

Tussennota voor Containercluster Linkerscheldeoever als onderdeel van het complex project 'Realisatie van extra container- behandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen'

Samenvatting – 4 mei 2021

Een tussennota is een stap in de procedure 'complex project'.

In de tussennota van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA) stellen we nieuwe elementen voor, die nog niet opgenomen waren in de projectonderzoeksnota's (PON's) van ECA. Deze nieuwe elementen komen voort uit de publieke raadplegingen van 2020 over de PON's voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven en voor de Containercluster Linkerscheldeoever.

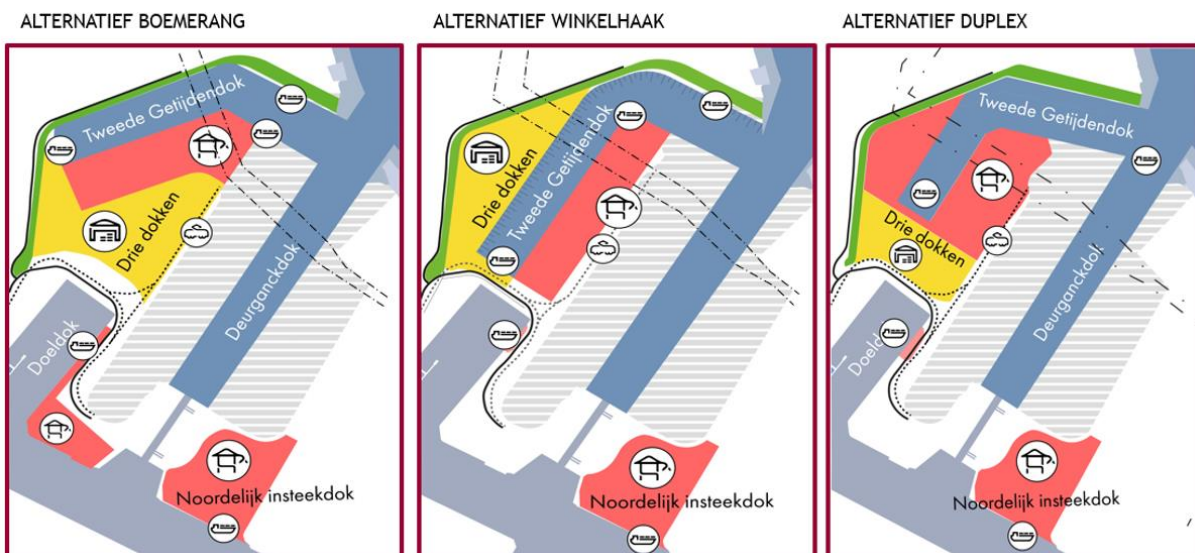
Omdat de bevolking zich nog niet kon uitspreken over deze nieuwe elementen, leggen we ze nu voor via de tussennota die van 5 mei tot en met 4 juni 2021 in publieke raadpleging gaat.

In de tussennota ECA komen drie nieuwe elementen aan bod:

1. Voorstelling van 'duplex', een derde inrichtingsalternatief voor het Tweede Getijdendok, binnen de ruimtelijke en conceptuele grenzen vastgelegd in het voorkeursbesluit ECA.
2. Onderzoek naar hoe de effecten van een toenemende containerafhandeling na 2030 kunnen passen binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen over klimaat, milieu en mobiliteit.
3. Onderzoek naar mogelijke locatievarianten voor de spoorbundel.

1. Duplex: een derde inrichtingsalternatief voor het Tweede Getijdendok

In de PON voor Containercluster Linkerscheldeoever van 2020 staan twee inrichtingsalternatieven voor het Tweede Getijdendok, met name 'boemerang' en 'winkelhaak'. Nu voegen we hier een derde alternatief aan toe: 'duplex'.



De 'duplex' bestaat uit een Tweede Getijdendok dat – net zoals 'boemerang' en 'winkelhaak' - aantakt op het Deurganckdok, maar deze aantakking situeert zich dichterbij de Schelde (zie figuur). De monding van het duplexdok is dus enigszins 'gedraaid' ten opzichte van de twee andere alternatieven.

Om boemerang of winkelhaak te realiseren, moet op de noordwestelijke kop van het Deurganckdok aanmeerlengte afgebroken worden, zodat het nieuwe dok hier goed kan aantakken. Voor duplex is dit niet of nauwelijks nodig waardoor er minder containerbehandelingscapaciteit verloren zou gaan.

Het duplexdok en de aangrenzende logistieke zone passen binnen de ruimtelijke contouren van het voorkeursbesluit ECA, met behoud van Doel. Ook de containerbehandelingscapaciteit van dit derde inrichtingsalternatief is in lijn met het voorkeursbesluit. Zo kunnen we de duplex op gelijke voet met boemerang en winkelhaak in detail laten onderzoeken, om ze alle drie goed te kunnen vergelijken.

Experts zullen nu in detail bestuderen of elk inrichtingsalternatief inderdaad voldoet aan de voorwaarden vanuit scheepvaart en natuur en waterkwaliteit (mogelijke aanslibbing). Alle effecten van de inrichtingsalternatieven komen aan bod in het geïntegreerd onderzoek van Containercluster Linkerscheldeoever.

2. Effecten van een toenemende containerafhandeling na 2030 inpassen binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen over klimaat, milieu en mobiliteit

Deze bijkomende onderzoeksvraag vormt een onderdeel van toekomstbestendig ('future proof') scenario waarbij wordt nagegaan hoe mogelijk bijkomende capaciteit binnen dezelfde footprint gerealiseerd kan worden.

Het onderzoek van ECA gaat uit van een maximum capaciteit van 6,2 miljoen TEU in het jaar 2030 in een tweede getijdendok. Maar het is mogelijk dat de vraag naar containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen nog verder toeneemt na 2030 en na realisatie van het ECA-project.

Verder zorgt innovatie van de containerterminals voor een verhoogde productiviteit, zowel bij het laden en lossen van de schepen als bij het gebruik van de terminaloppervlakte. Hierdoor mogen we aannemen dat de groeiende vraag naar containerbehandelingscapaciteit ook na 2030 gerealiseerd zou kunnen worden binnen de fysieke ruimte die nu al voor ECA gepland is. Zo zou de bijkomende druk op de omgeving zoveel mogelijk beperkt blijven.

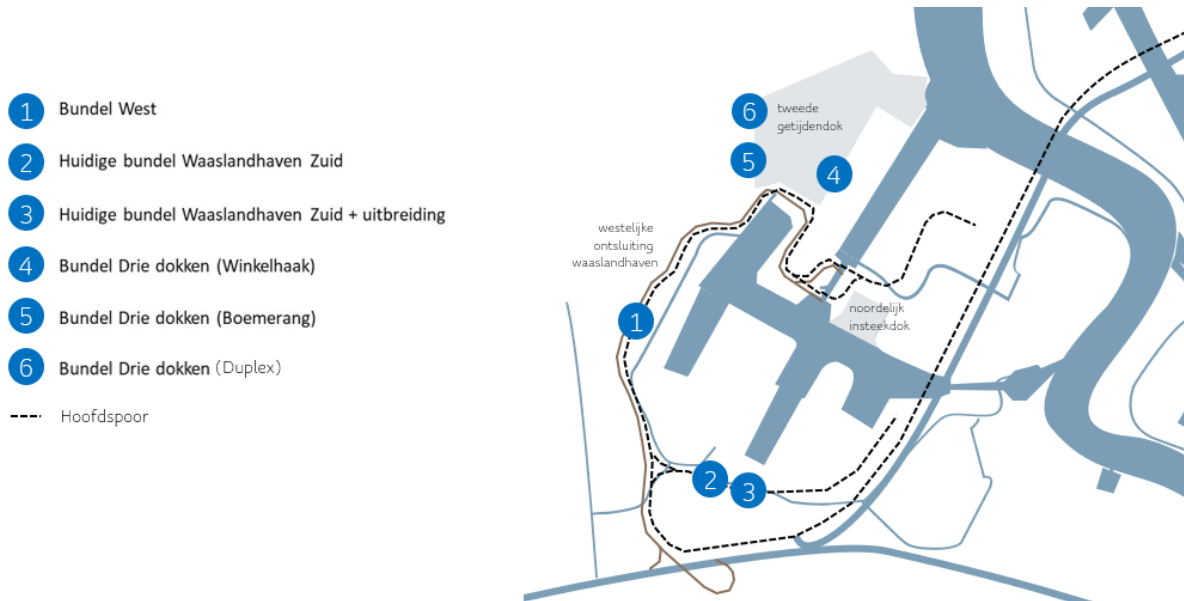
Met deze nieuwe onderzoeksvraag gaan we na welke voorwaarden vervuld moeten zijn om deze (nu nog hypothetische) toenemende containerbehandelingscapaciteit te doen passen binnen de beleidsdoelstellingen van mobiliteit, klimaat en milieu:

- Mobiliteit: ontsluitbaarheid, modal split, exploitatiemodel van de terminals, ...;
- Klimaat en ecologie: lucht, CO2 uitstoot geluid, ...;
- Milieu en innovatie: transitie naar schonere scheepsbrandstof, walstroom, ...

Het is niet de bedoeling om het voorkeursbesluit in vraag te stellen. We verkennen slechts de gevolgen van een eventuele toenemende behandelingscapaciteit voor de periode na 2030. Dit zal mee beschreven worden in het 'future proof' scenario in het Milieueffectenrapport voor ECA.

3. Verkennend onderzoek naar mogelijke locatievarianten voor de spoorbundel West.

In de PON Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven was enkel sprake van een Spoorbundel Verrebroek. Verschillende inspraakreacties plaatsten hier vraagtekens bij, onder meer over de overlast die deze spoorbundel zou veroorzaken. Uit verder verkennend onderzoek blijkt intussen dat ook andere locaties in de zone rond het Tweede Getijdendok in beeld komen voor de realisatie van een spoorbundel.



In de tussennota brengen we 6 locatievarianten in beeld. Omdat enkele van die 6 onredelijk blijken (zoals uitgelegd is in de tussennota), stellen we uiteindelijk voor om 4 locatievarianten verder in detail te onderzoeken.

Voor elk inrichtingsalternatief (boemerang, winkelhaak, duplex) van het Tweede Getijdendok zijn twee locatievarianten voor de spoorbundel beschikbaar: één locatie (Bundel West) is voor alle inrichtingsalternatieven dezelfde, en verder voor elk van de drie inrichtingsalternatieven een specifieke versie van een bundel ter hoogte van de logistieke zone Drie Dokken.

In de tussennota toetsen we deze locatievarianten aan enkele technische en ruimtelijke randvoorwaarden. Ook enkele andere kenmerken van de locatievarianten worden kort beschreven en beoordeeld, zoals operationele, ruimtelijke inpassing, veiligheid, ...