



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

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

*Presentatie Actorenoverleg
Beveren – 30 januari 2020*





Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Verwelkoming, doel en verloop vergadering

Freddy Aerts

Voorzitter Task Force CP ECA



Agenda deel 1

Terugblik op de onderzoeksfase

- ▶ **Resultaten openbaar onderzoek. Hoe zijn de opmerkingen verwerkt?**
Reginald Loyen (programmadirecteur) 18u40
- ▶ **Krachtlijnen van het voorkeurbesluit**
Freddy Aerts (voorzitter) 18u55

Van onderzoeks- naar uitwerkingsfase

- ▶ **Onderzoek naar de meest geschikte invulling van de bouwstenen**
Gert Baert (Technisch manager) en Thomas Maes (projectleider westelijke ontsluiting) 19u15
- ▶ **Vragenronde 19u45**
- ▶ **Pauze 20u15 – 20u30**

Agenda deel 2

Vooruitblik op de uitwerkingsfase

- ▶ **Processtappen van de uitwerkingsfase**
David Stevens (deskundige complex projecten) 20u30
- ▶ **Ruimte voor inspraak - vernieuwde overlegstructuur**
Maarten Goris (omgevingsmanager) 20u45
- ▶ **Vragenronde 21u00**

Varia 21u15

Slotwoord 21u30



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Terugblik op de onderzoeksfase

**Resultaten van het openbaar onderzoek.
Hoe zijn de opmerkingen verwerkt?**

Reginald Loyen
Programmadirecteur CP ECA

Terugblik op de onderzoeksfase

- **Startbeslissing Vlaamse Regering: 15 juli 2016**

- **Onderzoeksfase had als doelstelling een voorkeursalternatief te filteren uit brede waaier alternatieven**

- **Drievoudige doelstelling:**
 1. extra containerbehandelingscapaciteit creëren;
 2. bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform;
 3. de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.

Complex project verloopt in vier fasen



Verkenningfase & startbeslissing

Projectdefinitie en procesaanpak scherpstellen



Onderzoeksfase en voorkeursbesluit

De beste oplossing zoeken



Uitwerkingsfase en projectbesluit

Bepalen hoe het project uitgevoerd zal worden



Uitvoeringsfase

De werken zo efficiënt mogelijk laten verlopen

Besluitvorming onderzoeksfase CP ECA

- **Voorontwerp voorkeursbesluit: Mededeling aan Vlaamse Regering: 21 december 2018**

(= keuze voor negende alternatief meegedeeld)

- **Ontwerp voorkeursbesluit: Beslissing Vlaamse Regering: 17 mei 2019**

(= keuze voor negende alternatief bevestigd incl actieprogramma)

- **Voorkeursbesluit: Principiële Beslissing Vlaamse Regering: 20 december 2019**

(=bevestiging keuze negende alternatief na verwerking openbaar onderzoek)

Openbaar onderzoek

- **Naar aanleiding van goedkeuring Ontwerp voorkeursbesluit door Vlaamse Regering (17 mei 2019)**
- **Openbaar onderzoek liep van 8 juni tot 17 augustus 2019**
- **Infomarkt 17 juni 2019**
- **Resultaat: 29 reacties**
 - 8 publieke partijen
 - 21 private partijen

➤ 8 publieke partijen

- Elia
- Gemeentebestuur Beveren
- Gemeentebestuur Sint Gillis
- Gemeentebestuur Zwijndrecht
- Interwaas
- Polder Land Van Waas
- Provinciebestuur Noord-Brabant
- Provinciebestuur Zeeland

➤ 21 private partijen

- 7 burgers
- Bedrijfs Gilde Boerenbond Beveren Waas
- Casueele
- CSP
- Doel 2020
- DP World
- Gyproc Saint-Gobain
- Jabelmat
- Landbouwgemeenschap Wase Polder
- Medrepair
- Natuurpunt Waasland
- Petrochemical pipeline services
- Shipit
- Stadsbader
- Voka Alfaport

Hoe verwerkt?

➤ Antwoordennota

➤ Nota bevat de antwoorden van het multidisciplinaire projectteam op het openbaar onderzoek

➤ Aanpak

- De aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld

Categorieën antwoordennota

Nummer	Categorie
1	Nut en noodzaak
2	Alternatievenonderzoek en afweging alternatieven
3	Interferentie met bestaande bedrijvigheid
4	Mobiliteit
5	Strategisch MER - Andere disciplines
6	Natuurcompensaties
7	Nautisch onderzoek
8	Externe veiligheid
9	Strategische MKBA
10	Onderzoek operationaliteit
11	Aandachtspunten voor uitwerkingsfase
12	Toekomstperspectief voor het gehele Linkerscheldeoevergebied
13	Doel, Ouden Doel, Prosperdorp, Saftingen, Rapenburg
14	Betrokkenheid stakeholders
15	Algemeen

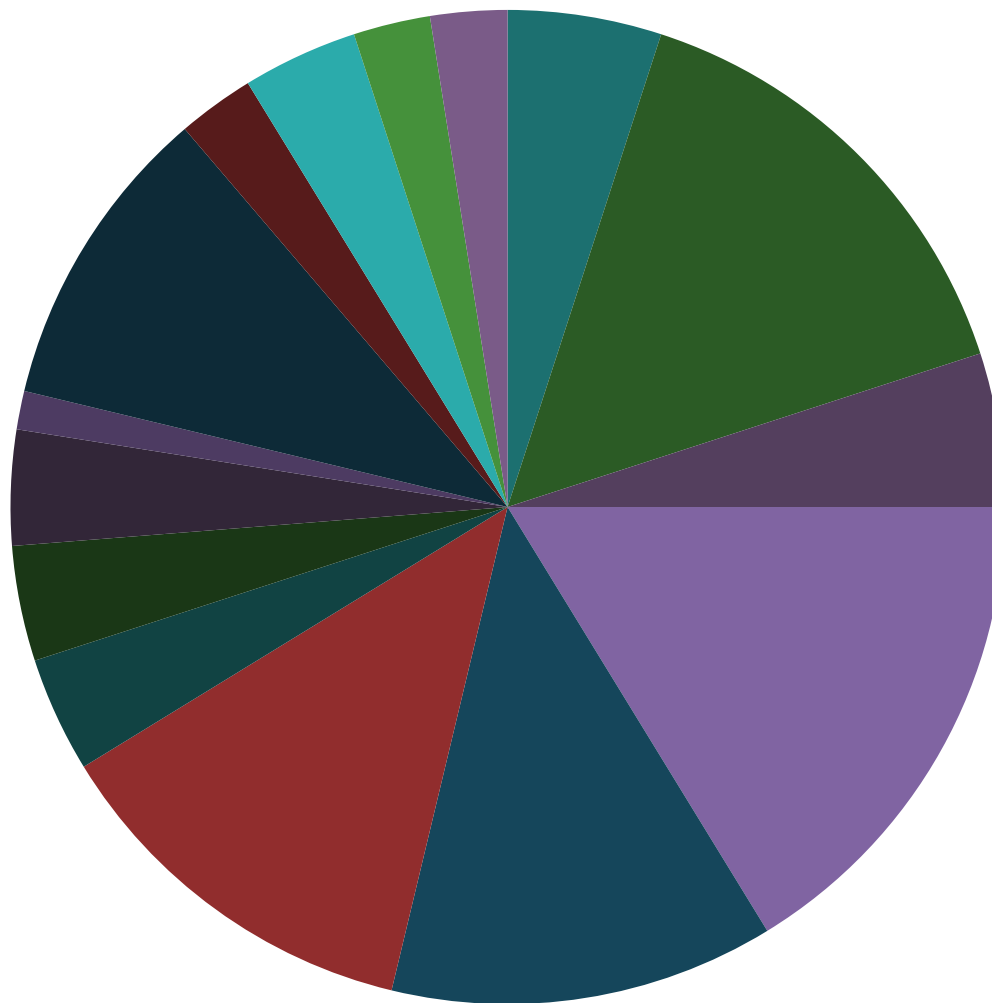
Antwoordennota

➤ **Aanpak**

- Antwoorden werden in de nota uitgeschreven
- Telkens ook aangestipt op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen of bezwaren
- 87 bladzijden

➤ **Op Vlaamse Regering samen met dossier voorkeursbesluit**

➤ **Consulteerbaar op projectwebsite**



- 1 Nut en noodzaak
- 2 Alternatievenonderzoek en afweging alternatieven
- 3 Interferentie met bestaande bedrijvigheid
- 4 Mobiliteit
- 5 Strategisch MER - Andere disciplines
- 6 Natuurcompensaties
- 7 Nautisch onderzoek
- 8 Externe veiligheid
- 9 Strategische MKBA
- 10 Onderzoek operationaliteit
- 11 Aandachtspunten voor uitwerkingsfase
- 12 Toekomstperspectief voor rest van het gebied
- 13 Doel, Ouden Doel, Prosperdorp, Saftingen, Rapenburg
- 14 Betrokkenheid stakeholders

Welke aanpassing aan de 5 studies?

➤ Strategisch MER:

1. Mogelijke knelpunten binnenvaart- en spoorinfra hinterland: opname van de verslagen van workshops als bijlage bij S-MER
2. Wetgeving met betrekking tot de integriteit van pijpleidingen (§ 5.3):
 - a. Bij “inhoudelijke beschrijving” verwijzing naar het KB van 21 september 1988 vervangen door verwijzing naar het KB van 22 april 2019.
 - b. Bij “bespreking relevantie” toevoegen dat activiteiten/ werkzaamheden binnen de beschermde zone van de leidingen afgestemd worden met de beheerder van de leidingen.
3. melding gemaakt van vastgestelde foerageeractiviteit van lichtgevoelige vleermuissoorten bij Groot Rietveld en Fort St-Marie (cfr. discipline Biodiversiteit: bespreking effect lichtverstoring op Vlake van Zwijndrecht)

Welke aanpassing aan de 5 studies?

➤ **Onderzoek naar Externe Veiligheid:**

- Vermelding toegevoegd dat het transport van gevaarlijke goederen in overeenstemming moet zijn met de Europese directive (Directive 2008/68/EC - inland transport of dangerous goods)

➤ **Nautisch onderzoek: Geen aanpassingen**

➤ **Strategische MKBA: Geen aanpassingen**

➤ **Operationaliteitsonderzoek: Geen aanpassingen**

➤ **Dienovereenkomstig aanpassing Synthesenota**

Verandert het voorkeursbesluit?

➤ **Door input uit openbaar onderzoek is de tekst van het voorkeursbesluit gewijzigd**

➤ **Wezenlijke wijzigingen:**

1. § 4.5: aanvulling motivatie alt 9 met overweging over de kostprijs
2. § 4.8.1.1: aanpassing motivatie keuze Prosperpolder Zuid
3. § 4.9: toevoeging “modal split” aan projectdefinitie
4. § 5.1: vermelding vleermuizen bij passende beoordeling
5. § 5.2: toevoeging actie met betrekking tot alternatieve maritieme ontsluiting voor Gyproc Saint-Gobain

➤ **Praktische wijzigingen:**

1. § 1.4: statuut document
2. Voetnoten definitief lucht- en klimaatplan

Verder verloop voorkeursbesluit?

- **Principieel goedgekeurd:** **20 december 2019**
- **Advies Raad van State:** **22 januari 2020**
- **Agendering Vlaamse Regering met oog op definitieve goedkeuring:** **31 januari 2020**
- **Daarna bekendmaking in Staatsblad en media**
- **Start uitwerkingsfase**



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Terugblik op de onderzoeksfase

Krachtlijnen van het voorkeursbesluit

Freddy Aerts

Voorzitter Task Force CP ECA

Krachtlijnen

1. **Wat is het voorkeursalternatief?**
2. **Hoe wordt dit gemotiveerd?**
3. **Welke zijn de compenserende en milderende maatregelen?**



Extra containerbehandelingscapaciteit

	Noordzee- terminal (11b)	DGD West (5a')	DGD Oost (5b)	Nieuw getijdendok
Zeevaart 	+500m (d-18m LAT)	+660m (d-14,5m TAW)	+500m (d-14,5m TAW)	-350m +1800m (d-18m LAT)
Binnenvaart 	+0m	+300m (Doeldok)	+150m	-150m +600m
Terreinopp.	+12,7ha	+30,5ha	+62,3ha	+50,0ha
Capaciteit (M+B) 	+0,9 mio TEU (import/export terminal)	+1,3 mio TEU (trans- shipmenthub)	+0,9 mio TEU (import/export terminal)	4,0 mio TEU (trans- shipmenthub)

Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet



Laad- en losbundel 750m tussen Deurganckdok en
nieuw getijdendok
Wacht- en ondersteuningsbundel



Westelijke ontsluiting tot watermolen

Logistiek



Gedempt deel Doeldok en omgeving ten westen van
De Blikken (ca. 72 ha)

Vlakte van Zwijndrecht (65ha)



1. Samenstelling alternatief 9/voorkeursalternatief

→ **Uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit**

- × Uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis
- × Realisatie van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok
- × Realisatie van een containerterminal langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en een getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok, waarbij enkel de zuidwestelijke kant ontwikkeld wordt

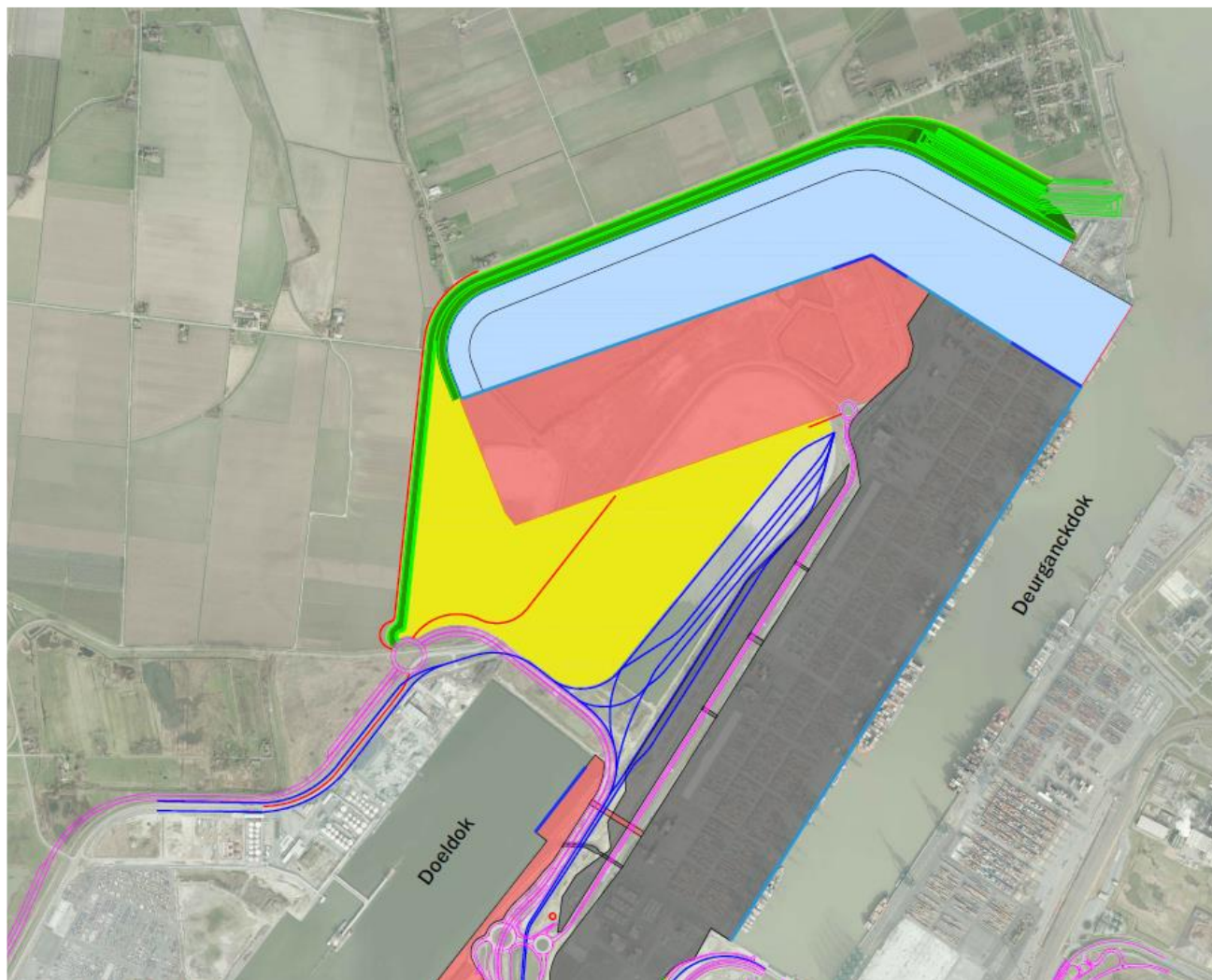
→ **Industriële/logistieke terreinen**

- × Realisatie van het terrein “Drie Dokken”
- × Vlake van Zwijndrecht

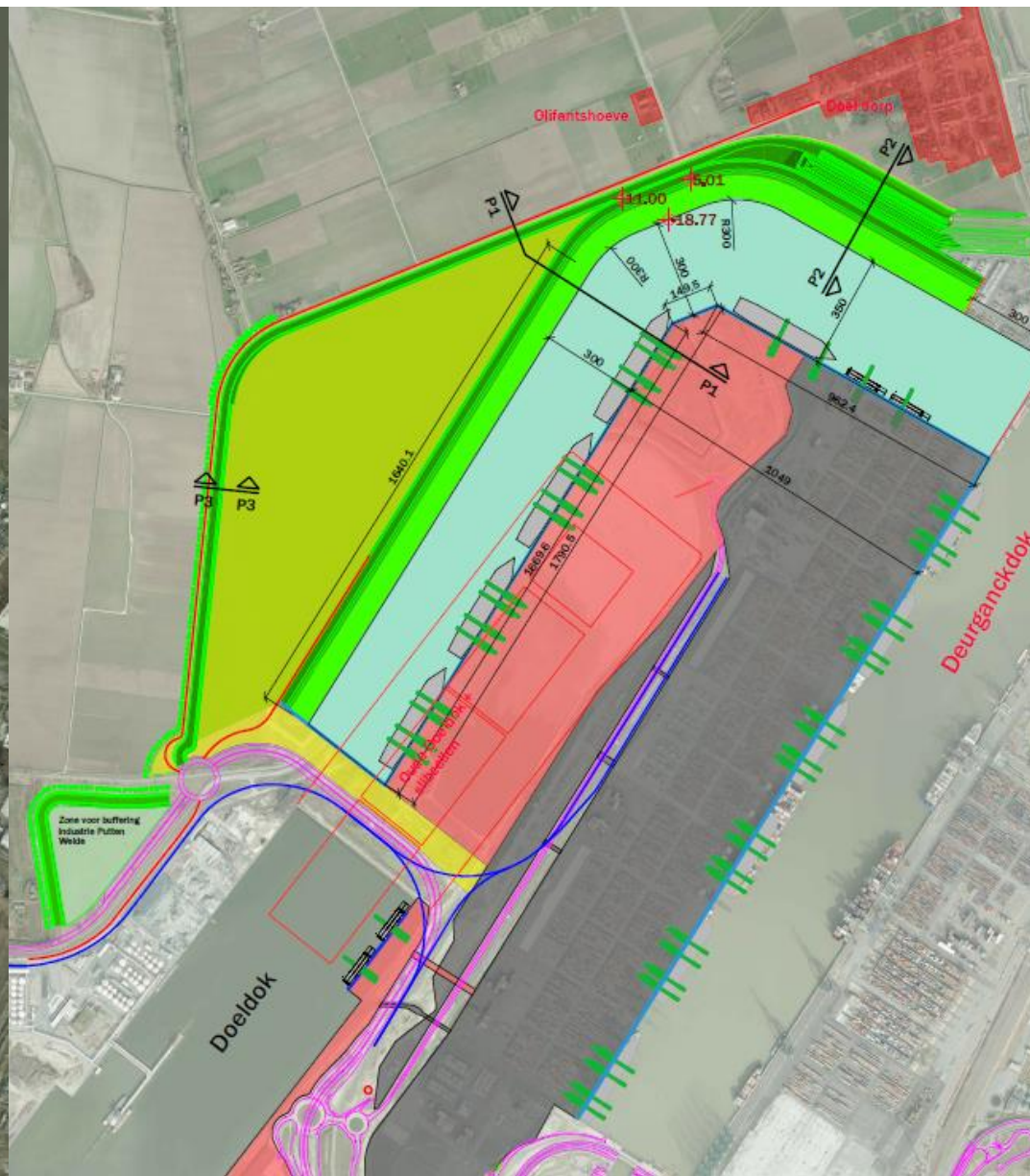
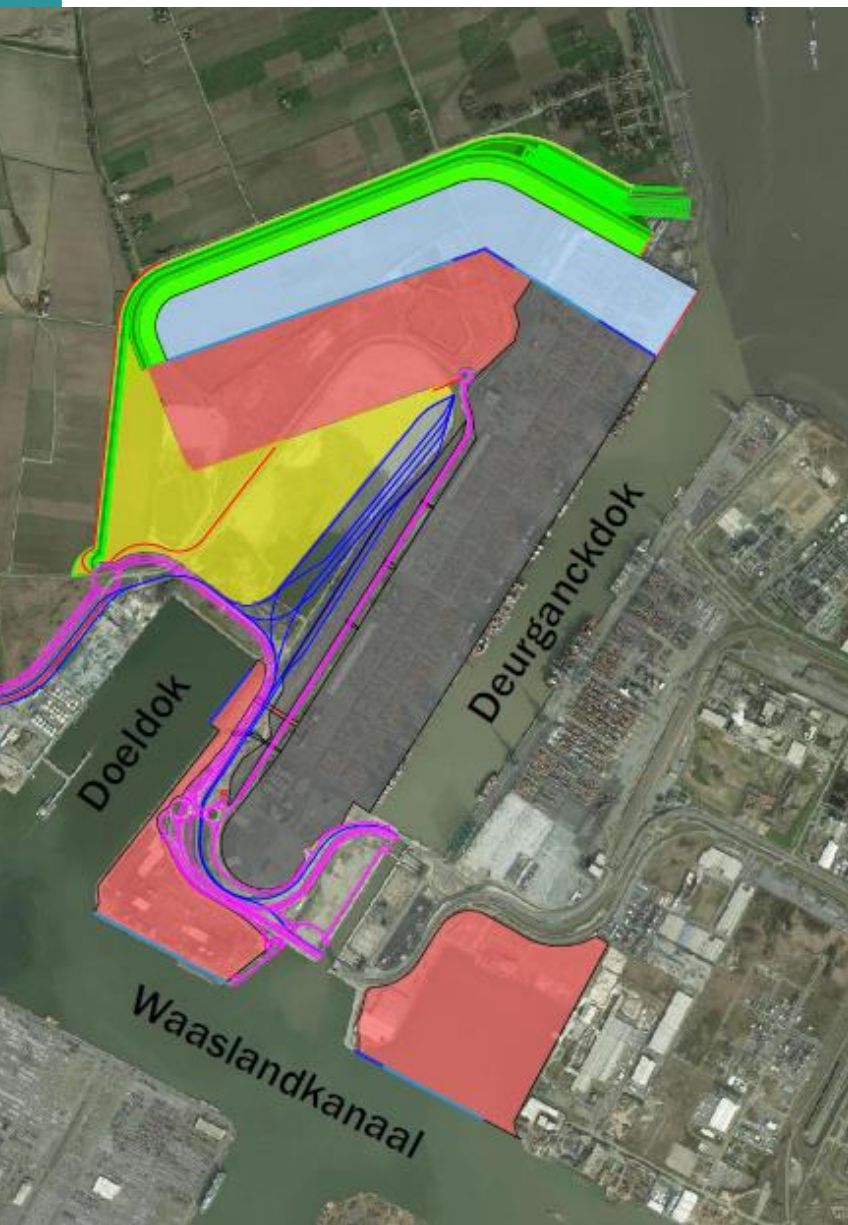
→ **Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet**

- × Westelijke ontsluiting, waarbij de ontwerper zoekt naar een minimale ruimte-inname
- × Voldoende dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals
- × Voldoende laad- en loscapaciteit voor spoor in de directe nabijheid van de terminals en een rechtstreekse spoorontsluiting

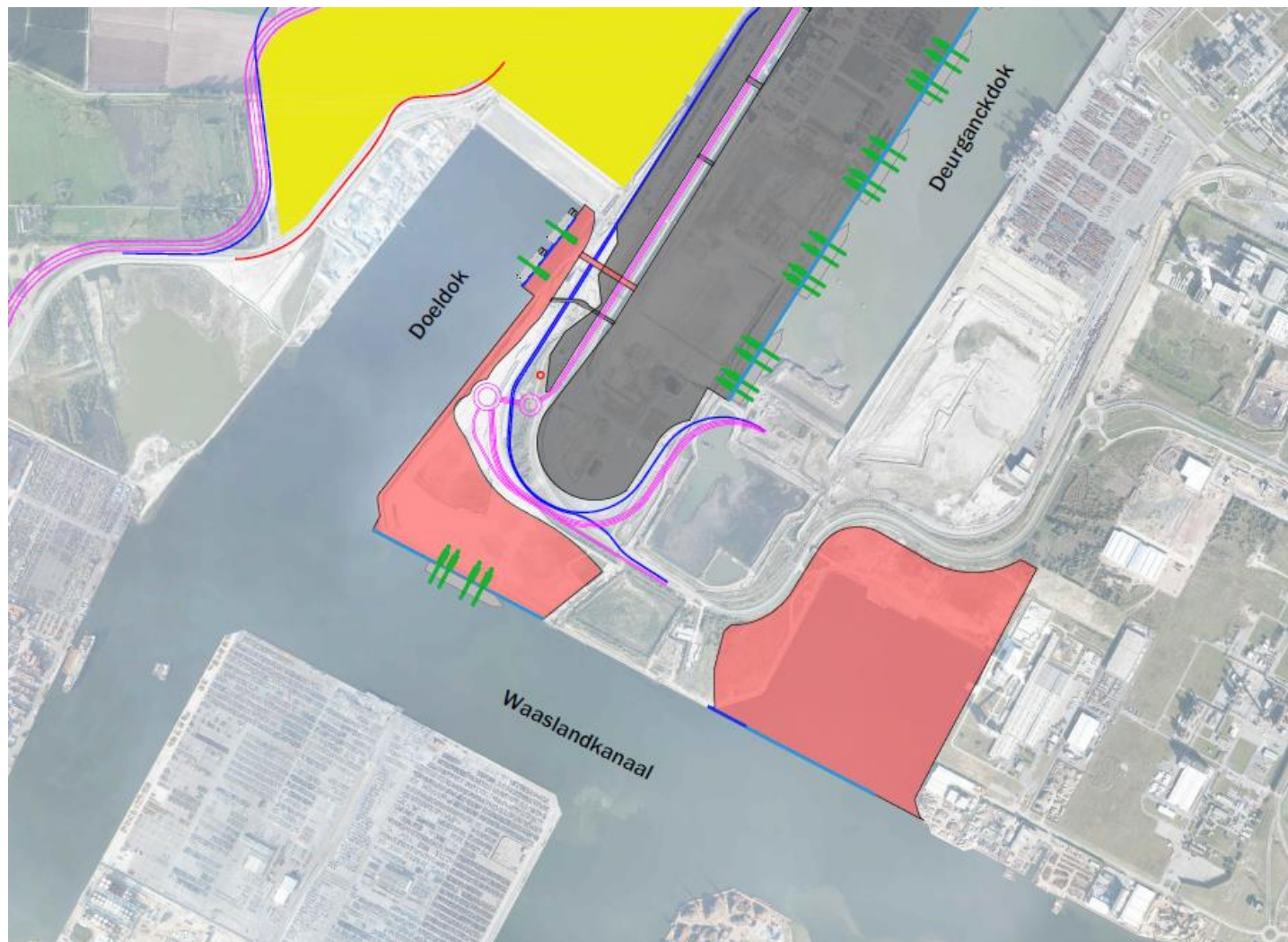
Bouwsteen 2b: tweede getijdendok



Alternatief 9: vrijheidsgraden



Bouwstenen 5a' en 5b



Bouwsteen 11b



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Bouwsteen : Vlake van Zwijndrecht



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Multimodale ontsluiting



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Projectdefinitie voorkeursbesluit

- **Uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit**
 - × **Uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis**
 - × **Realisatie van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok**
 - × **Realisatie van een containerterminal langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtshuis) en een getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok, waarbij enkel de zuidwestelijke kant ontwikkeld wordt**
- **Industriële/logistieke terreinen**
 - × **Realisatie van het terrein “Drie Dokken”**
 - × **Vlakte van Zwijndrecht**
- **Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet**
 - × **Westelijke ontsluiting, waarbij de ontwerper zoekt naar een minimale ruimte-inname**
 - × **Voldoende dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals**
 - × **Voldoende laad- en loscapaciteit voor spoor in de directe nabijheid van de terminals en een rechtstreekse spoorontsluiting**
- **Verder:**
 - × **Modal split: 43% vrachtwagen, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart**
 - × **Reductie Nox emissies: 20% aangemeerde schepen en 80% terminalexploitatie**

2. Motivatie keuze alternatief 9

- Alle bouwstenen en alternatieven werden onderzocht
- Onderzoekresultaten besproken tijdens actorenoverleg, workshops, peer reviews...
- Motivatie keuze door eerst aan te geven welke bouwstenen niet meer in aanmerking komen
- Daarna gemotiveerd waarom resterende alternatieven niet minder schadelijk zijn dan alternatief 9

Nummer	Bouwsteen	Containerbehandelingscapaciteit (bijgesteld; in miljoen TEU)
1a zuid	Saeftinghedok Zuid	3,7
1a noord	Saeftinghedok Noord	2,9
1b zuid	Saeftinghedok met behoud van Doel Zuid	3,4
1b noord	Saeftinghedok met behoud van Doel Noord	3,6
2	Saeftinghedok enkel zuidkant	
2b	Tweede Getijdendok	3,7
4a	Containerkaai Noordwest	3,4
4b		1,7
5a	Containerkaai Noordwest - halve uitvoering	
5a'	Uitbouw langs Waaslandkanaal, ten westen van Kieldrechtsluis	1,7
5b	Uitbouw langs Waaslandkanaal, ten oosten van Kieldrechtsluis	0,9
6	Verhuis Ashland	0,8
10	Uitbreiding Europaterminal	2,4
11	Insteeddok ten Noorden van Zandvlietluis	
11b	Insteeddok ten Noorden van Zandvlietluis	0,9
12	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (beperkt)	0,7
13	Stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal (uitgebreid)	3,8
14	Delwaidedok in combinatie met nieuwe zeesluis	4,0
15	Schaar van Ouden Doel	3,0
16	Verhuizen RORO-activiteiten Verrebroekdok	3,7

3. Actieprogramma compenserende en milderende

- Dit actieprogramma omvat acties volgend uit
 - S-MER
 - Nautisch onderzoek
 - Operationaliteitsonderzoek
 - Externe veiligheid
 - (Strategische MKBA)
 - Andere acties
- ▶ Onderzoeksfase vs uitwerkingsfase
 - Onderzoeksfase speelt zich af op strategisch niveau
 - Is bedoeld om keuze tussen alternatieven mogelijk te maken
 - Pas tijdens uitwerkingsfase kunnen uitspraken worden gedaan over inzet en effectiviteit van actieprogramma
 - Actieprogramma verder detailleren in uitwerkingsfase
- ▶ Niveau, doorwerking en initiatief acties:
 - Niveau ECA of ECA overstijgend
 - In uitwerkingsfase of uitvoeringsfase
 - Initiatief: projectteam of andere

Discipline Bodem

- ▶ Afstemming tussen uitgraving en opvulling binnen alternatieven
- ▶ Periodiek overleg grondstromen verschillende projecten
- ▶ Start studie specieberging in de Schelde met oog op reductie getijslag

Discipline Water

- ▶ Lokale (zoute) kwel opvangen via de teengrachten aan de basis van het opgehoogde terrein en/of specifieke projectgebonden extra kwelgrachten aanleggen
- ▶ Lokale grondwaterstijging of -daling opvangen via aangepast peilbeheer in het poldergebied

Discipline Mobiliteit

- ▶ In het ontwerp: milderen punctuele problemen ter hoogte van Sint Antoniusweg (aansluiting nieuwe containerterminal en Drie Dokken)
- ▶ Onderzoek naar oorzaak sluipverkeer en de meest aangewezen maatregelen om dit tegen te gaan (slimme vrachtwagensluizen, actieve verkeerssturing, handhaving: ANPR camera's...)
- ▶ Wegwerken van pieken wegverkeer door het spreiden van containerstromen van de dag naar de nacht
- ▶ Maatregelen voor het faciliteren van nachtopeningen zoals: aanpassing kilometerheffing en verdere reductie/afschaffing tol Liefkenshoektunnel tijdens de nacht
- ▶ Voorzien van voldoende parkeermogelijkheden
- ▶ Verhoging bereikbaarheid haven voor personenvervoer (waterbus...)
- ▶ Dynamisch verkeersmanagement (informer en sturen van verkeer)

Discipline Geluid

- ▶ Milderende punctuele problemen rekening houdende met gedetailleerde geluidsbelastingberekeningen en kostenefficiëntie
- ▶ Onderzoek naar toename spoorweggeluid binnen en buiten havengebied

Discipline Lucht

- ▶ Bepalen welke verdere milderende maatregelen noodzakelijk en efficiënt zijn op basis van gedetailleerde emissieberekeningen en een doorrekening van het effect op de luchtkwaliteit
- ▶ Uitrol walstroom zeeschepen
- ▶ Onderzoek en implementatie van bijkomende stimulansen voor gebruik walstroom (investeringsaftrek, verlaagde belastingen...)
- ▶ Aanpassing elektriciteitsdecreet voor investeringen in versterking van het netwerk
- ▶ Impact- en opportuniteitsanalyse van CO₂ emissiereductie in het havengebied
- ▶ Monitoring (cfr. bestaande VMM rapportage; bijkomende meetpunten?)
- ▶ Actieplan containerbinnenvaart (schepen met lagere emissies, minimaliseren wachttijden en verblijftijden binnenvaartschepen)
- ▶ Havenverkeersverordening: opleggen hogere milieunormen

Discipline Lucht (vervolg)

- ▶ Opstart verkenningsfase (complex) project rond ruimtelijke aspecten van klimaattransitie
- ▶ Uitvoeren van een studie naar een lage emissie zone in het havengebied
- ▶ Opstarten overleg met betrekking tot aanpassen van taxatie bij gebruik van walstroom
- ▶ (Reductie 20% Nox emissie van de aangemeerde schepen en 80% NOx emissies van de terminalexploitatie)
- ▶ Binnenvaart: snelheidsbeperking en –handhaving
- ▶ Spoor: elektrificatie infrastructuur en rollend materiaal
- ▶ Wegverkeer: voorziening laadinfrastructuur of waterstoftankstations
- ▶ Onderzoeken hoeveel terminalcapaciteit beschikbaar is op basis van beschikbare klimaatruimte (hoeveelheid CO₂ emissies)
- ▶ Gebruik nieuwe vrachtwagens wordt gestimuleerd
- ▶ Off-road voertuigen: voorzien emissiereducerende technieken

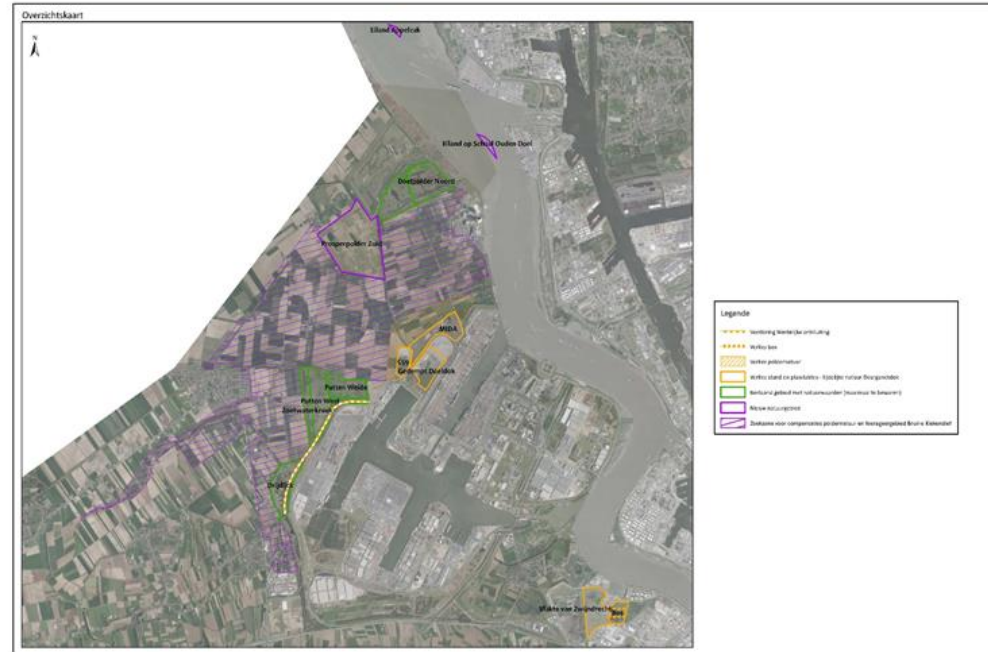
Discipline Klimaat

- ▶ Zie maatregelen “Lucht”
- ▶ Verder onderzoek naar de aanbevelingen van de MER deskundigen in het kader van klimaatmitigatie en –adaptatie (bijvoorbeeld LED verlichting op terminals, correcte dimensionering afwateringssystemen...)

Discipline Biodiversiteit

- ▶ Natuurcompensaties
- ▶ Boscompensaties
- ▶ Hernieuwing soortenbeschermingsprogramma HA
- ▶ Uitwerken milderende maatregelen voor
 - verstoring door licht
 - vernatting door Prosperpolder Zuid ter hoogte van Rapenburg
- ▶ Haalbaarheidsstudie bouw eilanden in de Schelde
- ▶ Bepaling maatregelen tot herstel naar aanleiding van inname vegetaties Noordzeeterminal

AMT/S/3000X	DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN	Vlaamse overheid
Overzichtkaart: Natuurgebieden (CA 90)	NATUUR- & TOEGANG	
Waarheidsgetrouwe	Maatschappelijke waarde	
Werk: 17 maart 2012	Uitval: 17/03/2012	Project: 17/03/2012
Opdrachtgever: VLA	Opdracht: 17/03/2012	Opdracht: 17/03/2012



Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

- ▶ Studie naar een herwaarderingsplan voor het erfgoed in Doel(polder)
- ▶ Detailontwerp en ontwerpend onderzoek van de randen van de terminals, infrastructuren en natuurinrichting. Erfgoed dient als ontwerprandvoorwaarde meegenomen te worden in het verdere ontwerp
- ▶ Bij het definitieve ontwerp in de uitwerkingsfase wordt onderzocht of de historische structuren kunnen behouden blijven (cfr bijvoorbeeld grens Nieuw Arenberg- en Doelpolder, Defensieve Dijk Vlake van Zwijndrecht...)

Discipline Mens – ruimtelijke aspecten

- ▶ Actualisatie Grondenbank
- ▶ Mogelijkheid vrijwillige verkoop eigendom aan overheid
- ▶ Uitwerking flankerend beleid voor getroffen bedrijven
- ▶ Uitwerking van een duidelijke begrenzing en landschappelijke inpassing van grens tussen haven en polder
- ▶ Mildereren afname van mogelijkheden voor recreatief medegebruik door dit te bekijken in een globale visie inzake het recreatief gebruik en medegebruik in de haven

Discipline Mens – gezondheidsaspecten

- ▶ Zie “Lucht” en “Geluid”

Acties in het kader van verwachte autonome en gestuurde ontwikkelingen

► Modal split (binnenvaart: 42% spoor: 15% weg: 43%)

► Acties:

- voorzien van dedicated binnenvaartfaciliteiten
- onderzoek naar optimalisatie en uitbreiding van de laad- en losbundels / wachtbundels spoor
- monitoring modal split hinterlandcontainers (import/export)
- spoor en binnenvaart: inzetten op het bundelen van volumes, het verhogen van de call size en dergelijke meer
- inzetten op een beter beheer en gebruik van de spoorinfrastructuur en spoordienstfaciliteiten (cfr Railport)
- haalbaarheidsstudie naar hubs in de haven en in de vier windrichtingen in het achterland voor bundeling en de reductie van leegrijden
- onderzoek naar nieuwe intermodale verbindingen en diensten
- onderzoek naar knelpunten die in het spoor- en binnenvaartnetwerk (in en buiten het havengebied) kunnen optreden en die het realiseren van de vooropgestelde modal split in gevaar zouden kunnen brengen

Acties in het kader van verwachte autonome en gestuurde ontwikkelingen (vervolg)

► Acties (vervolg):

- instrument van concessies zo optimaal mogelijk inzetten om de modal split te behalen
- implementatie van bijkomende milderende maatregelen op basis van een sensitiviteitsonderzoek bij het niet behalen van de vooropgestelde modal split. Bijvoorbeeld: ingebruikname van nieuwe capaciteit afhankelijk van het behalen van modal split – doelstellingen. Sluiten van een overeenkomst tussen Gewest en Havenbedrijf over de modaliteiten voor de inzet van bijkomende instrumenten en uitvoering van bijkomende maatregelen
- bij het mobiliteitsonderzoek werden aannamen gedaan voor wat betreft de bijkomende infrastructuur. Sommige van deze infrastructuur zijn onlosmakelijk verbonden met de extra containercapaciteit. In de uitwerkingsfase van het complex project zal verder in detail naar de afstemming gekeken worden van de faseringen van realisatie en ingebruikname van de verschillende infrastructuuronderdelen

Acties operationaliteitsonderzoek

- ▶ Onderzoeken of door een gewijzigde vormgeving van de ingang van het Getijdendok het afbreken van aanmeerlengte vermeden kan worden, zonder dat dit leidt tot grotere effecten op de rivier
- ▶ Onderzoeken in welke mate ligplaatsen aan de ingang van het Getijdendok aan de getroffen concessionaris kunnen worden toegewezen
- ▶ Onderzoek naar de optimale inplanting van de kaaimuren van het Getijdendok
- ▶ Onderzoeken hoe de gekozen bouwstenen kunnen worden geïntegreerd in bestaande terminals
- ▶ Onderzoeken of de volgorde van realisatie van bouwstenen kan leiden tot efficiëntiewinsten
- ▶ Onderzoeken of er tijdens de uitwerkingsfase synergiën kunnen worden gevonden in de samenwerking tussen terminal operatoren
- ▶ Nagaan of de diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal (“S11”) kan vervangen worden door een bijkomende ligplaats in het Getijdendok
- ▶ Nagaan in hoeverre faciliterende maatregelen die werden ingesproken, versterkend kunnen werken (bijvoorbeeld verruimen openingsuren...)

Acties nautisch onderzoek

- ▶ optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Getijdendok (vaargeul? zwaaizone?). Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt betrokken

Acties externe veiligheid

- ▶ Op basis van een meer gedetailleerde analyse noodzakelijke maatregelen bepalen voor:
 - de kerncentrale van Doel
 - de veiligheid van SEVESO-inrichtingen in het gebied

Andere acties

- ▶ Verplaatsen en/of verhogen van hoogspanningslijnen
- ▶ Onderzoek naar uitbreiding van de Noordzeeterminal door het voorzien van dedicated binnenvaartfaciliteiten in plaats van een diepzeekaaimuur langs de toegangsgeul naar de Zandvlietsluis
- ▶ Afweging van de meerwaarde van de inzet van een dynamisch verkeersmodel voor het mobiliteitsonderzoek
- ▶ Monitoring:
 - Natuurcompensaties
 - Effecten ECA
 - waterstanden Schelde
- ▶ Uitvoeren van een landbouwimpactstudie
- ▶ Uitwerking van de financiering van het project
- ▶ Maatregelen om Putten Weiden en Putten West optimaal te vrijwaren
- ▶ Opvolging sedimentconcentraties in de Schelde. Bij stijgende sedimentconcentraties: bespreken in VNSC
- ▶ Aanstelling omgevingsmanager
- ▶ Adviesinstanties betrekken bij opmaak Projectonderzoeksnota's
- ▶ Voorzien plaatsvervangende maritieme ontsluiting voor Gyproc



Van de onderzoeksfase naar de uitwerkingsfase

**Onderzoek naar de meest geschikte invulling
van de bouwstenen.**

Gert Baert (Technisch manager CP ECA)

Thomas Maes (projectleider WOW)

Onderzoek naar meest geschikte invulling bouwstenen

- ▶ Bouwstenen Linkeroever
- ▶ Bouwstenen Rechteroever
- ▶ Vlake van Zwijndrecht
- ▶ Mobiliteit
- ▶ Westelijke Ontsluiting

Bouwstenen op Linkeroever

► Doelstellingen

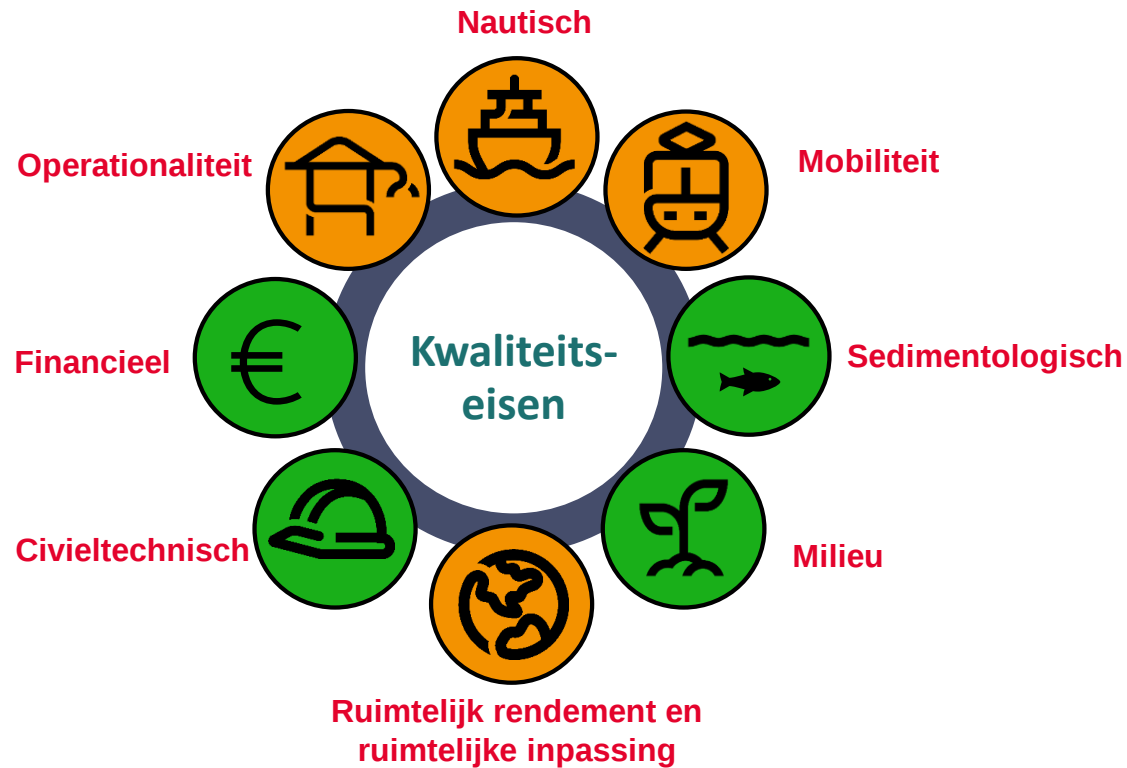
- bouw van een Tweede Getijdendok voor deepsea containertrafiek
 - dat aantakt op het Deurganckdok
 - met aan de zuidwestelijke kant een in concessie verleende site voor de ontwikkeling van een deepsea containerterminal
 - met in achtnaam van de kwaliteitseisen en randvoorwaarden
- containerterminal langs het Waaslandkanaal (ten westen van de Kieldrechtsluis) en Doeldok
- Containerterminal langs Waaslandkanaal (ten oosten van Kieldrechtsluis)
- Dedicated binnenvaartligplaatsen
- Logistieke zone (zone 3 dokken)



Vrijheidsgraden

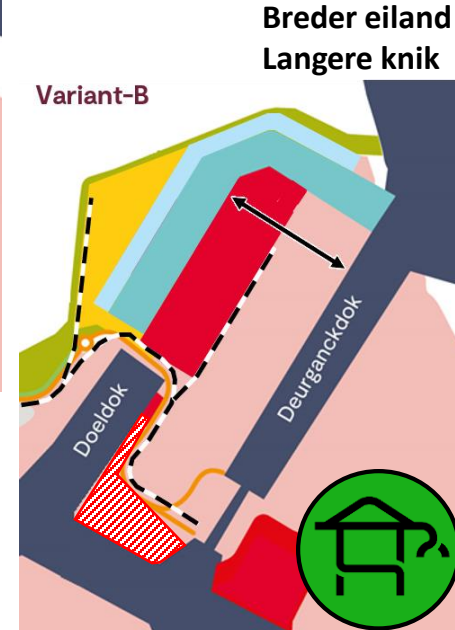
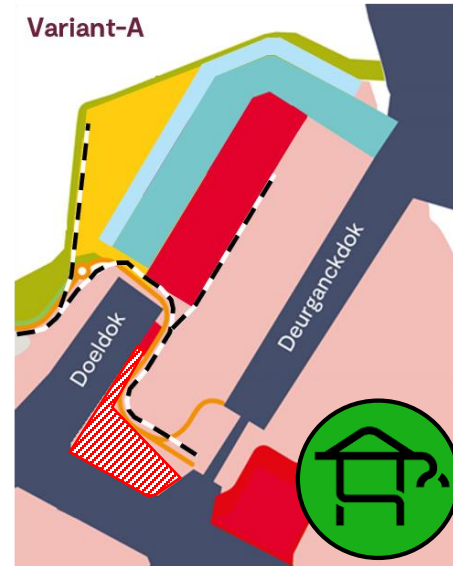
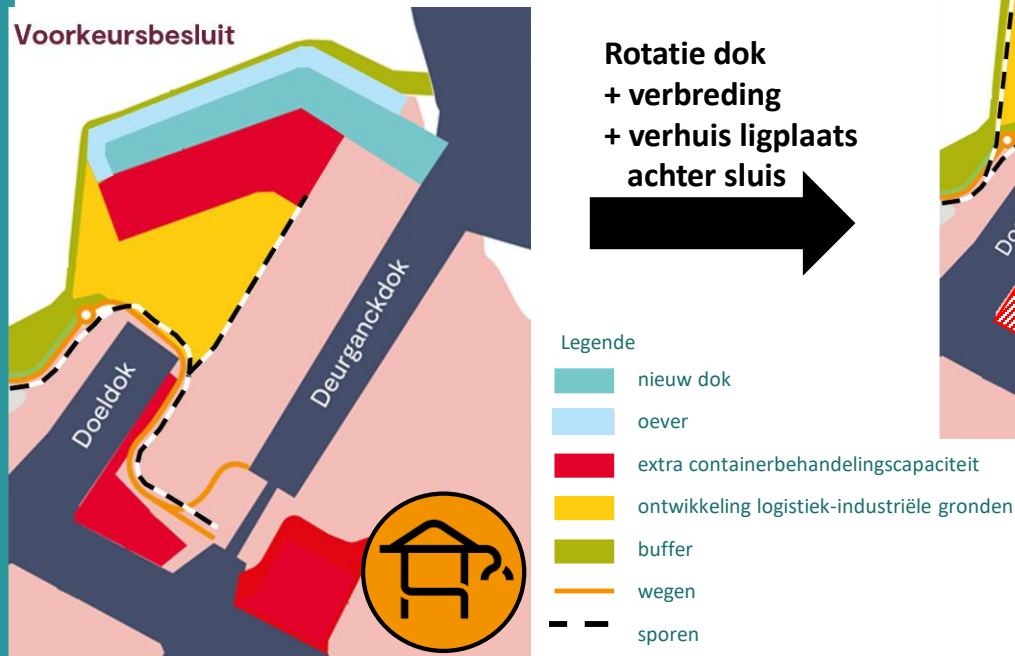
- ▶ Vormgeving van de ingang van het Deurganckdok
- ▶ Verder onderzoek naar een optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Tweede Getijdendok,
- ▶ Optimale inplanting van de kaaimuren van het Getijdendok rekening houdend met uitbating van de containerbehandelingscapaciteit, nautische toegankelijkheid, milieueffecten en zuinig ruimtegebruik.
- ▶ Nagaan of de voorziene diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtsluis kan vervangen worden door een bijkomende ligplaats in het Tweede Getijdendok en of de hierdoor vrijgekomen ruimte op een efficiënte manier kan ingeschakeld worden voor dedicated binnenvaartfaciliteiten.

Waarom optimalisatie tweede getijdedok?



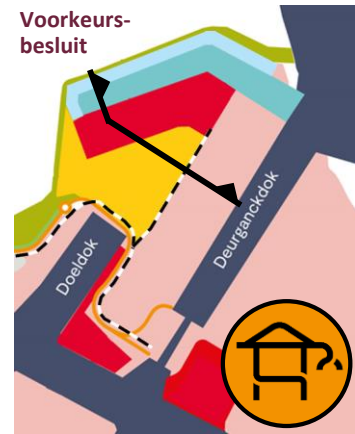
Eerste optimalisatie

► Verbeteren operationaliteit



Doorsnede variant voorkeursbesluit

- Verbeteren operationaliteit



Buffer



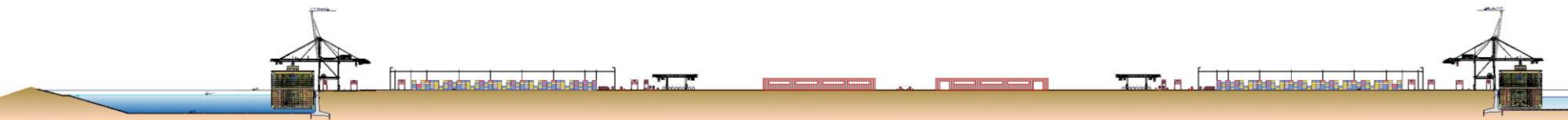
Container-
behandeling



Logistiek



Container-
behandeling



tweede getijdendok

deurganckdok

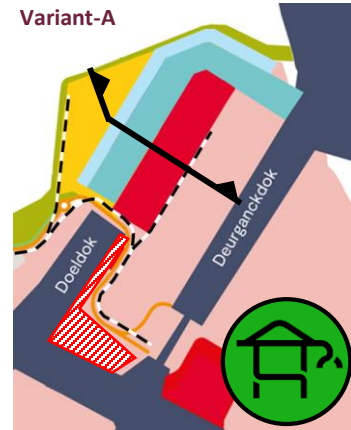


Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Doorsnede eerste optimalisatie

- Verbeteren operationaliteit



Buffer



Logistiek



Container-
behandeling



tweede getijdendok

deurganckdok



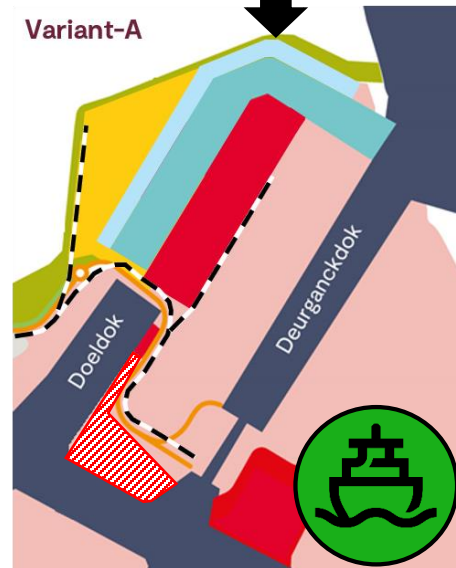
Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Resultaten eerste Optimalisatie

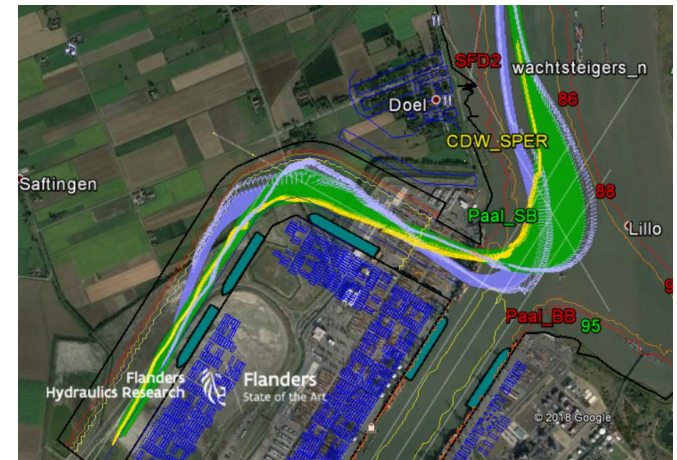
- Verbeteren nautische bereikbaarheid



Rotatie dok + verbreding

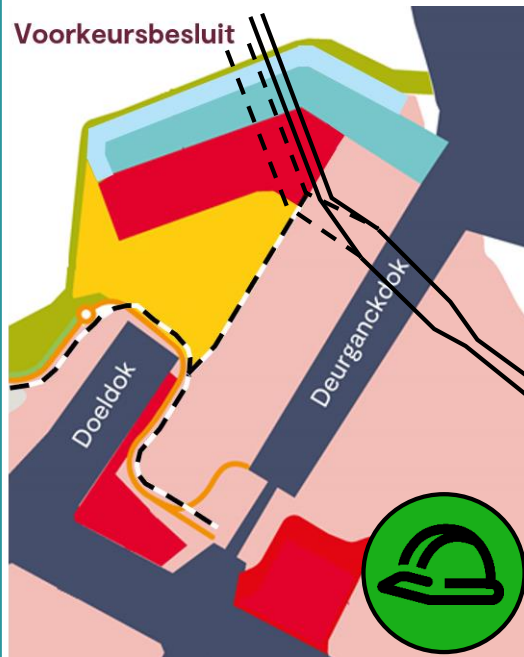


Voorkeursbesluit	Optimalisatie Varianten A en B
Breedte toegangsgeul aflopend 350 – 310m	Breedte toegangsgeul constant 350m
Breedte dok aflopend 300 – 260m	Breedte dok constant 300m



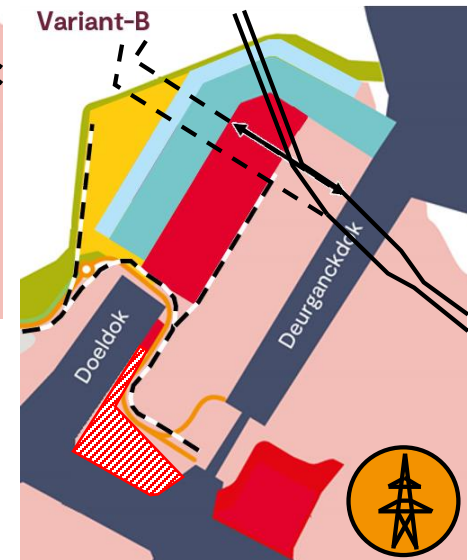
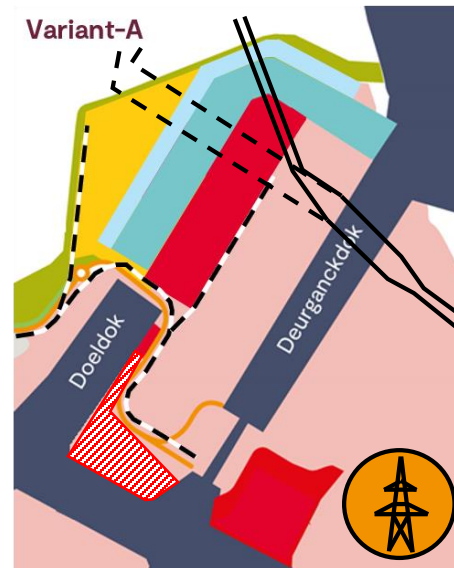
Resultaten eerste optimalisatie

- Verbeteren ruimtelijk rendement, hoogspanning en civieltechnische haalbaarheid



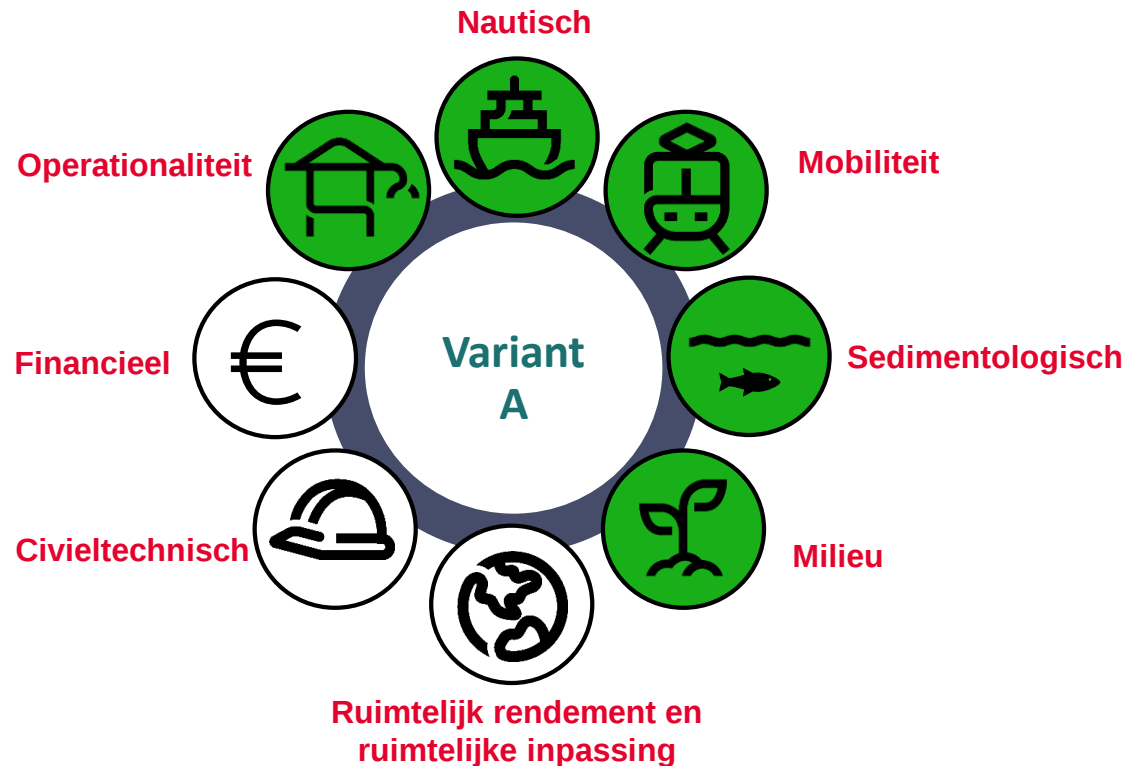
Legende

- nieuw dok
- oever
- extra containerbehandelingscapaciteit
- ontwikkeling logistiek-industriële gronden
- buffer
- wegen
- Sporen
- Hoogspanning (— ontwerp)



Eerste optimalisatie

► Voorlopige stand van zaken



Vlakte van Zwijndrecht

► Doelstelling:

Realisatie van de bouwsteen 'Vlakte van Zwijndrecht' als industriële/logistieke zone voor de extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied van Antwerpen

- Kwaliteitseisen op
 - ☐ Economisch vlak: creatie van maximaal toegevoegde waarde en tewerkstelling
 - ☐ Financieel vlak
 - ☐ Technisch vlak
- In de thema's rond:
 - ☐ Mobiliteit: multimodaliteit
 - ☐ Ruimte: optimaal ruimtelijk rendement
 - ☐ Milieu: natuur, water, bodem, ...
 - ☐ Erfgoed en Landschap
 - ☐ Energie

Bouwstenen rechteroever

► Doelstellingen

- Realisatie van een containerterminal door uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis
- Voldoende dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals;
- Voldoende laad- en loscapaciteit voor spoor in de directe nabijheid van de terminals en een rechtstreekse spoorontsluiting;



Mobiliteit als belangrijke randvoorwaarde in voorkeursbesluit en actieprogramma

- ▶ Alle containerbehandelingscapaciteit wordt volledig multimodaal ontsloten (binnenvaart, spoor- en wegvervoer).
- ▶ De modal split voor containervervoer staat centraal in het voorkeursbesluit
 - 43% vrachtwagens, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart.
 - Maatregelen voor de verschillende modi worden verder uitgewerkt in de uitwerkingsfase. Ook de sensitiviteit van afwijkingen wordt onderzocht
 - Systematische monitoring van de modal split van de hinterlandcontainers (import/export en de containers binnen het havengebied).

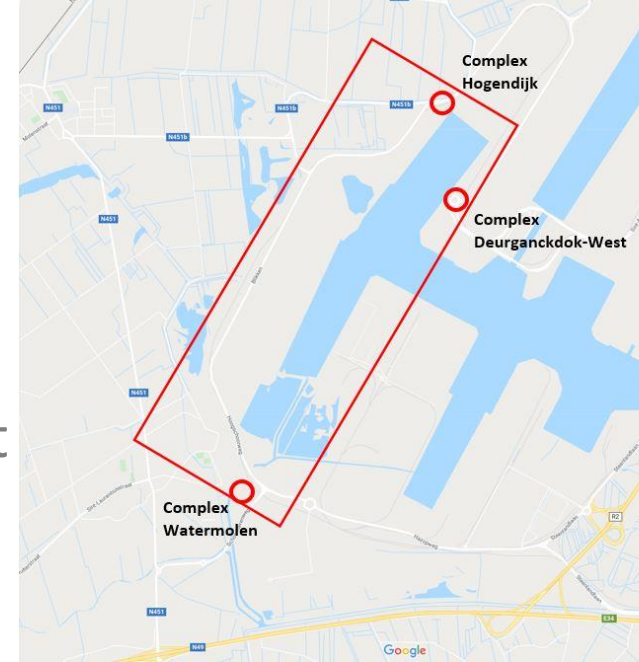
Mobiliteit als belangrijke randvoorwaarde in voorkeursbesluit en actieprogramma

- ▶ Specifieke maatregelen voor binnenvaart, spoor en weg zoals:
 - Nadruk op voorzien voldoende laad- en loscapaciteit spoor en binnenvaart
 - Nadruk op verhogen van call size en gezamenlijk plannen van binnenvaartstromen
 - Inzetten op een beter beheer en gebruik van de spoorinfrastructuur
 - Elektrificatie van sporen
 - Onderzoek naar mogelijke knelpunten in het netwerk van spoor en binnenvaart
 - Nachtopeningen voor het wegvervoer
- ▶ Rekening houdend met de verschillende mobiliteitsvisies van gemeentebesturen en andere stakeholders (bv. Infrabel)

Westelijke Ontsluitingsweg

► Doelstellingen

- Een primaire ontsluitingsweg voor vlot vrachtwagenverkeer van het tweede getijdedok naar het hoofdwegennet;
- Het vervolledigen van gewenste fietsverbindingen in de routenetwerken van de haven (het ondersteunen van een modal shift naar fiets voor werknemers en het uitbouwen van een recreatief fietsnetwerk);
- De toekomstbestendige spoorontsluiting voor de containerterminals en bedrijven in dit deel van de Waaslandhaven.



Westelijke Ontsluitingsweg

► Prioritaire randvoorwaarden

- Een functionele bedrijfsontsluitingsweg op het tracé van de Blikken;
- Een functionele verbinding tussen de dorpskernen en de haven (woon-werk pendel);
- Een performante buffering van de haven aan haar westelijke grens met de open ruimte en de polderdorpen;
- Het maximaal vermijden van impact op de omliggende polder (landbouw en natuur);
- Een verkeersveilige infrastructuur voor vrachtwagens, personenwagens, treinen en fietsen;
- Het maximaal respecteren van de concessiegrenzen van de aanpalende bedrijven;
- Het maximaal vermijden van inname van de huidige leidingstrook.

Westelijke Ontsluitingsweg – startnota

- ▶ Als bijlage van de projectonderzoeksnota
 - Diverse uitvoeringsvarianten voor ontsluitingsweg en complex Hogendijk
 - × Varianten ontsluitingsweg
 - Uitbreiding bestaande Blikken
 - Nieuwe ontsluitingsweg naast Blikken
 - Combinatie van voorgaande
 - Ontsluitingsweg + ventweg
 - Starten met een blanco blad
 - Inname concessiegronden
 - × Varianten complex Hogendijk
 - Rotonde versus verkeerslichten
 - Ligging van het complex
 - × Fietsvoorzieningen
 - Mogelijkheden voor landschappelijke inpassing
- ▶ Trechtering naar een basisvariant

Westelijke Ontsluitingsweg – basisvariant



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Westelijke Ontsluitingsweg – basisvariant



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Westelijke Ontsluitingsweg – masterplan landschappelijke inpassing



Westelijke Ontsluitingsweg – masterplan landschappelijke inpassing





Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Vragen ? (19u45 – 20u15)

Pauze (20u15 – 20u30)