



Vlaams
Parlement

stuk **1664** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 14 juni 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over de tweede spoorontsluiting
van de haven van Antwerpen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Dirk Peeters en Jan Penris

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I. Uiteenzetting door de heer Luc Vansteenkiste.....	4
1. Doel	4
2. Project en alternatieven	4
3. Stand van zaken	5
4. Inspraak en participatie.....	5
5. Tijdslijn	5
II. Bespreking	5
1. Vragen	5
2. Antwoorden	9
Bijlage: Presentatie van de heer Luc Vansteenkiste.....	15

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 24 mei 2012 van gedachten met de heer Luc Vansteenkiste, directeur-generaal Infrastructuur van Infrabel, over de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. De gedachtewisseling vormde een aanvulling op de tweede voortgangsrapportage Masterplan 2020¹.

De presentatie van de heer Vansteenkiste is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

I. UITEENZETTING DOOR DE HEER LUC VANSTEENKISTE

1. Doel

De heer *Luc Vansteenkiste* stelt dat Infrabel, dat de ontwikkeling van de Vlaamse havens al jaren ondersteunt, Antwerpen erkent als belangrijke economische poort voor de Belgische economie. De haven geeft direct en indirect werk aan 155.000 mensen. Infrabel heeft meer dan duizend kilometer sporen lopen in de haven. De tweede spoortoegang is nodig om de spoorcapaciteit te vergroten in het licht van toekomstige groei maar ook als reserve bij calamiteiten op het eerste spoor.

2. Project en alternatieven

De heer Vansteenkiste verduidelijkt het project en zijn alternatieven met een film, met volgende inhoud.

De haven van Antwerpen verwacht een toename van zijn trafiek tegen 2025-2030. Bovendien wil de overheid dat er meer goederentransport over het spoor verloopt. Infrabel wil dat ook. Momenteel rijden zowat 35.000 goederentreinen van en naar de Antwerpse haven. De bestaande spoorinfrastructuur in de Antwerpse regio omvat de lijnen 25, 27, 27A, 59, 52, 15, 16, 12 en 11. In de haven is de Liefkenshoekspoortunnel onder het Waaslandkanaal, de Schelde en het Kanaaldok in uitvoering. Om de verbinding van de haven met zijn hinterland te verbeteren, komt er een nieuwe goederenlijn tussen de haven en Lier. Er zijn ook plannen om spoorlijn 11 door te trekken naar Nederland.

Een tweede spoorontsluiting is nodig omdat vandaag bijna alle goederentreinen uit Antwerpen-Noord over één spoorlijn naar het Europese hinterland moeten. Het Ringspoor loopt dwars door woonwijken en moet gedeeld worden met het reizigersvervoer. De verbinding vormt een flessenhals. Eén enkele stilgevallen goederentrein kan de lijn afsluiten.

Er zijn diverse varianten ter studie voor de tweede spoorontsluiting. Alle varianten van Infrabel ontwijken de Antwerpse agglomeratie, door vanaf het vormingsstation Antwerpen-Noord direct naar het oosten af te buigen. Tussen Antwerpen en Wommelgem zijn de voorgestelde trajecten hetzelfde; daarna zijn er verschillende alternatieven voor de verbinding met Lier. Ten oosten van Lier sluit de nieuwe ontsluiting steeds aan op de bestaande lijnen 15 richting Herentals en de IJzeren Rijn, en 16 richting Aarschot en de Montzen-route.

Het gemeenschappelijke deel van de trajecten loopt eerst gebundeld met de bestaande spoorlijn 27A en volgt daarna (Merksem-Wijnegem-Schoten-knooppunt Wommelgem) de reservatiestrook van de A102. Dat stuk wordt maximaal in tunnel aangelegd (met verschillende tunnelmogelijkheden, al dan niet in bundeling met de wegverbinding).

Van het knooppunt Wommelgem tot Lier zijn verschillende trajecten mogelijk. Een alternatief is de 'Lange Boortunnel': een bijna rechte tunnelverbinding tussen de Antwerpse haven en Lier. De tunnelbouwtechniek zou dezelfde zijn als die momenteel wordt gebruikt voor de Liefkenshoekspoorverbinding, twee enkelvoudige kokers die gerealiseerd worden met twee tunnelboormachines die elkaar ergens halverwege tegenkomen. Een dergelijke

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/9.

machine boort een koker van acht meter doorsnede, aan een tempo van vijftien meter per dag, non-stop. De uitgeboorde grond wordt uit de tunnel gepompt en in omgekeerde richting wordende betonnen elementen aangevoerd. Bij Lier sluit de tweede spoorontsluiting dan aan op de bestaande lijnen 15 en 16.

Een ander alternatief is een tracé dat gebundeld wordt met lijn 15 (Antwerpen-Lier) met een uitbreiding van twee tot vier sporen. De vier sporen worden ingegraven in een open U-bakconstructie, met waar nodig een dakplaat erop. Die oplossing gaat gepaard met het ondergronds brengen van stations, het afschaffen van overwegen en het herinrichten van de stationsomgeving.

Beide alternatieven worden op hun milieu-effecten onderzocht door onafhankelijke MER-deskundigen. Infrabel wil bij dat project maximaal contact met de stadsdiensten en de buurtbewoners. Voor het project is er een speciale website: www.poortoost.be. Tot hier de film.

3. Stand van zaken

Vervolgens presenteert de heer Vansteenkiste een stand van zaken van de procedure. De publieke consultatie in het kader van de huidige plan-MER-fase is begonnen op 12 maart en afgerond op 30 april 2012. Infrabel verwacht de richtlijnen tegen 26 juni. De nota die de basis vormde van de consultatie, vat samen welke varianten verder worden onderzocht. Daarin is ook de input uit de informatievergaderingen van 2011 verwerkt.

4. Inspraak en participatie

De spreker onderstreept dat Infrabel altijd streeft naar maximale inspraak en participatie en dat het zich realiseert dat transparante en open communicatie voor de minste vertraging zorgt. Het bedrijf beseft dat in het huidige maatschappelijke bestel inpassing van projecten in het landschap en de leefwereld van de omwonenden gewenst wordt.

Een ander uitgangspunt is de inhoudelijke en procedurele afstemming met verwante projecten, zoals de A102. In de huidige fase zijn alle ondergrondse oplossingen mogelijk. De coördinatie gebeurt door het kernteam, dat op 29 mei 2012 voor het eerst vergadert en waarin verschillende werkgroepen zullen opgericht worden.

Wat de communicatie in samenwerking met het Vlaamse Gewest betreft, zal Infrabel de projectverantwoordelijke zijn gezien het technische karakter. Er waren al informatiemarkten voor de bewoners in 2012 en er komen er nog meer, naast een nieuwsbrief en een portaalsite. De belangstelling daarvoor is bijzonder groot. Op de didactische film, dezelfde als vertoond in de commissie, kwamen heel wat positieve reacties.

5. Tijdslijn

Infrabel hoopt op de goedkeuring van de plan-MER in de tweede helft van 2012, met een regeringsbeslissing op het einde van het jaar. De heer Vansteenkiste toont op twee dia's de tijdslijn en de volgende stappen (zie bijlage p. 22-23).

II. BESPREKING

1. Vragen

De heer *Bart Martens* wil meer informatie over nut en noodzaak van het project, gezien de daling van de goederenspoortrafiëk met 28% in de voorbije tien jaar, en de schaal van de investering. Ook het voornemen van de NMBS om het geïsoleerd vervoer af te stoten en alleen nog bloktreinen in te zetten, roept vragen op over de groeiprognozes waar men van uitgaat. Zullen er met andere woorden wel treinen rijden op de nieuwe sporen?

Men kan de capaciteit ook gigantisch opdrijven met kleine ingrepen in het netwerk. Klopt de mededeling van minister-president Kris Peeters dat de aanpak van de vertakkingscomplexen Oude Landen in Ekeren en Krijgsbaan in Mortsel de capaciteit met 30% verhoogt? Wat is de stand van zaken hiervan? Is Infrabel van plan om met de bouw van die eerste te starten of vraagt het een nieuwe bouwvergunning aan die rekening houdt met de bezwaren van Merksem en Antwerpen, dat een beroepsprocedure aanspande tegen de reeds afgeleverde vergunning? Men vreest immers hinder doordat het project bovengronds start, waardoor een groot deel van het Laaglandpark zal moeten opgeofferd worden.

Voorts is het lid verwonderd over de beperking van de kennisgeving tot twee alternatieven. Is het niet nuttig ook de doortrekking van goederenspoorlijn 11 te onderzoeken? Zij maakt immers mogelijk om de capaciteit van de Betuwelijn en de Brabantroute beter te gebruiken. In dat verband merkt hij op dat er daarover niets staat in het investeringsprogramma 2013-2025, evenmin als over de tweede spoorontsluiting zelf trouwens. Hoe komt dat?

Tot slot wil hij weten waarom de vroeger bestudeerde alternatieven, die worden overlopen in de trechteringstudie in de bijlage van de consultatienota, niet in overweging worden genomen in de nota zelf. Zij zouden nochtans perfect passen in de heractivering van de IJzeren Rijn en er zou bovendien nog geld overblijven voor milderende maatregelen voor de Kempense dorpen. In dat verband signaleert hij dat zijn anoniem gestelde vragen aan Infrabel om informatie over het vroegere studiewerk van de tracégroepen na een maand slechts standaardbeloften maar geen antwoord opleverden.

De heer *Marino Keulen* vindt de tweede spoorontsluiting nodig in het licht van de logistieke roeping van Vlaanderen maar ook voor de veiligheid. Het risico op blokkering bij calamiteiten schrikt immers investeerders af. Gezien de lange termijn van deze investering rekent hij op een snelle beslissing van de regering. Op zijn vraag bevestigt de heer *Luc Vansteenkiste* dat de tijdschema's evolueren volgens de inzichten, de problemen en de alternatieven die Infrabel op zijn weg tegenkomt. Wat hij presenteerde, is het meest recente.

De heer *Dirk Peeters* had liever gezien dat de gedachtewisseling had plaatsgevonden tijdens en niet na de publieke consultatie, want net toen kregen de volksvertegenwoordigers veel vragen van burgers. Het parlement moet zijn werkzaamheden laten samensporen met participatie en mag zich niet beperken tot uitleg achteraf.

Ook hij roept de vraag op of wel alle belangrijke alternatieven voldoende onderzocht zijn en geeft het tracé richting Betuwelijn als voorbeeld, waar capaciteit over is, minstens tot 2020. Een andere vraag is waarom de tweede spoorontsluiting en de verhoogde uitvoering van de spoorbundel Ekeren wel inhoudelijk maar niet procedureel gekoppeld zijn, waardoor mag gevreesd worden voor landschapsschade over een lange afstand om een hellingsgraad te verkrijgen die treinen aankunnen.

Hij vraagt vervolgens om een reactie op de kritische opmerking van het Rekenhof over het realisme van de optie van gecombineerde boortunnels voor de A102 en de tweede ontsluiting. Tot slot informeert hij of het tunneltracé nog kan opschuiven of staat het vast dat men onder een woonwijk in Broechem moet boren?

De heer *Jan Penris* vindt dat de BAM een voorbeeld mag nemen aan de presentatie van Infrabel. Hij gelooft dat er voldoende maatschappelijke steun bestaat voor het project, dat bijdraagt aan de gewenste modale verschuiving. Antwerpen moet de eerste spoorweghaven van Europa blijven. Afgezien van de gewaardeerde communicatie, wil hij weten hoe Infrabel omgaat met de bezwaren van het stadsbestuur van Antwerpen en het districtsbestuur van Merksem. Zelfs bij maximaal boren, blijft de vraag waar de tunnel bovenkomt.

Ook de fractie van mevrouw *Griet Smaers* vindt de tweede spoorontsluiting nodig voor meer duurzaam vervoer. Zij peilt in dat verband naar de verhouding met de binnenvaart en vraagt naar de globale verschillen tussen de alternatieven op het vlak van financiële haalbaarheid. Is de spoorontsluiting nu wel of niet opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma? Wanneer verwacht Infrabel de uitvoering? Hoe ver staat het met de studie naar de haalbaarheid van de aansluiting richting IJzeren Rijn en de vragen van de Kempense gemeenten daarover? Wanneer wordt volgens Infrabel de IJzeren Rijn geactiveerd?

De heer *Steve D'Hulster* krijgt van burgers vaak de vraag te horen of de voordelen van een lange boortunnel niet zodanig manifest zijn, dat de keuze daarvoor voor de hand ligt. Hoe reageert Infrabel? In het kader van de afstemming van de verschillende grote projecten vraagt hij verduidelijking bij de werking van het projectbureau en het kernteam en de manier waarop Infrabel daarbij wordt betrokken.

Mocht men kiezen voor de lange boortunnel, wat gebeurt er dan met het bestaande spoor 27A? Dat wordt dan niet uitgebreid, stelt het lid. Blijft het gewoon in gebruik, komt er een verhoging en wordt het afgebouwd, wil hij weten.

Voor mevrouw *Goedele Vermeiren* is het niet duidelijk of met een lange boortunnel de bestaande capaciteit behouden blijft of dat ze daalt. Gaat het dan om twee spoorontsluitingen?

Als het tweede spoortracé over lijn 15 loopt, dan zou die eerst via de R11 gaan, dan ondergronds om dan boven te komen en aan te sluiten op lijn 15. Volgens kenners kan een goederentrein slechts een zeer langzame en dus lange helling aan. Die trein zou boven komen vlakbij een woonwijk om dan weer onder de grond te duiken vlak na die woonwijk, richting Boechout. De sporen worden er verdubbeld. Mevrouw Vermeiren wil horen of het klopt dat er dan elke drie minuten een trein zal rijden, aangezien er ook reizigers-treinen rijden.

De tweede spoorontsluiting zou het tracé volgen van de A102. Er zou gebundeld worden in één sleuf of boortunnel of anders komen ze naast elkaar. Waarvan hangt die keuze af, vraagt het lid.

De heer *Dirk de Kort* stelt dat zijn fractie steeds heeft gevraagd om een rapportering vanwege Infrabel over dat voor de Antwerpse mobiliteit belangrijke project. Dat is belangrijk voor een integraal zicht op het Masterplan 2020. Het lijkt het lid essentieel dat men ook een klare kijk heeft op de opvolging van de procedures door Infrabel. De tweede spoorontsluiting en de realisatie van de plan-MER-procedure voor de A102 zijn nauw met elkaar verbonden, oppert hij.

Het lid verbaast zich in die zin over de vraagstijl van de heer Martens. Antwerpen heeft als havenstad een degelijke ontsluiting naar zijn hinterland nodig, poneert de heer de Kort. Hij verwachtte dan ook dat de vraagstelling van de heer Martens beperkt zou blijven tot de Oude Landen en de capaciteitsnood voor spoorvervoer ten behoeve van de haven. Als dat verhinderd wordt, dan wordt het een ernstig knelpunt op korte maar ook lange termijn voor de Antwerpse haven, besluit het lid.

De heer *Bart Martens* neemt het woord voor een persoonlijk feit. Hij betwist niet de nood aan een goede ontsluiting van de Antwerpse haven. Hij stelt alleen vast dat in de laatste tien jaar het goederenvervoer per spoor sterk terugvalt, met wel 28 percent. Dat heeft met de capaciteit niets te maken. Als men een groot investeringsproject wil verdedigen en er een politiek en maatschappelijk draagvlak voor vinden, moet men volgens het lid een netto maatschappelijke baat kunnen aantonen. Hij vraagt daarom om te bewijzen dat de

goederentrafiëk per spoor in de grafiek weer in stijgende lijn zal gaan. Daarover heeft het lid zijn twijfels.

De praktijk gaat volgens de heer Martens een andere richting uit. Zo wordt er in het investeringsplan 2013-2025 geen geld voor vrijgemaakt. Eind jaren negentig werd de reservatiestrook voor de tweede spoorontsluiting ingetekend op de ruimtelijke planning en er is nog steeds geen aanzet van investering. Ook het investeringsplan van de NMBS wijst uit dat men ter zake niets hoeft te verwachten in de volgende tien jaar. Het lid komt dan ook tot het spijtige besluit dat het goederentransport achteruit boert. Het stoort hem danig dat bepaalde partijen durven te stellen dat er overschotten moeten worden geboekt op de begroting en dat er bespaard moet worden om meer te investeren in de spoorwegen. Hij spreekt er in eerste instantie de heer Keulen op aan dat zijn partij in de Federale Regering er dan ook voor moet zorgen dat daartoe de nodige middelen worden ingeschreven in het NMBS-investeringsprogramma. Voeg de daad bij het woord, is zijn boodschap.

In het verlengde van die boodschap wil de heer Martens ervoor opteren na te gaan welke kleinere investeringen alvast voor een capaciteitsverhoging en verbeteringen in het netwerk kunnen zorgen in afwachting van de langetermijnvisie en grootse plannen. Dat kan een heropbloei van het goederenvervoer per spoor inzetten, hoopt het lid.

De heer *Dirk de Kort* meent zich veeleer met de persoon Martens in zijn eerdere BBL-hoedanigheid (Bond Beter Leefmilieu) dan met de sp.a-politicus geconfronteerd te zien. Het lid vergeet volgens hem dat het ook zijn opdracht is om in werkgelegenheid voor de regio te voorzien. Hij heeft het gevoel dat men niet langer voor grote infrastructuurwerken en de welvaart van een regio in de toekomst durft te opteren. De heer de Kort noemt het zelfbegoocheling om te denken dat men met een paar habbekratsen en kleine aanpassingen de toekomst kan verzekeren.

Het lid is het ermee eens dat in het meerjarenplan van de NMBS geen spoor is van budgetten voor de tweede spoortoegang. Hij stelt dat dergelijke budgetten in zo'n plan moeten worden opgenomen als er een tijdspad is uitgezet voor de start van de werken. Derhalve wil de heer de Kort weten waarom er geen budgetten zijn opgenomen? Hij vermoedt dat er ook nog optimalisatiewerken moeten gebeuren in de haven van Antwerpen zelf. Waarover gaat het dan en zijn daarvoor dan wel budgetten vrijgemaakt?

Het lid sluit zich aan bij de vragen van de heer Penris over de maatschappelijke draagkracht van het dossier. Hij verwijst in dat verband naar de keuze voor een tracé bovengronds voor de Oude Landen, terwijl dat een leefbaarheidsprobleem teweegbrengt voor Merksem en het Jan Palfijnziekenhuis, en de woonwijk en zorginstelling er vlakbij. Goederenverkeer brengt lawaai mee, vreest iedereen. De heer de Kort wil daarom weten of er ook plannen zijn voor een verdere modernisering in het materiaal van de NMBS om dat probleem op te vangen. Kunnen er nog andere milderende maatregelen worden getroffen om de lawaaioverlast te temperen of weg te nemen? Ongeacht de belangrijke budgettaire implicaties, vraagt het lid zich af waarom dat sowieso niet in de MER-procedure is meegenomen.

In de lokale consultatieronde is men bij de bevraging enkel te rade gegaan bij die gemeenten die op het tracé zelf gelegen zijn. Zelfs onmiddellijk aangrenzende gemeenten zijn niet geconsulteerd. Er is ook geen informatie ter beschikking gesteld, oppert de heer de Kort. Dat lijkt hem vreemd, omdat een tekort aan informatie volgens hem het wantrouwen in de hand werkt. Actiegroepen blijken soms over meer informatie te beschikken. Politici die de moeite doen om zich te informeren, worden echter vaak met een kluitje in het riet gestuurd, klaagt de heer de Kort nog.

2. Antwoorden

De heer *Luc Vansteenkiste* beantwoordt de vragen zoveel mogelijk gebundeld en begint bij de cijfers over het goederenspoorverkeer. Hij deelt in eerste instantie mee dat het aantal miljoen ton niet noodzakelijk ook informatie biedt over het aantal treinen dat wordt ingezet. Met de achteruitgang van de staalactiviteit in België, is het aantal miljoen ton vervoerd materiaal per spoor gedaald, erkent de spreker. De containertrafiek in de havens en het desbetreffende spoorverkeer blijkt daartegenover toegenomen, stelt hij. Dat strookt met de doelstelling van de Antwerpse haven om zich meer op de containertrafiek te richten. Zowel de tweede havenontsluiting als de Liefkenshoek tunnel ondersteunen niet alleen het verkeer van de haven van Antwerpen, maar ook van Gent en Zeebrugge. Die laatste haven kende een sterke groei in containertrafiek. Veertig percent ervan met bestemming hinterland verloopt over het spoor.

Alle verkeer vanuit de Vlaamse havens heeft uiteindelijk een eindbestemming in oostelijke tot zuidoostelijke richting in Europa: Ruhrgebied, industrie rond Stuttgart en München, vooral autoproduktie, industriegebieden in Noord-Italië en in het voormalige Oost-Europa.

Infrabel gaat ervan uit dat de spoorinvesteringen gebeuren met het oog op een zeer lange termijn, gezien de groeistrategie van de havens op lange termijn.

Met betrekking tot de kortetermijnprojecten Oude Landen-Krijgsbaan vat de spreker de vragen samen als betrekking hebbend op de bouwvergunning die is afgeleverd voor de bovengrondse oplossing en de compatibiliteit tussen die projecten en het mogelijke alternatief van de boortunnel of een weg onder de Krijgsbaan.

Infrabel heeft nog altijd de bedoeling om twee capaciteitsverhogende projecten te definiëren: Oude Landen en Krijgsbaan. Ze moeten op het Ringspoor, lijn 27A, de capaciteit met dertig percent netto verhogen door het vermijden van gelijkgrondse kruisingen. Beide projecten moeten, waar er vooralsnog gelijkgrondse kruisingen zijn en de ene trein op de andere moet wachten, voorzien in ongelijkgrondse kruisingen. Het verkeer kan dan in alle richtingen vlot doorstromen.

Ter hoogte van de Krijgsbaan is er een klein stukje, waar de treinen van Lier komen, over een enkelsporig baanvak. De treinen moeten dan alternerend rijden in beide richtingen. Dat verergert nog het capaciteitsprobleem, bovenop de gelijkgrondse kruisingen.

Het project Oude Landen werd als apart project beschouwd, omdat het aspect Krijgsbaan technisch moeilijker lag wat studiewerk en realisatie betreft. Voor de Oude Landen konden meteen de nodige procedures opgestart worden na het uittekenen.

Voor beide projecten zijn in zowel het oude als het nieuwe investeringsplan wel degelijk budgetten ingeschreven.

Het project Oude Landen heeft altijd tot doel gehad om de aanzet te vormen voor een latere tweede havenontsluiting. Het is opgezet om compatibel te zijn daarmee op termijn, zowel wat de hellingsgraden als de toegankelijkheid betreft, en dat met beide oplossingsmogelijkheden: de boortunnel en de weg onder de Krijgsbaan.

Infrabel wil zelfs met die bekomen bouwvergunning voor de bovengrondse oplossing niet onbezonnen met de werken beginnen als er maatschappelijk stemmen opgaan tegen die methode. De werken zijn dan ook niet gestart. Er lopen al gesprekken met de stad Antwerpen onder bemiddeling van de gouverneur. Er zijn acht alternatieven, weet de spreker te vertellen.

De meerkost van de varianten bedraagt tussen 3 en 750 miljoen euro. Om technische redenen vallen bepaalde varianten er de facto uit. De hellingsgraad voor de daling blijkt niet aanvaardbaar voor goederenverkeer, zeker met het oog op een tweede havenontsluiting die de IJzeren Rijn moet voeden. Die route is het meest vlakke tracé naar het Ruhrgebied en kan treinen van meer dan 2000 ton dragen. Dat is een opmerkelijk voordeel ten aanzien van de huidige Montzenroute. Het verhoogt drastisch de rendabiliteit voor de spooroperatoren en moet zo de modal shift mee bewerkstelligen.

De heer Vansteenkiste drukt de leden op het hart dat een ondergrondse oplossing hoe dan ook mogelijk is met de hedendaagse burgerlijke bouwkunde. De kostprijs wordt echter hoger en de overlast voor buurtbewoners tijdens de bouwfase zou ook danig erger zijn. De lijn 27A ligt vooralsnog in een ophoging die afgegraven wordt. Daaronder loopt wegenis. Afhankelijk van waar de wegen starten, zullen ook de wegen verlaagd worden. Die overwegingen geeft Infrabel graag mee.

Van de opmerking van het Rekenhof over de boortunnels kan de heer Vansteenkiste niet uitmaken waar die vandaan komt. Technisch is de oplossing Oude Landen altijd compatibel met de beide plausibele oplossingen, herhaalt de spreker.

Hij gaat verder over het alternatief van lijn 11. Het is een mogelijke verbinding met de Betuweroute, geeft de heer Vansteenkiste toe. Er zijn kleine investeringen voor nodig om de industriële havenlijn te upgraden naar een volwaardig goederenspoor. Voorts is er overleg met Nederland nodig voor de voornaamste investeringen voor de aansluitingen op Nederlands grondgebied. De haven van Antwerpen staat bovendien weigerachtig tegenover de optie omwille van een mogelijke aantasting van de eigen concurrentiepositie. Tot slot benadrukt Infrabel dat er met de lijn geen tweede havenontsluiting gerealiseerd wordt voor de IJzeren Rijn.

Het Ringspoor, lijn 27A, loopt in dichtbebouwd gebied. Antwerpen omvat als wereldhaven, top-Europese haven en topspoorhaven ook een van de grootste chemische clusters ter wereld en dat betekent dat het transport onvermijdelijk ook chemische goederen verplaatst. Dat houdt Infrabel samen met de geluidsoverlast in gedachten. Daarnaast vindt het ook de compatibiliteit met de uitbouw van de IJzeren Rijn cruciaal.

De tracékeuze blijft bespreekbaar, stelt de heer Vansteenkiste. Bepaalde conflicten met woonwijken kunnen probleemloos opgelost worden met een asverschuiving in de breedte en/of de diepte. Er wordt niet geboord waar andere infrastructuur een plaats heeft of moet krijgen.

Het traject, met inbegrip van de Oude Landen, zoals momenteel uitgetekend, gaat volgens de heer Vansteenkiste boven de hogesnelheidslijn en boven de E19 om daarna te zakken. Alle oplossingen lopen onder de Bredabaan en onder het Albertkanaal. Als voor de Oude Landen met een ondergrondse oplossing wordt gewerkt, dan loopt het tracé onder de HSL en onder de E19, maar in elk geval blijft het onder Bredabaan en Albertkanaal.

Waar met het boren begonnen wordt, hangt van diverse factoren af. Er moet een goed bereikbare toegangsschacht gebouwd kunnen worden, voor de aanvoer van de boormachine. Het gaat om een zogenaamde boortrein die ter plaatse geassembleerd wordt. De onderdelen worden over de openbare weg of met de binnenvaart aangeleverd. Bij het boren van de lange boortunnel zou ongeveer 15 miljoen m³ grond verplaatst moeten worden. Met de logistiek van die werkzaamheden moet rekening gehouden worden bij de keuze van de locatie van de boring. Ook de aanwezigheid van al dan niet bewoond gebied speelt mee.

Wat met de financiële haalbaarheid en het meerjareninvesteringsplan? Zonder de extra kosten voor de ongelijkgrondse kruising van de Oude Landen wordt het project op basis

van de huidige kennis geraamd op 2,2 miljard euro. Dat is moeilijk te investeren met de lopende meerjareninvesteringsbegroting van Infrabel, als overheidsbedrijf, oppert de spreker. Daarbij refereert hij ook aan de uitdagingen van de volgende jaren om het spoorwegaapparaat in stand te houden. De installaties komen aan het einde van hun levensduur – zo dateert de elektrificatie van het spoor van de aanloop van de wereldtentoonstelling van 1958 – en zijn aan vervanging toe. Bovendien moet het Belgische spoorwegennet dringend uitgerust worden met een veiligheidssysteem die naam waardig. Het gaat in eerste instantie om een uitrol van het treinbegeleidingssysteem TBL1-Plus en dan van ETCS. Spoorbedden en spoorbruggen vergen ook een grote investering.

Een project zoals de tweede havenontsluiting kan volgens Infrabel in aanmerking komen voor alternatieve financiering. Het feit dat er geen middelen zijn ingeschreven in de meerjarenplanning, betekent niet dat men er niet mee bezig is. Het is de bedoeling om in eerste instantie een maatschappelijk draagvlak te vinden om te onderzoeken hoe het gefinancierd kan worden buiten die meerjarenplanning.

Wat betreft de timing moet men zonder meer rekenen op een realisatietermijn tussen de zeven en de tien jaar vanaf het verkrijgen van de bouwvergunning, ongeacht de optie die men uiteindelijk neemt. Het gaat om complexe werken: onder de Krijgsbaan door werken, een boortunnel van meer dan twintig kilometer of lijn 15 van gelijkgronds naar viersporig op min zes meter brengen. De treinen blijven wel rijden intussen.

De tweede havenontsluiting moet een ontsluiting in oost-zuidoostelijke richting bewerkstelligen. Ze komt ook alle Vlaamse havens ten goede. Twee assen lopen in de vooropgestelde richting. De eerste wordt geduid als corridor C en loopt van Antwerpen naar Athus over Mechelen, langs Brussel naar Namen en Dinant. De tweede lijn is de Montzenroute over Lier, Aarschot en verder naar Montzen. Nadeel is dat in de Voerstreek de last van de treinen beperkt wordt door de hellingsgraden. 1100 tot 1300 ton is het maximum voor één locomotief. Twee locomotieven worden voor de spoorwegoperator duur.

De tweede havenontsluiting moet het met een investering van twee miljard euro mogelijk maken de drie corridors samen te bedienen, dus ook de toekomstige IJzeren Rijn. Aansluitingen op het bestaande spoorwegennet zijn daar specifiek op gericht. Dat moet een zo goed mogelijke spreiding van het goederenverkeer realiseren, maar er spelen ook strategische back-upoverwegingen. Bij de veronderstelde groei van de containertrafik zullen volgens Infrabel de drie lijnen nodig zijn, ook wat de capaciteit betreft. De IJzeren Rijn zou beperkt worden tot 75 treinen per etmaal.

Infrabel heeft geen voorkeur wat de mogelijke oplossingen betreft, verzekert de heer Vansteenkiste. De beste keuze moet blijken uit de MER-studie. Elke optie is mogelijk, met telkens specifieke voor- en nadelen, herhaalt hij.

Het verkeer op lijn 27A is vooralsnog gemengd, dus er is ook reizigersverkeer. Infrabel houdt, gezien de inbedding in dicht bewoond stedelijk gebied, rekening met mogelijke beperkingen.

Infrabel is bereid steeds te rapporteren aan het Vlaams Parlement in de gewenste vorm en op het tijdstip dat men verkiest.

De heer Vansteenkiste kan zich meteen iets voorstellen bij goederentreinen die knarsend en piepend tot stilstand komen. Hij stelt dat het knarsen en piepen wel kan verminderd worden door het aanbrengen van synthetische remblokken op goederenwagons. Daaraan is men aan het werken, maar dat heeft tijd nodig. Er zijn vorderingen te melden inzake geluid- en trillingshinder. Zo heeft Infrabel daarvoor een specifieke cel opgericht. Er worden steeds meer veelbelovende alternatieven ontwikkeld. Geluidswanden blijken echter niet altijd effectief, onderstreept de spreker. Soms weerkaatsen ze veeleer het geluid dan

het te absorberen. Spoordempers zijn een alternatief voor geluidsbeheersing dat wel zinvol lijkt. Het is een toestel dat de geluidsgolven van bij de oorsprong tegenhoudt, zoals men een hand op een trommel legt nadat erop is geslagen.

De heer *Bart Martens* vindt Infrabel een professioneel bedrijf dat er wel nog in slaagt grote investeringsprojecten op een redelijke termijn rond en gefinancierd te krijgen.

Het lid wil de aanbeveling meegeven om in de plan-MER een ruime verkenningsfase in te bouwen. Dat voorkomt opmerkingen over niet-onderzochte alternatieven achteraf van onder meer actiegroepen of lokale bersturen. In die zin lijkt het hem ook nuttig meteen de effecten van het doortrekken van de goederenlijn 11 op het netwerk door te lichten. Hij wil bewezen zien dat die optie slecht zou zijn voor de concurrentiepositie van de Antwerpse haven. Uit de nota voor publieke consultatie leert het lid dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse zou gebeuren. Hij stelt voor daarin zowel het nationale als het internationale perspectief op te nemen om ook in dat verband duidelijkheid te krijgen.

Het groenboek BRV spreekt over Vlaanderen als een polycentrisch netwerk van stedelijke regio's. Dat gaat uit van een versterking van de verbindingen tussen de Vlaamse metro-pool en de naburige metropolen buiten Vlaanderen. Het doortrekken van goederenspoor 11 lijkt de heer Martens perfect in dat plaatje te passen, in het licht van de vooropgestelde 'meerdere' verbindingen.

Na die fase kunnen prioriteiten uitgedistilleerd worden, stelt het lid, zowel wat keuze van variant als wat de investeringen betreft.

Alternatieve financiering kost ook veel, waarschuwt de heer Martens nog. Dat maakt het volgens hem nog noodzakelijker om via de maatschappelijke kosten-batenanalyse de juiste investeringskeuzes te maken.

De heer *Dirk Peeters* wil nog weten of Infrabel al een zicht heeft op mogelijke partners voor pps en of daarin een rol voor de Vlaamse Regering is weggelegd.

Het lid kreeg bij een bezoek aan Den Haag de indruk dat Nederland wel degelijk belangstelling heeft voor het activeren van de IJzeren Rijn door een verbinding van de lijn Vlissingen met lijn 11. De voorafgaande nodige investeringen leken tot nog toe de Nederlanders af te schrikken.

Het lijkt de heer Peeters ook belangrijk in het kader van alternatief onderzoek over lijn 11 en de Betuwelijn de werking en effecten van Nederland naar Vlaanderen ook te onderzoeken voor de IJzeren Rijn. De concurrentie speelt immers, stelt het lid. Er is ook steeds meer samenwerking tussen Antwerpen en Rotterdam, wat hem doet vermoeden dat er misschien meer sprake is van concurrentie tussen de cluster Antwerpen-Rotterdam en de cluster Le Havre of Bremen. De macro-economische structuren moeten in de research volgens het lid alvast meegenomen worden.

De heer *Dirk de Kort* wil weten welke plannen er worden meegenomen van investeringen in de infrastructuur van de Antwerpse haven.

Wordt ook onderzocht of er mogelijkheden zijn voor Europese financiering in het kader van de trans-Europese netwerken? Lopen er al besprekingen inzake cofinanciering ten aanzien van Vlaanderen? Wordt daaraan gedacht? Het lid refereert aan de projecten die federaal minister van Overheidsbedrijven, Ontwikkelingssamenwerking en Wetenschapsbeleid Paul Magnette opgenomen wil zien in de financiering van het meerjarenplan.

De heer *Luc Vansteenkiste* verzekert dat Infrabel zich er terdege van bewust is dat alternatieve financiering terugbetaald dient te worden. In de stand van het dossier kan de finan-

ciering nog alle vormen aannemen. Alles is in de overwegingen meegenomen, stelt hij, dus ook cofinanciering en de trans-Europese netwerken. Er wordt zelfs aan een gewone lening gedacht om de complexiteit van alternatieve financiering te vermijden.

De drie projecten die minster Maignette wil laten opnemen – de tweede havenontsluiting, de nieuwe noord-zuidverbinding onder Brussel en het station van Gosselies – staan voor heel wat miljarden, merkt de spreker op.

De infrastructuur in de haven is een permanente zorg van Infrabel, oppert de heer Vansteenkiste. Het zorgde met de groei van Linkeroever al voor een uitbreiding van de spoorinfrastructuur, opstelbundels en laadbundels, met als voornaamste vertrekbundel bundel Zuid met triage- en sorteermogelijkheid. Dat gebeurt niet zoals in Antwerpen-Noord, stelt de heer Vansteenkiste. Daar worden de wagons op een heuvel losgekoppeld en komen ze met automatische remming door de zwaartekracht op hun bestemmingspoor terecht. In bundel Zuid wordt gebruikgemaakt van de opduwbeweging van locomotieven. Dergelijke investeringen worden geïntensifieerd, om ook gelijke tred te houden met de ontwikkeling van trafiek uit Linkeroever.

Ook Rechteroever wordt gemoderniseerd, onder meer de bundel Oorderen. Zwak punt van Rechteroever is onder meer het ontbreken van automatische beseining. Dat is ingecalculeerd in de prioriteiten voor verbetering van infrastructuur. De uitrol van veiligheidssystemen op het net krijgt echter prioriteit omdat, gezien de gehanteerde snelheden, de risico's op het gewone net aanzienlijk hoger liggen dan in trierbundels van havens waar de snelheid tot 40 km per uur beperkt is.

De strategie voor de Antwerpse haven tekent zich af in drie concentrische cirkels, legt de heer Vansteenkiste ten slotte uit. De eerste omvat de upgrade en modernisering van de infrastructuur in de haven zelf, rekening houdend met de trafiek en de verandering in gedrag van de operatoren. Zo stoten ze meer 'single wagon load' af en spitsen ze zich toe op bloktreinen.

Een tweede concentrische cirkel behelst de verbinding van Linker- en Rechteroever. Daartoe behoort onder meer de Gentboog op Linkeroever. Het was de grootste investering voor de haven van Zeebrugge in de haven van Antwerpen.

De derde concentrische cirkel draait om de ontsluiting van de Antwerpse haven naar het hinterland, met onder meer de tweede havenontsluiting.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Dirk PEETERS
Jan PENRIS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBL	Bond Beter Leefmilieu
ETCS	European Train Control System
groenboek BRV	Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
HSL	hogesnelheidslijn
Infrabel	Infrastructuurbeheerder Belgische Spoorwegen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
MER	milieueffectrapport
pps	publiek-private samenwerking
TBL1-Plus	Transmissie Baken Locomotief 1 (verbeterde versie)

BIJLAGE:

Presentatie van de heer Luc Vansteenkiste



INFRABEL
Right On Track

TUC RAIL
BELGIAN RAIL ENGINEERING

**2de Spoorontsluiting haven
Antwerpen – plan MER**

*Commissie voor Mobiliteit en
Openbare Werken*

Luc Vansteenkiste
Directeur-Generaal Infrastructuur

24 mei 2012



INFRABEL
Right On Track

TUC RAIL
BELGIAN RAIL ENGINEERING

Inhoudstafel

1. Doel van de presentatie
2. Procedure: stand van zaken
3. Inspraak en participatie
4. Tijdslijn – volgende stappen

24.05.2012 Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting 2




1. DOEL VAN DE PRESENTATIE

Doel van de presentatie

Haven van Antwerpen

- **belangrijkste motor** van de Belgische economie
- **2e grootste** Europese haven & **top-10** wereldhaven
- (in)directe tewerkstelling van **155 000 mensen**
- **1055 km** spoor in de haven

2de spoortoegang = “zuurstof” voor de Antwerpse haven.

- reeds een lange voorgeschiedenis
- toelichten van het verloop en **de stand van zaken**

24.05.2012
Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting
3



INFRABEL Right On Track **TUC RAIL** BELGIAN RAIL ENGINEERING 2. PROCEDURE: STAND VAN ZAKEN

Procedure: stand van zaken

Plan-MER Project-MER Aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning

RUP Vlaams bouwmeester

24.05.2012 Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting 5

INFRABEL Right On Track **TUC RAIL** BELGIAN RAIL ENGINEERING 2. PROCEDURE: STAND VAN ZAKEN

Procedure: stand van zaken

Nota voor Publieke Consultatie (NPC)

↓

Plan-MER Project-MER Aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning

RUP Vlaams bouwmeester

24.05.2012 Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting 6




2. PROCEDURE: STAND VAN ZAKEN

Nota voor Publieke Consultatie (NPC)

Document dat samenvat **wat** we precies verder gaan onderzoeken en met **welke diepgang** is nu opgemaakt.

- Welke varianten?
- Welke milieueffecten?



Openbaar Onderzoek:

"Betrokkenen kunnen, vanuit hún kennis van de omgeving, aangeven **welke milieueffecten** volgens hen onderzocht zouden moeten worden en **op welke manier** dit zou kunnen gebeuren..."

Dienst MER stelt later 'Richtlijnen' op, o.b.v. resultaten/inspraak NPC

24.05.2012
Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting
7




3. INSpraak & PARTICIPATIE

Inspraak & Participatie (NPC)

Participatie vanuit alle betrokken partijen (administraties en bevolking):

- Inhoudelijke en procedurele **afstemming** alle projecten
- Oprichting **projectbureau** onder voorzitterschap van de gouverneur
- Coördinatie in een **kernteam**
- **Werkgroepen** (steden & gemeenten, etc.)

24.05.2012
Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting
8




3. INSPRAAK & PARTICIPATIE

Inspraak & Participatie

Ruime **communicatie**:

- Gezamenlijk Infrabel / Vlaams Gewest
- Projectverantwoordelijke communicatie Infrabel
- Voorafgaandelijke **infovergaderingen (2011)**
- **Infomarkten (2012)**
- Nieuwsbrief
- Portaalwebsite: www.poortoost.be



Poort Oost Antwerpen



24.05.2012
Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting
9




3. INSPRAAK & PARTICIPATIE

Infomarkten

- 5 grote infomarkten in februari/maart 2012 (Schoten, Deurne, Lier, Ranst, Boechout)
- 4400 bezoekers
- Ruim 100 individuele vragen beantwoord via Cel Info Buurtbewoners

Positieve reacties

- film
- infopanelen
- concept en organisatie infomarkten



Een maximaal aantal **betrokkenen** (11 steden & gemeenten) **bereikt**

24.05.2012
Antwerpen - plan MER 2e Spoorontsluiting
10



