

Haalbaarheidsstudie tweede ontsluitingsspoor voor de Antwerpse haven

Op 7 augustus is een haalbaarheidsstudie begonnen naar de inplanting van een nieuw goederenspoor voor de Antwerpse haven. De studie wordt uitgevoerd door een privé-bureau. De resultaten worden einde 1995/begin 1996 door de NMBS bekend gemaakt. De haalbaarheidsstudie moet de NMBS toelaten een gemotiveerd voorstel over te maken aan de overheid voor de uiteindelijke inplanting van het nieuwe goederenspoor.

Broodnodige capaciteit

Het nieuwe goederenspoor is broodnodig. De bestaande spoorlijn naar de haven heeft haar verzadigingspunt bereikt en laat geen verdere fundamentele groei van het treinverkeer toe.

Dit heeft *fnuikende gevolgen voor de mogelijkheden in de nabije toekomst om een groter aandeel te verwerven in de goederenstroom van en naar de haven.* De NMBS is daarbij niet de enige verliezer: het betekent dat steeds meer goederen via de weg worden getransporteerd, met de gekende gevolgen voor de verkeersleefbaarheid (zie Antwerpse Ring) en het leefmilieu.

In het dichtbebouwde Vlaanderen roept elk voorstel tot de inplanting van nieuwe infrastructuur meteen negatieve reacties op. Daartegenover staan de prognoses van de havensector, die voor de toekomst een sterke groei in het vooruitzicht stellen. Met de daaraan gekoppelde economische voordelen. De aanleg van een nieuwe spoorlijn is ongetwijfeld een katalysator van formaat in dit groei-proces.

Groei brengt hoe dan ook extra belasting met zich van het leefmilieu en de omgeving. Met een nieuwe goederenlijn wil de NMBS economie en ecologie zoveel mogelijk koppelen.

De aanleg van de nieuwe goederenlijn zal ruimte vrijmaken op de lijnen Antwerpen - Lier en Antwerpen - Brussel. Dit is één van de voorwaarden voor het inleggen van extra reizigerstreinen en de uitbouw van een voorstadsnet.

De diverse tracés

Sinds een vijftal jaren zoekt de NMBS naar mogelijke oplossingen. Een aantal mogelijke tracés werden reeds verworpen, wegens de grote gevolgen voor de omgeving (zowel van stedenbouwkundige als ecologische aard). Uiteindelijk heeft de NMBS het studiebureau de opdracht gegeven twee tracés te bestuderen:

- een tracé langs de gereserveerde zone voor het Duwvaartkanaal:
- een tracé langs een gereserveerde strook voor de Antwerpse Ring en het Albertkanaal.

Binnen de NMBS wordt momenteel nog een derde, recent voorgesteld tracé onderzocht. Dit vertrekt eveneens via de gereserveerde strook voor de Antwerpse ring, loopt vervolgens evenwel via de autosnelweg E 313 en sluit ter hoogte van Lier aan op de lijnen Lier - Neerpelt (lijn 15) en Lier - Aarschot (lijn 16).

De lijn via het duwvaartkanaal

Die lijn zou aansluiten op de spoorweginfrastructuur van de haven ter hoogte van het Delwaidedok. Over een lengte van 25 km volgt de lijn dan de zone van het Duwvaartkanaal via Putte (Kapellen), Maria-ter-Heide, Sint-Job-in't-Goor, 's Gravenwezel en Schilde tot Oelegem. Vanaf Oelegem zou een ongeveer 12 km lange spoorlijn worden aangelegd voor de verbinding met de lijnen 15 en 16 in Lier.

De lijn via het Albertkanaal

In Ekeren zou die lijn aangesloten worden op de bestaande, maar aangepaste toegang tot de Antwerpse haven. Via de gereserveerde zone voor de uitbreiding van de Antwerpse Ring loopt de lijn door Schoten, richting Albertkanaal. Over het gehele grondgebied van Wijnegem volgt de spoorlijn het Albertkanaal, om buiten de bebouwde zones af te takken richting Ranst. Vanaf daar wordt het tracé gevolgd dat ook voorzien om de lijn via het Duwvaartkanaal te koppelen aan de lijnen 15 en 16.

Na de haalbaarheidsstudie

De haalbaarheidsstudie zal toelaten het minst belastende tracé aan te duiden. Vanaf dan kunnen meer gedetailleerde plannen worden uitgetekend, die moeten leiden tot het opstellen van een milieu-effectenrapport (MER). Daarin worden niet enkel de gevolgen van de inplanting tot in detail bestudeerd, maar worden ook maatregelen aangegeven om mogelijke hinder te beperken (landschappelijke integratie, vrijwaren van biotopen, ...). De eigenlijke bouw van de nieuwe lijn zou plaats kunnen vinden in de periode 2001 - 2006.