

**Complex project
'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit
in het havengebied Antwerpen'**



**Overwegingsdocument bij de raadpleging van de Tussennota voor Container-
cluster Linkerscheldeoever**

juni 2021

DOCUMENTINFORMATIE

Naam project	Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA)
Rapporttitel	Overwegingsdocument bij de raadpleging van de Tussennota voor Container-cluster Linkerscheldeover
Opdrachtgevers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeover
Contactpersoon opdrachtgevers	Dr. Reginald Loyen Programmadirecteur CP ECA Reginald.loyen@mow.vlaanderen.be
Opdrachtnemer	SHIP
Contactpersoon opdrachtnemer	Jeroen Bastiaens
Projectnummer	CCL

VERSIEBEHEER

Versiedatum	Auteur(s) document	

1 INHOUD

1	INHOUD.....	3
2	INLEIDING.....	4
3	RAADPLEGING	5
3.1	<i>Publieke raadpleging</i>	5
3.1.1	Bekendmaking	5
3.1.2	Terinzagelegging	5
3.1.3	Reactiemogelijkheden	5
3.2	<i>Adviesvraag</i>	6
3.3	<i>Informatiesessie</i>	7
4	VERWERKING VAN DE INSPRAAK.....	9
4.1	<i>Manier van verwerken</i>	9
4.2	<i>Antwoorden op de inspraakreacties</i>	9
4.2.1	Categorie 1- Derde inrichtingsalternatief	9
4.2.2	Categorie 2 – Bijkomende onderzoeksvraag	13
4.2.3	Categorie 3 – Locatievarianten spoorbundel.....	15
4.2.4	Categorie 4 – Overige.....	20
5	LIJST MET AFKORTINGEN.....	26
6	BIJLAGEN	27
6.1	<i>Advertentie en aanplakbrief.....</i>	27

2 INLEIDING

Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De vergunningsprocedure vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de uitwerkingsfase gestart met projectonderzoeksnota's voor de Containercluster Linkerscheldeoever en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, twee essentiële onderdelen van de uitbreiding in containercapaciteit in de Antwerpse haven. Daarnaast zijn er nog enkele te realiseren uitbreidingen die via de omgevingsvergunning worden vergund.

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" bracht de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. Deze projectonderzoeksnota werd aan een publieke raadpleging en aan een adviesronde onderworpen. De ingebrachte inspraakreacties en adviezen werden behandeld in een overwegingsdocument. De projectonderzoeksnota CCL werd aangepast en kenbaar gemaakt.

De inspraakreacties gaven aanleiding tot de publicatie van een tussennota. Deze tussennota werd van 5 mei 2021 tot en met 4 juni 2021 aan een publieksraadpleging onderworpen. Tevens werd de tussennota voor advies voorgelegd aan de adviesinstanties.

Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de projectonderzoeksnota die daaruit voortvloeien.

3 RAADPLEGING

3.1 PUBLIEKE RAADPLEGING

In de uitwerkingsfase van een complex project moet strikt gezien geen publieke raadpleging over de projectonderzoeksnota of tussennota georganiseerd worden. In de geest van het project (openheid en transparantie) werd beslist om dit toch te doen.

De tussennota doorliep van 5 mei tot en met 4 juni 2021 een publieke raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

3.1.1 Bekendmaking

- Publicatie van een advertentie in twee gebiedsdekkende regio-edities (Stad en Rand ; Mechelen-Waas) van de Gazet van Antwerpen
- Aanplakking in de gemeente Beveren en Zwijndrecht.
- Aankondiging op volgende websites:
 - www.cpeca.be
 - www.portofantwerp.com
 - www.mlso.be
 - www.beveren.be
 - www.zwijndrecht.be
 - www.complexeprojecten.be
- Kennisgeving via de ECA-Nieuwsflits van 4 mei 2021 naar de leden van het actorenoverleg.

3.1.2 Terinzagelegging

- Een digitale versie van de projectonderzoeksnota (en bijlagen) was downloadbaar via een rechtstreekse link op de homepage www.cpeca.be.
- Een analoge (papieren) versie van de nota kon op afspraak ingekeken worden bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren, de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en in het Havenhuis in Antwerpen.
- Een analoge (papieren) versie van de nota was beschikbaar bij het gemeentebestuur van Zwijndrecht. .

3.1.3 Reactiemogelijkheden

- Via mail naar info@cpeca.be.
- Op papier bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren of de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
- Op papier bij het gemeentebestuur van Zwijndrecht.

3.2 ADVIESVRAAG

De tussennota werd op 5 mei 2021 voorgelegd aan volgende adviesinstanties, met vraag om advies tegen 18 juni 2021:

- Vlaamse overheid
 - Beleidsdomein Omgeving
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Departement Economie, Wetenschap en Innovatie
 - Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
 - Departement Landbouw en Visserij
 - Departement Financiën en Begroting
- Gemeenten
 - College van burgemeester en schepenen van Beveren
 - College van burgemeester en schepenen van Zwijndrecht
 - College van burgemeester en schepenen van Antwerpen
- Provincies
 - Provinciebestuur Antwerpen
 - Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Andere besturen
 - Fluxys
 - Elia
 - Fluvius
 - Infrabel
 - Aquafin
 - Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle FANC
 - Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
 - Maatschappij Linkerscheldeover
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Provincies NL
 - Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant – Directie Ecologie
 - Gedeputeerde Staten van Zeeland
- Gemeenten NL
 - Gemeenteraad van Hulst
 - Gemeenteraad van Woensdrecht
 - Gemeenteraad van Reimerswaal
- Ministerie NL

- Rijkswaterstaat Zee en Delta
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
- Per email en ter kennisgeving bezorgd aan Team MER

3.3 INFORMATIEESSIE

Gelet op de maatregelen die getroffen zijn in het kader van het inperken van de Coronapandemie werd er geen gebruikelijk actorenoverleg georganiseerd. Wel werden een webinar (op 27 april 2021) en 2 online werkgroepen georganiseerd (op 17 en 19 mei 2021) waarvan de opnames ter beschikking werden gesteld op de projectwebsite.

Van volgende instanties werd een (schriftelijk) advies ontvangen:

Tabel 1 Overzicht van de adviezen

A1	Fluxys
A2	Elia
A3	NL - Gemeente Hulst
A4	Infrabel
A5	Departement Landbouw en Visserij
A6	Beleidsdomein Omgeving
A7	NL - Provincie Noord-Brabant
A8	Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
A9	Gemeente Zwijndrecht
A10	NL - Gemeente Woensdrecht
A11	NL - Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 11 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- Bedrijven: 2
- Verenigingen en instanties: 4
- Particulieren: 5

Tabel 2 Overzicht van de inspraakreacties

1	Burger 1
2	Burger 2
3	Björn Rzoska, Imade Annouri, Ann Vermeulen
4	Burger 3
5	Burger 3

6	Shipit
7	Natuurpunt Waasland
8	Burger 4
9	Alfaport Voka
10	DP World
11	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder

4 VERWERKING VAN DE INSPRAAK

4.1 MANIER VAN VERWERKEN

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per aangedragen element wordt een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie of advies, volgens de nummering van Tabellen 1 en 2.
- Per element wordt vervolgens door het projectteam een standpunt geformuleerd en wordt aangegeven op welke manier gevolg werd gegeven aan de geformuleerde opmerkingen.
- Een aantal adviezen bevat geen inhoudelijke elementen of melden dat de betreffende adviesinstantie niet betrokken is (A1, A3, A7 en A8)

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën:

Tabel 3 Categorieën van de reacties

Nummer	Categorie
1	Derde inrichtingsalternatief
2	Bijkomende onderzoeksvraag
3	Locatievarianten spoorbundel
4	Overige

4.2 ANTWOORDEN OP DE INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de adviezen en inspraakreacties per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd.

4.2.1 Categorie 1- Derde inrichtingsalternatief

A6	Voor de alternatieven voor de uitvoering van het Tweede Scheldegetijdendok is het noodzakelijk de hinder naar de omgeving toe correct in beeld te brengen
Dit zal inderdaad gebeuren zoals omschreven in de Projectonderzoeksnota en Tussennota.	
A6	De figuur 3 van het 3de alternatief ("duplex") toont in het noorden een witte vlek tussen het Tweede Getijdendok en de buffer. Kunnen de initiatiefnemers meer duidelijkheid geven over de mogelijke invulling van dit gebied? Nu kan de indruk ontstaan dat het gebied niet nodig is voor de havenuitbreiding, en kan worden teruggegeven aan de polder door de buffer ter plaatse te laten aansluiten op de noordelijke oever van het Tweede Getijdendok
Dit zal verder uitgeklaard worden bij het verdere ontwerp.	

A11	Voor het derde inrichtingsalternatief voor het tweede getijdendok is aangegeven dat dit op gelijkwaardige manier onderzocht zal worden als in de PON is aangegeven voor de eerder benoemde alternatieven. LNV gaat er van uit dat hierbij ook de grensoverschrijdende effecten van aanleg en gebruik zorgvuldig in beeld gebracht gaan worden.
Ook de grensoverschrijdende effecten zullen in beeld gebracht worden zoals aangegeven in de PON CCL.	
3	Volgens de Tussennota zou het ruimtelijk impact van de drie onderzochte alternatieven, 'boeme-rang', 'winkelhaak' en 'duplex' vergelijkbaar zijn. Nieuw aan het derde alternatief is wel de keuze om aan beide zijden van het Tweede Getijdendok containerbehandeling te voorzien. Wat oorspronkelijk duidelijk niet de bedoeling was in de plannen voor een "Saeftinghedok - light". Toen minister Ben Weyts in 2018 het zogenaamd negende alternatief lanceerde in het kader van het al lopend onderzoek van acht ECA-alternatieven, maakte hij zich juist sterk dat er slechts een containerkade aan één kant van het Saeftinghedok zou komen, waardoor de oude kern van het dorp Doel en meer natuur zou gevrijwaard worden.
Het voorkeursbesluit omschrijft onder 4.1 het gekozen alternatief als volgt: "In dit alternatief wordt de extra containercapaciteit gerealiseerd door: • (...) • De realisatie van het Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok. Vanuit het geïntegreerd onderzoek en vanuit het overleg worden een aantal elementen meegegeven waarop dit alternatief tijdens de uitwerkingsfase nog verder geoptimaliseerd kan worden: • Onderzoeken of door een gewijzigde vormgeving van de ingang van het Deurganckdok het afbreken van bestaande aanmeerlengte (met bijhorend tijdelijk behandelingscapaciteitsverlies) vermeden kan worden, zonder dat dit leidt tot significant grotere effecten op de rivier. Indien dit niet mogelijk blijkt: nagaan of - alvorens bestaande behandelingscapaciteit wordt opgegeven - reeds nieuwe behandelingscapaciteit kan worden gecreëerd die in een tussentijdse fase op een kosten-efficiënte manier ontsloten kan worden. • Verder onderzoek naar en optimalisatie van de nautische toegankelijkheid van het Tweede Getijdendok, waarbij gezocht wordt naar de optimale vormgeving van de vaargeul en onderzocht wordt of er al dan niet een zwaaizone in het Tweede Getijdendok moet voorzien worden en zo ja, waar deze dan best ingeplant wordt. • Onderzoek naar de optimale inplanting van de kaaimuren van het getijdendok met het oog op een zo efficiënt mogelijke uitbating van de containerbehandelingscapaciteit, uiteraard ook rekening houdend met nautische toegankelijkheid, de verschillende milieu-effecten en zuinig ruimtegebruik. • Nagaan of de voorziene diepzeebehandeling langs het Waaslandkanaal ten westen van de Kiel-drechtsluis 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. Deze optimalisaties dienen gezocht te worden ten zuiden van de grens weergegeven op bijgevoegd plan." Het derde inrichtingsalternatief valt binnen deze omschrijving van het gekozen alternatief en maakt gebruik van de vrijheidsgraden die in het voorkeursbesluit zelf reeds opgenomen werden. Dit derde inrichtingsalternatief bevindt zich binnen dezelfde lijnen dan het voorkeursalternatief. Het tweezijdig ontwikkelen van het dok heeft dus dezelfde ruimte-inname, en vrijwaart eveneens de oude dorpskern van Doel.	
4	Omdat CP-ECA ervaring leert dat genomineerd zijn in een "Tussennota" en sterkere kans biedt de "Oscar" binnen te halen, is het des te belangrijker bij de beoordeling in een Inspraakprocedure niet op louter statements maar over werkelijk wetenschappelijke onderbouwde documenten en

	rapporten te kunnen beschikken. Hier betreft dit in bijzonder de nautische en sedimentologische onderbouwing, én de doorgedreven studie van de invloed van de bestaande CDW op de nieuw configuratie. Maar minstens had men nu al de exacte afmetingen en oppervlakten van DUPLEX. kunnen vermelden en de TGS. Zonder deze informatie hoort het niet om een oordeel te vellen over het DUPLEX -dok, temeer dat in het verleden in de sedimentologische studie de fragiliteit van de resultaten en de beperktheid van de nauwkeurigheid al een kritisch issue van discussie was.
	De Tussennota introduceert het derde inrichtingsalternatief in het onderzoek, nadat uit een eerste verkenning gebleken is dat dit de redelijkheidstoets doorstaat. Er wordt in de tussennota nog geen enkel oordeel geveld over het inrichtingsalternatief. Het alternatief zal verder onderzocht worden op de door de inspreker vermelde aspecten.
4	Daarom verzoeken we CP-ECA met de door haar geëigende formule opgegeven in TBA (pagina 20), mathematisch aan te tonen dat niet alleen de kaailengte maar ook de (te) schaarse terminaloppervlaktes volstaat om de vooropgezette capaciteit (+5,3 MTEU) op deze extra oppervlakte te halen, met dezelfde containerbehandelingstechniek (SC) als in de vorige acht varianten werd gebruikt om een vergelijking mogelijk te maken, inclusief rekening houdend met de volzetgraad (85%) en de piekfactor (1,25) en inclusief de compensatie van het verlies aan oppervlakte van de Doorsteek naar het Deurganckdok.
	Het is nooit een absolute voorwaarde geweest om de vooropgezette capaciteit te kunnen behalen met behulp van straddle-carriers. Mogelijk is het noodzakelijk om meer ruimte-productieve technieken in te zetten om de vooropgestelde capaciteit te behalen. Bij bepalen van de capaciteit spelen piekfactor en volzetgraad uiteraard een rol. Sommige uitgangspunten van de berekeningen op basis waarvan de inspreker zijn conclusies trekt zijn niet correct. Zo stelt de inspreker bijvoorbeeld onterecht dat het onhaalbaar is om aan de westzijde van het duplexdok over te schakelen naar ASC-operaties.
4	Hoe zal CP-ECA reageren als de terminaloperators en Havenbedrijven zullen vaststellen dat tot ¾ van de doelstelling om extra + 5,3 MTEU te bereiken naar hen wordt doorgeschoven, terwijl diezelfde terminaloperators vooraf hun kroonjuweel voor ca 25 % hebben moeten amoveren (Doorsteek), gebukt gaan aan het verlies van een terminal op de oostelijke oever, terwijl tijdens de bouw van het dok ze jarenlang maar op ¾ van hun huidige capaciteit zullen kunnen werken?
	Het valt niet uit te sluiten dat ook op bestaande terminaldelen zal moeten overgeschakeld worden op meer ruimte-efficiënte behandelingstechnieken. Dit zal voorwerp uitmaken van onderhandelingen met betrokken marktspeleers. De conclusie dat dit gaat over tot ¾ van de vooropgestelde capaciteit is echter onterecht en o.a. gebaseerd op foutieve uitgangspunten.
4	Omdat CP-ECA het extra volume van +5,3 MTEU via het tweede getijdendok pas kan bereiken door niet alleen al DUPLEX (ook Boemerang of Winkelhaak) direct als ASC in te richten, maar ook de gehele bestaande terminal MPET-west (verkort); stelt zich de vraag welk concurrentieel systeem - binnen een gelijkblijvend infrastructuur en uitrusting van terminals (zie de drie in-richtingsalternatieven) CP-ECA nog voorziet om een verdere toename van de containerbehandelingscapaciteit na 2030 in te passen en te realiseren als alle fysieke ruimte en technische haalbare behandelings-systemen (op de maximale versus de beschikbare oppervlakte) op dat ogenblik al opgebruikt zullen zijn?
	Het valt buiten de scope van het lopende complex project om te bekijken welk behandelingssysteem binnen een gelijkblijvende infrastructuur en uitrusting van terminals de capaciteit na 2030 nog verder kan doen toenemen. De tussennota stelt: "Immers, zowel omwille van de steeds toenemende productiviteit door innovaties inzake lossen en laden van schepen en gebruik van de terminaloppervlakte, als omwille van de specifieke

inrichting van de diverse onderdelen die deel uitmaken van alternatief 9, is het denkbaar dat in een toekomst na 2030 een hogere behandelingscapaciteit dan 22,2 miljoen TEU haalbaar wordt.” Gestelde onderzoeksvraag is niet met welke behandelingsystemen dit zou kunnen gebeuren, maar welke voorwaarden inzake mobiliteit, ecologie en innovatie vervuld moeten zijn om die eventueel toenemende containerbehandelingscapaciteit te doen passen binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake mobiliteit, klimaat en milieu.	
7	Natuurpunt Waasland is van mening dat het gemak/de efficiëntie waarmee containers van de terminal kunnen worden overgeladen op binnenschip en/of trein in grote mate dienen door te wegen in de afweging tussen de varianten.
In de Projectonderzoeksnota CCL werden onder 3.1 de verschillende kwaliteitseisen opgesomd waaraan het project dient te voldoen. De mate waarin aan deze verschillende kwaliteitseisen voldaan is zal een rol spelen bij de afweging van de verschillende alternatieven en varianten. Eén van de kwaliteitseisen is “multimodale ontsluiting gericht op beoogde modal split”. Deze kwaliteitseis staat omschreven onder 3.1.4 van de Projectonderzoeksnota CCL.	
7	Voorts vinden we het dat er nog een ultieme optimalisatieslag moet volgen op het uit te voeren onderzoek. Vanuit het oogpunt van impact op milieu en natuur lijkt ons het onderzoeken waard of een dok met loodrechte aantakking op het Deurganckdok met kaaivaktes aan beide zijden en een kortere doklengte een bijkomend te onderzoeken variant kan opleveren. Grosso modo komt dit dan neer op een mix van ‘winkelhaak’ en ‘duplex’, maar dan met toevoeging van een ligplaats en kaaivaktes op de kop van het ingekorte dok. Met een dergelijk ontwerp zal waarschijnlijk de best mogelijke situatie bekomen worden om de minste vertroebeling en habitatname van het SBZ van de Schelde te bekomen, hetgeen vanuit de betreffende Europese wetgeving moet verkozen worden. De aanleg van een kaaivaktes aan weerszijde van het dok kan als een betere benutting van de dokoppervlakte beschouwd worden; die tevens de grondbalans beter binnen de perken houdt; wetende dat er in het havengebied bij meerdere projecten een grondoverschot is. Dit principe werd nu reeds toegepast in de duplexvariant, maar zou ons inziens ook bij de ‘winkelhaak’ bestudeerd moeten worden.
Het voorstel uit de inspraakreactie komt in feite neer op een uitvoeringsvariant van het derde inrichtingsalternatief, nl. het duplex-alternatief waarbij de ingang van het dok dezelfde inplanting en oriëntatie krijgt als het winkelhaak-alternatief. De effecten van deze uitvoeringsvariant zullen in beeld gebracht worden. De uitspraak dat vanuit Europese regelgeving voor deze uitvoeringsvariant moet gekozen worden is in die zin voorbarig. Het derde inrichtingsalternatief is ingegeven door de vraag om afbraak van bestaande capaciteit zoveel mogelijk te beperken door het verschuiven van de ingang richting Schelde, zonder dat dit leidt tot significant negatieve effecten op de rivier en op habitats. Verder onderzoek zal moeten aantonen of dat dit effectief het geval is. Moest de voorliggende configuratie van het derde inrichtingsalternatief toch leiden tot significant negatieve effecten, dan kan de door de inspreker voorgestelde optimalisatie een te overwegen bijsturing van het ontwerp zijn. Dit wordt echter niet als een nieuw inrichtingsalternatief aanzien omdat het conceptueel te weinig afwijkt van het duplex-inrichtingsalternatief en er enkel van afwijkt door een gewijzigde inplanting van de ingang. Er wordt slechts op een beperkt aantal impactdomeinen een verschillende impact verwacht.	
9	De aantrekkelijkheid van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit zal in grote mate bepaald worden door de nautische bereikbaarheid, met name het gemak waarmee de grootste maatgevende schepen kunnen ontvangen worden, zonder fysieke beperkingen of bijkomend tijdsverlies. Inclusief een maximale kadelengete vóór de sluisen, Alfaport Voka neemt kennis van het verdere onderzoek waarbij een derde alternatief naar voor wordt geschoven. Het blijft evident dat nog verder onderzoek aangewezen is in welke reële omstandigheden effectief hinder kan evaren worden.
In de Projectonderzoeksnota CCL werden onder 3.1 de verschillende kwaliteitseisen opgesomd waaraan het project dient te voldoen. De mate waarin aan deze verschillende kwaliteitseisen voldaan is zal een rol spelen bij de afweging van de verschillende alternatieven en varianten. Eén van de kwaliteitseisen is “vlotte	

en veilige nautische toegankelijkheid". Deze kwaliteitseis staat omschreven onder 3.1.1 van de Projectonderzoeksnota CCL. Verder nautisch onderzoek zal ook nog uitgevoerd worden om deze kwaliteitseis te kunnen onderbouwen.	
9	Naast de nautische bereikbaarheid, is ook de inrichting van de nieuwe terminalcapaciteit cruciaal voor een efficiënte containerbehandeling. Een uitbating van beide kanten van het nieuwe dok brengt mogelijks nieuwe uitdagingen met zich mee (bv. een vlotte verbinding tussen beide zijden), waar in het operationaliteitsonderzoek rekening mee gehouden moet worden.
In de Projectonderzoeksnota CCL werden onder 3.1 de verschillende kwaliteitseisen opgesomd waaraan het project dient te voldoen. De mate waarin aan deze verschillende kwaliteitseisen voldaan is zal een rol spelen bij de afweging van de verschillende alternatieven en varianten. Eén van de kwaliteitseisen is "efficiënte operationaliteit in overeenstemming met de marktbehoefte". Deze kwaliteitseis staat omschreven onder 3.1.2 van de Projectonderzoeksnota CCL.	
10	Conclusies rond derde inrichtingsalternatief: Conclusie 1: De capaciteit van de duplex oplossing ligt maximaal rond de 4.3-4.4 mio TEU, in lijn met de berekeningen van APA die uitgaan van 4.3 mio TEU (zie tabel capaciteiten). De terminals zijn "landside constraint". Hierbij is van belang dat gebruik van ASC's de meest optimale benutting van de landoppervlakte is en blijft. Conclusie 2: De tussennota gaat uit van 2 verschillende capaciteiten voor een O&D terminal vs een TS terminal. In beide gevallen lijken de capaciteiten realistisch. De uitbouw van Duplex West met de maximaal haalbare ligplaats wordt voornamelijk benut in de TS situatie, omdat de O&D "landside constraint" is. Voor een O&D terminal zijn de aanpassingen die DPW aan de winkelhaak voorstelde optimaler.
Op basis van een eerste ruwe inschatting door het Havenbedrijf van zowel kade-capaciteit als opslagcapaciteit blijkt dat: - De vooropgestelde capaciteiten zowel voor het transshipmentscenario als voor het I/E-scenario bereikt kunnen worden. - Dat aan Duplex West beide scenario's landside constraint zijn, maar er voor beide scenario's nog ruimte is voor verdere optimalisatie van de opslagcapaciteit (door bv. aparte stacks te voorzien voor lege containers).	

Aanpassingen aan het dossier:

- De effecten van de ingesproken uitvoeringsvariant op het duplex-alternatief zullen in beeld gebracht worden.
- Het hoofdstuk over het derde inrichtingsalternatief uit de tussennota zal geïntegreerd worden in de Projectonderzoeksnota CCL.

4.2.2 Categorie 2 – Bijkomende onderzoeksvraag

A6	Daarnaast is het van belang dat onder het scenario van verdere uitbreiding van de containerafhandeling na 2030 gekeken wordt naar de impact op de verschillende vervoersmodi (weg-, spoor- en scheepsverkeer) en bij uitbreiding op de hinder die zij voortbrengen. Als het aantal verladingen toeneemt zal dit zich vertalen in een lichte toename van het specifieke geluid. Richtinggevend kan hierbij opgemerkt worden dat een stijging van de doorzet met 25-30 % nodig is om een geluidsverhoging met ca 1 dB(A) te veroorzaken, dit bij de veronderstelling dat toekomstige verladingen/operaties een gelijk geluidsniveau veroorzaken als deze waarbij het MER is vanuit gegaan. Dit laatste moet als een worstcase benadering gezien worden, gezien de evolutie van BBT.
De in het advies opgesomde elementen (impact op vervoersmodi en hinder die dit voortbrengt) staan inderdaad mee opgenomen in de onderzoeksvraag.	
A11	Met interesse heeft LNV kennisgenomen van de bijkomende onderzoeksvraag over milieueffecten in geval van een toenemende containercapaciteit. Deze bijkomende onderzoeksvraag toont

	de zorgvuldigheid waarmee het project toekomstige ontwikkelingen benadert. Ook hierbij is het van groot belang dat het onderzoek zich richt op de grensoverschrijdende effecten, zowel van de aanlegfase van eventuele extra infrastructuur, als van het gebruik daarvan. Daarbij is het van groot belang dat er aandacht is voor effecten op natuurwaarden op Nederlands grondgebied. In dit kader herhaal ik mijn advies om bij de verdere uitwerking van het CP ECA project een nauwe samenwerking en afstemmen met de VNSC te blijven benutten.
	De bijkomende onderzoeksvraag richt zich op een toenemende capaciteit zonder bijkomende aanleg van infrastructuur. Grensoverschrijdende effecten van bijkomende infrastructuur zijn dus niet aan de orde. Grensoverschrijdende effecten van een verhoogde capaciteitsgebruik zullen wel mee in de onderzoeksvraag bekeken worden. Dit zal verduidelijkt worden.
3	Bijkomende onderzoeksvraag: De belangrijkste vraag is echter of een dergelijk verder uitbreidingscenario nog past binnen strategische duurzaamheidsvisie op langere termijn. Waarbij o.i. twee centrale vragen dienen gesteld te worden : • In welke mate is verder blijven inzetten op steeds meer containerbehandeling, de meest verstandige groeikeuze voor de haven. Waar veel economen ook aandringen op meer maakindustrie binnen de Antwerpse haven • Het Antwerps Havenbedrijf poneert zelf als doelstelling om klimaatneutraal te worden tegen 2050 (Cf. Klimaatactie Port of Antwerp). Moeten in het kader van de transitie van de haven naar een klimaatneutrale haven in 2050 niet eerder andere keuzes gemaakt worden? Zo bijv. de keuze voor de uitbouw van Port of Antwerp Bruges tot een hub voor de aanvoer van groen waterstof of andere hernieuwbare moleculen als energiedragers of grondstoffen voor duurzame havegeboden productie.
7	Bijkomende onderzoeksvraag uitbreiding capaciteit na 2030 Natuurpunt Waasland is van mening dat bijkomende uitbreiding van capaciteit na 2030 ook steeds gepaard moet gaan met een verdere verhoging van de modal shift zodat de leefbaarheid van de ruimere omgeving niet verder onder druk komt te staan, maar zelfs verbetert. Dergelijke verhoging van de modal shift lijkt ons ook haalbaar indien verder ingezet wordt op toename van transport via binnenvaart en spoorverkeer. Optimalisaties zoals het verminderen van RO-RO op de autoterminals en omvorming naar transport van auto's in containers zodat hinterland-transport ook gemakkelijker via spoor of binnenvaart kan verlopen zou zo bv. extra behandelingscapaciteit kunnen creëren waarbij tegelijkertijd de modal shift wordt versterkt. Het bijkomend onderzoek dient ons inziens dan ook in het bijzonder toe te spitsen op de mogelijkheden van dergelijke transitie.
	De onderzoeksvraag is precies geformuleerd om na te gaan of – en op welke wijze – een verdere toename van containerbehandelingscapaciteit na 2030 kan ingepast worden in de Vlaamse beleidskaders. Er zal bekeken worden welke voorwaarden inzake mobiliteit, ecologie en innovatie moeten vervuld zijn om toenemende capaciteit te doen passen binnen de beleidsdoelstellingen. Er kan tevens gesteld worden dat het inzetten op uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit andere pistes zoals maakindustrie en ontwikkelingen in het kader van de transitie naar een klimaatneutrale haven niet uitsluit.
9	Alfaport Voka benadrukt het belang van uitbreidingsmogelijkheden na 2030, zowel voor bestaande terminals als voor de nieuw gecreëerde capaciteit waarbij volledig moet ingezet worden op verdere vergroening van de sector, innovatie en efficiënt ruimtegebruik. De vooropgestelde extra containercapaciteit 7,2 miljoen TEU in dit complex project mag daarom niet als harde grens aanzien worden. Maar een onderzoek naar enerzijds de mogelijkheid om extra containers te behandelen binnen de bestaande infrastructuur en anderzijds de effecten van eventuele groei na 2030, hoort strikt

	genomen niet tot de doelstelling van dit complex project. Het is de taak van de toekomstige terminaluitbaters om na te gaan of er bijkomend containers kunnen behandeld worden binnen dezelfde infrastructuur na 2030, waarbij de infrastructuur maar 1 beslissingsparameter is. O.a. de markt vraagt na 2030, operationele, nautische en technische aspecten - welke nog niet gekend zijn - zullen mee bepalen of bijkomende containeroverslag überhaupt mogelijk is binnen dezelfde infrastructuur. Dit bijkomende onderzoek beperkt zich daarenboven tot de containercluster op de Linkerscheldeoever en zal gebeuren op basis van grote onzekerheden en hypothesen waaraan harde randvoorwaarden kunnen gekoppeld worden waar de toekomstige uitbaters niet bij betrokken worden' Alfaport Voka vraagt daarom dat er duidelijk gespecificeerd wordt dat deze randvoorwaarden enkel van toepassing worden bij eventuele groei na 2030 EN bijgesteld moeten worden op basis van nieuwe inzichten en cijfermateriaal. De haven en de desbetreffende terminaluitbaters dienen namelijk dezelfde ontwikkelingskansen te krijgen als de rest van Vlaanderen gebaseerd op reële cijfers en studies.
	De onderzoeksvraag is precies geformuleerd om na te gaan onder welke voorwaarden de extra containercapaciteit van 7,2 miljoen TEU binnen het complex project en 6,2 miljoen TEU binnen CCL niet als een harde grens aanzien dient te worden. Het gaat inderdaad over een groei na 2030. Aangezien er voor dat onderzoek zal moeten uitgegaan van hypothesen, is het evident dat deze oefening en de daaruit voortvloeiende randvoorwaarden moeten kunnen herzien en bijgesteld worden. Om dit te verduidelijken zal volgende zin toegevoegd worden: “Aangezien er gewerkt zal moeten worden met hypothesen over de context na 2030 moet het mogelijk gemaakt worden om de voorwaarden die uit deze onderzoeksvraag komen bij te stellen.”
10	DP World kan zich aansluiten bij de bijkomende onderzoeksvraag die werd geformuleerd. Echter met een belangrijk voorbehoud. Teneinde op elk ogenblik en ook bij toekomstige toenemende containerafhandeling een level playing field te garanderen is het essentieel dat aan de concessionarissen van alle bestaande en toekomstige terminals dezelfde eisen qua optimalisering worden opgelegd, zowel inhoudelijk naar technologie en investeringen toe als qua timing en fasering. Enkel deze voorwaarde garandeert dat alle terminaloperatoren maar ook alle rederijen die Antwerpen aandoen op elk moment een gelijk % aan groei kunnen realiseren. Anders ontstaat een scheeftrekking van de markt doordat terminals die onmiddellijk hun capaciteit (moeten) optimaliseren in de toekomst niet meer of minder zouden kunnen groeien, terwijl terminals die dat niet doen later nog beschikken over (grotere) groeicapaciteit via een aanpassing van de gebruikte technologie.
	Er wordt akte genomen van dit standpunt, en dit zal mee in overweging genomen worden bij de verdere uitwerking van de onderzoeksvraag.

Aanpassingen aan het dossier:

- Toevoeging verduidelijking dat in bijkomende onderzoeksvraag ook gekeken zal worden naar grensoverschrijdende effecten.
- Toevoeging van volgende zin: “Aangezien er gewerkt zal moeten worden met hypothesen over de context na 2030 moet het mogelijk gemaakt worden om de voorwaarden die uit deze onderzoeksvraag komen bij te stellen.”
- Het hoofdstuk over de bijkomende onderzoeksvraag uit de tussennota zal geïntegreerd worden in de Projectonderzoeksnota CCL.

4.2.3 Categorie 3 – Locatievarianten spoorbundel

A4	Omschrijving en minimaal vereiste eigenschappen • Voor een ideale doorstroming van trafieken heeft een wachtbundel een in- en uitrit. Op de varianten 4A, 5A en 6 ontbreekt dit.
----	---

	• Vertragingen worden niet alleen veroorzaakt door piekbelasting of passagierstreinen, maar ook door storingen, materiaalproblemen en laattijdige vertrekken van goederentreinen. • Aandachtspunt wat betreft het schouwen van treinen: volgens de huidige reglementering moet de trein geschouwd worden voor vertrek. Het is vandaag m.a.w. niet mogelijk om te vertrekken vanop de terminal over hoofdspoor richting wachtbundel, om daar pas de schouwing te doen. • Het afstellen van reservesets en het parkeren van locomotieven is niet voorzien in de functies van de bundel. Actueel gebeurt het echter wel dat reservesets voor de terminals aan het Deurganckdok afgesteld worden in Bundel Zuid. In de toekomst zal men hiervoor mogelijks de nieuwe wachtbundel naar voren schuiven. Verder is er ook nood aan afstelcapaciteit voor locomotieven in de haven. Gezien de verwachte bijkomende volumes op Linkeroever zal de vraag vermoedelijk ook hier toenemen.
Deze verduidelijkingen zullen worden opgenomen in de tekst.	
A4	Een future-proof spoorbundel en de verbonden operationele aspecten • Elektrificatie: de bundelsporen zijn te elektrificeren volgens noodzaak. De omvang van de elektrificatie dient dus te volgen uit de verdere studie, waarbij ook kan gekeken worden naar een gefaseerde uitvoering (volgens noodzaak). Er is ook rekening te houden met andere emissie-reducerende technieken inzake tractie. • Het duurzaamheidseffect t.g.v. elektrificatie (de werkelijke emissie-reductie) is slechts afhankelijk van het aantal elektrische locomotieven dat ervan zal gebruikmaken (in plaats van diesel-aangedreven). Er dient onderzocht te worden welke maatregelen of stimuli nodig zijn om dit ook door te voeren' • Zoals terecht wordt aangehaald moeten operationele complicaties vermeden worden, zodat het spoorproduct voldoende aantrekkelijk blijft. Daarom is het aangewezen om rechtstreekse doortochten van treinen als future-proof criterium mee te nemen. Kopstaart bewegingen zijn immers tijdrovend (en daardoor ook duurder) en vergen bovendien meer capaciteit.
De eerste twee punten zullen opgenomen worden in de projectonderzoeksnota.	
Het derde punt wordt meegenomen in de afweging.	
A4	Figuur 4: de figuur toont het toekomstig spoortraject na aanleg van de Westelijke Ontsluiting. Het huidige spoortraject loopt nog rondom het gedempte Doeldoek.
Dit is terechte opmerking. Dit zal aangepast worden.	
A4	Aanvullende criteria: • Technische haalbaarheid: Het technisch ontwerp is te gebeuren volgens de ontwerp-principes van Infrabel. • Veiligheid: Wij herhalen onze randvoorwaarde uit het advies van 27 /07/2020 op de projectonderzoeksnota CCL, met name dat er op het hoofdspoor net (dus de sporen richting de bundel en de bundel zelf) geen gelijkgrondse spoorovergangen worden toegestaan. • Bepaalde technische voorwaarden zullen wel een uitsluitingscriteria vormen. Anders geformuleerd: als een locatie technisch onhaalbaar is, moet ze worden uitgesloten.
Deze verduidelijkingen zullen opgenomen worden in de tekst.	
A4	Locatievariant 1: Bundel West

	Vanuit standpunt Infrabel is er voor deze variant (Bundel Verrebroek / Bundel West) nog een bijkomend voordeel t.o.v. de andere varianten, met name dat deze bundel door zijn ligging ook als uitwijk kan dienen voor het verkeer van en naar de Liefkenshoekspoorverbinding, wat uiteraard de stiptheid en dus de betrouwbaarheid van het spoorproduct ten goede komt. Bij de andere varianten is dit veel minder het geval (o.a. doordat doorritten niet mogelijk zijn).
Dit zal meegenomen worden in de afweging (onder criterium operationaliteit).	
A4	Locatievariant 5: Bundel Drie Dokken – Boemerang Voor deze variant is te onderzoeken of versporen tussen de terminal en de bundel ook aan de achterzijde mogelijk is, via een hiertoe aangelegd rangeerspoor'
Dit zal in overleg met Infrabel bekeken worden.	
A4	Naast diesel- en elektrische tractie kan er in de toekomst ook worden uitgekeken worden naar andere emissie-reducerende technieken (bv. hybride locomotieven).
Dit zal verduidelijkt worden in de tekst.	
A4	Indien een van de varianten 4A, 5A of 6 zou worden weerhouden, hetgeen niet de voorkeur van Infrabel geniet, dient onderzocht te worden of er voor de exploitatie alsnog wijkmogelijkheden vereist zijn langs 1211, op de locatie van variante 1 (i.f.v. tractiewissels bijvoorbeeld).
Dit zal verder bekeken worden.	
A5	Gezien de derde inrichtingsvariant dezelfde ruimtelijk impact heeft als de twee eerder voorgestelde varianten, is ook de impact naar landbouw gelijk. Alle locatiealternatieven voor de spoorbundel zijn voorzien binnen de contour van de inrichtingsvarianten. Wij gaan akkoord met de inhoud van de tussennota maar stellen dat de bijkomende randvoorwaarde voor de selectie van de locatievarianten van de spoorbundel voor ons zeer rigide moet toegepast worden: de spoorbundel mag de projectcontouren van het ECA-project niet overschrijden, zodat er geen verdere inname van landbouwgrond (direct of indirect door natuurcompensatie) is.
Dit aspect zal meegenomen worden in de afweging (criterium ruimtelijke inpassing).	
A6	Voor de alternatieven voor de locatie van de spoorbundel is het noodzakelijk de hinder naar de omgeving toe correct in beeld te brengen
Dit zal gebeuren zoals beschreven in Projectonderzoeksnota CCL en tussennota.	
A6	Naar leesbaarheid zou het duidelijker zijn om in tabel 5 alle varianten (A, B en C) op te nemen.
De tabel zal aangepast worden.	
A11	Voor de locatievariante voor de spoorbundel is aangegeven dat alle relevante milieueffecten onderzocht gaan worden in het MER. LNV gaat er van uit dat hierbij ook de grensoverschrijdende effecten van aanleg en gebruik zorgvuldig in beeld gebracht gaan worden.
Ook eventuele grensoverschrijdende effecten zullen in beeld gebracht worden zoals beschreven in de PON CCL.	
3	In een onderzoek van de mobiliteitsadviseur van het Antwerps Havenbedrijf scoort de locatievariant 6 die hoort bij het nieuw duplex inrichtingsalternatief voor het Tweede Getijdendok, slecht op ruimtelijk vlak, op vlak van operationaliteit en op vlak van technische haalbaarheid. Het is dus zeker nodig dat dit verder onderzocht wordt.

	Bovendien zal daarbij veel aandacht moeten gaan naar het onderzoek van geluid en trillingen, landschap, biodiversiteit, gezondheid enerzijds en naar mogelijke milderende maatregelen anderzijds.
Volgende passage uit 4.6 van de Tussennota geeft aan dat aan de bezorgdheid van de inspreker tegemoet gekomen wordt./ “In het geïntegreerd effectenonderzoek van de containercluster Linkerscheldeover (CCL) zal de ruimtelijke inpassing (precieze ligging en dimensionering) verder onderzocht en uitgewerkt worden, met aandacht voor de operationaliteit van het spoorstelsel en het ruimtelijk functioneren van het gebied errond (dok, containerbehandeling, logistiek / industriële activiteiten, buffer,...). Hierbij zijn operationele elementen zoals het type remblok en de evolutie van diesel- tot elektrische tractie van groot belang om de impact te bepalen. Daarnaast zullen ook alle relevante milieueffecten waaronder effecten op vlak van geluid en trillingen, landschap, biodiversiteit, gezondheid... onderzocht worden in het MER, indien relevant, met aandacht voor mogelijke milderende maatregelen. De uiteindelijke keuze voor de locatie van deze spoorbufferbundel zal in het (ontwerp) projectbesluit worden gemotiveerd, rekening houdend met de voor- en nadelen op vlak van milieu, ruimtelijke kwaliteit, operationaliteit, klimaatrobustheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid.”	
5	Een wachtbundel Krommenhoek komt onze inziens geenszins in aanmerking voor realisatie, noch in geval van het Boemerangdok, noch in het geval van een Winkelhaakdok én nog in het geval van een DUPLEX-Oost. De wachtbundel Krommenhoek neemt veel te veel ruimte in, vereist een lengte die te sterk doordringt aan de noordzijde in de containerterminals, en door de in- en uitgaande manoeuvres van de “wachttreinen” is men te sterk in conflict met de bewegingen in en naar de laad- en losinrichtingen van de terminals (MPET-West en Winkelhaak/ DUPLEX-oost).
5	Een wachtbundel Drie Dokken (Kieldrecht) komt geenszins in aanmerking voor realisatie, noch in geval van het Boemerangdok, noch in het geval van een Winkelhaakdok én noch in het geval van een DUPLEX-dok. Er is onvoldoende (quasi) rechtlijnige lengte voor de wachtsporen. Bovendien de wachtbundel neemt nutteloos te veel ruimte in, vereist een lengte die te sterk doordringt aan de noordzijde in de containerterminal DUPLEX-West, en door de in- en uitgaande manoeuvres van de “wachttreinen” naar “Wachtbundel” Drie Dokken is men in conflict met de bewegingen in en naar de laad- en losinrichtingen van de terminal (DUPLEX-West).
5	Een wachtbundel Drie Dokken (Kieldrecht) komt geenszins in aanmerking voor realisatie, ook niet in het geval van een Winkelhaakdok. Bovendien wat betreft het uitreksoren richting zuid, geldt hetzelfde als bij vorige Inspraak 2
5	Een wachtbundel West / Verrebroek, het origineel is de enige logische variëteit . Alleen stelt zich de vraag waarom daar aan getwijfeld werd of wordt?
In het geïntegreerd effectenonderzoek van de containercluster Linkerscheldeover (CCL) zal de ruimtelijke inpassing (precieze ligging en dimensionering) verder onderzocht en uitgewerkt worden, met aandacht voor de operationaliteit van het spoorstelsel en het ruimtelijk functioneren van het gebied errond (dok, containerbehandeling, logistiek / industriële activiteiten, buffer,...). Hierbij zijn operationele elementen zoals het type remblok en de evolutie van diesel- tot elektrische tractie van groot belang om de impact te bepalen. Daarnaast zullen ook alle relevante milieueffecten waaronder effecten op vlak van geluid en trillingen, landschap, biodiversiteit, gezondheid... onderzocht worden in het MER, indien relevant, met aandacht voor mogelijke milderende maatregelen. De uiteindelijke keuze voor de locatie van deze spoorbufferbundel zal in het (ontwerp) projectbesluit worden gemotiveerd, rekening houdend met de voor- en nadelen op vlak van milieu, ruimtelijke kwaliteit, operationaliteit, klimaatrobustheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid. De door inspreker aangehaalde argumenten zullen meegenomen worden in de afweging.	

5	De eliminatie van Bundel-Zuid in het afwegingskader 4.4.4 pagina 25 en 4.5 pagina 28 van de “Tussennota” en de tabel 5 erna, louter omdat er geen 16 sporen beschikbaar zijn is daarom totaal onverantwoord en onaanvaardbaar. Waarom zou niet de helft van de capaciteit in Bundel-West kunnen geschieden en de andere helft van de capaciteit in Bundel-Zuid. Al dan niet in Bundel-Zuid voor treinstellen aangevoerd via de Kallosluis, hetzij voor stellen die in de richting van de spoorlijn 59 naar de kusthaven Zeebrugge begeven, straks een deel van de gecombineerde “Haven van Antwerpen -Brugge”. Bovendien zullen wacht-, tractiewissel- en rangeer bewerkingen op Bundel-Zuid minder woonkernen hinderen dan deze op Bundel-West/ Verrebroek. Wat de operationele, ruimtelijke en veiligheid criteria betreft beschouwt deze inspraak de waarden in tabel 5 als niet representatief voor variant 3 (bundel-Zuid).
7	Locatievarianten spoorbundel Tot slot zijn we ook van mening dat er ook bestudeerd moet worden of de bijkomende spoorbundels niet over meerdere locaties kunnen gespreid worden.
Op basis van deze inspraakreactie zal bekeken worden of het spreiden van bijkomende spoorbundels over meerdere locaties haalbaar en wenselijk is.	
7	Locatievarianten spoorbundel In het geval uit het alternatievenonderzoek voortkomt dat bundel West (nummer 1) niet verder ontwikkeld wordt, rijst de vraag welke bestemming deze vrijgekomen ruimte dan zal krijgen. Natuurpunt Waasland is van mening dat hier de overweging dient te worden gemaakt om deze ruimte te benutten als mogelijke natuurcompensatieuitbreiding van Drijdijk en Putten West om zo de openstaande compensatienood van het hele project (d.i. CCL + WOW + ...) te doen landen. Tegen deze inname verwachten we (buiten van de spoorwegbeheerder) weinig tegenkanting.
Deze suggestie kan mee in overweging genomen worden indien uit het onderzoek voortkomt dat bundel West niet verder ontwikkeld wordt. Wel dient nog opgemerkt te worden dat de Westelijke Ontsluiting nog gelegen is tussen de spoorbundel en de genoemde natuurgebieden.	
10	Tot slot stellen wij ons de vraag of de operationele premisses die in punt 4.3 van de Tussennota specifiek mbt het criterium omtrent de noodzaak van voldoende sporen worden gehanteerd voldoende werden onderzocht. De vermelde inschattingen lijken ons niet helemaal correct. Eea dient o.i. deel uit te maken van verder onderzoek en afstemming.
De premisse van het benodigde aantal sporen is gebaseerd op een studie die ook gebruikt werd voor de aanleg van de sporen op de Tweede Maasvlakte in Rotterdam. Dit zal in het verdere onderzoek verder worden afgestemd.	
10	De Tussennota identificeert 6 locatievarianten voor de wachtbundel, inclusief de eerder reeds opgenomen Bundel West (voorheen “Verrebroek”). Na een eerste high level analyse worden 4 van deze varianten weerhouden voor verder detailonderzoek en uitwerking. De overblijvende alternatieven zijn allemaal gelegen aan de westzijde van het Deurganckdok. De locatie van deze alternatieven verstoort het level playing field voor de diepzee terminals rond het Deurganckdok en het nieuwe getijdendok op vlak van rail behandeling en aldus ook op vlak van het behalen van de modal shift targets. De afstand naar de terminal(s) aan de oostzijde van het Deurganckdok is veel groter dan naar de terminals aan de westzijde waardoor rail operaties aan de oostzijde van het dok nog complexer, duurder en minder efficiënt worden. Dit geldt niet voor de westzijde waar de spoorbundel vlak bij ligt en bovendien binnen sommige van de alternatieven zelfs vlakbij/aan een logistieke zone gelegen zal zijn en zo bijkomend als cargo generator voor de nabijgelegen terminal(s) dienst zal doen. Er is aldus sprake van een dubbele verstoring van het level playing field. Eea gaat dan nog voorbij aan het feit dat de bedrijven/terminals aan de oostzijde van het Deurganckdok ook vandaag spoortechnisch al moeilijker bediend worden: • door inclinatie van de Antigoon Spoortunnel dienen de treinen allen reeds door te rijden tot op bundel zuid • verkeer voor de oostzijde loopt over de Kallo sluizen hetgeen zorgt voor enorm veel vertragingen

	Deze verstoring zou minstens deels weggenomen kunnen worden door een streven naar gelijkwaardige accommodatie van het treinverkeer aan de oostzijde van het Deurganckdok. Deze zou bestaan uit een optimalisatie van de operationele inzet van de bundels Liefkenshoek en Kalishoek via een ontubbeling. Er zou gewerkt kunnen worden met één spoorbundel voor inkomend verkeer en één voor uitgaand verkeer, met een verbinding tussen beiden. Dit is naar ons oordeel een realistisch scenario dat bovendien voldoet aan de basiskennmerken zoals gedefinieerd in punt 4.3 van de Tussennota. Electrificatie van de betrokken bundels is dan evenwel noodzakelijk. Voor de terminals aan de oostzijde van het Deurganckdok is een dergelijke oplossing cruciaal met het oog op behoud/realisatie van een level playing field op vlak van spoor en zoals reeds aangehaald aldus voor het behalen van de voorgenomen toekomstige modal split. De shift naar rail is op zich en omwille van de marktwerking al zeer moeilijk te realiseren (zie ook onze eerdere inspraakreacties). Gezien goederenbehandelaars daarnaast moeilijk enig rendement op rail behandeling kunnen realiseren is het voor hen geen optie om de extra kost verbonden aan de setup rond een centrale bundel aan de westzijde van het Deurganckdok te gaan absorberen. Opname van dit voorstel tot optimalisering en aanpassing van de bundels Liefkenshoek en Kalishoek in het project is dan ook essentieel.
	De spoorbundel binnen ECA is voorzien ter ondersteuning van de spoorbehandeling van de bijkomende capaciteit. Dit neemt niet weg dat: • de bundel ook kan ingezet worden ter ondersteuning van spoorbehandeling op de bestaande containercapaciteit. • Er daarnaast buiten ECA nog andere initiatieven genomen worden ter optimalisatie van de spoorbehandeling op de bestaande capaciteit. Ingediende inspraak zal in dat kader besproken worden met de inspreker.

Aanpassingen aan het dossier:

- Toevoeging verduidelijkingen van Infrabel rond “omschrijving en minimaal vereiste eigenschappen” en rond “aanvullende criteria”.
- Toevoeging punt rond fasering van elektrificatie en stimuleren van gebruik van elektrificatie.
- Aanpassing figuur 4
- Opnemen verduidelijking dat naast diesel- en elektrische tractie er in de toekomst ook kan worden uitgekeken naar andere emissie-reducerende technieken (bv. hybride locomotieven).
- Verbeteren leesbaarheid tabel 5 door opnemen van alle varianten (A, B, C).
- Toevoegen dat nagegaan zal worden of het spreiden van de spoorbundel op verschillende locaties haalbaar en wenselijk is.
- Het hoofdstuk over de locatievarianten voor de spoorbundel uit de tussennota zal geïntegreerd worden in de Projectonderzoeksnota CCL.

4.2.4 Categorie 4 – Overige

A2	Elia wenst de complexiteit van het project om de vermelde hoogspanningslijnen te verplaatsen te benadrukken. De exacte inplanting, de afmetingen van het dok en de voorwaarden gekoppeld aan de operationele exploitatie ervan zijn uitermate bepalend voor de technische oplossing om de hoogspanningslijnen te kunnen verplaatsen. Deze technische oplossing vergt een uitgebreide detailstudie die ongeveer 30 maanden in beslag neemt. Wegens de verschillen tussen de drie inrichtingsalternatieven, zouden drie afzonderlijke detailstudies nodig zijn. Omwille van efficiëntie en timing in het project zal Elia deze studie pas opstarten na de definitieve keuze van het inrichtingsalternatief.
----	--

Het projectteam ECA is zich bewust van de complexiteit van het verplaatsen van de hoogspanningslijnen, en is daarom ook permanent in dialoog hierover met Elia. Tijdens deze gesprekken zal verder met Elia afgestemd worden over de planning van de detailstudie. Om bepaalde uitvoeringstechnische detailstudies tijdig te kunnen starten zal gewerkt worden met een werkhypothese. Deze werkhypothese zal bepaald worden op basis van informatie die beschikbaar is, en kan worden bijgesteld indien informatie die beschikbaar komt later in het proces dit noodzakelijk maakt.	
A2	In de weerhouden locatievarianten voor detailonderzoek voor de spoorbundels en -terminal is het noodzakelijk om voldoende afstand te voorzien t.o.v. de zones voor de nieuwe hoogspanningsmasten.
Dit zal mee meegenomen worden in het verdere detailontwerp.	
A6	Additioneel wordt in het hoofdstuk Mens en Gezondheid de problematiek van geluid hernomen. Belangrijk voor het aspect geluid is ook het psychosomatische aspect mee te nemen bij de beoordeling van de leefbaarheidsbuffer. Onderzoek heeft immers reeds meermaals vastgesteld dat de geluidshinder die ervaren wordt bij derden beïnvloed wordt naargelang de al dan niet zichtbaarheid van de geluidsbron. Hoe zichtbaarder een geluidsbron, (hetzij door omvang, hetzij door hoogte), hoe hinderlijker een geluidsbron wordt ervaren, zelfs bij gemeten gelijke geluidsniveaus.
Er zal een voorstel op basis van best practices uitgewerkt worden om perceptieve aspecten van geluid en de mitigatie ervan mee te nemen.	
A9	De gemeente Zwijndrecht houdt vast aan haar advies van 20 september 2020 en vraagt om alle ontwikkelingen in het havengebied af te toetsen om onder meer hun klimaatneutraliteit en hun overeenstemming met de mobiliteitsambities van het Toekomstverbond voor Antwerpen. Minstens moeten de beleidsdoelstellingen op de verschillende niveaus (Vlaams, federaal en Europees) daarbij als kader dienen.
In hoofdstuk 4 van de Projectonderzoeksnota CCL wordt een overzicht gegeven van de juridische en beleidsmatige context van het project. Onder 9.2 wordt bij de beschrijving van de referentiesituatie voor het mobiliteitsonderzoek meegegeven hoe rekening werd gehouden met het Toekomstverbond.	
A10	In dit dossier vragen we blijvend aandacht van de mogelijke stikstofeffecten van deze planvorming, met name voor mogelijk negatieve gevolgen op ontwikkelingen op ons grondgebied en op de ruim in onze gemeente voorkomende natuurwaarden (o.a. Natura 2000, veelal stikstofgevoelig).
De aanpak voor wat betreft mogelijke stikstofeffecten – ook op Nederlands grondgebied – staat omschreven in de PON CCL	
A11	Voor het ministerie van LNV is de biodiversiteit van groot belang. Mogelijke gevolgen voor de Nederlandse Natura 2000-gebieden dienen dan ook zorgvuldig te worden beoordeeld.
Mogelijke gevolgen voor de Nederlandse Natura 2000- gebieden worden inderdaad ook meegenomen, zoals beschreven in de Projectonderzoeksnota CCL.	
1	Ik vraag mij af wat er voorzien is voor het binnenvaarttransport: in hoeverre is de studie van de uitbreiding gekoppeld aan een onderzoek en motivatie van bedrijven om containertransport langs deze weg te bevorderen? Ik ga er van uit dat de uitbreiding van de haven ook in overleg gebeurt met INFRABEL. In hoeverre kan Infrabel ook bewogen worden om het wegtransport op het Belgische grondgebied te helpen verminderen?

De multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet is een onderdeel van het project. (Gedeeltelijke dedicated) capaciteit voor behandeling van de binnenvaart is voorzien. De projectuitwerking gebeurt inderdaad in overleg met Infrabel. In het voorkeursbesluit staan onder 5.1.1.2.1. acties en maatregelen opgesomd om ervoor te zorgen dat de vooropgestelde modal split daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Dit zal verder uitgewerkt worden in de uitwerkingsfase.	
2	Volgens mij had het Saeftinghe dok alles wat voldoet aan wat de betrokken organisaties en schepen nodig hebben; breedte, geen bochten, veel ruimte. Daarbij is het een uithoek van het land, soms zijn er (minimale) opofferingen te maken voor het grotere goed. Het gepinpong en de besluitenloosheid is erger dan een verkeerde beslissing. Een gemaakte beslissing omkeren is nefast voor de geloofwaardigheid naar de buitenwereld. Wat mij betreft gaat de overheid terug naar het originele idee en bouwt dit zo snel mogelijk uit. Oosterweel is nu in volle uitvoering, de machines van onze Belgische bedrijven zijn reeds in de regio gemobiliseerd, dit is de kans om het aan te pakken met visie op de lange termijn zonder het de toekomstige generaties onnodig moeilijk te maken
De afweging tussen verschillende alternatieven – waaronder ook het oorspronkelijk geplande Saeftinghedok – gebeurde uitgebreid tijdens de onderzoeksfase. In het voorkeursbesluit werd de keuze van het voorkeursalternatief gemotiveerd.	
3	Hoe dan ook is het principesakkoord van 2018 tussen de regering, bewoners, actiegroepen én landbouwers rond een beperkte havenuitbreiding in ruil voor garanties op vlak van leefbaarheid, beperkt ruimtebeslag en behoud van landbouwgronden, in de feiten gesneuveld. Met het oog op de definitieve vaststelling van het ECA-voorkeursbesluit in 2019 viel alle dialoog hierover stil. Van de (onmiddellijk) uit te voeren maatregelen op het terrein, kreeg er – volgens het actiecomité - géén enkele uitvoering. Daarmee is het wantrouwen ten aanzien van de Vlaamse Regering én de plannen m.b.t. de havenuitbreiding weer helemaal terug. De nieuwe procedureslag voor de Raad van State onderstreept dit falen.
Niet alle dialoog is stilgevallen: er werden nog verschillende overlegmomenten gehouden in het kader van het actorenoverleg binnen het complex project. Daarnaast werd na een periode van schorsing ook de studie rond het toekomstperspectief heropgestart. Met het auditorsverslag dat verscheen als directe aanleiding, werd besloten om meer in te zetten op bilateraal overleg met betrokken actoren met als doelstelling het vertrouwen opnieuw op te bouwen.	
6	Naar onze bescheiden mening is er een fundamentele onvolledigheid in de betreffende tussennota, daar de tabellen 1 tot en met 3, bij punt 2.3. kenmerken, een fundamentele lacune inhouden. Wat betreft het Noordelijk Insteekdok wordt ervan uitgegaan dat er enkel een steiger Gyproc zou zijn, die zou komen te verdwijnen, en dat er een nieuwe ligplaats moet worden voorzien voor Gyproc-Saint-Gobin. Op geen enkele wijze wordt er verwezen naar NV Shipit Terminal als concessiehouder en eigenares van de kaaimuur. Het past dan ook voor alle zekerheid om na het openbaar onderzoek de tabellen 1 tot en met 3 van de betreffende tussennota te vervolledigen met weergave van de duidelijke rechten en eigendomstitels van NV Shipit Terminal.
In de tabellen 1 tot en met 3 zullen volgende wijzigingen aangebracht worden: Onder Noordelijk insteekdok:	

• Bij bestaand: toevoeging van “ca. 190 meter kaaimuur aan de noordelijke oever” • Bij demping Noordelijk Insteekdok: “ca. 190 meter kaaimuur aan noordelijke oever verdwijnt” In het flankerend beleid is een afzonderlijke actie opgenomen ‘Uitwerking van een flankerend beleid voor geïmpacteerde bedrijven’. Zie hoofdstuk 2.8 van de PON. De belangen van de bestaande havenactoren worden mee in overweging genomen. Bijkomend overleg hieromtrent wordt georganiseerd tijdens de uitwerkingsfase.	
6	Daarnaast herhalen we de rechten die NV Shipit Terminal heeft in het kader van de demping van het Noordelijk Insteekdok overeenkomstig de concessieovereenkomst van 9 juli 2008 met het Havenbedrijf Antwerpen, zoals reeds verschillende malen meegedeeld aan uw resp. besturen, in het kader van de vorige openbare onderzoeken. Er wordt kennis genomen van de door Shipit gemaakte opmerking, zoals meegegeven in haar inspraakreactie. Er dient echter opgemerkt dat de opmerking hoofdzakelijk, zoniet uitsluitend, betrekking heeft op een vermoedelijke discussie aangaande de interpretatie en de toepassing van bepalingen in de contractuele relatie tussen de inspreker en de betrokken concessiegever. In de uitwerkingsfase zal de bouwsteen verder vormgegeven worden en duidelijker worden wat de eventuele impact is voor Shipit. De actie om een flankerend beleid te zien voor geïmpacteerde bedrijven maakt onderdeel uit van het actieprogramma.
8	Het zou alleszins beter overkomen dat de vlakte van Zwijndrecht als natuurgebied behouden blijft en is dit korte bericht een vraag om de opslag van containers aldaar te weren. Omwille van blijvende aanslagen op de natuur mede door de almaar uitdeinende vraag van de haven is het meer dan een noodzakelijkheid om deze vlakte in stand te houden en te beheren als natuurgebied. De afweging tussen verschillende alternatieven – waaronder ook alternatieven voor de logistieke terreinen, gebeurde uitgebreid tijdens de onderzoeksfase. In het voorkeursbesluit werd de keuze van het voorkeursalternatief gemotiveerd.
9	Ongeacht het gekozen inrichtingsalternatief, zal een deel van de bestaande infrastructuur en terminalinrichting aan het Deurganckdok afgebroken en aangepast moeten worden. Het is positief dat in het nieuwe Duplex-alternatief gestreefd wordt om dit tot een minimum te beperken. Toch blijft er een tijdelijke achteruitgang van containercapaciteit. In de fasering tot het beschikbaar komen van nieuwe capaciteit is nauw overleg met de betrokken marktspelers essentieel om het level playing field te bewaken tussen de verschillende bestaande en potentieel nieuwe spelers. Zoals in de Projectonderzoeksnota onder 3.1.2 staat aangegeven zal nog bekeken worden of door een aangepaste fasering het tijdelijke verlies aan bestaande capaciteit beperkt kan worden. Het Havenbedrijf Antwerpen is permanent in dialoog met de betrokken marktspelers.
9	Het mobiliteitsonderzoek gaat uit van een modal split van 15% spoor, 43% wegvervoer 42% binnenvaart, in lijn met de eerdere ambitie tegen 2030. Alfaport Voka onderschrijft deze ambitie maar wijst opnieuw op de gedeelde verantwoordelijkheid van private sector maar ook overheid om deze doelstelling te halen. De bereikbaarheid per spoor en binnenvaart van de nieuwe capaciteit moeten toelaten om de verwachte volumes op een vlotte en efficiënte manier te verwerken. Hierbij moet o.a. rekening gehouden worden in het onderzoek naar de locatie en organisatie van de wachtbundel voor spoortransport van/naar de terminals, de inrichting van de dedicated ligplaatsen voor binnenvaart en de verbinding hiervan met de rest van de terminal, evenals de spoor- en binnenvaartontsluiting van de logistieke zone Drie Dokken. Het spreekt voor zich dat het operationele onderzoek met betrekking tot spoor- en binnenvaartontsluiting ook gebeurt in afstemming met de sector. De door inspreker genoemde aspecten maken inderdaad deel uit van het verder onderzoek dat zal uitgevoerd worden in afstemming met de sector.
9	Absolute rechtszekerheid voor een 24/7 uitbating van de terminal zowel langs water- als landzijde moet gegarandeerd worden, Dit is een harde randvoorwaarde bij de ontwikkeling van Doel. Hoewel dit standpunt mogelijk niet door alle partijen gedeeld wordt, blijft dit cruciaal voor de economische rendabiliteit van de bestaande en nieuwe terminals. Zonder dergelijke garantie op een 24/7-uitbating op een economisch rendabele manier, heeft een nieuw container getijdendok geen overlevingskansen.

Bij de kwaliteitseisen voor de verdere uitwerking van het project staat onder 4.1.2 de kwaliteitseis “efficiënte operationaliteit in overeenstemming met de marktbehoefte” verder uitgewerkt. Hierin wordt expliciet vermeld: • <i>“Aan de terminalzijde moeten marktspelers de beschikbare terminaloppervlakte 24/7 effectief en efficiënt kunnen benutten.</i> • <i>Aan de maritieme zijde moeten de behandeling van zee- en binnenschepen en de operaties van sleepboten, bunkerschepen en dergelijke 24/7 vlot en veilig kunnen plaatsvinden.</i> <i>De 24/7 operaties op de terminal zullen in het geïntegreerd onderzoek milieutechnisch beoordeeld worden naar impact op de omgeving en naar eventueel noodzakelijke milderende maatregelen.”</i>	
9	Ook met betrekking tot natuurcompensatie moet er een rechtszeker kader bestaan voor ondernemingen. Alfaport Voka dringt er sterk op aan dat er terzake niet aan gold plating wordt gedaan en dat er een level playing field bestaat met ontwikkelingen in concurrerende havens. Het bepalen en uitvoeren van de compenserende maatregelen zal bovendien de timing van dit project significant beïnvloeden. Een strikte planning, duidelijkheid over de criteria welke gaan bepalen wanneer de natuurwaarde gecompenseerd is, een strakke coördinatie met respecteren van termijnen en nauw overleg met de overheid en betrokken actoren voor uitvoering van de compensaties zijn hierbij aangewezen.
De verdere uitwerking van de natuurcompensaties, met inbegrip van opmaak van strikte planning en fasering, maakt integraal onderdeel uit van de projectuitwerking.	
9	De private havengemeenschap herhaalt nogmaals dat ze haar expertise met betrekking tot de verschillende disciplines (bv. operationaliteit, luchtmissies, ...) graag ter beschikking stelt van het verdere onderzoek. Enerzijds zijn er de toekomstige gebruikers (partijen uit de marktconsultatie, marktbevraging of andere potentiële kandidaten) die in een latere fase de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de containerterminal en logistieke zones zullen aanvragen, anderzijds zijn er de bestaande gebruikers die ook geïmpacteerd zullen worden door het projectbesluit, bv' op vlak van fasering, modal split, ... Alfaport Voka vraagt dan ook expliciet om deze partijen ten volle te betrekken in het vervolgtraject.
De private havengemeenschap wordt nu reeds betrokken in het project, en zal ook bij de verdere projectuitwerking ten volle betrokken worden.	
9	Gezien de vertraging die het project dreigt op te lopen door het negatieve advies van de auditeur van de Raad van State, willen we als private sector ook nog de tijdige beschikbaarheid van deze bijkomende capaciteit benadrukken. Internationale spelers in de containersector plannen hun activiteiten en de bijhorende investeringen vele jaren vooruit, en nemen Antwerpen enkel op in deze plannen indien er voldoende zekerheid is dat de nodige capaciteit tijdig beschikbaar zal zijn. Indien hierover te veel onzekerheden blijven bestaan, bestaat het risico dat ook de bestaande activiteiten stagneren of zelfs achteruit gaan. Een werkbare regelgeving rond stikstof waarbij economische ontwikkeling mogelijk blijft, is daarom cruciaal, en moet zo snel mogelijk rechtszekerheid scheppen in deze problematiek,
Aan de regelgeving rond stikstof wordt gewerkt door de bevoegde instanties, maar dit overstijgt de scope van dit complex project. Uiteraard wordt de problematiek vanuit het complex project wel nauwgezet opgevolgd.	
11	Vraag kan gesteld of de gevolgde werkwijze conform het decreet is. Conform artikel 5 dienen het participatiebeginsel, open communicatie, geïntegreerde samenwerking, gelijktijdige en geïntegreerde aanpak van de onderzoeken en de inspraak centraal te staan in de ganse procesaanpak van de besluitvormingsprocedure. Dat is hierbij duidelijk niet het geval.
Inspreker geeft niet aan op welke wijze deze principes geschonden zouden worden. De ter inzagelegging van deze tussennota kadert precies in de door de spreker aangehaalde principes.	
11	De zogenaamde behoefte aan een zeer sterke uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen wordt onvoldoende onderbouwd. De scope van het onderzoek – louter gericht op Antwerpen – is te beperkt. Daar wordt in het geïntegreerd onderzoek niet verder op ingegaan.
De behoefte aan uitbreiding werd gemotiveerd tijdens de onderzoeksfase. Tijdens de onderzoeksfase werd ook de scope van het onderzoek vastgelegd. Het in vraag stellen van elementen uit de onderzoeksfase behoort niet tot de scope van deze inspraakronde.	

11	Bij de uiteindelijke keuze voor de verschillende alternatieven hebben de verschillende actoren geen gelijkwaardige inbreng. Inzake modal shift, een absolute noodzaak om de leefbaarheid en de mobiliteit van de ganse regio te vrijwaren blijft veel onzeker. Dat staat volledig haaks op de gestelde doelstelling inzake modal shift. En zet de leefbaarheid verder onder druk. Bij de selectie van het te behandelen alternatief wordt geen afweging gemaakt in functie van bestaande natuurwaarden, de bepalingen omtrent duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waterkwaliteit, landschap, erfgoedwaarden, landbouw en recht op wonen. Het behoud van Natura 2000 moet voorgaan op korte termijn-economische belangen. In die zin is ook niet duidelijk wat de impact kan zijn op de omgeving, woongebied en landbouwgebied. Het is duidelijk dat hier geen significante invloed op mag zijn.
De door de inspreker aangehaalde aspecten krijgen allen de nodige aandacht in het geïntegreerd onderzoek en maken mee deel uit van de afweging.	

Aanpassingen aan het dossier:

- Opnemen in PON van aanpak rond perceptieve aspecten van geluid en mitigatie ervan.
- Aanpassing tabellen 1 tot 3 met karakteristieken (voor wat betreft ca. 190m kaaimuur aan noordelijke over van Noordelijk Insteekdok.

5 LIJST MET AFKORTINGEN

- ECA Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen
- PON Projectonderzoeksnota
- WOW Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
- CCL Containercluster Linkeroever
- CP Complex Project (zie decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten)
- (S-)MER (Strategische) Milieu Effect Rapportage
- MTEU Eén miljoen Twenty Foot Equivalent Unit

RAADPLEGING

TUSSENNOTA VOOR CONTAINERCLUSTER LINKERSCHELDEOEVER ALS ONDERDEEL VAN HET COMPLEX PROJECT 'REALISATIE VAN EXTRA CONTAINERBEHANDELINGSCAPACITEIT IN HET HAVENGEBIED ANTWERPEN (ECA)'

Van 5 mei tot en met 4 juni 2021

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Bevoegde overheid:** Havenbedrijf Antwerpen (trekker), Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Maatschappij Linkerscheldeover
- **Doelstelling:** Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit ECA definitief vast. Hiermee wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. Deze publieke raadpleging heeft betrekking op een Tussennota voor de Containercluster Linkerscheldeover. Deze Tussennota brengt elementen aan die nog niet waren opgenomen in de projectonderzoeksnota's van Containercluster Linkerscheldeover en Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven maar die het gevolg zijn van inspraak en adviezen.
- **In deze Tussennota komen volgende elementen aan bod:**
 - Voorstelling van een derde inrichtingsalternatief voor het Tweede Getijdendok binnen de ruimtelijke en conceptuele grenzen vastgelegd in het voorkeursbesluit ECA.
 - Onderzoek hoe de effecten van een toenemende containerafhandeling na 2030 kunnen passen binnen de Vlaamse beleidsdoelstellingen inzake klimaat, milieu en mobiliteit.
 - Mogelijke locatievarianten voor de spoorbundel.
- **Grondgebied:** gemeenten Beveren en Zwijndrecht.
- **Waar kan u de Tussennota voor Containercluster Linkerscheldeover inkijken?**

U kan de Tussennota raadplegen op de website cpeca.be
of na afspraak tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:

 - Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Gravenplein 8, 9120 Beveren
(afspraak via tel: 03 750 15 11)
 - Dienst Leefomgeving, Gemeentehuis, Binnenplein 1, 2070 Zwijndrecht
(afspraak via tel. 0800 99 604)
 - Havenbedrijf Antwerpen, Zaha Hadidplein 1, 2030 Antwerpen
(afspraak via eca@portofantwerp.com)
 - Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen
- **De raadpleging loopt van 5 mei tot en met 4 juni 2021.**
- **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot uiterlijk 4 juni 2021 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be.

