

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 790
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 29 april 2020

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

Tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen - Vertakking 'Oude Landen' Ekeren

In de beleidsnota van de minister is als een van de elf prioritaire Vlaamse spoorprojecten de 'tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen: studies, toevoeging vertakking Oude Landen en vergunningsprocedure 2de havenontsluiting' opgenomen. Infrabel diende in november 2019 een bouwaanvraag in voor de uitbreiding van de vertakking in de Oude Landen. Deze vergunningsprocedure werd eerder deze maand echter geconfronteerd met een negatief advies van de Vlaamse overheid. Het MER (milieueffectrapport) werd afgekeurd en het openbaar onderzoek dient opnieuw gedaan te worden.

1. Om welke redenen werd een negatief advies afgeleverd door de Vlaamse overheid?
2. Welke concrete impact heeft de afkeuring van het MER voor het project 'vertakking Oude Landen'?
3. 80% van de spoortrafiëk van en naar de haven van Antwerpen loopt over de vertakking via de 'Oude Landen'.
Welke impact heeft dit negatief advies op het realiseren van de modal shift in het kader van het Toekomstverbond?
4. Op welke manier zal de Vlaamse overheid verder werk maken van het uitbreiden van de spoorvertakking 'Oude Landen' zoals opgenomen in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken? Welke timing en welk stappenplan worden hierin gehanteerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 790 van 29 april 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De afkeuring van het project-MER voor het spoorproject Oude Landen gebeurde door het departement Omgeving. Hiervoor waren er verschillende argumenten waarvan de voornaamste gerelateerd zijn aan grondwater, geluid én onvoldoende onderbouwing van de noodzaak van het project.
2. De impact van deze beslissing op het project 'vertakking Oude Landen' wordt momenteel nog door Infrabel onderzocht. De recente afkeuring van het MER leidt minstens tot bijkomend studiewerk, m.i.b.v. metingen op het terrein. Uit dit bijkomend studiewerk moet daarenboven nog blijken of er nog wijzigingen aan het ontwerp of uitvoeringsmethodiek nodig zullen zijn. Overleg met diverse overheidsdiensten is lopende om de impact te kunnen inschatten.

Hoe dan ook zal het spoorproject Oude Landen opgeschoven worden in de tijd. Het oorspronkelijke einde van de werken was voorzien voor 2026, over hoeveel vertraging het gaat, is nog niet meteen duidelijk. Het is sowieso de bedoeling van Infrabel om zo snel mogelijk de gevraagde informatie te leveren en ook een nieuwe omgevingsvergunning aan te vragen. Daarnaast komt er een nieuw openbaar onderzoek waar buurtbewoners opmerkingen kunnen formuleren en zal er ook nog een infomoment georganiseerd worden waar alle bevindingen transparant gecommuniceerd zullen worden.

3. Om in de in de toekomst het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte stijging van de goederentrafiek in de Antwerpse regio, onder meer ingevolge van de havenuitbreidingswerken (project Extra Containercapaciteit Antwerpen), werd tot doel gesteld om het aandeel van goederenvervoer per spoor van 7% naar 15% te verhogen (streefdatum 2030). Gezien het gaat over een relatief recente ontwikkeling is het nog onmogelijk om de exacte impact van het negatief advies van de dienst MER in te schatten.

Oude Landen is niet het enige project binnen deze regio om een modal shift te verwezenlijken. Bovendien kunnen zowel niet-infrastructurele (regulering spoorverkeer, operationele beheer van rangeer- en treinbewegingen,...) als infrastructurale maatregelen genomen worden.

4. Zoals steeds zullen zowel mijn departement Mobiliteit en Openbare Werken als het departement Omgeving, Infrabel bijstaan in de noodzakelijke stappen voor de verwezenlijking van het project Oude Landen. Hiervoor is, zoals reeds aangegeven, nog geen timing of stappenplan voor beschikbaar.