck Chris	Port of Antwerp-Bruges
Coppens Sofie	Alfaport Voka
Creve Jan	Doel 2020
De Bock Hans	Gemeente Beveren
De Maayer Johny	Polderdorpen-leefbaar
De Tey Manuel	BOREALIS Kallo NV
Deneweth Conny	DenS Communicatie
Dhondt Ine	Departement Omgeving
Driesen Yannick	MPET
Dupon Kurt	Katoen Natie
Eloot Katrien	Waterbouwkundig Laboratorium
Goris Maarten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Gregoir Tim	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Guldentops Kristof	Port of Antwerp Bruges
Heyndrickx Sven	Gemeente Beveren
Jongenelen Boud	Lenora
Kunst Harold	MPET
Kwanten Suzanne	DP World Antwerp
Laurysen Filip	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Lefebvre Wouter	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Lemahieu Nathan	FANC
Loyen Reginald	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Luca Eric	Rijkswaterstaat

Maes Thomas	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Malcorps Denis	Doel2020
Meire Pieter Jan	Grenspark Groot Saeftinghe - EGTS Linieland
Moons An	DP World
Persyn Filip	MSC
Quaghebeur Estel	SBE
Ranschaert Nele	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Rys Sabine	Port of Antwerp-Bruges
Schaut Christa	MLSO
Schelkens Niels	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Schrooten Geert	Port of Antwerp-Bruges
Somers Hilde	ENGIE GBS
Stevens David	Departement Omgeving
Stoop Marc	Gemeente Beveren
Stuer Liese	Doel2020
Suykerbuyk Sandra	District Berendrecht - Zandvliet - Lillo
Trouvé Pascal	Polderdorpen-leefbaar
Tuerlinckx Kurt	Port of Antwerp-Bruges
Van Aken Eliene	Alfaport Voka
Van Beveren Maxime	Port of Antwerp-Bruges
Van Bockstal Patrick	De Vlaamse Waterweg afdeling Regio Centraal
Van Boeckhoven Pieter Jan	DAB Loodswezen
van Dijck Michiel	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Van Duyse Jo	Gemeente Beveren
Van Dyck Wendy	Gemeente Zwijndrecht
Vandamme Manu	Port of Antwerp-Bruges
Van Driessche Liesbeth	MLSO
Vanhoenacker Tessy	Port of Antwerp-Bruges
Verhelst Dirk	INEOS Phenol
Versieren Johan	SHIP (externe ondersteuning ECA)
Vervaet Steven	Gemeente Zwijndrecht

Ingeschreven, maar niet aanwezig

Aertssen Sam	Aertssen
Bellafkih Karim	Waterbouwkundig Laboratorium
Cromheecke Mark	Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
Daggelinckx David	VLEEMO NV
Ibens Willy	Natuurpunt Antwerpen Noord en Kempen
Janssens Guy	Port of Antwerp-Bruges
Maes René	Natuurpunt Waasland
Meuwissen Ellen	MSC BELGIUM N.V.
Van Ginkel Marc	Shipit Terminal
Vercammen Giovanni	Wind aan de Stroom

Wouters Eddy

Antwerpse Scheepvaartvereniging

Verontschuldigd

Casier Bart

Interwaas

Franck Melanie

Departement Omgeving

Oeillibrandt Dirk

MPET

Reenalda Maarten

MPET

Symens Peter

Natuurpunt

Van Avermaet Marjan

MLSO

Van de Vijver Marc

Gemeente Beveren

Van de Vyver André

Gemeente Zwijndrecht

Van der Meer Erik Jan

RVO

van Staeyen Björn

Departement Omgeving

Vernimmen Bert

PSA Antwerp