

**Vraag nr. 79**  
**van 20 november 1998**  
**van de heer FILIP DEWINTER**

*Tweede spoorontsluiting Antwerpse haven – Traject*

Naar aanleiding van de beslissing om de Antwerpse haven van een tweede spoorontsluiting te voorzien, dient een traject voor deze tweede goederenlijn te worden vastgelegd. De Vlaamse regering heeft nog geen definitief besluit genomen omtrent het uiteindelijke traject van deze nieuwe goederenspoorlijn.

Teneinde het traject definitief vast te leggen, dient ook het gewestplan te worden gewijzigd.

Kan de minister vice-president meedelen wanneer deze gewestplanwijziging wordt uitgevoerd ?

In het door de NMBS voorgestelde traject voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven loopt, onder andere wat de gemeente Ekeren betreft, de nieuwe goederenlijn samen met de bestaande goederenlijn 27A. Ter hoogte van de kruising van Het Laar en de Gerardus Stijnenlaan zou de nieuwe goederenlijn afwijken van het traject van de goederenlijn 27A en door de woonwijk Ekeren-Donk lopen. Uiteraard zou dit betekenen dat verschillende tientallen huizen moeten worden onteigend.

Ondertussen werd door de NMBS ook een alternatief traject voorgesteld, waarbij wordt afgeweken van de bestaande goederenlijn 27A en waarbij een bocht wordt gemaakt via het natuurgebied De Oude Landen, teneinde de nieuwe spoorlijn onder de bestaande spoorlijn 27A te laten komen, om zo het verdere traject te volgen over de snelweg richting Schoten.

Men zal willen begrijpen dat de bewoners van Ekeren-Donk dringend op de hoogte willen gesteld worden omtrent het traject dat zal worden gevolgd.

Kan de minister vice-president terzake uitsluitsel geven ?

**Antwoord**

Er is inderdaad nog geen definitieve beslissing over de tweede havenontsluiting.

Na de goedkeuring van de resolutie hierover in het Vlaams Parlement op 3 juli 1998 is, in uitvoering van de beslissing inzake de standpuntbepaling van de Vlaamse regering, nagegaan welke de aanpak

zou kunnen zijn om tot een globaal ruimtelijk concept te komen voor de inpassingen van de mogelijke lijninfrastructuren, namelijk een spoorweg en mogelijk een autoweg en pijpleidingen.

De gedelegeerd bestuurder van de NMBS, de heer Etienne Schouppe, heeft eind juli 1998 een brief geschreven met de bedenking het tracé niet overhaast vast te leggen : "minstens moet eerst een gezamenlijke evaluatie, zowel infrastructureel-technisch als in verband met de stedenbouwkundige en milieu-implicaties plaatsvinden van de diverse problemen die ook in de resolutie als randvoorwaarden worden opgesomd".

De studie zal in opdracht van TUC/Rail worden uitgevoerd met participatie van externe deskundigen voor een pre-MER-haalbaarheidsstudie (milieueffectrapport). De fasering van de studie, zoals bepaald in de ontwerpovereenkomst die op korte termijn nog moet worden ondertekend, houdt volgende stappen in : een eerste fase van twee maanden voor inventarisatie en globale haalbaarheid, een tweede fase van vier maanden voor de pre-MER en een derde fase van twaalf maanden voor de opmaak van een voorontwerp van het spoortracé. De verschillende actoren zullen zijn vertegenwoordigd in de begeleidende stuurgroep.

De gewestplanwijziging hangt af van de voorstellen uit het onderzoek voor een tracé dat ruim genoeg is voor de technische uitvoering en beperkt tot de minimale breedte, om niet onnodig door erfdienstbaarheden particulier domein te hypothekeren. Volgens de fasering in de ontwerpovereenkomst zou het mogelijk zijn na de afronding van de tweede fase een voorstel van gewestplanwijziging in te leiden.

Zolang er geen definitief tracé is met het oog op de gewestplanwijziging, is het ook voorbarig over ont-eigeningen uitsluitsel te geven. Eerst moet nog een milieueffectrapport worden gemaakt over het gekozen spoortracé. Daarin kunnen milieumilderende maatregelen worden voorgesteld die betrekking hebben op alle mogelijke vormen van hinder, ook naar leefbaarheid en woonkwaliteit.

Ik ben niet officieel op de hoogte van alternatieve trajecten van de verbinding tussen de tweede havenontsluiting en de bestaande goederenlijn 27A. Dit wordt naar verluidt binnen de NMBS technisch bestudeerd qua plaats en uitvoeringswijze, maar er is hierover binnen de NMBS nog geen beslissing getroffen.

Dus pas nadat er duidelijkheid is over de keuzes uit de genoemde studies, kan worden overgegaan tot meer gedetailleerde uitvoeringsplannen, die ook

kunnen aangeven waar eventueel onteigeningen  
zouden nodig zijn.