

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1303
van **HANNES ANAF**
datum: 30 mei 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpse haven (Complex project ECA) - Modal shift

Het project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen zoekt via de overheidsprocedure 'complex project' naar oplossingen om de haven van Antwerpen meer ruimte te bieden om extra containers te kunnen behandelen. Voor het project ECA wordt uitgegaan van een modal shift: meer vervoer van containers via spoor, binnenscheepvaart en nachttransport.

1. Wat zijn, vanuit de capaciteitsstudies voor het ECA, de uitgewerkte (berekende) capaciteiten voor de verschillende vervoersmodi? Wat zijn de aangenomen aanpassingen aan de transportwegen voor de verschillende modi in deze studies, dat wil zeggen welke projecten (bv Oosterweelverbinding) en welke onderdelen van De Nieuwe Rand (bv. A102, extra goederenspoor, hoeveel extra rijstroken op de E313 ter hoogte van Wommelgem) werden als gerealiseerd beschouwd of welke scenario's werden beschouwd bij de uitwerking van deze capaciteitsstudies?
2. Wat zijn de resultaten van de veronderstelde vervoersbewegingen per vervoersmodus met de geraamde goederenstromen na realisatie van ECA? Hoe verhouden zich na de realisatie van ECA de vervoersbewegingen voor de vervoersmodi tegenover de capaciteiten van hun respectieve vervoersmodi? Voor welke locaties/trajecten zouden voor de verschillende vervoersmodi de vervoerscapaciteiten overschreden worden na realisatie van het ECA? In welke tijdstrajecten van de dag en op welke dagen van de week zullen overschrijdingen zich volgens de studies manifesteren?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhair Demir (793), Lydia Peeters (1303)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 1303 van 30 mei 2023

van **HANNES ANAF**

1. Voor de binnenvaart werd dit in een afzonderlijke capaciteitsstudie bestudeerd. De studie bekeek de sluiscapaciteiten binnen en buiten de haven, net als de doorvaarthoogte onder de bruggen. De aangenomen aanpassingen aan de binnenwateren zijn de reeds in uitvoering zijnde verhoging van de bruggen op het Albertkanaal en de modernisering van de Royerssluis.

Voor het spoorvervoer gaven de Europese Commissie en Infrabel eigen capaciteitsstudies in opdracht. Volgende infrastructuraanpassingen werden meegenomen in de oefening:

- Spoorlijn L124 Brussel – Charleroi (extra sporen);
- Spoorlijn L161 Brussel – Namen (extra sporen tussen Ottignies en Watermaal-Bosvoorde);
- Spoorlijn L50A Gent – Brugge (extra sporen);
- Spoorlijn 26B Schaarbeek – Y Haren-Noord (deel tunnel T – Bruelstraat);
- By-pass Mechelen;
- 3de spoor Brugge – Dudzele;
- Spoorlijn 130A Charleroi – Franse grens (volledig op twee sporen brengen);
- Vertakking Oude Landen Ekeren ongelijkgronds.

Voor het wegvervoer werd een referentiesituatie uitgewerkt waarin duidelijk staat welke projecten al dan niet als gerealiseerd kunnen worden beschouwd. Het gaat om de huidige situatie plus de Oosterweelverbinding, de Tweede Tijsmanstunnel, de aanpassing aan de E34 en de aanpassing van Knoop Zuid (R1). De Oosterweelverbinding zal gerealiseerd zijn. Hierdoor zal er een extra mogelijkheid tot Scheldekruising zijn via de Scheldetunnel naast de bestaande Kennedytunnel en Liefkenshoektunnel. We gaan uit van een gelijkwaardige verdeling van het verkeer over deze drie kruisingen (gedifferentieerde tolheffing). De optimalisatie van de E34 West wordt in een apart planproces onderzocht en uitgewerkt. In dit project wordt tussen de complexen "Vrasene" en "Beveren" voorzien in een bijkomend op- en afrittencomplex "Waaslandhaven-West". Zo wordt er een verbeterde, rechtstreekse verbinding gelegd met de nieuwe rotonde "Watermolen" t.h.v. de zuidelijke grens van het projectgebied. Knoop Zuid wordt compacter heraangelegd.

2. De uitgebreide antwoorden op deze vragen zijn te vinden in het milieueffectenonderzoek naar de Containercluster Linkerscheldeoever. Dit is momenteel evenwel niet 100% klaar voor publicatie. Voorlopige resultaten werden wel al gepresenteerd aan de stakeholders: https://cpeca.paddlecms.net/sites/default/files/2022-09/20220503_actorenoverleg_ECA_thematafel_mobiliteit.pdf. Afronding van het (mobiliteits)onderzoek wordt verwacht tegen eind oktober. Momenteel telt de discipline mobiliteit meer dan 250 blz. Een uitvoerige effectenbespreking lijkt me daarom in dit kader niet opportuun. Hieronder geef ik kort de essentie van de conclusies weer. Een uitvoerige toelichting kan teruggevonden worden via de eerdergenoemde link.

Binnenvaart: De stijging van het binnenvaartvervoer leidt niet tot het ontstaan van knelpunten.

Spoorvervoer: In de onderzochte scenario's ontstaan er knelpunten bij de vertakkingen Walenhoek en Driehoekstraat. Deze worden gemilderd door exploitatiemaatregelen (transportplanning, rerouting ...) in overleg met Infrabel.

Wegvervoer: In essentie kan worden gesteld dat de toename op het hoofdwegennet niet zorgt voor gevoelige wijziging van de doorstroming. De tussentijdse conclusie van het onderzoek luidt dat ECA de mobiliteitssituatie niet substantieel wijzigt. Op het onderliggend wegennet kan de toename voor een beperkt negatief effect zorgen op de N450 (bijvoorbeeld in Vrasene) en de N451 (Melsele), maar hiervoor zal mitigatie worden voorgesteld.