



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Complex project realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA)

*Presentatie Actorenoverleg
Kallo – 18 april 2017*



Opbouw presentatie

- ▶ **Overzicht van de processtappen sinds december 2016**
- ▶ **Complex Project: opbouw en belang van richtlijnen, alternatievenonderzoeksnota en overwegingsdocument**
- ▶ **Capaciteit bouwstenen en samenstelling bouwstenen tot alternatieven**
- ▶ **Vooruitblik op het geïntegreerd onderzoek**
- ▶ **Slotwoord**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Overzicht van de processtappen sinds december 2016



Waar staan we nu?

- ▶ Alternatievenonderzoeksnota bekendgemaakt: publieke raadpleging en adviesronde
- ▶ Bespreking van inspraak en adviezen in het projectteam en in een richtlijnenvergadering
- ▶ Heel hard ingezet op het overwegingsdocument dat uitgebreid aangeeft/motiveert wat er met inspraak en adviezen gebeurd is
- ▶ Sommige aspecten (bv. aantal niet redelijke alternatieven) zelfs met een nota (bv. second opinion)
- ▶ Met het oog op transparantie maken we dat document samen met de richtlijnen publiek bekend



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Complex Project: Opbouw en belang van de documenten



Procesaanpak

- ▶ Principes nieuwe procesaanpak:
 - Participatie
 - Open communicatie en transparantie
 - Maatwerk bij concrete procesinvulling
 - Geïntegreerde en oplossingsgerichte samenwerking
 - Gelijktijdige en geïntegreerde aanpak onderzoeken en inspraak
 - Procesregie door actoren gedragen
- ▶ Proces uitgetekend in “Routeplanner” = handleiding:
www.complexeprojecten.be



Verschilpunten

- ▶ Participatie via workshops ter voorbereiding van AON
- ▶ Inspraak mogelijk op methodologie van alle onderzoeken
- ▶ Overwegingsdocument dat elke reactie bespreekt en aangeeft hoe daarmee wordt omgegaan
- ▶ Geactualiseerde AON die het kader voor het geïntegreerd onderzoek bundelt
- ▶ Actorenoverleg verschaft uitleg over die documenten
- ▶ Projectwebsite die alle documenten (verslagen, studierapporten, presentaties) ter beschikking stelt
(www.extracontainercapaciteitantwerpen.be)

Wat nu?

- ▶ Procesnota aangepast (inhoud / vorm)
- ▶ Officiële publicatie van richtlijnen van het strategisch MER, het overwegingsdocument en de geactualiseerde AON
- ▶ Opstart geïntegreerd onderzoek: alle onderzoeken lopen gelijktijdig en alle alternatieven gelijkwaardig meenemen.
- ▶ Reguliere traject: enkel publieke inspraak op kennisgevingsnota
- ▶ Complex project: interactie verder zetten
 - 18 april: toelichting AON en alternatieven
 - 17 mei: bespreking stand geïntegreerd onderzoek
 - begin september: ontwerp rapporten (ambitie om deze ook tijdig ter beschikking te stellen)
 - eind september: stap van onderzoek naar ontwerp beleidsbeslissing

Stap van onderzoek naar beleid

- ▶ Verschillende objectief wetenschappelijke ontwerp rapporten (MER, nautisch, MKBA,...)
 - Per rapport potentieel andere conclusies
 - Geen van deze ontwerp rapporten bevat een rangschikking in de zin van 1, 2, 3,....
 - De ontwerp rapporten bevatten wel een beoordeling per criterium:
goed – niet goed ; +++ en --- ; 1,4 als verhouding tussen kosten en baten; ...
- ▶ Je kan al die verschillende beoordelingen per criterium niet simpelweg optellen i.f.v. een eindrangschikking
 - Immers elk van die criteria heeft een andere waarde, en die waarde is in elk project potentieel anders
- ▶ Het is de politieke besluitvorming die waardes toekent aan die criteria, in functie van een afweging
 - Alle actoren kunnen gehoord worden over die waardes, maar enkel de politiek kan de knoop doorhakken



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Capaciteit bouwstenen en samenstelling bouwstenen tot alternatieven



M = maritieme overslag
B = binnenvaartoverslag

Totale maritieme containeroverslag =
10.036.954 TEU

Nichetrafieken

1 649 769 M+B

821 424 B

828 345 M

2 041 691 B

Diepzeeterminals

11 250 300 M+B

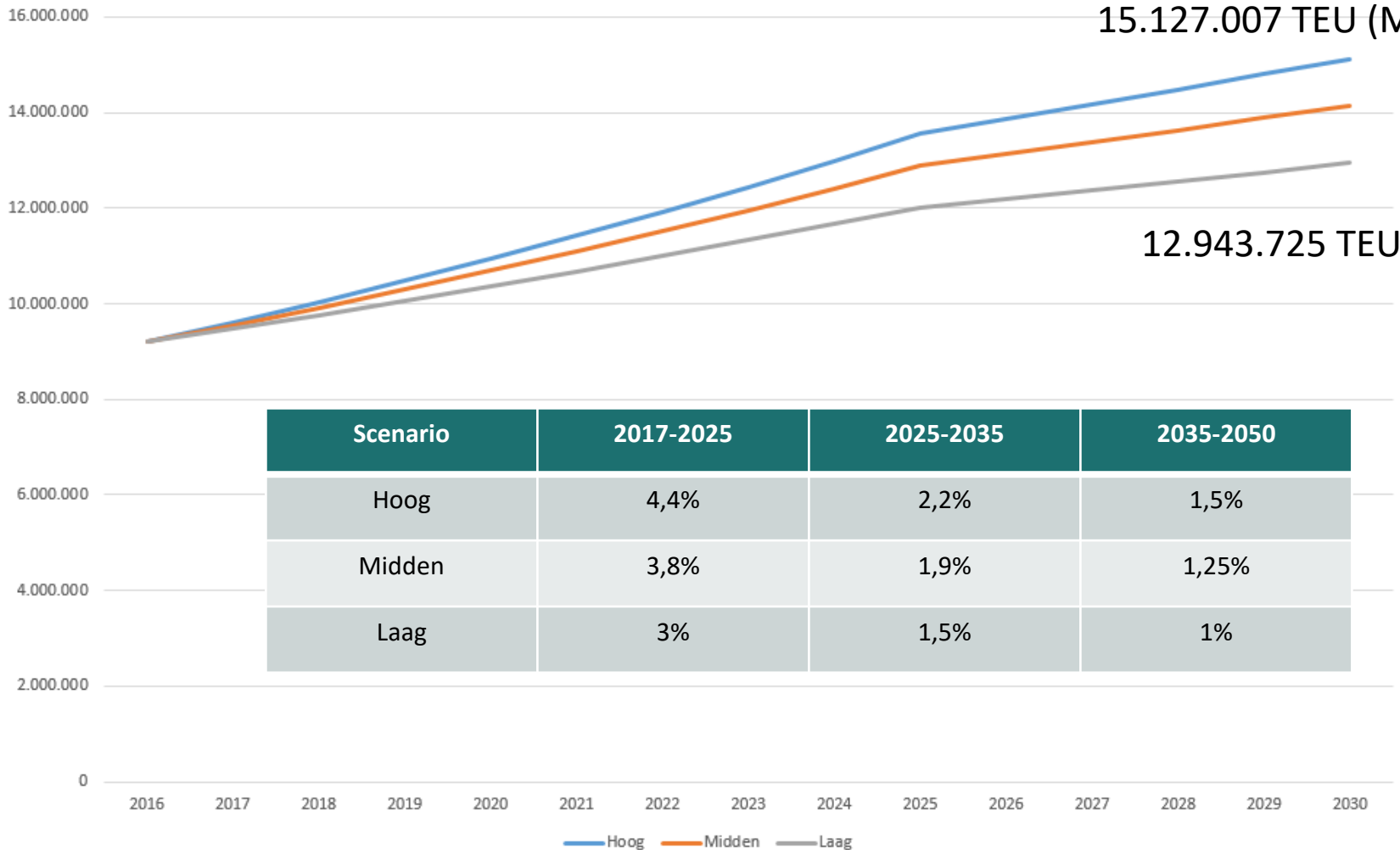
9 208 609 M

Containertrafiek 2016

Prognose maritieme trafiek diepzeeterminals (TEU)

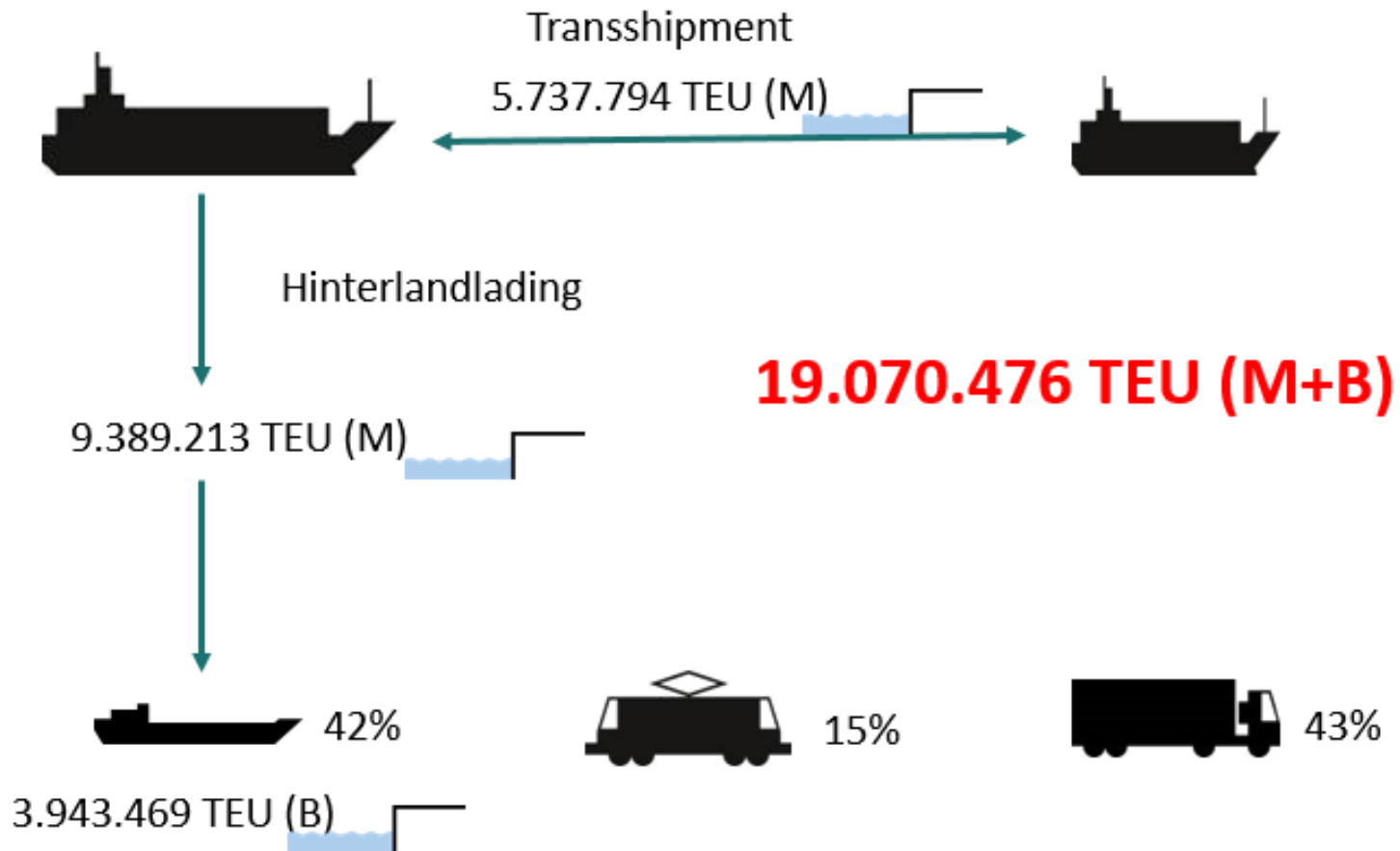
15.127.007 TEU (M)

12.943.725 TEU (M)



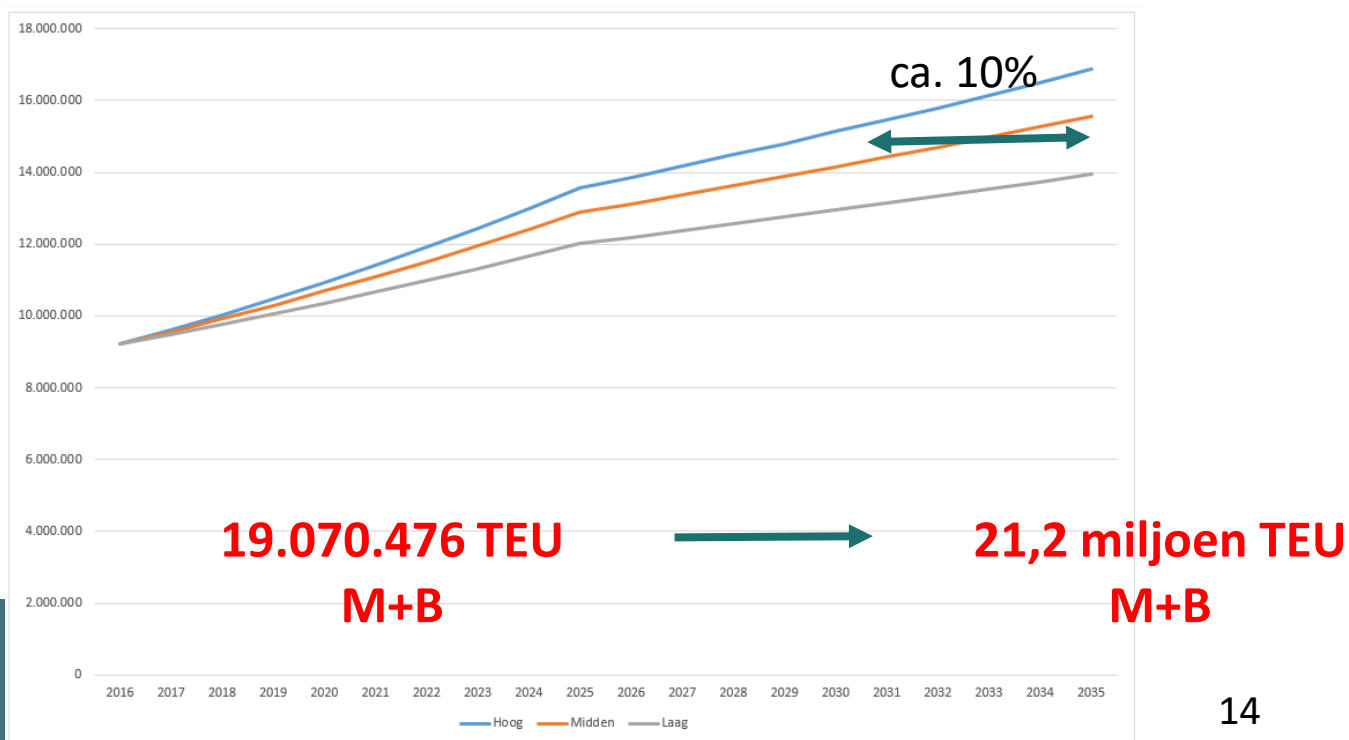
Benodigde overslagcapaciteit

15.127.007 TEU(M - 2030)



In 2030:

Voldoende capaciteit om lead time
voor verdere uitbreiding
te kunnen overbruggen



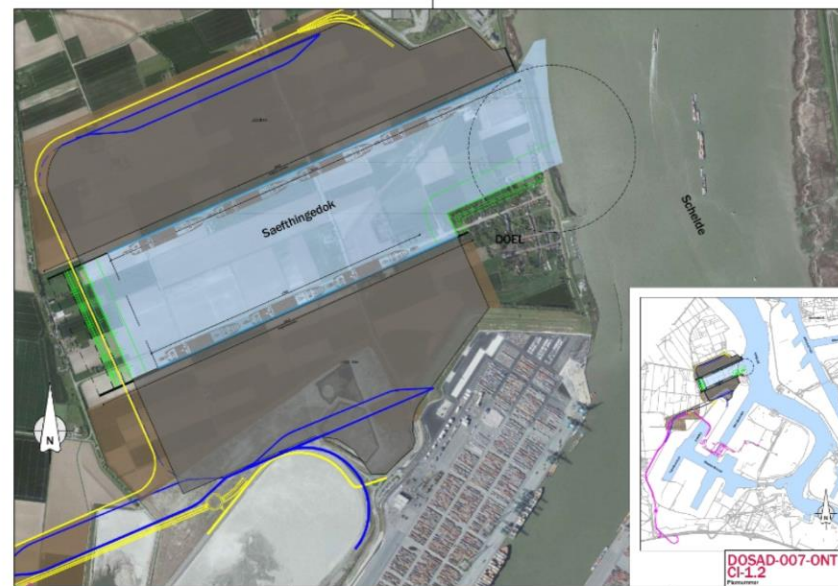
Capaciteit huidige terminals

Aannames

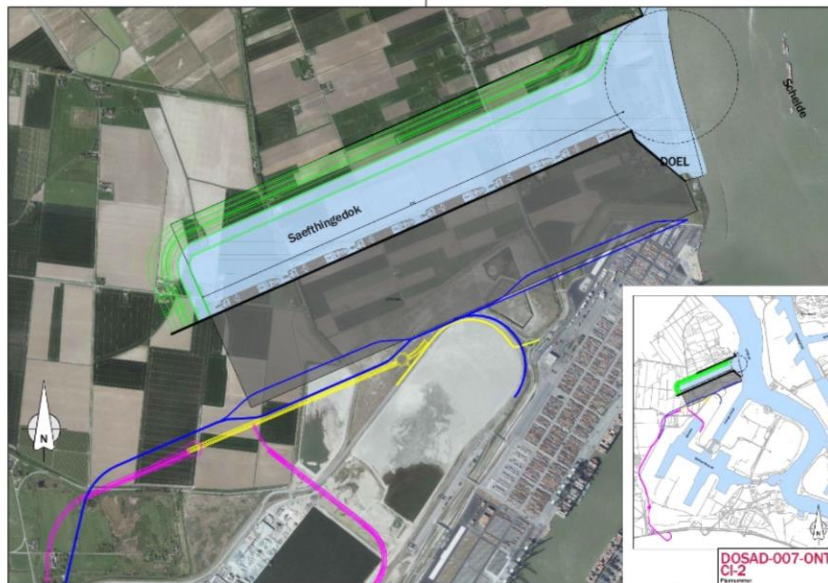
- ▶ **Europaterminal is verdiept.** Niet verdiepen betekent afkalven van bestaande capaciteit Europaterminal.
- ▶ Enkele geplande, maar nog niet gerealiseerde **optimalisaties** aan Noordzeeterminal en Antwerp Gateway worden meegenomen.
- ▶ Daar waar inzet van **meer ruimteproductieve behandelings-technieken** op terminal nodig is om maximale capaciteit uit terminal te halen, wordt aangenomen dat dit gebeurt.



Saeftinghedok

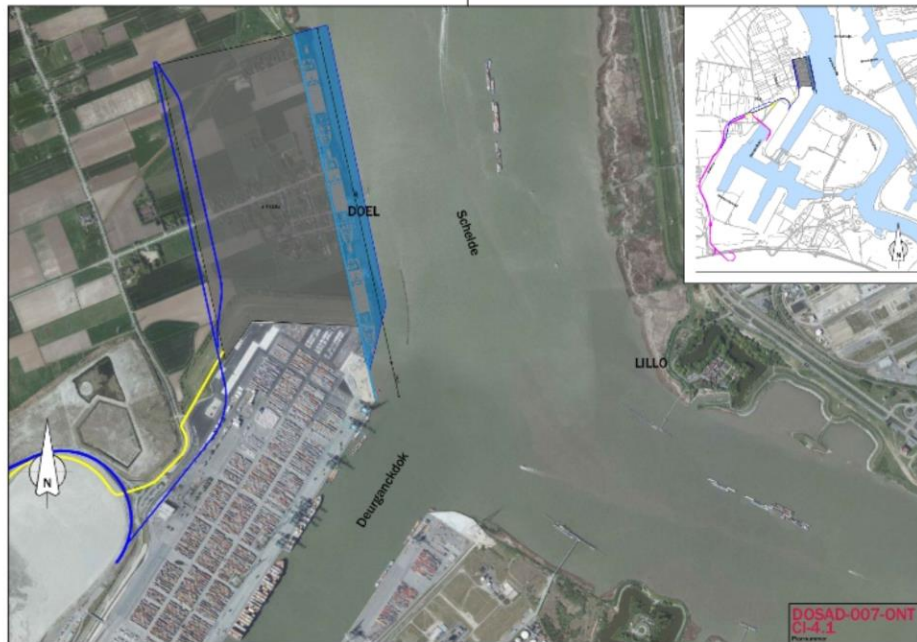


Saeftinghedok met
behoud van Doel



Enkel zuidzijde
Saeftinghedok

Containerkaai Noordwest Met als variante halve lengte



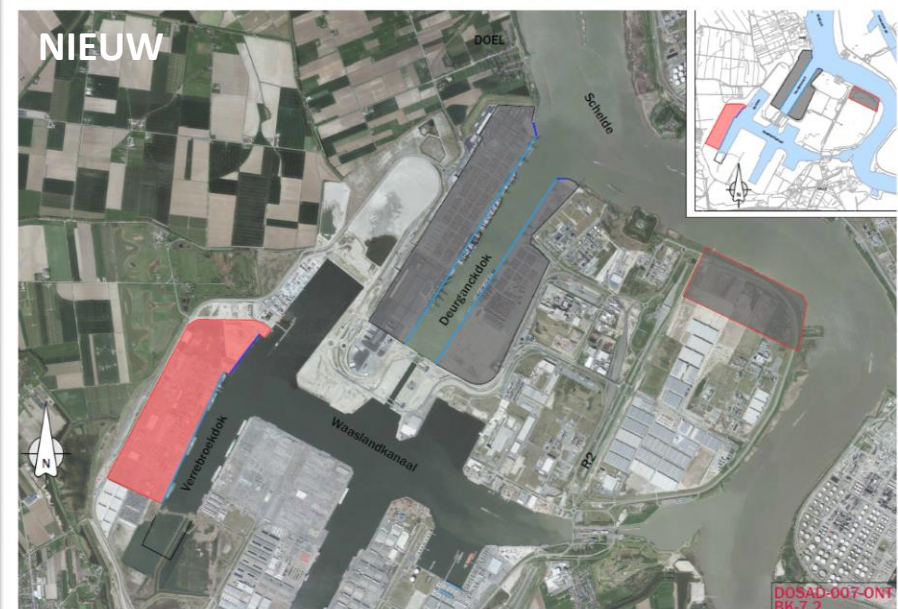
Waaslandkanaal



Verhuis Ashland



Verhuis RORO naar terminal opwaarts Liefkenshoek



Terminaluitbreiding noordzijde Deurganckdok

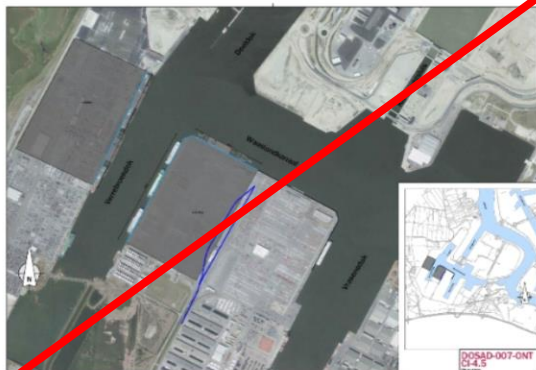


Voor terminal aan westzijde van Deurganckdok:
Kaaimuurlengte beperkende factor voor terminalcapaciteit



Bijkomende terminaloppervlakte verhoogt de capaciteit niet.

Verhogen productiviteit RORO-terminals



Ruimteproductiviteit van autoterminals verhogen d.m.v. bv. parkeergarages wijzigt niets aan kaaibezetting aan waterzijde.

Kaaibezetting Verrebroekdok / Vrasenedok
aan waterzijde te hoog om ligplaatsen vrij te maken voor
containerbehandeling.



Verdieping Europaterminal

Wordt reeds van uitgegaan in referentiescenario



Uitbreiding Europaterminal

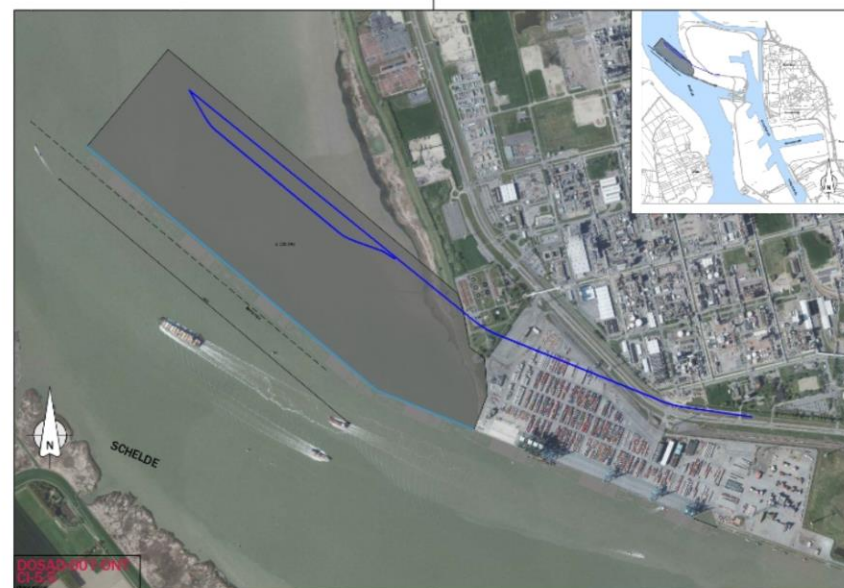
Insteeddok ten noorden van Zandvlietsluis



Uitbreiding Noordzeeterminal (beperkt)



Uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreid)



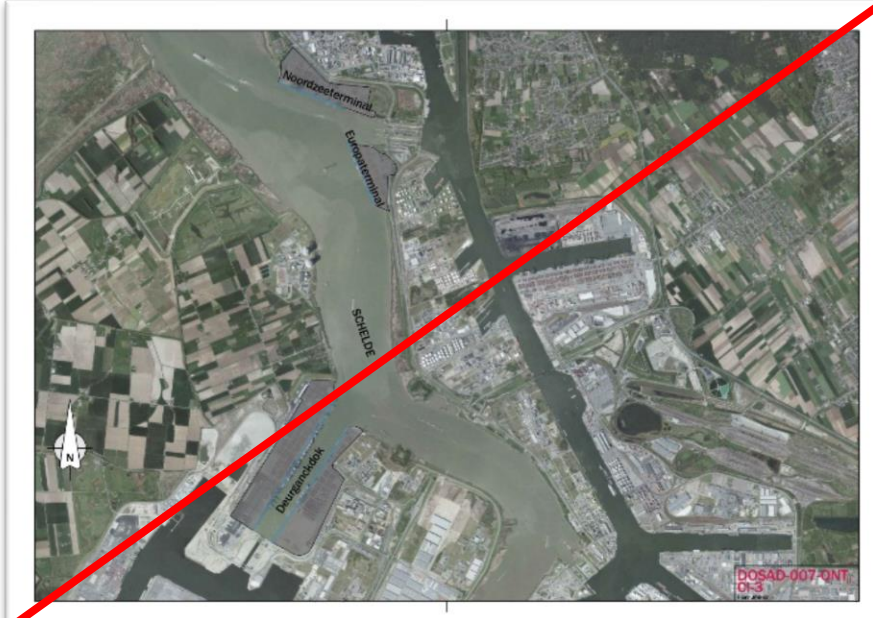
Delwailedok in combinatie met nieuwe zeesluis



NIEUW: Schaar van Ouden Doel



Innovatieve stacking operaties



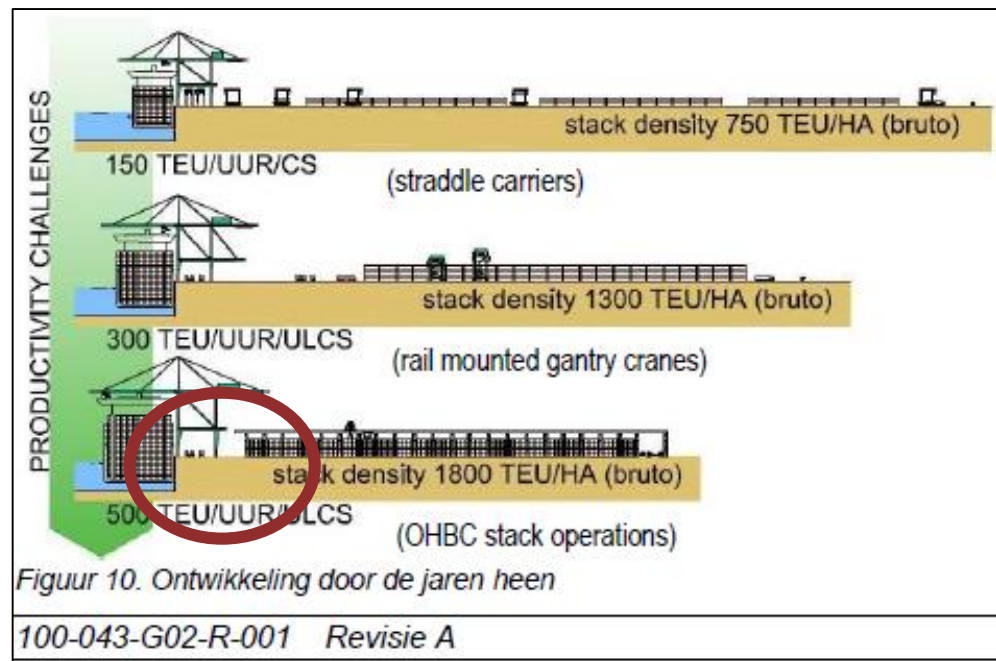
NIEUW: Loskade in Schelde, i.c.m. ISO



Toekomst capaciteit

Innovatieve stacking (1)

- ▶ Het innovatieve stacking concept claimt een hogere overslag capaciteit per uur.
- ▶ Vanuit de yard gezien is dit waar, omdat dit concept meer en snellere yard kranen heeft.
- ▶ In de huidige automatische terminals ligt de beperking vaak bij de kadekraan en het transport systeem.
- ▶ Deze beperkingen zijn nog steeds aanwezig, en mogelijk groter door de beperkte ruimte.
- ▶ Er is geen bewijs dat deze beperkingen zijn opgelost, en daarom is een hogere performance onbewezen.



Toekomst capaciteit

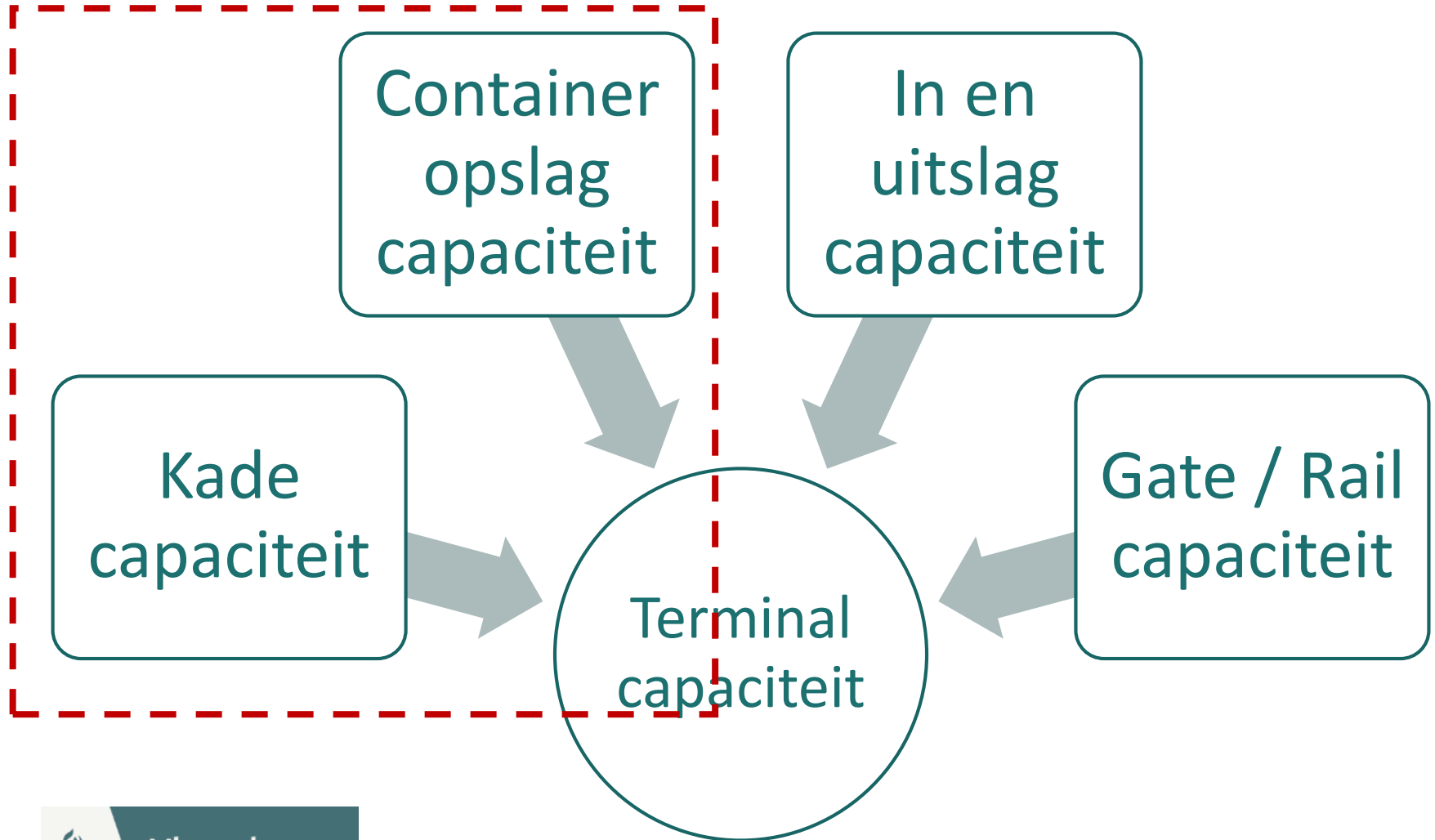
Innovatieve stacking (2)

- ▶ Het grote voordeel van het voorgestelde innovatieve stacking concept, is het lagere benodigde terminal oppervlak (en dus een hogere stack capaciteit).
- ▶ Bijna alle bouwstenen bieden onder de huidige stack operatie (RMG/ASC voor DGD oost; straddle voor overige) genoeg opslag capaciteit om de kade capaciteit volledig te kunnen benutten.
 - Bouwstenen 21 (Europa met uitbreiding) en 22 (insteek Zandvliet) bieden onvoldoende opslag. Upgrade naar RMG / ACS operatie is voldoende.
 - De opties met alleen extra kade zijn niet reëel. Het verschil tussen kade en stack capaciteit is dermate groot, dat innovatieve stacking ook niet kan oplossen.
- ▶ Om genoemde redenen heeft het innovatieve stack concept momenteel geen meerwaarde voor Antwerpen.

Aanpak capaciteit bouwstenen en alternatieven

- ▶ Evaluatie bestaande capaciteit voor de terminals buiten de sluizen
- ▶ Verwachte toekomstige verkeersaanbod
- ▶ Capaciteitsbepaling bouwblokken voor toekomst
 - Huidige terminals
 - Mogelijke toekomstige bouwblokken
- ▶ Mogelijke alternatieven op basis van de capaciteit van de bouwblokken

Capaciteit beïnvloedende variabelen



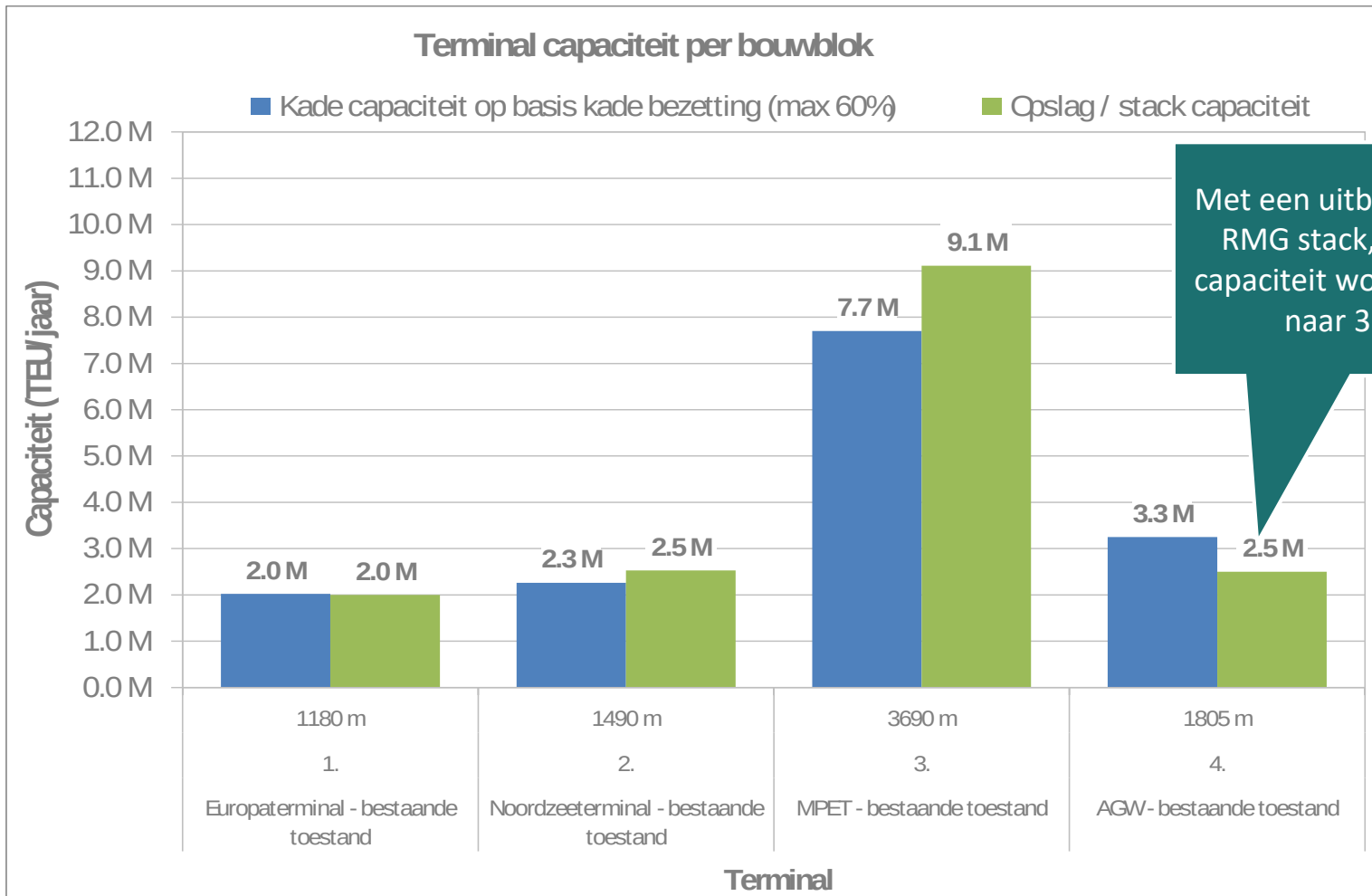
Capaciteit huidige terminals

Aannames

- ▶ Terminals zoals vandaag gerealiseerd:
 - Inclusief geplande upgrades (bv. Noordzee terminal kade uitbreiding)
 - Kade kranen worden indien nodig toegevoegd
- ▶ Aannames verkeer:
 - Per terminal gebaseerd op 2016 data
- ▶ Opslag:
 - 5 / 14 dagen opslag voor volle / lege containers
 - Straddle carrier opslag: Max 3 containers hoog (max 85% vol)
 - ASC opslag: Max. 5 containers hoog (max 85% vol)
 - Lege containers: Max. 7 hoog (max 75% vol)

Huidige capaciteit

Bestaande terminals



Capaciteit toekomst

Aannames (1)

- ▶ Er wordt gerekend met twee mogelijk toekomst scenario's:
 - Transshipment hub activiteit (MPET)
 - Import / export activiteit (Overige terminals)
- ▶ Voor alle bouwblokken verbonden met MPET, wordt uitgegaan van transshipment hub functie. Voor de overige bouwblokken wordt uitgegaan van een import / export terminal functie
- ▶ Aannames verkeer:
 - Toename van de call size (+25-35%)
 - Toename van afmeting schepen(+25m gemiddeld)
 - Toename van barge aandeel van het lokale volume (35% → 42%)
 - Geen Scheldeverruiming

Capaciteit toekomst

Aannames (2)

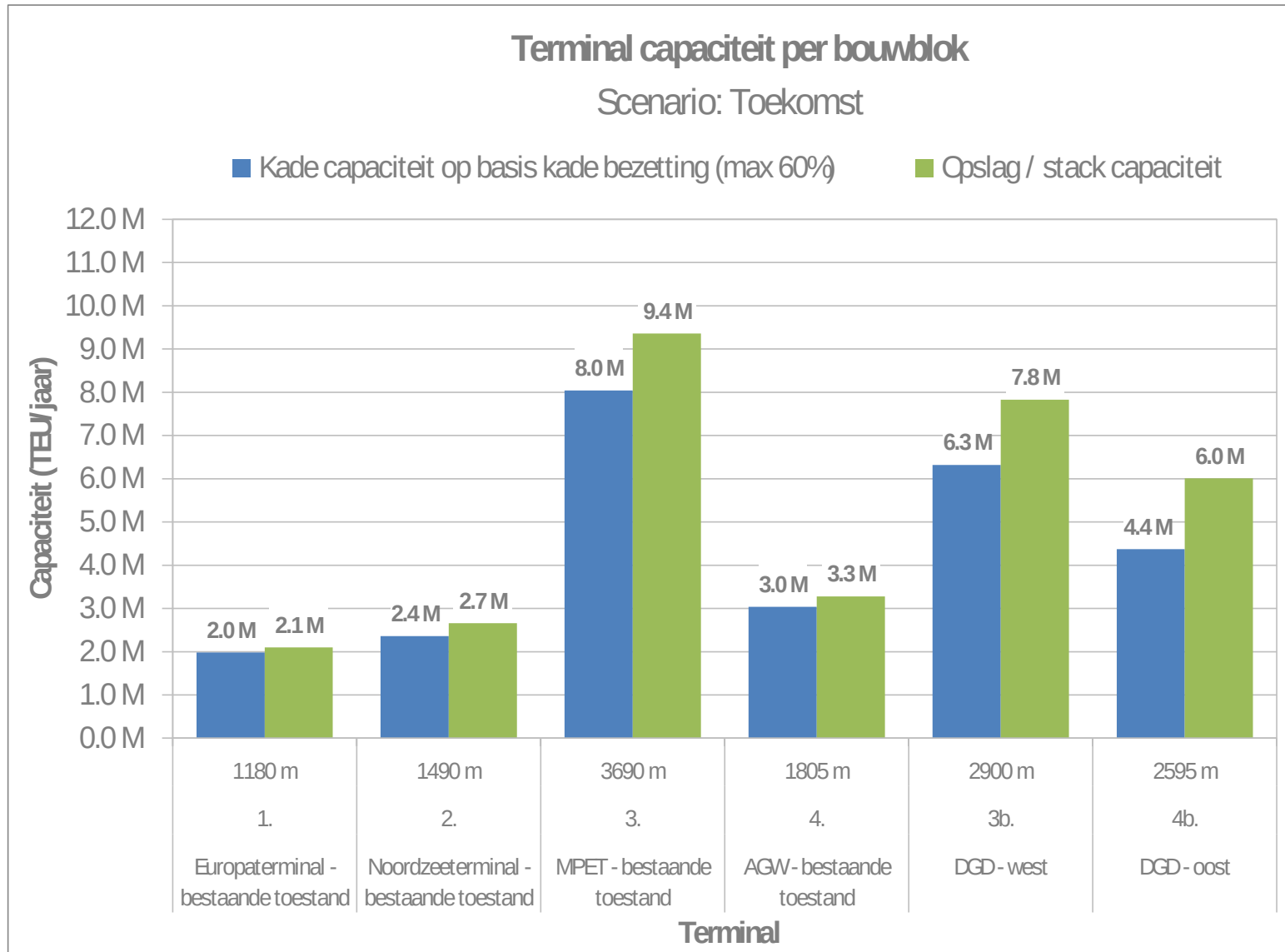
► Opslag:

- Bij een uitbreiding van het stack wordt voor Antwerp Gateway uitgegaan van ASC stacks.
- Voor de overige opties wordt in eerste instantie uitgegaan van straddle carrier operatie (3 hoog opslag, met aparte lege container blokken).
- Indien de opslag capaciteit onvoldoende is, kan gekozen worden voor opslag met hogere capaciteit (ASC en/of innovatieve stacking).

Toekomst capaciteit

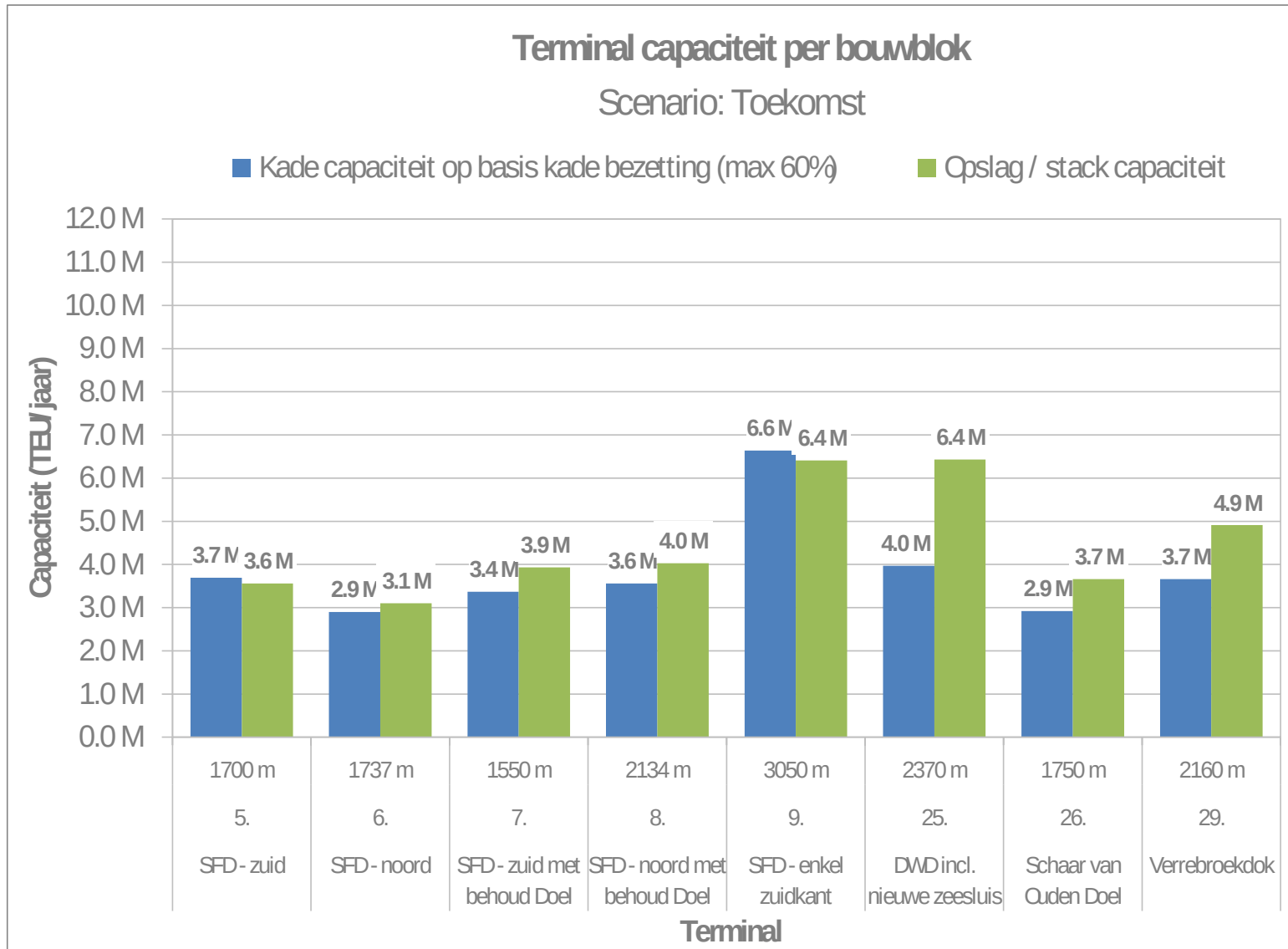
Bestaande terminals

► Note: AGW volledig ASC stack



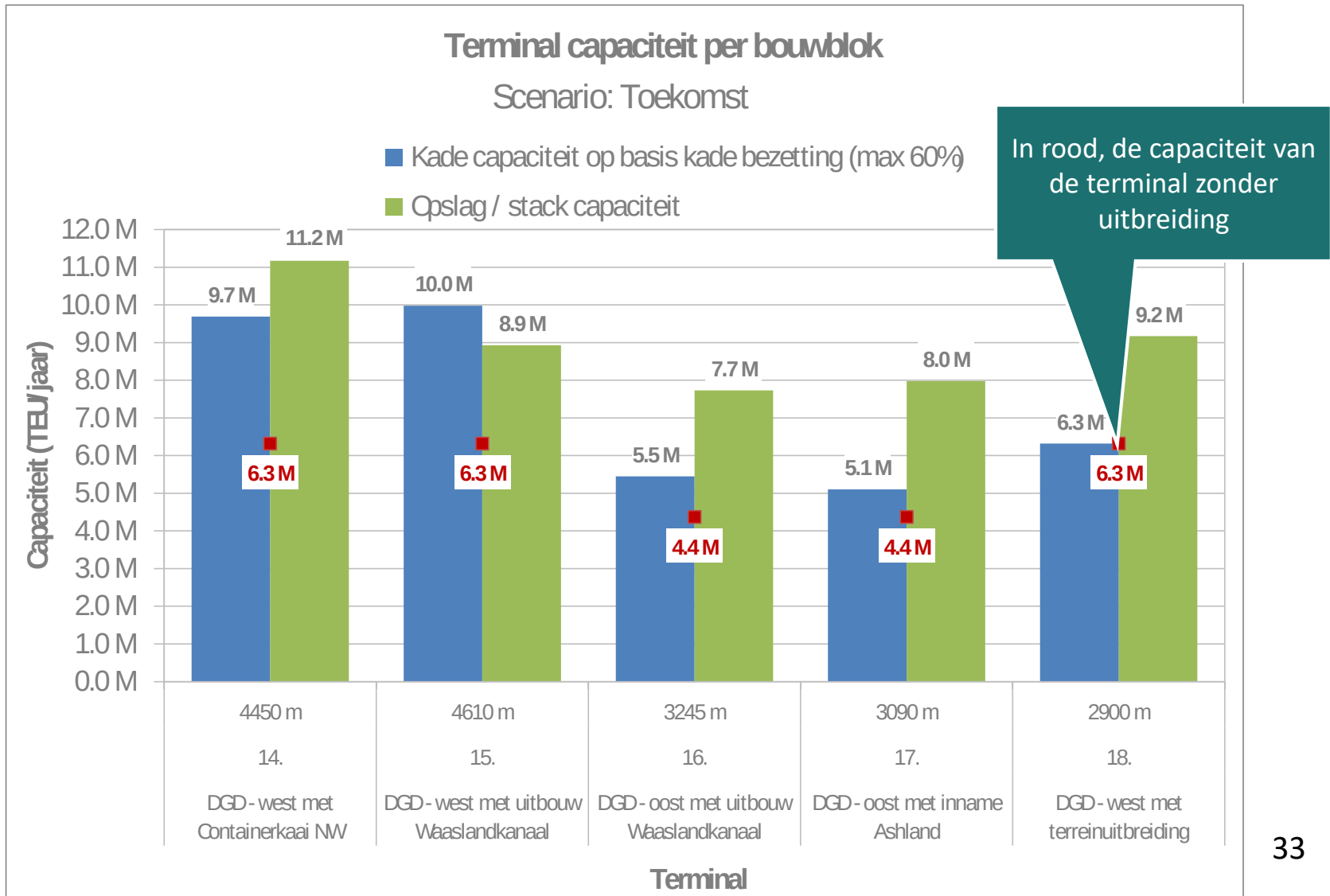
Toekomst capaciteit

Op zichzelf staande opties

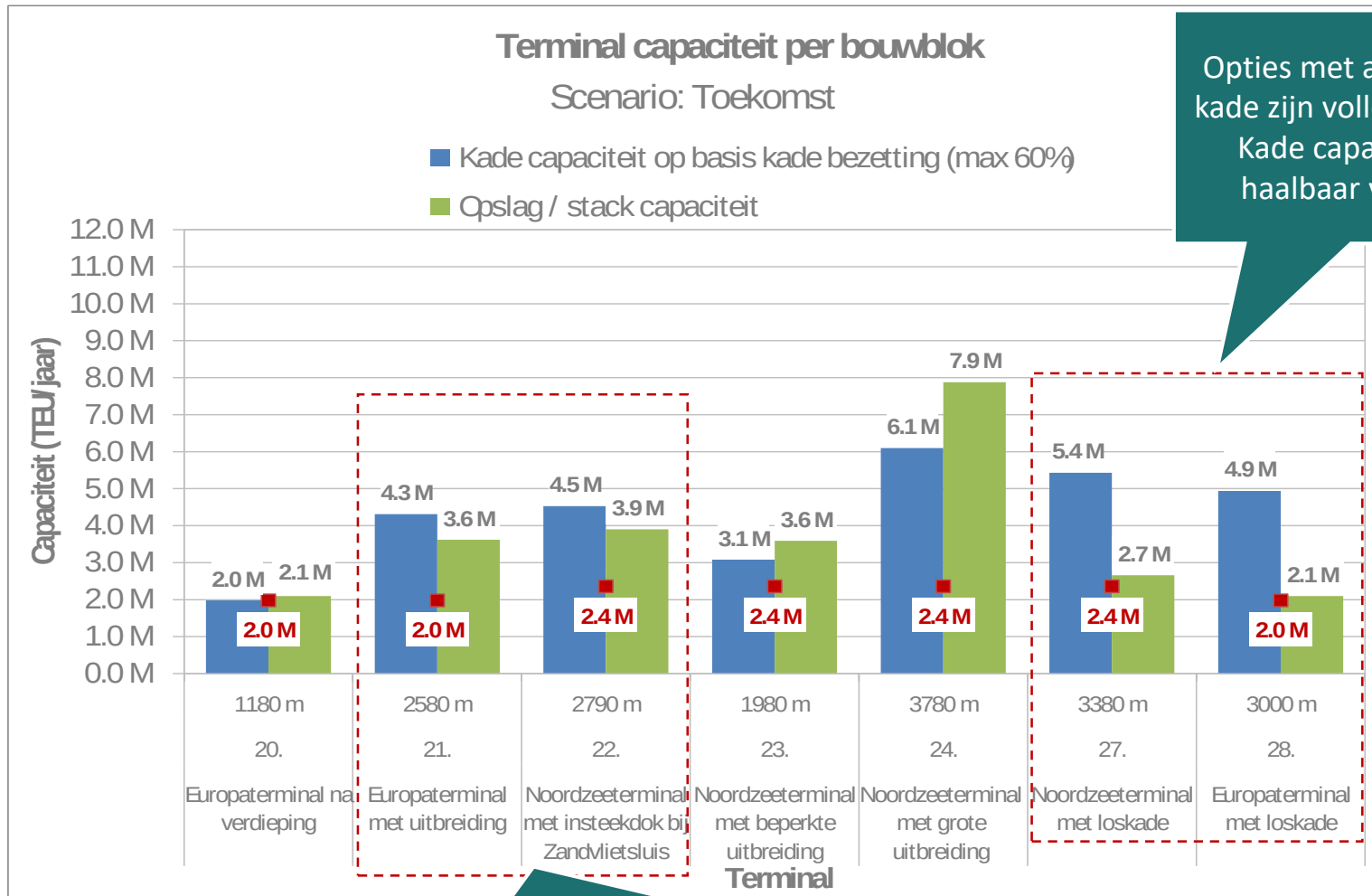


Toekomst capaciteit

Uitbreiding DGD terminals



Toekomst capaciteit Uitbreiding Noordzee/Europa



Opties met alleen extra los kade zijn volledig uit balans. Kade capaciteit is niet haalbaar vanuit stack

Opties met onvoldoende stack (straddle carrier). RMG / ASC stack nodig om berth capaciteit te kunnen benutten.

Nood aan bijhorende logistieke terreinen



Bouwstenen voor logistiek

► Linkeroever

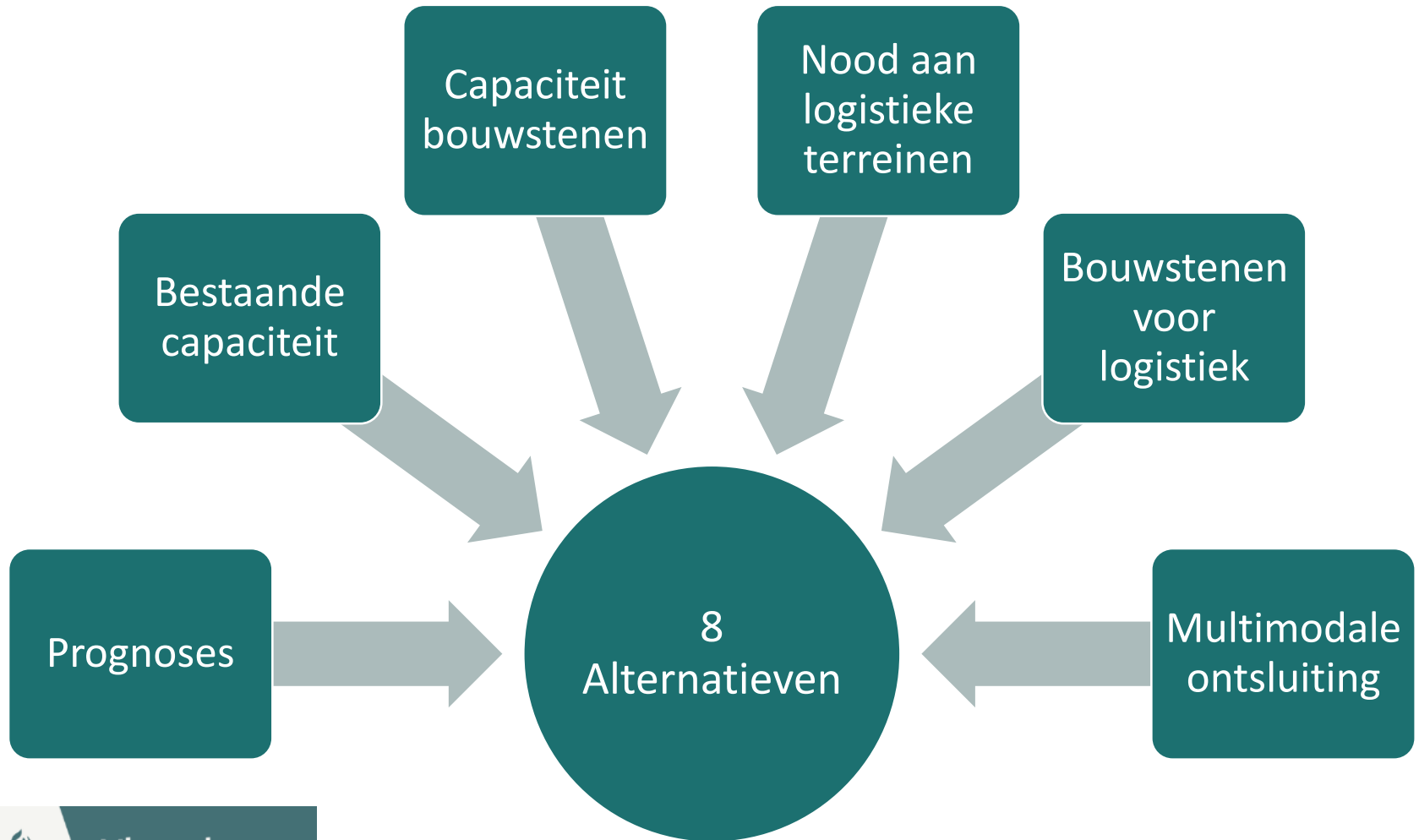
- Omgeving Putten Weiden
- Gedempt deel van Doeldok
- Kop van Verrebroekdok
- Vlake van Zwijndrecht

► Rechteroever

- Logistiek Park Schijns
- Churchillzone



Samenstelling alternatieven



Samenstelling alternatieven

	Hoog	Laag
Prognose	21,2 mio TEU	18,1 mio TEU
Bestaande capaciteit	15,1 à 15,4 mio TEU	15,1 à 15,4 mio TEU
Extra	5,8 à 6,1 mio TEU	2,7 à 3 mio TEU

Overwegingen bij samenstelling alternatieven:

- Alle bouwstenen worden in minstens 1 alternatief opgenomen.
- Uit geïntegreerd onderzoek komen mogelijk inzichten naar boven die tot een hersamenstelling van alternatieven leiden.
- Bij samenstelling alternatieven wordt rekening gehouden met hoge groei. Capaciteit van samengestelde alternatieven ligt in range 6,4 à 7,1 mio TEU.
 - Geen onderschatting van effecten
 - Fasering
 - Bij fasering ook rekening houden met tijdelijke capaciteitsdalingen door bv. verdiepen Europaterminal en installatie ruimteproductieve systemen.

Saeftinghedok

ca. 6,6 mio TEU (M+B)



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Saeftinghedok met behoud van Doel ca. 7 mio TEU (M+B)



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Saeftinghedok enkel zuidzijde ca. 6,6 mio TEU (M+B)



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Uitbreiding Noordzeeterminal
Uitbreiding Europaterminal
Uitbreiding Deurganckdok Oost
ca. 6,7 mio TEU (M+B)



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

**Uitbreiding Noordzeeterminal
Containerkaai ten NW van
Deurganckdok
ca. 7,1 mio TEU (M+B)**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

**Uitbreiding langs Waaslandkanaal
Insteekdok ten N van Zandvlietssluis
ca. 6,9 mio TEU (M+B)**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

**Beperkte uitbreiding Noordzeeterminal
Delwaidedok i.c.m. met nieuwe zeesluis
Ingeperkte containerkaai ten NW van
Deurganckdok
ca. 6,4 mio TEU (M+B)**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

**Schaar van Ouden Doel
Westzijde Verrebroekdok
RORO stroomopwaarts van
Liekfenshoektunnel
ca. 6,6 mio TEU (M+B)**



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vooruitblik op het geïntegreerd onderzoek



Geïntegreerd onderzoek omvat:

- ▶ (Strategisch) milieueffectrapport (MER)
- ▶ Onderzoek naar de effecten op de externe veiligheid
- ▶ Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)
- ▶ Nautisch onderzoek
- ▶ Onderzoek naar de operationaliteit van de alternatieven

Elk deelonderzoek belicht een ander aspect van de werkelijkheid. Voorkeursbesluit houdt met elk van deze onderzoeken rekening (“integrale besluitvorming”).

Een alternatief dat goed scoort in één (deel)onderzoek hoeft niet noodzakelijk goed te scoren bij de andere (deel)onderzoeken; dus afweging is nodig. De onderzoeken op zich spreken geen voorkeur uit.

De verschillende deelonderzoeken verlopen parallel en worden op elkaar afgestemd.

Milieueffectrapport (MER) bestudeert:

- ▶ Effecten op het watersysteem (incl. Watertoets en toets aan de Kaderrichtlijn Water; “geen achteruitgang”)
- ▶ Effecten op de bodem (bv grondbalans)
- ▶ Effecten op het geluidsklimaat (incl. effecten van transport)
- ▶ Effecten op de luchtkwaliteit (idem)
- ▶ Effecten op het klimaat en van de klimaatverandering
- ▶ Effecten op mens: ruimtelijke aspecten (incl. effecten op landbouw), hinderaspecten, gezondheidsaspecten
- ▶ Effecten op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- ▶ Effecten op biodiversiteit (incl. passende beoordeling; speciale aandacht voor Schelde-estuarium; geen “betekenisvolle aantasting”)
- ▶ Mobiliteitseffecten

Milieueffectrapport (MER)

1. Alle alternatieven worden gelijkwaardig meegenomen
2. Alle effecten die *onderscheidend* zijn en/of *belangrijk* worden bestudeerd (bv stikstofdepositie);
3. Effectbepaling gebeurt op *strategisch* niveau (maar op zo'n manier dat keuzes onderbouwd kunnen worden)
4. Effectbepaling heeft betrekking op geheel van containerbehandelingsfaciliteiten, logistieke terreinen en ontsluitingsinfrastructuur.

Focus van de andere deelonderzoeken:

- ▶ **Onderzoek naar de effecten op de externe veiligheid:**
Gevolgen van zwaar ongeval bij behandeling, opslag en transport; risico's voor Seveso-inrichtingen; relatie met kerncentrale.
- ▶ **Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)**
Kosten en baten voor *maatschappij* i.p.v. voor initiatiefnemer. Bv. tewerkstelling (baat), luchtverontreiniging, congestie (kost), ...
- ▶ **Nautisch onderzoek**
Bv. aan- en afmeren, impact van stroming en wind, tijvensters, sluispassages, ...)
- ▶ **Onderzoek naar de operationaliteit van de alternatieven**
Kunnen de alternatieven hun theoretische capaciteit ook realiseren? Bv. ontsluiting, modal split, configuratie terrein, effect op terminals achter sluizen, ...

Relaties tussen de deelonderzoeken

- ▶ Deelonderzoeken belichten een ander aspect van de werkelijkheid. Er zijn echter wel verbanden, bijvoorbeeld:
 - Milieueffecten bestudeerd in MER en MKBA (externaliteiten) worden op elkaar afgestemd
 - Onderzoek naar de operationaliteit en nautisch onderzoek doen een uitspraak over de wenselijkheid/ haalbaarheid van bouwstenen die in de andere deelstudies onderzocht worden
 - Raming van investerings- en onderhoudskosten vormt input voor de MKBA
 - Aannames, uitgangspunten en kengetallen worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd (cf infra).

Algemene voorbereidende stappen

► Capaciteitsbepaling:

- Vastleggen van de capaciteit van de huidige terminals
- Vastleggen van aannames m.b.t. groei en m.b.t. de nodige (extra) capaciteit
- Bepalen van de capaciteit van de individuele bouwstenen

► Vastleggen alternatieven:

- Samenstelling van bouwstenen tot alternatieven
- Toewijzen van combinaties van logistieke terreinen (± 160 ha) aan elk van de containerbehandelingsalternatieven

► Vastleggen van aannames en kengetallen, bv:

- Modal split (per terminal)
- Ontwerpschip-scheepsmixes (vloot waarvoor Schelde vandaag reeds toegankelijk is)
- Elementen die deel uitmaken van de referentiesituatie (bv. verdiepen Europaterminal, bepaalde wegenwerken, optimalisatie “stacking” op bepaalde terminals, autonome groei, ...)

→ ...

Status van deelonderzoeken: MER

- ▶ Dienst Mer heeft op 17 maart richtlijnen gepubliceerd (op basis van AON en inspraak- en adviesreacties)
- ▶ Modelleringen zijn opgestart:
 - Liggen op kritisch pad
 - In eerste instantie doorrekening referentiesituatie, dan doorrekening alternatieven.
 - Het gaat om volgende aspecten:
 - × Mobiliteitseffecten
 - × Effecten op watersysteem (stroomsnelheden, sedimentatie, saliniteit, ...)
- ▶ Andere disciplines bouwen voort op de resultaten van de modellen:
 - Output model mobiliteit bepaalt effecten op geluidsklimaat en luchtkwaliteit
 - Output model water bepaalt effecten op biodiversiteit
 - Effecten op geluid en lucht bepalen effecten op biodiversiteit en op mens
 - Effecten op biodiversiteit bepalen effecten op landschap

Status van andere deelonderzoeken

- ▶ Externe veiligheid: kan opstarten (niet kritisch in termen van timing)
- ▶ MKBA: prognoses vastgelegd; overleg met stakeholders heeft plaatsgevonden; kostenraming van de alternatieven is bezig
- ▶ Nautisch onderzoek: is opgestart (deskstudie en expertenoverleg)
- ▶ Onderzoek naar de operationaliteit: opgestart in overleg met de stakeholders



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Vragenronde





Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Slotwoord



Volgende actorenoverleg

- ▶ **Woensdag 17 mei 2017 om 15:00 u**
- ▶ Vlaams Administratief Centrum Antwerpen
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113
2018 Antwerpen
- ▶ Agenda:
Toelichting en bespreking eerste resultaten
geïntegreerd onderzoek



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Complex project realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA)

*Presentatie Actorenoverleg
Kallo – 18 april 2017*

