



 **Vlaanderen**
is mobiliteit &
openbare werken

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

► *Presentatie Leermoment pers
Sluisgebouw Kallo – 16 januari 2018*



 **Vlaanderen**
is mobiliteit &
openbare werken

**Verwelkoming en verloop
vergadering**

► *Freddy Aerts
Voorzitter Task Force CP ECA*

Agenda

- ▶ **Procedure Complex Project ECA en totstandkoming ontwerprapporten**
- ▶ **Resultaten geïntegreerd onderzoek**
- ▶ **Verder procesverloop**
- ▶ **Vragenronde**



3



Procedure Complex Project ECA en totstandkoming ontwerprapporten



Toepassingsgebied complex project (decreet 25/04/2014)

► Complexe projecten:

- groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang
- geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces

► Criteria:

- meervoudige probleemstelling, diverse belangen
- impact op en meerwaarde t.a.v. woon- of milieukwaliteit, economie
- mobiliteit, complexe omgeving, grote investeringen en beheer, ...

Proces 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

Proces uitgetekend in "Routeplanner" = handleiding ter beschikking op website www.complexeprojecten.be

Startbeslissing CP ECA (15/7/2016): driedelige projectdoelstelling

1. Realisatie van **extra containerbehandelingscapaciteit** in het havengebied Antwerpen, om de verwachte groei tot 2030 te kunnen accommoderen.
2. Ontwikkeling van de daarmee samenhangende **logistieke / industriële gronden**.
3. **Multimodale aansluiting** tot op het hoofdnet.

Onderzoeksfase in zes stappen


Verkenningfase & startbeslissing


Onderzoeksfase en voorkeursbesluit


Uitwerkingsfase en projectbesluit


Uitvoeringsfase

1. **Opmaak alternatievenonderzoeksnota**
 - Beschrijving te onderzoeken alternatieven
 - Beschrijving onderzoeksmethodiek
2. **Publieksraadpleging**
3. **Geïntegreerd onderzoek**
4. **Ontwerp Voorkeursbesluit**
5. **Openbaar onderzoek**
6. **Voorkeursbesluit**



Onderzoeksfase

► Geïntegreerd onderzoek

- Alle redelijke alternatieven worden op strategisch niveau onderworpen aan een geïntegreerd onderzoek
- Keuze maken in het voorkeursbesluit

► Methodologie beschreven in de alternatievenonderzoeksnota (AON)

- Inhoud:
 - × Beschrijft doelstellingen van complex project
 - × Lijst de alternatieven en bouwstenen op
 - × Beschrijft wat zal onderzocht worden, hoe en door wie
- Lag ter inzage van 9 december 2016 tot 18 januari 2017
- Inspraak betrekking op alternatieven en te onderzoeken effecten en methodologie
- Inspraak verwerkt in nieuwe versie AON



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



9

Uitvoering geïntegreerd onderzoek

- **Strategisch MER** → uitgevoerd door Tractebel en Kenter
- **Externe veiligheid** → uitgevoerd door Tractebel
- **Strategische MKBA** → uitgevoerd door ECSA
- **Nautisch onderzoek** → uitgevoerd door Waterbouwkundig Labo
 - deskstudie
 - studie Vaarwegcapaciteit
- **Operationaliteit** → uitgevoerd door TBA
 - vanuit standpunt marktspelers
 - vanuit standpunt overheid



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

10



Strategisch MER bestudeert effecten op:

- Bodem
- Water (incl. toets aan Kaderrichtlijn Water)
- Mobiliteit
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Biodiversiteit (incl. passende beoordeling)
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Mens (ruimtelijke aspecten en gezondheid)
- Klimaat

Met focus op:

- Effecten die *onderscheidend* zijn en/of
- Effecten die *aanzienlijk* zijn

Effecten op de bodem

► Verlies aan natuurlijke bodem varieert tussen:

- 107 ha voor alternatief 6
- 492 ha voor alternatief 3 (SFD enkel zuidzijde)

► Volume grondoverschot/tekort varieert tussen:

- 0,7 Mio m³ *overschot* voor alternatief 7
- 20,9 Mio m³ *overschot* voor alternatief 3 (met SFD zuid)
- 15,4 Mio m³ *tekort* voor alternatief 8 (met SOD)
- Bij de berekeningen is rekening gehouden met compensatie overschot/tekort binnen eenzelfde alternatief

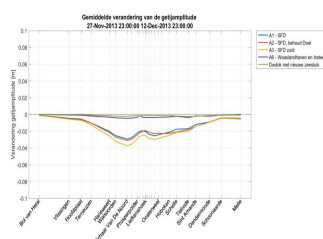


13

Effecten op het watersysteem

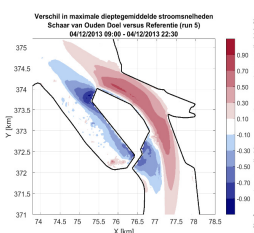
► Effecten op het getij

- Saeftinghedokvarianten: initiële afname van de getijslag, mogelijk toename op lange termijn
- Grote uitbreiding Noordzeeterminal en Schaar van Ouden Doel: toename van de getijslag



► Effecten op de stroomsnelheden

- Meestal klein en lokaal
- Bij Grote uitbreiding Noordzeeterminal en Schaar van Ouden Doel: sterke toename in vaargeul, afname achter de structuren

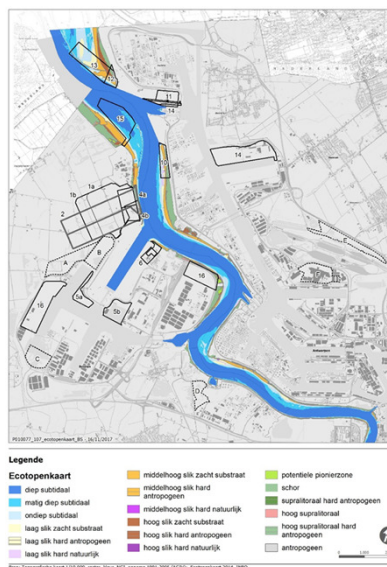


14

Effecten op het watersysteem

► Effecten op de structuurkwaliteit (intergetijdenareaal)

- Grootste verliezen door directe inname; bijdrage van erosie en wijzigingen in getijslag beperkt
- Aanzienlijke verliezen aan slik bij grote uitbreiding NZT (65 ha) en aan slik (21 ha) en schor (5 ha) bij uitbreiding Europaterminal



Effecten op het watersysteem (vervolg)

► Effecten op sedimentcontratie

- Toename in onderhoudsbaggerwerk leidt tot toename sedimentconcentraties in Schelde; heeft op zijn beurt impact op zuurstofgehalte en een aantal ecologische parameters
- Langetermijnevolutie onzeker
- Vooral relevant voor de varianten van het Saeftinghedok
- Milderende maatregelen worden verder onderzocht

► Effect op de saliniteit van de Schelde

- Beperkt en lokaal (binnen zone met van nature grote fluctuaties)

► Effect op grondwaterkwantiteit en verzilting

- Kortetermijneffect vooral bij bouwstenen die poldergebied innemen; langetermijneffect beperkt.
- Effecten buiten havengebied zijn nagenoeg volledig te milderen door aangepaste maatregelen

Wesertoets – kaderrichtlijn water

► Zeeschelde IV

→ Achteruitgang van de ecologische toestand is mogelijk voor alle bouwstenen/alternatieven behalve voor bouwsteen 5a, 5b, 11, 14 en 15, en alternatief 6.

► Zeeschelde III

→ Achteruitgang van de ecologische toestand kan niet uitgesloten worden bij de SFD-varianten

► Antwerpse havendokken

→ Geen achteruitgang van chemische of ecologische toestand te verwachten

Effecten op mobiliteit

► Verbetering ontsluiting *binnenvaart* voor alle bouwstenen

► Positieve score voor ontsluiting via *spoor* bij alternatieven 1, 3 en 8; neutraal tot beperkt negatief voor de overige

► Impact op het intern wegennet in de haven:

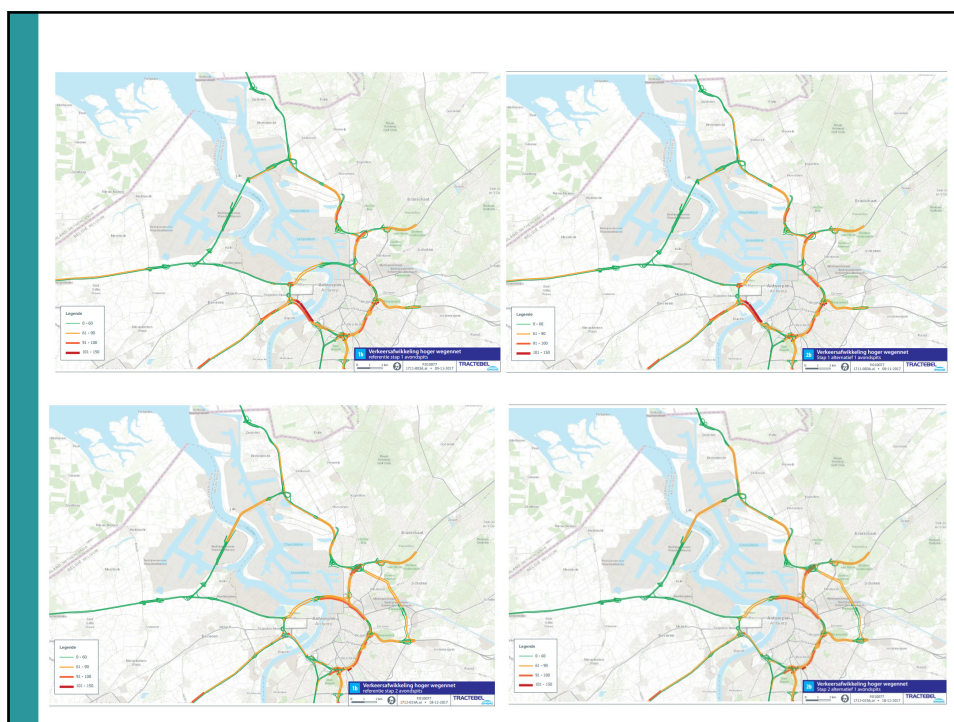
→ Beperkt negatief effect (*niet onderscheidend*), vooral ter hoogte van de aansluitingen van de bouwstenen op het bestaande wegennet

► Impact op hoger wegennet:

→ Verwaarloosbaar effect bij beide ontsluitingsscenario's

► Impact op onderliggend wegennet:

→ Beperkt negatief effect (*niet onderscheidend*) op LO of RO, alnaargelang de locatie van de extra containerbehandelingscapaciteit



Effecten op het geluidsklimaat

► Containerterminals:

→ Negatieve effecten van Saefthinghedok (Saftingen, Rapenburg), Containerkaai NW (idem), Verrebroekdok (Kieldrecht) en Schaar van Ouden Doel (Ouden Doel). Insteekdok en Delwaidedok vormen aandachtspunt m.b.t. Berendrecht

► Logistieke terreinen:

→ Negatieve effecten van activiteiten aan Kop van Verrebroekdok (Verrebroek), Logistiek Park Schijns (Ekeren) en Gedempt deel van het Doeldok (Saftingen)

► Wegverkeer:

→ Negatieve effecten mogelijk ter hoogte van Saftingen, Rapenburg, Doel en Verrebroek (Spaans Fort)

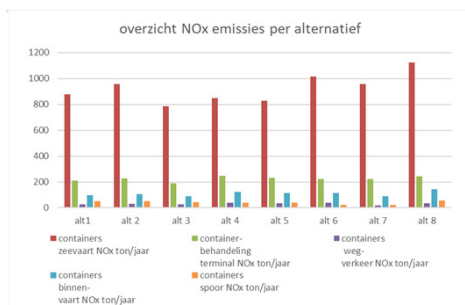
► Spoorverkeer:

→ Negatieve effecten mogelijk ter hoogte van Saftingen, Rapenburg, Verrebroek, Kieldrecht, Berendrecht, Zandvliet, Stabroek, Lillo, Doel, Ouden Doel en Prosperdorp

► Grootste effect voor alternatieven 4 + 5, kleinste voor alt. 3

Effecten op luchtkwaliteit

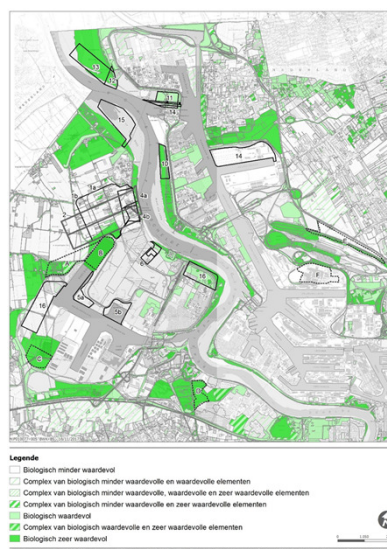
- ▶ Emissies zijn weinig onderscheidend tussen de alternatieven
- ▶ Veruit grootste *absolute* emissies voor NOx toe te schrijven aan aangemeerde zeeschepen; activiteiten op terminals en emissies van binnenvaart ook relevant. Milderende maatregelen zijn noodzakelijk.
- ▶ *Relatieve* toename meest aanzienlijk voor containerbehandeling, spoor, binnenvaart en zeeschepen; verwaarloosbaar voor wegverkeer
- ▶ Verschil tussen beide ontsluitingsvarianten (met en zonder Toekomstverbond) is verwaarloosbaar



21

Impact op biodiversiteit – passende beoordeling

- ▶ Significant negatieve effecten door direct ruimtebeslag van Europees beschermde aquatische en terrestrische habitats en leefgebied van Europees beschermde soorten
- ▶ Versnippering door verbreken van continuïteit slik en schor significant negatief voor alternatief 4
- ▶ Versnippering door toename van turbiditeit significant negatief voor alternatief 1, 2 en 3
- ▶ Significant negatief effect van verlies aan slik en schor bij alternatieven 1, 2, 3, 5 en 8
- ▶ Significant negatief effect bij alternatief 1, 2 en 3 als gevolg van toegenomen turbiditeit
- ▶ Risico op significant negatieve effecten door eutrofiëring voor het Nederlandse Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal'.



22

Impact op biodiversiteit – andere effecten

- ▶ Direct ruimtebeslag door areaalverlies binnen VEN-gebied en biologisch waardevolle vegetatie aanzienlijk negatief voor alle alternatieven
- ▶ Verlies aan leefgebied van niet-Europees beschermde soorten (soortenbeschermingsprogramma Haven) negatief voor alle alternatieven
- ▶ Impact op hydrologie en verzilting in binnendijkse gebieden beperkt negatief voor alle alternatieven
- ▶ Lichtverstoring (vleermuizen) aanzienlijk negatief voor Logistiek Park Schijns, maar volledig te milderen



23

Impact op landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

▶ Containerterminals

- Belangrijke impact op erfgoedwaarden en landschap Doelpolder bij aanleg SFD; bij alternatief 3 ook impact op Oud- en Nieuw Arenbergpolder
- Containerkaai NW: impact op landschap en erfgoed beperkter dan bij SFD
- Andere grote en kleine rivierterminals: (soms aanzienlijke) landschappelijke en visuele impact; geen impact op erfgoed



▶ Logistieke terreinen

- Putten Weide: aanzienlijke impact op landschap en erfgoedwaarden
- Al dan niet indirecte impact op landschapswaarden en –relicten bij Kop van Verrebroek, Vlake van Zwijndrecht en Logistiek Park Schijns

▶ Ontsluitingsinfrastructuur

- Landschappelijke impact van ontsluiting SOD (alternatief 8)

Klimaatgerelateerde effecten

- ▶ Emissies van broeikasgassen vooral afkomstig van zeeschepen, activiteiten op de containerterminals en wegverkeer; niet onderscheidend tussen de alternatieven
- ▶ Toename van broeikasgasemissies bedraagt ongeveer 1,2% van totale emissies in het havengebied en 14% van de niet-industriële emissies
- ▶ Op termijn zijn voor alle alternatieven adaptatiemaatregelen nodig, om om te gaan met onder meer toegenomen temperaturen en kans op wateroverlast



25

Impact op mens – ruimtelijke aspecten

- ▶ Effect op de wisselwerking met de ruimtelijke context
 - beperkt positief bij versterken van de havenstructuur (alternatief 1, 3, 6 en 7)
 - (aanzienlijk) negatief bij de grote rivierterminals
- ▶ Effect op het functioneel ruimtegebruik
 - Negatief door ruimte-inname bij de meeste alternatieven
 - Positief door de benutting van ongebruikte terreinen bij alternatief 4
- ▶ Effect op eigendomsstatuut
 - Aanzienlijk negatief bij alternatief 3 en 8 als gevolg van aandeel gronden in privé-eigendom en/of impact op concessies
 - beperkt negatief tot negatief voor de andere alternatieven
- ▶ Effect op gebruiksintensiteit
 - Overwegend positief, behalve voor de grote uitbreiding van de NZT, wegens ligging in de Schelde
- ▶ Effect op gebruikskwaliteit overwegend negatief

Effect op de mens - gezondheid

► Beoordeling gebaseerd op

- Geluidseffecten: gesimuleerde waarden ter hoogte van bewoning
- Luchtkwaliteit: NOx-emissies in combinatie met afstand tot woonzones

► Belangrijkst veronderstelde cumulatieve effecten:

- Alternatief 1, 2 en 3: Saftingen en Rapenburg
- Alternatief 4: Berendrecht en Lillo
- Alternatief 6: Berendrecht en Zandvliet
- Alternatief 7: Stabroek
- Alternatief 8: Spaans Fort (Verrebroek)

► Globale impact:

- Grootst bij alternatief 2, door uitbreiding haven en behoud van Doel
- Kleinst bij alternatief 6, doordat negatieve impact beperkt blijft tot enkele woongebieden



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Resultaten geïntegreerd onderzoek

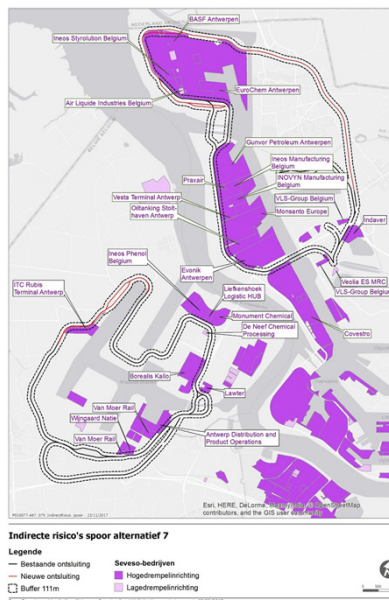
-> Externe Veiligheid



Rapport externe veiligheid bestudeert :

► Effecten op Seveso-inrichtingen

- Aanwezigheid van Seveso-installaties die bij een ongeval met een container met gevaarlijke lading kunnen bijdragen tot een overschrijding van het risico dat uitgaat van die installaties
- Rekening houdend met risicoprofielen van installaties
- Voor ongevallen die zich voordoen binnen de “maximale schadeafstand” tot de Seveso-installatie (afhankelijk van de aard van het risico)
- Voor terminals zowel als transportroutes (weg, spoor en scheepvaart)



Rapport externe veiligheid bestudeert :

► **Effecten van ECA op de bevolking (incl. werknemers):**

- Bepaling van aantal personen binnen de maximale effectafstand (466 m)
- Op basis van bestemmingen Gewestplan/RUP en generieke dichtheid per bestemming
- Voor terminals en transportroutes

► **Effecten van ECA op de kerncentrale van Doel**

- Aantal mogelijke effecten dat de terreingrens van de centrale kan overschrijden (warmtestraling, overdruk, toxische gaswolk) + impact op overstromingsrisico

Resultaten externe veiligheid

► Effecten van ECA op Seveso-inrichtingen

- Aantal installaties met mogelijk significante effecten binnen de maximale schadeafstand van de alternatieven varieert van 7 tot 18
- Hoogste aantal voor alternatieven 6 en 7, laagste aantal voor varianten SFD
- Geen risicoberekeningen of gedetailleerde impactanalyse voor deze installaties
- Risico's in alle gevallen te beheersen door het nemen van aangepaste (nader te bepalen) maatregelen



31

Resultaten externe veiligheid (vervolg)

► Effecten van ECA op de bevolking

- Aantal personen binnen maximale effectafstand varieert tussen 100.000 en 130.000
- Werknemers binnen haven veruit grootste aandeel
- Geen risicoberekening
- Relatief weinig verschil tussen de alternatieven

► Effecten van ECA op de kerncentrale van Doel

- Geen risicoberekening
- Grootste potentieel effect van SFD-varianten met kaai aan noordzijde; minder groot bij enkel kaai aan zuidzijde
- Potentiële effecten van alternatief 5 (met Containerkaai NW) en 8 (met Schaar van Ouden Doel) ook relatief groot



 **Vlaanderen**
is mobiliteit &
openbare werken

Resultaten geïntegreerd onderzoek

-> Nautisch onderzoek

Nautisch onderzoek

- ▶ Deskstudie met evaluatie van de bouwstenen en alternatieven volgens een microscopische (manoeuvreertechisch) en macroscopische (verkeertechisch) benadering
- ▶ Onderzoek vaarwegcapaciteit op basis van de capaciteitsstudie uitgevoerd door Ordina in 2008 (rapport 2009) voor de MKBA van de Tweede sluis Waaslandhaven:
 - Vergelijking van de prognose voor 2030
 - Vergelijking van de vaarlogica
 - Verkeersmodel en resultaten

Nautisch onderzoek

► Deskstudie en expertenmeetings: Resultaat voor de nautische evaluatie:

De alternatieven met enkel een Saeftinghedok (1, 2, 3) komen op de bovenste plaatsen en het alternatief 7 met de nieuwe zeesluis en het Delwaidedok naast een kleine uitbreiding van de NZT en noordwestelijke kade DGD komt op de laatste plaats. Andere alternatieven liggen daar tussenin.



Nautisch onderzoek

► Onderzoek vaarwegcapaciteit (Ordina, 2009): de vloot zeevaart en binnenvaart uit de prognose P2017 voor 2030 kan afgehandeld worden tussen de Noordzee en de Beneden-Zeeschelde en er is voldoende capaciteit aanwezig. Meer specifiek is dit gebaseerd op:

- de prognosevergelijking: geen significante verschillen tussen de prognoses P2007 en P2017 voor 2030
- de vergelijking van de vaarlogica: ten opzichte van 2007 zijn de mogelijkheden tot varen en manoeuvreren uitgebreider in 2017 en ook in de toekomst zijn nog optimalisaties te verwachten in de ketenwerking
- de doorvertaling van de resultaten uit de ORDINA-studie voor wachttijden en wachtende schepen: ten opzichte van 2007 is er een zeer beperkte toename van de totale wachttijd in 2030 en zullen meer schepen een wachttijd oplopen voor één of meer van de vier redenen (getij, vaarweg, sluisen, kades), maar de gemiddelde wachttijd per wachtend schip blijft ongeveer gelijk of daalt.



 **Vlaanderen**
is mobiliteit & openbare werken

Resultaten geïntegreerd onderzoek

-> Strategische MKBA

S-MKBA: wat is het doel?

-  Draagt een projectalternatief bij tot de maatschappelijke welvaart?
-  Voor België of in een internationaal perspectief?
-  Worden de benadeelden gecompenseerd en houden we netto meer over dan wanneer het project niet wordt uitgevoerd?
benchmark met nul alternatief

 **Vlaanderen**
is mobiliteit & openbare werken

38

S-MKBA: beknopte resultatenweergave

► Input voor S-MKBA:

- trafiekprognose
- types kosten en baten

► Kosten- en baten: overzicht resultaten per alternatief

► Bespreking resultaten



39

Input van S-MKBA (1) Trafiekprognose

► Uitgangspunten

- Trafiekprognose is gebaseerd op Procesnota, maar nu uitgaande van cijfers van 2016. Verdere actualisatie gebeurde op basis van laatst beschikbare data Haven van Antwerpen.
- Prognose wordt berekend met als vertrekpunt zone voor de sluizen, uitgaande van huidige trafiek MPET, AGT en PSA.
- Zowel voor zeevaart als binnenvaart. Evolutie binnenvaart houdt rekening met verwachte modal split naar 42% binnenvaart in 2030.
- Prognose is opgemaakt in 3 scenario's (laag, midden, hoog).



40

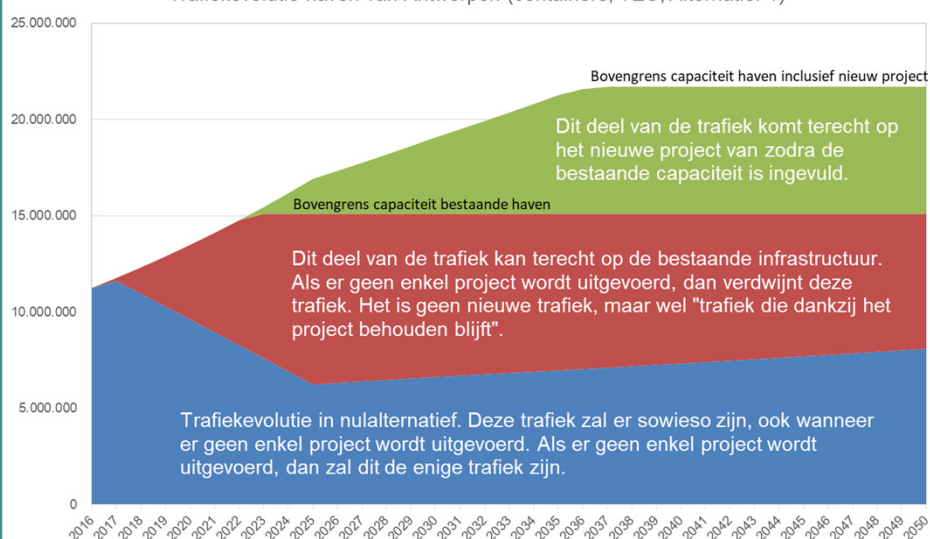
Input van S-MKBA (1) Trafiekprognose

Voor alle alternatieven bestaat de trafiekprognose uit 3 segmenten:

- (1) **Nulprognose:** dit deel van de totale trafiek zal sowieso naar de haven komen, ongeacht of een alternatief wordt uitgevoerd of niet.
- (2) De trafiek die naar de haven komt dankzij het alternatief, maar die nog plaats vindt in de bestaande haven. (Of anders gezegd: de **trafiek die niet verloren gaat** dankzij het alternatief).
- (3) De trafiek die naar het **nieuwe alternatief** zal komen.

De bovenstaande elementen samengeteld geven de totale containertrafiek van de haven van Antwerpen. Deze trafiek wordt begrensd door de totale capaciteit van de haven (incl. de nieuwe capaciteit van een alternatief).

Trafiekevolutie haven van Antwerpen (containers, TEU, Alternatief 1)



Kosten

- **Investeringskost**
 - Gewone kosten (opbouw van kosten per jaar van de bouwperiode)
 - baggerkosten
- **Onderhoudskost**
 - beton (0,5% per jaar van totale investeringskost)
 - baggeronderhoudskost
- **Externe effecten (+ of -)**
 - Externe effecten achterlandvervoer
 - Externe kosten havenactiviteiten

Baten

- **Transportbaten**
 - Kostenbesparingen voor havengebruikers (bepaald als deel onder vraagcurve)
- **Haveninkomsten**
 - Havenrechten: bijkomende tonnenmaat- en scheepvaartrechten
 - Concessiegelden terreinen
- **Indirecte effecten**
 - Werkgelegenheid constructie en onderhoud
 - Werkgelegenheid exploitatie

Overzicht resultaten per alternatief

Opbrengstratio = netto baat per geïnvesteerde euro

	internationaal				nationaal		
	laag	midden	hoog		laag	midden	hoog
ALT1	3,21	4,39	4,65	ALT1	0,99	1,34	1,41
ALT2	2,89	4,12	4,39	ALT2	0,96	1,32	1,39
ALT3	2,68	3,71	3,93	ALT3	0,73	1,04	1,09
ALT4	4,81	6,51	6,88	ALT4	1,83	2,34	2,43
ALT5	4,57	6,43	6,84	ALT5	1,62	2,17	2,27
ALT6	3,79	4,36	4,49	ALT6	1,30	1,49	1,52
ALT7	0,13	0,44	0,86	ALT7	0,13	0,26	0,39
ALT8	0,36	0,96	1,53	ALT8	0,26	0,47	0,63

Bron: ECSA

Overzicht resultaten per alternatief

Netto contante waarde = totale geactualiseerde baten min de geactualiseerde kosten

internationaal				nationaal			
	laag	midden	hoog		laag	midden	hoog
ALT1	4.164,11	5.695,22	6.031,81	ALT1	1.279,28	1.739,95	1.824,42
ALT2	4.166,08	5.924,68	6.310,93	ALT2	1.375,09	1.897,86	1.996,50
ALT3	4.005,85	5.536,96	5.873,55	ALT3	1.087,41	1.548,08	1.632,55
ALT4	4.520,05	6.108,70	6.458,09	ALT4	1.720,12	2.196,52	2.284,64
ALT5	4.451,42	6.266,11	6.664,71	ALT5	1.576,21	2.114,25	2.216,41
ALT6	3.983,69	4.578,71	4.715,59	ALT6	1.363,62	1.564,24	1.590,59
ALT7	130,70	456,39	897,75	ALT7	135,52	273,03	405,02
ALT8	356,58	962,15	1.537,01	ALT8	255,88	467,53	636,15

Bron: ECSA



45

Bespreking resultaten S-MKBA

- ▶ **De rangschikking van alternatieven wordt in belangrijke mate bepaald door:**
 - De trafiekprognose (standaard versus beperking)
 - De capaciteit van het alternatief (variërend van 4,7 tot 7 mio TEU)
 - De beschikbare oppervlakte containeroverslag en VAL
 - De investerings- en onderhoudskosten
 - De timing van uitvoering werken en ingebruikname capaciteit
- ▶ **Directe baten: alt. 1 t/m 5 scoren hoog, 6 minder door lagere capaciteit en 7 en 8 laag door lage transportbaten**
- ▶ **Indirecte baten: alle werkgelegenheidsbaten samen zijn matig belangrijk in het totaal van de baten**
- ▶ **Externe effecten: internationaal is het een baat, nationaal is kost voor alt. 1 t/m 5 hoogst, maar met relatief beperkte grootteorde**
- ▶ **Investerings- en onderhoudskosten: alternatief 4 is goedkoopst en alternatief 3 is duurst.**
- ▶ **Sensitiviteitsanalyses op basis van discontovoet en verhoogde onderhoudsbaggerwerken: geen wijziging van de rangschikking van de alternatieven naar resultaat**



46



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Resultaten geïntegreerd onderzoek

-> Operationaliteit



Bouwstenen die operationeel / strategisch niet geschikt zijn:

- 4a Containerkaai Noordwest: zou verdere ontwikkeling van de haven in strategisch uitbreidingsgebied onmogelijk maken.
- 14 (Delwaidedok) en 16 (Verrebroekdok): omwille van ligging volledig achter de sluizen
- 5a, 5b (uitbouw Deurganckdokterminals langs Waaslandkanaal) in oorspronkelijk voorziene vorm: terminalconfiguratie zorgt voor te veel operationele inefficiëntie
- 11 (Insteekdok ten noorden van Zandvlietluis) in oorspronkelijk voorziene vorm: interferentie met Scheldekruisende hoogspanningsmast, problematische verkeersafwikkeling over sluizencomplex en nautisch suboptimaal



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Bouwstenen met belangrijke operationele / strategische knelpunten:

- 4b (halve containerkaai Noordwest): omwille van restricties die in deze zone opgelegd worden naar toekomstige ontwikkelingen in dit gebied
- 5a, 5b (uitbouw Deurganckdokterminals langs Waaslandkanaal) in geoptimaliseerde vorm:
 - × Deel van zeevaartbehandeling achter de sluizen
 - × Configuratie met 2 aparte terminaldelen zorgt voor minder efficiënte operaties
- 10 (uitbreiding Europaterminal): omwille van erg beperkte terreindiepte
- 15 (Schaar van Ouden Doel): omwille van de hoekige vorm van kaaimuur als knelpunt voor efficiënt ruimtegebruik en omwille van geïsoleerde ligging

Bouwstenen zonder of met beperkt aantal operationele / strategische knelpunten:

- 1a, 1b, 2 (Saeftinghedokvarianten)
- 6 (uitbreiding Deurganckdok oost op terrein Ashland)
- Geoptimaliseerde versie van 11 (verlenging Noordzeeterminal richting Zandvlietsluis)
- 12 (beperkte stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal)
- 13 (grote stroomafwaartse uitbreiding Noordzeeterminal)



Visie

- ▶ **Basis:**
 - doelstellingen opgenomen in de startbeslissing
- ▶ **Fundament:**
 - kwalitatieve onderzoeksrapporten
- ▶ **Eerste toetsing van ontwerpverslagen:**
 - door bevoegde administraties
- ▶ **Opmaak synthesesnota:**
 - conclusies geïntegreerd onderzoek
- ▶ **Ontwerpverslagen:**
 - publiek bekend maken, samen met synthesesnota
- ▶ **Actorenoverleg:**
 - in functie van opmaak voorontwerp voorkeursbesluit
- ▶ **Projectteam:**
 - maakt voorontwerp op, na signaal van de politiek over voorkeursalternatief
- ▶ **Adviesvergadering over onderzoek en voorontwerp voorkeursbesluit**
- ▶ **Vlaamse regering beslist**
- ▶ **Goedkeuring ontwerpverslagen:**
 - Vlaanderen doet onderzoek over ontwerp voorkeursbesluit (vandaar "ontwerpverslagen")

Publiek maken van ontwerprapporten = nieuw

► Voordelen

- Verbeteren van de kwaliteit van de ontwerprapporten
- Mogelijkheid om breed in dialoog te gaan over de keuze van het voorkeursalternatief



53

Dialoog

- Procedure complexe projecten kiest voor actieve betrokkenheid van alle stakeholders →
- Zeer regelmatig actorenoverleg met uitleg over stand van zaken geïntegreerd onderzoek en tussentijdse resultaten
- Deze aanpak zetten we verder: in eerste instantie komt er daarom op 31 januari een nieuwe dialoog over de onderzoeksresultaten met alle stakeholders tijdens een volgend actorenoverleg
 - Over synthesesnota
 - Discussanten trekken conclusies uit de ontwerprapporten
 - Discussierondes met 5 thematische sessies
 - Plus: Iedereen krijgt het woord: vrije tribune om conclusies uit het geïntegreerd onderzoek te presenteren
 - Gedetailleerd verslag wordt bezorgd aan de kabinetten
- Het debat over het voorkeursalternatief wordt in eerste instantie met de stakeholders gevoerd in de schoot van het actorenoverleg.
- De ruime bevolking krijgt tijdens het openbaar onderzoek van het ontwerp voorkeursbesluit de kans om in te spreken.



54

Vervolgproces na actorenoverleg 31/1

- Ontwerprapporten aan adviesinstanties
- Adviesvergadering over ontwerprapporten en voorontwerp voorkeursbesluit
- Aanpassing documenten
- Vaststelling ontwerp voorkeursbesluit door VR
- Openbaar onderzoek (ontwerprapporten, ontwerp VB)
- Aanpassing documenten (rapporten, ontwerp VB) + goedkeuring MER + advies raad van state
- Definitieve vaststelling voorkeursbesluit
- Opstart uitwerkingsfase



Vragenronde

