



Werken Antwerpse Ring

NMBS stelt reeks maatregelen voor om Antwerpen mobiel te houden

Naar aanleiding van de start van de werkzaamheden aan de Antwerpse Ring in juni 2004 heeft de NMBS maatregelen voorgesteld aan het minderhinderbureau van het Vlaams Gewest. De trein kan een deel van de oplossing aanreiken voor de verwachte problemen in het reizigers- en goederenverkeer tijdens de duur van de werken (telkens van juni tot oktober 2004 en 2005).

Het kostenplaatje voor die reeks maatregelen bedraagt 7,6 miljoen euro. De NMBS verwacht duidelijke garanties van de overheid voor de financiering.

De zitplaatscapaciteit op de treinverbindingen naar Antwerpen-Centraal wordt uitgebreid. Tussen Lier en Herentals komt een nieuwe stopplaats Wolfstee ter hoogte van de autosnelweg E313 aan de afrit 21 Herentals- Industrie, waar automobilisten de autosnelweg kunnen verlaten voordat ze in de file komen te staan.

In overleg met de Antwerpse havenbedrijven zijn oplossingen uitgewerkt voor het havenpersoneel. Het treinaanbod naar de halte Antwerpen-Noorderdokken wordt tijdens de piek uitgebreid. Zo wordt deze halte een draaischijf waar bedrijfsbussen het havenpersoneel vlot oppikken. De halte krijgt een opfrisbeurt.

Werknemers uit de omgeving van de Noorderlaan kunnen ook gebruik maken van de bestaande treinen voor NMBS-personeel die van Antwerpen-Berchem naar het rangeerstation Antwerpen-Noord aan de Noorderlaan rijden. De zitplaatscapaciteit in die treinen wordt hiervoor verhoogd. In het rangeerstation wordt het perron aangepast om langere treinen te kunnen ontvangen.

Wat het goederenverkeer betreft biedt NMBS-dochter Interferry Boats de bedrijven de mogelijkheid om hun containers met shuttletreinen te vervoeren tussen vlot bereikbare terminals in België en de Main Hub terminal in het hart van de Antwerpse haven. Dit reikt bedrijven een alternatief aan voor hun transport met vrachtwagens dat tijdens de werken moeizaam zal verlopen.



Extra zitplaatsen in treinen van en naar Antwerpen-Centraal

Tijdens de werkzaamheden aan de Antwerpse Ring zal minstens 40 % van het huidige aantal auto's daar niet meer terecht kunnen. Indien de huidige toevloed aan vrachtwagens ongewijzigd blijft, dan ligt dit percentage nog hoger.

De NMBS verwacht dat tijdens de werkzaamheden een belangrijk deel van de autobestuurders een overstap naar het openbaar vervoer zal overwegen. Daarom past ze, voor de treinen die reeds volledig bezet rijden en waarvoor een grote toevloed aan reizigers wordt verwacht, de zitplaatscapaciteit aan.

De NMBS heeft een beroep gedaan op het multimodaal model van de afdeling Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest (AWV) om een indicatie te krijgen van in welke richtingen de grootste reizigersstromen mogen worden verwacht. Vervolgens werd aan de hand van de huidige bezettingspercentages bepaald op welke treinen het wenselijk (en mogelijk) was om de capaciteit te verhogen.

Tijdens de ochtendspits zullen in totaal 2800 extra zitplaatsen worden aangeboden. Tijdens de avondspits gaat het in omgekeerde richting om ruim 2000 extra plaatsen. De NMBS spitst zich hier vooral toe op de lijnen Essen – Antwerpen, Herentals – Antwerpen en Brussel/Mechelen – Antwerpen.

Daarnaast wordt, om vlot te kunnen inspelen op het verplaatsingsgedrag, op drie strategische plaatsen reservematerieel *stand by* gehouden. De verkeersleiding kan in *real time* dit materieel inzetten waar nodig.

Nieuwe treinhalte Wolfstee nabij E313 Herentals-Industrie

Bijna iedere werkdag staat vanaf Massenhoven richting Antwerpen een structurele file van 14 kilometer. Bij incidenten of slechte weersomstandigheden breidt de file zich uit tot Grobbendonk over een afstand van 22 kilometer. Dat blijkt uit de vaststellingen van de Federale Politie.

Om het autoverkeer op te vangen vóór de file begint, plant de NMBS een nieuwe stopplaats, langs de E313, ter hoogte van Herentals-Industrie. Deze stopplaats ligt op ca. 1 km van afrit 21 van de autosnelweg E313 en zal worden bediend door de L-treinen Herentals - Lier - Antwerpen en een aantal P-treinen. In Lier bestaat een goede overstapmogelijkheid naar Brussel. Er zal een parking voor ca. 250 parkeerplaatsen worden aangelegd. Ook De Lijn kan met busreizigers langsrijden. De naburige stations Bouwel en Herentals vormen geen alternatief voor de halte Wolfstee omdat ze vanaf de autosnelweg E313 moeilijker bereikbaar zijn.

De L-trein Antwerpen - Herentals/Leuven zal worden opgesplitst in twee aparte treinen waardoor de reistijd gevoelig kan worden ingekort en er een extra verbinding tussen Lier en Antwerpen ontstaat.

Deze maatregelen blijven behouden tijdens de tussenpauze in de wegenwerken aan de Ring (dus doorlopend van juni 2004 tot november 2005).



NMBS brengt personeel naar de Antwerpse havenbedrijven

Bij de start van de R1 werkzaamheden zal het woon-werkverkeer naar de Rechteroever van het havengebied eveneens moeizaam verlopen. Omdat het merendeel van de werknemers op Linkeroever ten westen van de Schelde woont, worden daar minder problemen verwacht.

48% van de 38.800 werknemers komt echter via de Ring naar het werk. Tijdens de werken wil de NMBS voor een deel hiervan een alternatief bieden.

In overleg met de havenbedrijven werd volgend scenario uitgewerkt:

1. De halte Antwerpen-Noorderdokken werd uitgekozen als draaischijf voor het personeelsvervoer naar de haven, omdat er ruime parkeermogelijkheid is voor de organisatie van het natransport in de haven zelf (bussen, auto's, fietsen,...) en omdat de Schelde- of Noorderlaan van daaruit eenvoudig bereikbaar is.

De perrons, de onderdoorgang en de toegang krijgen een opfrisbeurt. Het treinaanbod zal tijdens de ochtend- en avondspits worden uitgebreid. Naast de huidige lokale treinen zullen ook bepaalde piekurtreinen vanuit Mol, Aarschot, Lokeren en Turnhout rechtstreeks doorrijden naar Antwerpen-Noorderdokken. Zo worden er 1560 extra zitplaatsen tijdens de ochtendspits en 2200 tijdens de avondspits aangeboden.

Na overleg met de havenbedrijven werd beslist om deze treinen niet via de goederensporen dieper in het havengebied te leiden. Dit bleek namelijk weinig tijdswinst op te leveren.

2. Het havenpersoneel van bedrijven in de omgeving van het rangeerstation Antwerpen-Noord aan de Noorderlaan zal kunnen gebruik maken van de bestaande treinen voor het NMBS-personeel die langer worden gemaakt. Daarnaast worden op vraag van Opel Belgium, Case New Holland e.a. nog extra treinen toegevoegd.

De perronlengte in het rangeerstation Antwerpen-Noord wordt van 126 tot 160 meter gebracht zodat ook treinen bestaande uit zes rijtuigen kunnen worden ontvangen.

Dit aanbod zal tijdens de twee werkperiodes van vijf maanden worden georganiseerd.

Stationsparkings nodigen uit tot collectief vervoer

Om het collectief vervoer te stimuleren laat het minderhinderbureau de uitbreiding van parkings in de Antwerpse periferie onderzoeken door het studiebureau Tritel. Er werden elf stationsomgevingen bekeken: Bouwel, Duffel, Ekeren, Essen, , Herentals, Kalmthout, Kontich, Lier, en Tielen. De (aanpassingen aan de) parkings van Ekeren, Sint-Katelijne-Waver, Lier en Heist o/d Berg zijn nog geen uitgemaakte zaak. Daarnaast komt er ook bij de nieuwe stopplaats Wolfstee een parking.

Spoorterminals halen vrachtwagens uit de file

De NMBS heeft ook een oplossing voor het transportprobleem van de havenbedrijven. Interferry Boats (IFB), goederendochter van de NMBS exploiteert in het hart van de haven een *Mainhub* containerterminal. Van hier uit kunnen zowel maritieme als continentale containers snel naar hun bestemming in de haven worden gebracht.

De verkeershinder op de Ring kan worden vermeden door de containers af te leveren in één van de containerterminals van IFB in België. Tussen de vlot bereikbare terminals in het hinterland zoals Mechelen (Muizen), Moeskroen, Kortrijk, Charleroi, Athus en de Mainhub kunnen shuttletreinen pendelen. Dit kan een groot verschil maken want met slechts drie van deze goederentreinen kunnen per dag 200 vrachtwagens van de Ring worden gehaald.

In dit verband bekijkt een werkgroep met het Antwerps Havenbedrijf of een financiële tussenkomst van de overheid kan worden bekomen.



IFB Logistics
Wapenstilstandlaan, 47
2600 - Berchem
Tel.: 00 32 3 270 91 81
Fax: 00 32 2 272 14 80
e-mail: wilfried.moons@interferryboats.be

Antwerpen, 19-1-2004

Werken Ring Antwerpen, inbreng B Cargo – IFB :

- B Cargo, IFB en het havenbedrijf Antwerpen hebben een concept ontwikkeld, dat rekening houdt met de specifieke noden tijdens de werken aan de ring Antwerpen, en de geografische spreiding van de grote maritieme terminals.
- In plaats van via de triëring van station Antwerpen Noord tot op de kaaien te rijden, zullen er rechtstreekse shuttles rijden tussen een aantal inland-terminals en de terminal "Main Hub", gelegen naast de A 12 ter hoogte van Hoevenen. De Main Hub zal dan als concentratie en verspreidingspunt fungeren tussen de kaaien, magazijnen, depots en het Hinterland.
- De huidige planning voorziet shuttles van en naar de spoorterminals van Moeskroen, Kortrijk LAR, Charleroi, Athus en eventueel Muizen. Met deze shuttles kunnen we ongeveer 200.000 containers van 20' vervoeren of meer dan 300 trucks. Het systeem kan zonder al te veel problemen aangepast en uitgebreid worden, waarbij de Main Hub ook als buffer kan dienen om de schommelingen op de kaaien op te vangen.
- Een essentiële voorwaarde is dat we capaciteit vrijmaken op de Main Hub, die nu reeds meer dan 200.000 TEU behandelt. Dit kan door de terminal Zomerweg in beperkte mate uit te breiden, maar vooral trimodaal te maken door een aansluiting tot aan het water te voorzien. We zijn hiervoor in onderhandeling met HNN/PSA en het havenbedrijf. We moeten hier binnen de kortste keren duidelijkheid krijgen om onze plannen verder te kunnen uitwerken.
- Bijkomende positieve impulsen zou de realisering van de 4 TEU-trucks zijn, niet enkel tussen de maritieme terminals maar zeker ook van en naar Main Hub. Bijkomend is het nodig dat het dossier van de volledige aansluiting van de Main Hub op de A12 wordt gerealiseerd. We hebben de indruk dat beide dossiers niet vlotten.
- De keuze van de terminals is niet definitief, doch houdt wel rekening met de resultaten van een studie die door IFB en het havenbedrijf uitgevoerd werd en met de sterkere spoorpotentieel op deze terminals. Luik en Genk zijn zeer goed aangesloten via de binnenvaart op het Albertkanaal, en overlapping tussen vervoersmodi is niet de bedoeling.
- Om het systeem te kunnen uitbouwen, is er globaal een ondersteuning van 4,8 mio € nodig, in aanvulling van de federale steun. Deze steun is nodig om een gedeelte van de extra kosten van de extra handlings in Antwerpen en de transferten van en naar de eindbestemming op te vangen. Het bedrag lijkt veel, doch per TEU betekent dit slechts 24 €.