



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

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

**Toelichting voorontwerp
voorkeursbesluit
Commissie MOW
14 februari 2019**

*ir. Freddy Aerts
Voorzitter Task Force CP ECA*





Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Wat is alternatief 9?





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)





Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Waarom is voor alternatief 9 gekozen?



Motivatie containerbehandelingscapaciteit

- ▶ Een aantal bouwstenen valt af om nautische of operationele redenen
- ▶ De resterende bouwstenen kampen met betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van speciale beschermingszones
- ▶ Het natuurdecreet stelt dat enkel een alternatief kan gekozen worden dat geen betekenisvolle aantasting veroorzaakt
- ▶ Bestaat dit alternatief niet, dan: het minst schadelijke alternatief kiezen

Motivatie containerbehandelingscapaciteit (vervolg)

1. Andere alternatieven zijn niet minder schadelijk dan alternatief 9

- > Significant negatieve effecten door turbiditeit (niet compenseerbaar)
- > Directe inname slikken en schorren ter hoogte van Doel
- > Inname ruimte in de polder → meer poldernatuur verdwijnt
- > Mogelijk significant negatieve effecten door verdwijnen verblijfplaatsen vleermuizen
- > Impact op broed- en foerageergebied van broedvogels
- > Risico op significant negatieve effecten ten gevolge van verstoring door geluid

2. Aanvullende motivatie alternatief 9

- ▶ **Negende alternatief is tot stand gekomen uit de combinatie van voortschrijdende inzichten uit het geïntegreerd onderzoek en het streven naar een maximaal draagvlak.**
- ▶ **Gemotiveerd op basis van het geïntegreerd onderzoek en de conclusies van de vele overleg- en consultatierondes.**
- ▶ **Volgende motivatie :**
 - een aanzienlijk deel van de containercapaciteit bevindt zich voor de zeesluizen;
 - consolidatie van containerstromen op één locatie biedt extra kansen aan intermodaal vervoer;
 - de industriële/logistieke gronden kunnen nabij het zwaartepunt van de extra capaciteit worden gelokaliseerd;
 - de aanslibbing wordt gereduceerd ten opzichte van andere alternatieven;
 - de extra capaciteit neemt geen slik- en schorareaal in beslag;
 - de scheepsafwikkeling wordt geconcentreerd rond 2 polen waardoor ruimte ontstaat voor het organiseren van het verkeer.

is mobiliteit & openbare werken

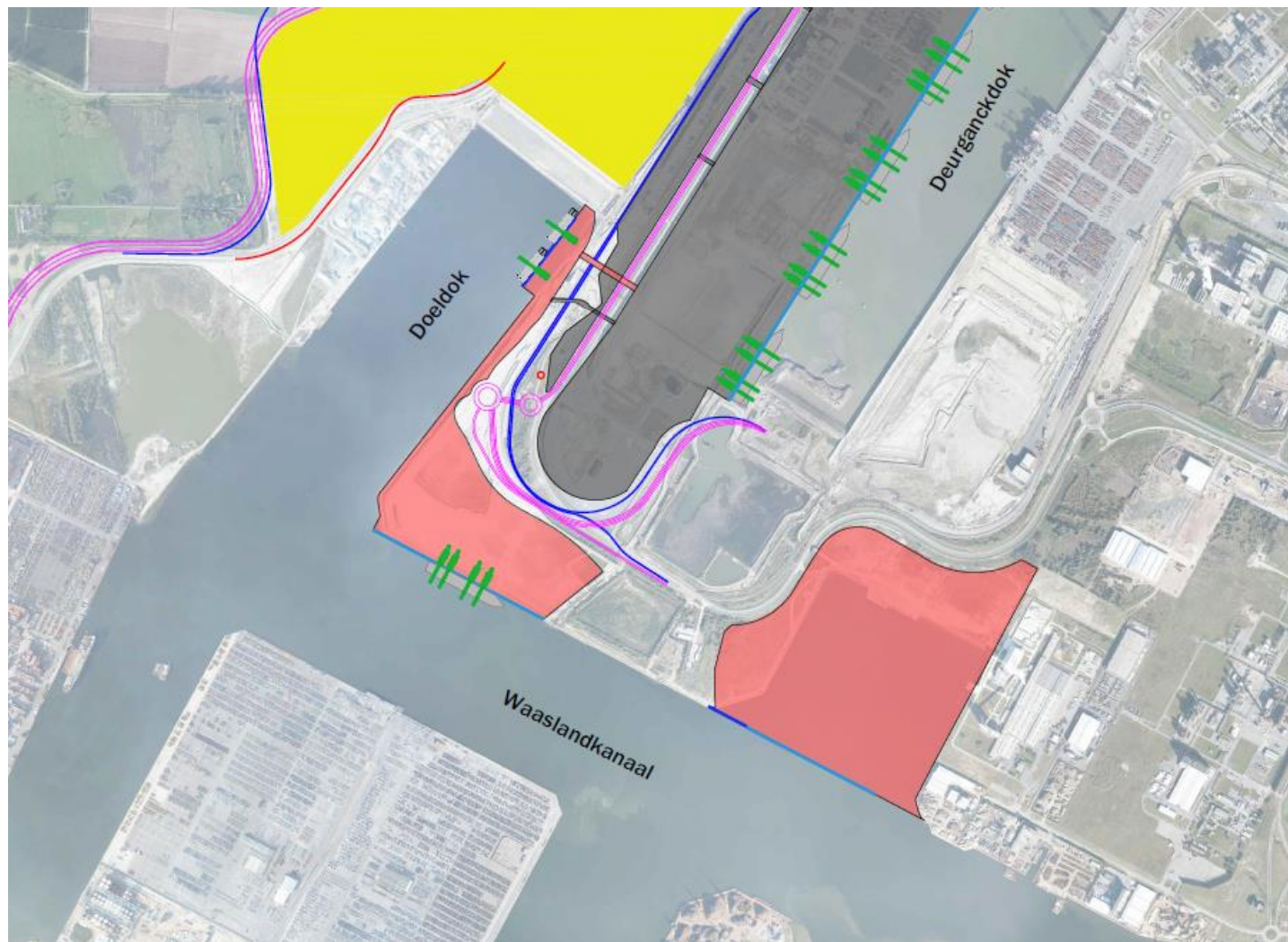


Bouwsteen 11b

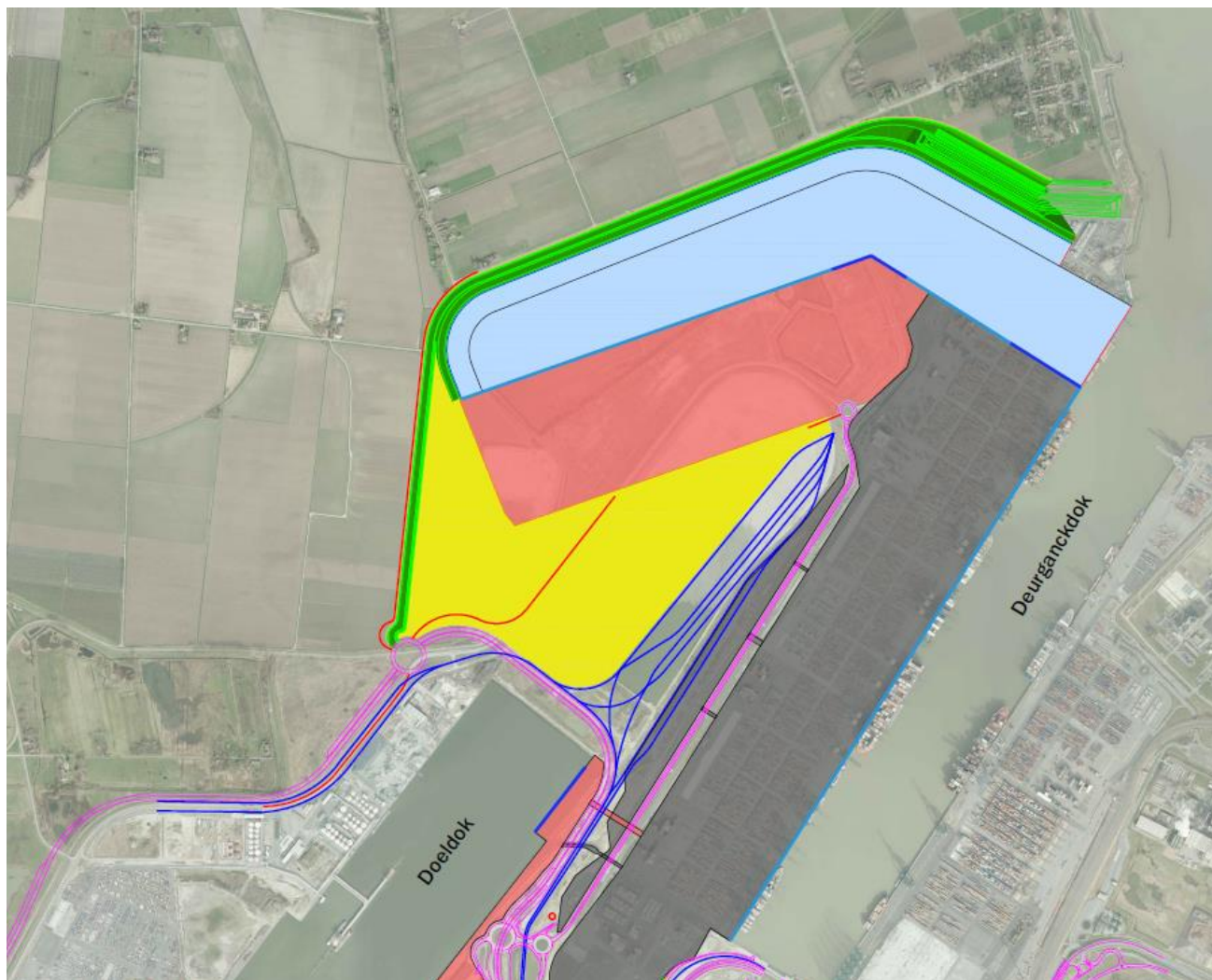


Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

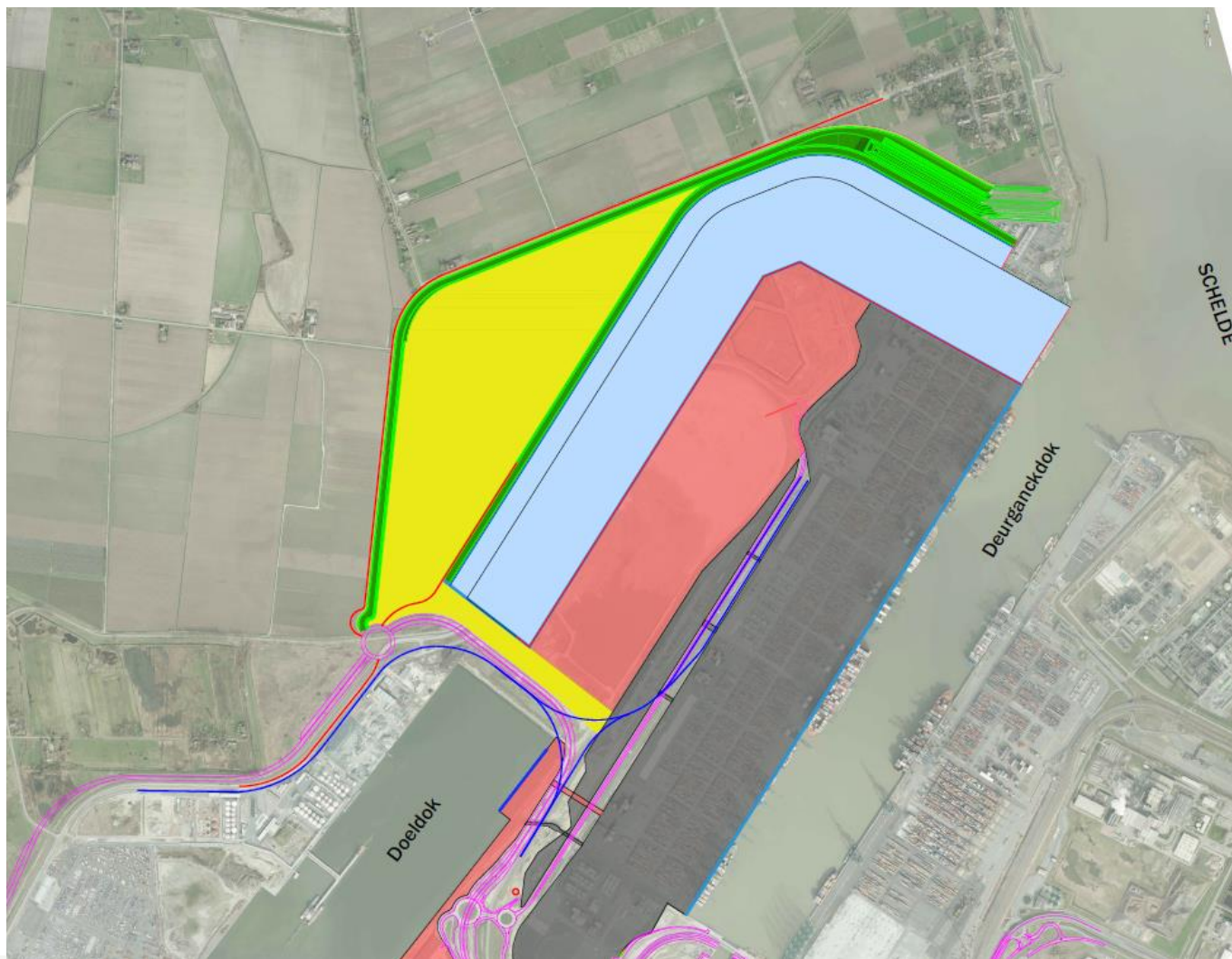
Bouwstenen 5a' en 5b



Bouwsteen 2b en bouwsteen A'



Bouwsteen 2b en bouwsteen A': "vrijheidsgraden"



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Bouwsteen C



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

Wat is de projectdefinitie voor de uitwerkingsfase?



- 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
- Verder:
 - × Modal split: 43% vrachtwagen, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart
 - × Reductie Nox emissies: 20% aangemeerde schepen en 80% terminalexploitatie



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

**Hoe worden de milieu en
andere overwegingen in het
voorontwerp voorkeursbesluit
opgenomen?**



Actieprogramma

- Dit actieprogramma omvat acties volgend uit
 - S-MER
 - Nautisch onderzoek
 - Operationaliteitsonderzoek
 - Externe veiligheid
 - 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
 - Het is dus noodzakelijk het actieprogramma verder te detailleren in de uitwerkingsfase
- ▶ Deze presentatie bevat slechts een beperkt aantal maatregelen



Discipline Mobiliteit

- ▶ Milderende punctuele problemen ter hoogte van Sint Antoniusweg (aansluiting nieuwe containerterminal en Drie Dokken) in het ontwerp
- ▶ Onderzoek naar oorzaak sluipverkeer en de meest aangewezen maatregelen om dit tegen te gaan (slimme vrachtwagensluizen, het actief sturen van het verkeer, het beteugelen van overtredingen vastgesteld door ANPR camera's...). In onderlinge afstemming. Nagaan in welke mate de Dubbele Kamstructuur in het Waasland tussen N70 en E34 een rol kan spelen.
- ▶ Wegwerken pieken wegverkeer door het spreiden van containerstromen over de dag en de nacht
- ▶ Maatregelen voor het faciliteren van de nachtopeningen (aanpassen kilometerheffing reductie tol Liefkenshoek tunnel tijdens de nacht...)
- ▶ Voorzien van voldoende parkeermogelijkheden en een parkeerverbod op gevaarlijke punten (vrachtwagens)
- ▶ Verhoging bereikbaarheid haven voor personenvervoer (waterbus...)
- ▶ Dynamisch verkeersmanagement (informerend en sturen van verkeer)

Discipline Lucht

- ▶ Bepalen welke verdere milderende maatregelen noodzakelijk en efficiënt zijn op basis van gedetailleerde emissieberekeningen en een doorrekening van het effect hiervan op de luchtkwaliteit
- ▶ Onderzoek en implementatie van bijkomende stimulansen voor walstroom (investeringsaftrek, verlaagde belastingen...)
- ▶ Aanpassing elektriciteitsdecreet voor investeringen in versterking van het netwerk
- ▶ Impact- en opportunitetsanalyse rond CO₂ reductie havengebied
- ▶ Monitoring (cfr bestaande VMM rapportage)
- ▶ Actieplan containerbinnenvaart

Discipline Lucht (vervolg)

- ▶ Havenverkeersverordening: opleggen hogere milieunormen
- ▶ Opstart verkenningsfase complex project Klimaatbossengordel
- ▶ Studie 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 stimuleren

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 spoorbundels
- 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? Moet leiden tot een overeenkomst Gewest - 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. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met 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

- ▶ Natuurcompensaties
- ▶ Boscompensaties
- ▶ Hernieuwing
soortenbescherming
s-programma HA
- ▶ Uitwerken
milderende
maatregelen voor
 - verstoring door licht
 - vernatting door Prosperpolder Zuid ter hoogte van Rapenburg



Meer informatie (zie documenten onder):

<https://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen/>