

Brussel, 5 november 2008

## Infrabel rondt de financiële en contractuele closing van de Liefkenshoekspoorverbinding af (PPS)

**Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, heeft deze woensdag 5 november de laatste stap in de procedure van de Publiek Private Samenwerking (PPS) voor het project van de Liefkenshoekspoorverbinding afgerond. Een privaat consortium (LOCORAIL NV) zal instaan voor de financiering en de bouw van de rechtstreekse spoorverbinding tussen de Linker- en Rechteroever van het Antwerpse havengebied. De werkzaamheden voor de bouw van de Liefkenshoekspoorverbinding starten midden november 2008.**

### Publiek Private Samenwerking

Infrabel heeft na een onderhandelingsprocedure LOCORAIL NV, samengesteld uit de bouwbedrijven CFE NV, VINCI Concessions SA, BAM PPP Investments België, weerhouden als private partner voor dit project. De **financiële closing** volgde op de ondertekening van een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain) en de **toekenning van het bouwcontract**. Het bouwkundige aspect van de Liefkenshoekspoorverbinding vertrouwt LOCORAIL NV toe aan het bouwconsortium THV LOCOBOUW bestaande uit MBG, VINCI Construction Grands Projets, CEI-De Meyer, en Wayss & Freytag.

Het aanbestedingsdossier voor de bouw en de financiering van de Liefkenshoekspoorverbinding vormden van bij de start van de procedure (eind april 2006) één geheel. Infrabel heeft aparte onderhandelingen gevoerd met de drie kandidaat-consortia op basis van technische specificaties van het project en van de ingediende offertes en dossiers. Na het indienen van de **“Best and Final Offers” voor het technische én het financiële gedeelte** heeft Infrabel besprekingen aangeknoopt met de kandidaat met de economisch meest gunstige bieding met het oog op het bereiken van een closing.

### Creatieve financieringsmethode

De **speciaal opgerichte projectvennootschap LOCORAIL NV** staat in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud (DBFM-formule). Infrabel zal de infrastructuur gedurende 38 jaar kunnen gebruiken mits betaling van een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van ongeveer 50 miljoen euro (trimestriële betaalbaar). Na die periode kan Infrabel als eigenaar deze infrastructuur verder gebruiken zonder verdere verplichtingen.

De **financiering van dit project** zal dus gebeuren door middel van een PPS voor de bouwkundige werken (+/- 690 miljoen courante euro - CAPEX). Het Vlaamse Gewest zorgt hierbij voor een co-financiering van 107 miljoen euro. De aanleg van de spoorinfrastructuur daarentegen zal worden gefinancierd door Infrabel voor een bedrag van ongeveer 75 miljoen courante euro en maakt geen onderdeel uit van de DBFM-opdracht. Om het concurrentievermogen van de Antwerpse haven te behouden, en meer bepaald het containervervoer per spoor niet in gevaar te brengen, moeten de gebruikers van de Liefkenshoekspoorverbinding geen gebruiksheffing betalen.

### De Liefkenshoekspoorverbinding

In een eerste stap heeft Infrabel de **spoorinfrastructuur op Antwerpen-Linkeroever**, inclusief het Deurganckdok, uitgebreid en vernieuwd. Deze investering van ongeveer 100 miljoen euro levert extra capaciteit en stapsgewijs 153 km aan bijkomende sporen op (1<sup>e</sup> fase tot 2008; 2<sup>e</sup> fase tot 2020).

Maar om de toename van het goederenverkeer optimaal te kunnen beheren, is een rechtstreekse spoorverbinding tussen de Linkeroever (Waeslandhaven) en Rechteroever (rangeerstation Antwerpen-Noord) noodzakelijk: de **Liefkenshoekspoorverbinding**. Het treinverkeer vanuit het Deurganckdok zal zo sneller en efficiënter verlopen omdat het rechtstreeks kan doorrijden naar Antwerpen-Noord waar de treinen worden samengesteld.

### Spoorwerkzaamheden

De **spoorwerkzaamheden** omvatten onder andere de aanleg van de spoorbedding van Bundel Zuid tot de bestaande Beverenspoortunnel die aangepast en gerenoveerd zal worden; de bouw van een gedeeltelijk open verbindingstunnel tussen die Beverenspoortunnel en de te realiseren boortunnels; de bouw van twee enkelsporige boortunnels onder de Schelde en het kanaaldok B1-B2; de bouw van een gesloten tunnelconstructie en een open toegangshelling op Rechteroever; de aanpassing van de bestaande spoortunnel onder de R2.

Ook bij de realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding vormt de **veiligheid een absolute prioriteit**. Zo zijn er onder andere elektromechanische uitrustingen in de tunnels (rook-, warmte- en waterafvoer) en worden er toegangswegen en -schachten aangelegd naar de tunnels voor de hulpdiensten. Een brandbestrijdingssysteem is eveneens voorzien.

### Planning van de werken

Op **12 november 2008** start het consortium met de werken voor de aanleg van de Liefkenshoekspoorverbinding. Midden 2013 zullen de bouwkundige werken voltooid zijn. In de periode 2012-2014 voert Infrabel de spoor, bovenleidings- en signalisatiewerken uit. Infrabel zal de nieuwe spoorinfrastructuur op een duurzame manier in de omgeving integreren door de realisatie van een compensatiegebied ter hoogte van het Groot Rietveld in Kallo, de aanleg van drie geluidsbuffers rond Kallo, Verrebroek en Zuidelijke Groenzone én de bouw van geluidsschermen.

In het voorjaar van 2014 wordt de spoorinfrastructuur van de Liefkenshoekspoorverbinding getest. Infrabel zal – na de vereiste homologatie – de nieuwe Liefkenshoekspoorverbinding **midden 2014 ter beschikking stellen van de spoorwegoperatoren**.

### Strategie voor een betere toegankelijkheid van de Antwerpse haven

De Liefkenshoekspoorverbinding past in de strategie van Infrabel voor een stapsgewijze capaciteitsuitbreiding op het net en een progressieve ondersteuning van de groei van de Antwerpse haven. De Liefkenshoekspoorverbinding maakt ook deel uit van Infrabel's visie voor een **optimale intermodaliteit tussen het spoor en de havens** van Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

Sinds haar ontstaan op 1 januari 2005 investeert Infrabel in een competitieve en aangepaste spoorinfrastructuur in de Antwerpse haven. Hiervoor werd een gezamenlijke strategie uitgewerkt met het Gemeentelijk Havenbedrijf, de Vlaamse Regering en de Belgische overheid. Infrabel wil **het aandeel van het spoor in de Antwerpse haven verhogen van de huidige 8% naar ongeveer 15 % in 2020** om aan de stijging van het goederenvervoer te kunnen beantwoorden.

---

*Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-Groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 12.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,25 miljard euro (2007).*

An aerial photograph of a large port area, likely the Scheldt estuary. In the background, a large industrial facility with a prominent cooling tower emitting steam is visible. The foreground shows a wide river or estuary with a bridge, a road, and some greenery. The sky is clear and blue.

> **LIEFKENSHOEK-  
SPOORVERBINDING**  
FINANCIËLE CLOSING VAN DE  
PUBLIËK PRIVATE SAMENWERKING

5 november 2008

## INHOUD

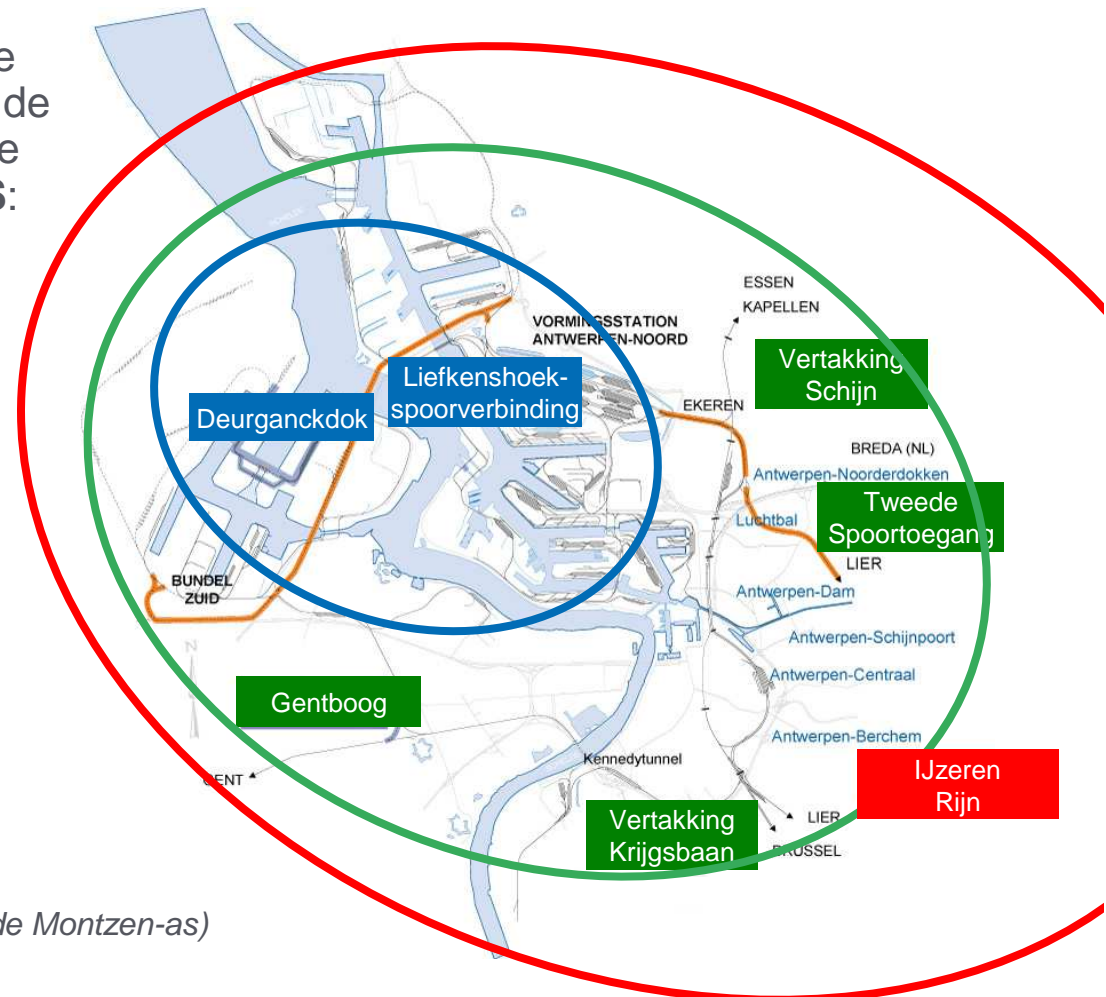
1. Infrabel-strategie voor de Antwerpse haven
2. De Liefkenshoekspoorverbinding
3. Publiek Private Samenwerking
4. Projectvennootschap LOCORAIL NV
5. Conclusie & Vragen



## STAPSGEWIJZE STRATEGIE VAN INFRABEL

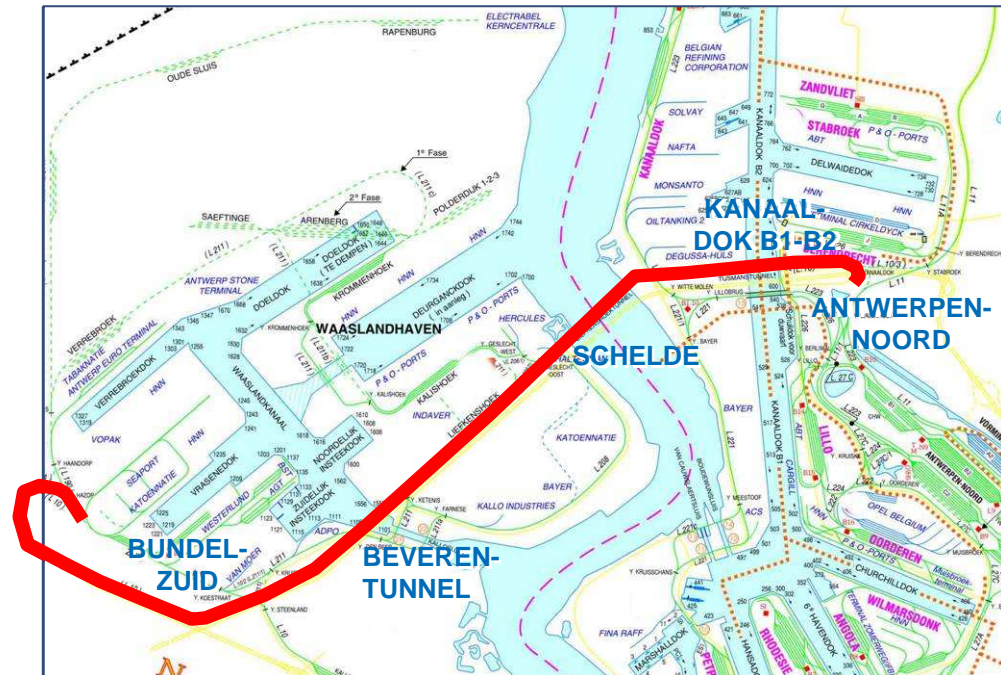
Infrabel investeert fors in competitieve en aangepaste spoorinfrastructuur in de Antwerpse haven volgens de strategie van de **CONCENTRISCHE CIRKELS**:

- **1e cirkel:** efficiëntie van het goederenverkeer in de havens begunstigen  
*vb. spoorinfrastructuur rond het Deurganckdok én de Liefkenshoekspoorverbinding*
- ◎ **2e cirkel:** toegang tot de Belgische havens verbeteren  
*vb. Gentboog, Vertakking Schijn en Krijgsbaan, Tweede Spoortoegang*
- ◎ **3e cirkel:** creatie van nieuwe toegangsassen  
*vb. IJzeren Rijn (complementair met de Montzen-as)*



## SITUERING & OMSCHRIJVING

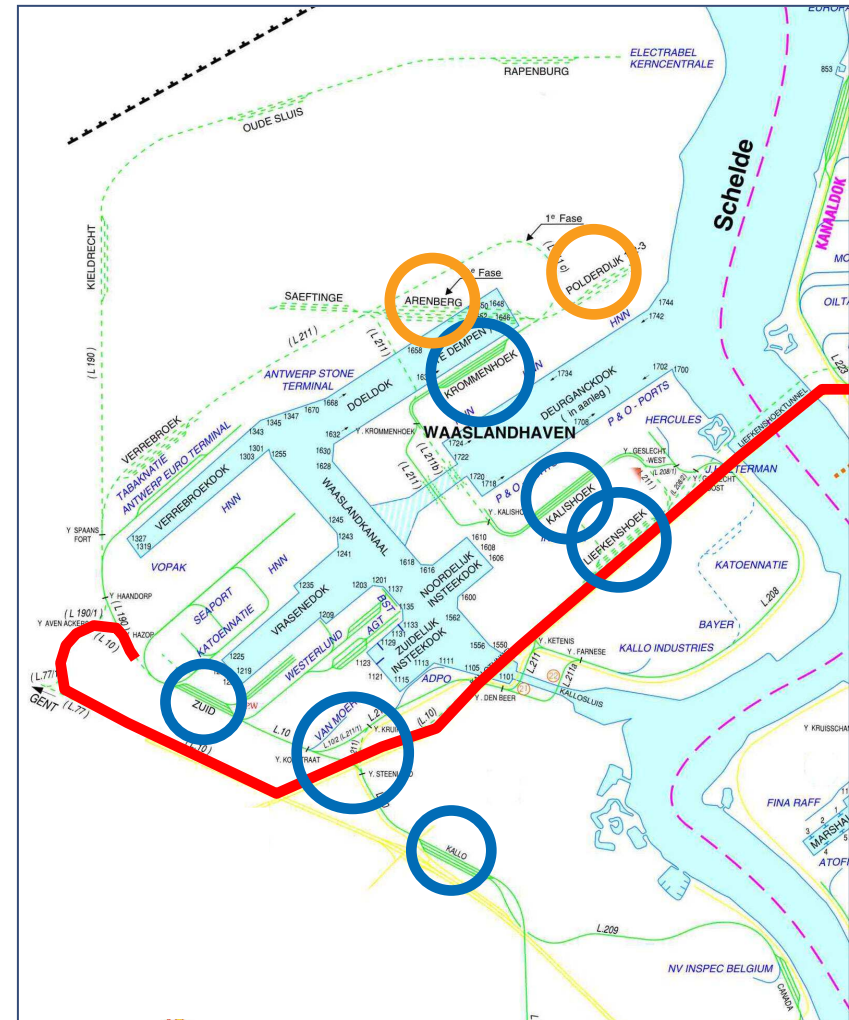
- 16,2 km lange **rechtstreekse spoorverbinding** tussen:
  - Antwerpen-Linkeroever (Waaslandhaven)
  - én
  - Antwerpen-Rechteroever (rangeerstation Antwerpen-Noord)
  
- Traject:
  - **Bundel-Zuid**
  - ↓
  - Beverentunnel
  - ↓
  - Schelde
  - ↓
  - Kanaaldok B1-B2
  - ↓
  - **Antwerpen-Noord**



## DOEL

### Optimale spoorontsluiting van het Deurganckdok EN verbetering van de verkeersstromen in de Antwerpse haven

- Stap 1: Deurganckdok**  
 (1e fase: 2004 – 2008 ■ )  
 (2e fase: 2008 – horizon 2020 ■ )
  - Aanleg nieuwe sporen en sporenbundels (+/- 153 km extra sporen)
  - Uitbreiding en modernisering van de spoorinfrastructuur op Linkeroever
- Stap 2: Liefkenshoekspoorverbinding**  
 (2008 – 2014 ■ )
  - Sneller en efficiënter treinverkeer tussen Deurganckdok en Antwerpen-Noord
  - Vermijdt omweg langs drukke knooppunten (Kennedyspoortunnel, Berchem)

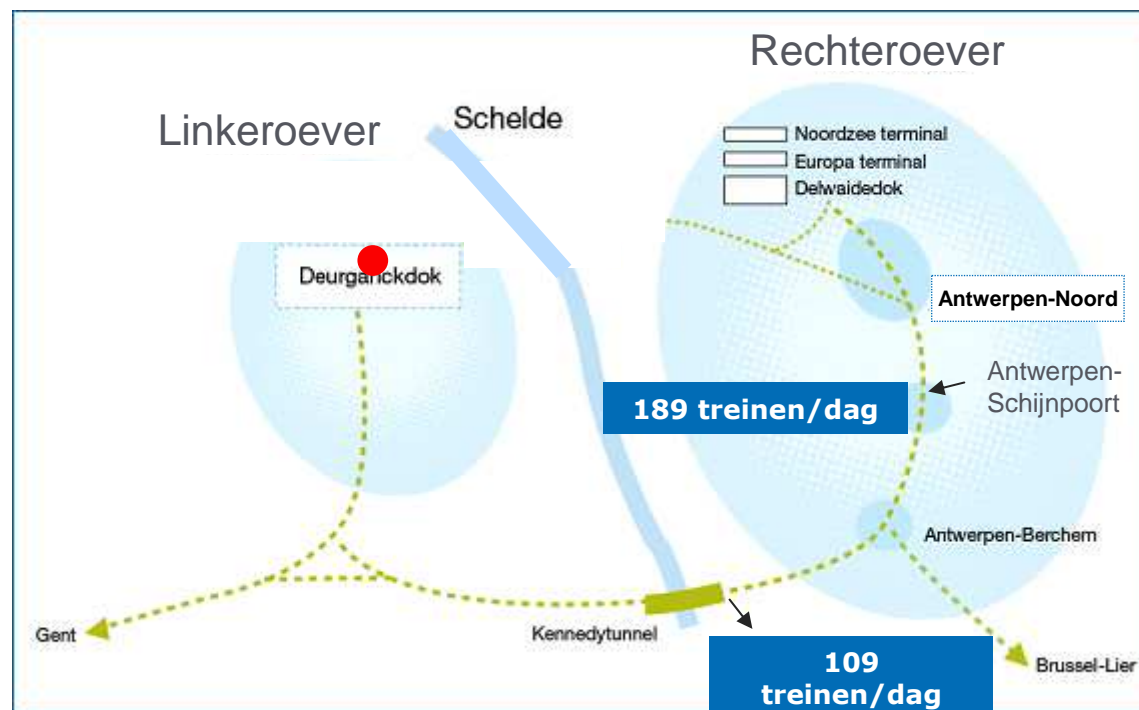




## STRATEGISCHE VERBINDING (-)

### SIMULATIE

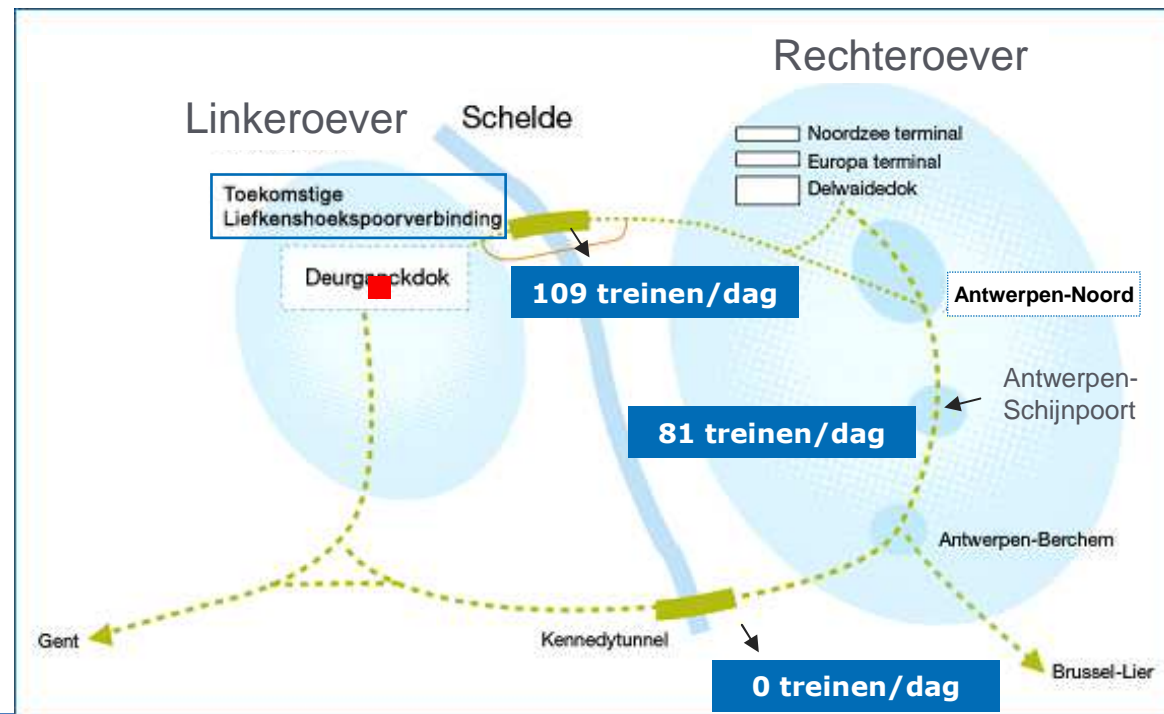
- Situatie in 2020 **ZONDER** de Liefkenshoekspoorverbinding ●
- Verzadiging van de Kennedyspoortunnel en de as Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Schijnpoort



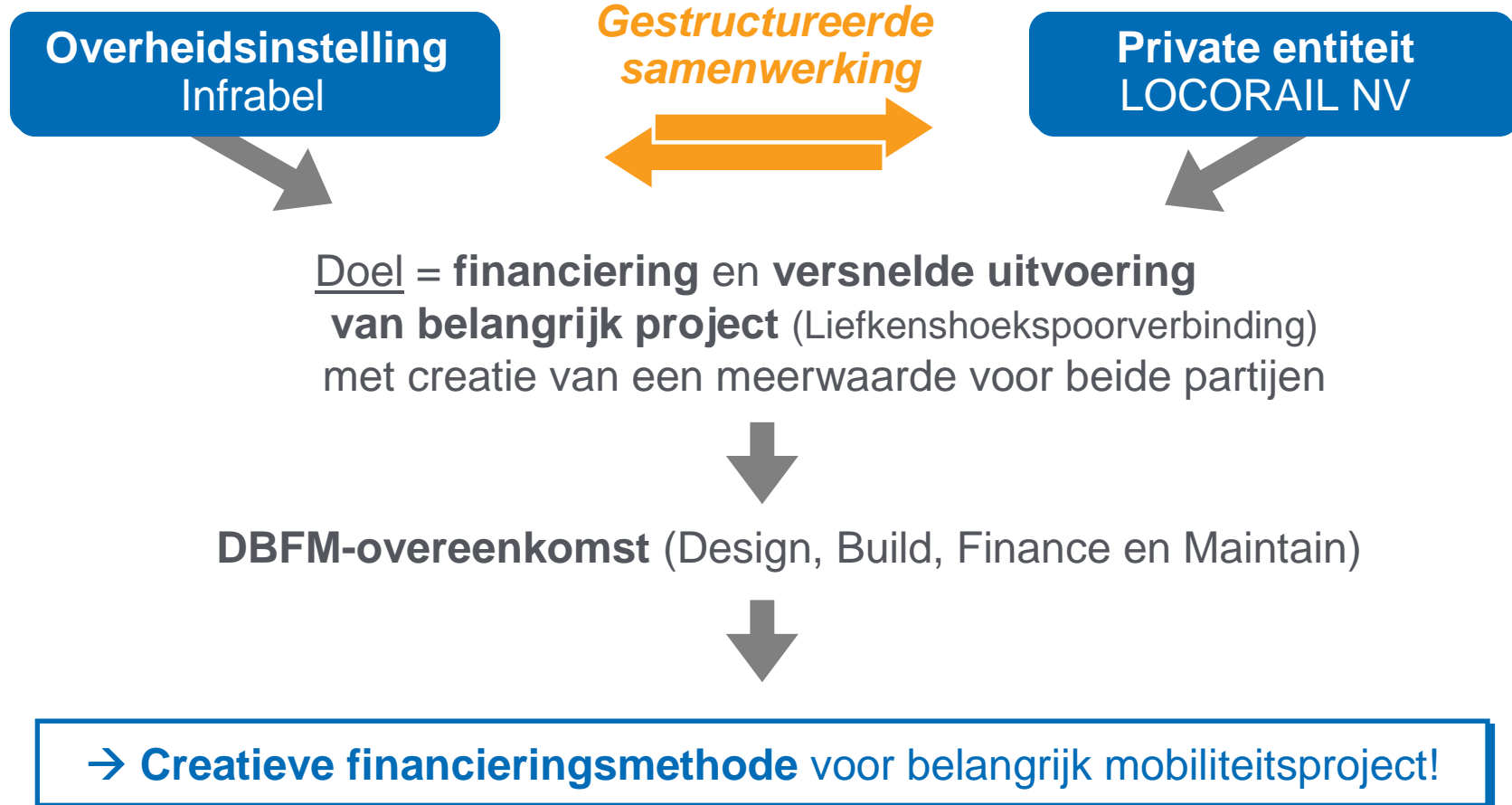
## STRATEGISCHE VERBINDING (+) SIMULATIE

- Situatie in 2020 **MET** de Liefkenshoekspoorverbinding ■
- Verschil van +/- 100 treinen die niet meer door Kennedyspoortunnel moeten passeren

→ Een **nieuwe impuls** voor het Deurganckdok én Antwerpen-Rechteroever!



## OMSCHRIJVING PPS



## VOORDELEN PPS

Publiek  
Private  
Samenwerking

- ➔ **Gedetailleerd lastenboek** m.b.t. het design en de bouw van het **volledige project**
- ➔ **Transparantie** en **optimalisatie** van de kosten
- ➔ Beter respecteren van de opgelegde **bouwtermijnen** en de **bouwkost**
- ➔ Overdracht van **risico's** van publieke naar private sector  
➔ *In dit geval: het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico*

## EVOLUTIE & TIMING PPS

- 18/04/06 Lancering **openbare offerte-aanvraag** voor financiering én bouw
- Mei '06 – Juni '08 **Onderhandelingen** en verfijning van project in besprekingen met drie kandidaat-consortia
- 26/05/08 Kandidaat-consortia dienen **Best and Final Offer** in (technisch gedeelte)
- 19/06/08 Kandidaat-consortia dienen **Best and Final Offer** in (financieel gedeelte)
- Juni '08 – Okt. '08 **Besprekingen** tussen Infrabel en het kandidaat-consortium met de economisch meest gunstige bieding
- 06/10/08 **Ondertekening** akkoorden m.b.t. milieumaatregelen en eigendoms-overdracht van gronden met Vlaamse Gewest en Haveninstanties
- 09/10/08 **Oprichting LOCORAIL NV**
- 5/11/08 Contractuele closing + toekenning bouwcontract  
**Financiële closing van de PPS Liefkenshoekspoorverbinding!**

## PLANNING VAN DE WERKZAAMHEDEN

- 20/10/08 → Start werken natuurcompensatie (Rietveld Kallo)
- 12/11/08 → Start bouwkundige werken Liefkenshoekspoorverbinding
- Midden 2013 → Einde bouwkundige werken
- 2012-2014 → Spoor-, seininrichtings- en bovenleidingswerken (Infrabel)
- Voorjaar '14 → Testen van nieuwe spoorinfrastructuur + homologatie
- **Midden 2014 → Indienstneming van de Liefkenshoekspoorverbinding**



## INVESTERING LIEFKENSHOEKSPoorVERBINDING

**Totale investering: +/- 765 mio (courante) euro**

- Infrabel\*: +/- 75 mio (courante) euro (aanleg spoorinfrastructuur)
- PPS: +/- 690 mio (courante) euro (CAPEX)
  - ↳ Vlaamse Gewest: co-financiering van 107 mio euro

\* In de bijlage vindt u een overzicht van de verscheidene spoorprojecten en Infrabel-investeringen in en rond de Antwerpse haven



## PRIVATE FINANCIERINGSENTITEIT LOCORAIL NV (I)

bestaat uit: CFE NV; VINCI Concessions SA; BAM PPP Investments België

(actoren LOCORAIL)



Financiering wordt aangebracht door:

50 %

- Europese Investeringsbank (EIB)



50 %

- ING 
- Fortis 
- Banco Santander 
- Société Générale 
- BNG (Bank Nederlandse Gemeenten) 
- Bayerische Landesbank 



## LOCORAIL NV (II)




- verantwoordelijk voor **financiering** en **bouw** van de infrastructuur (gedeelte burgerlijke bouwkunde)
- staat 38 jaar in voor de **onderhoudskosten** van de infrastructuur
- stelt gedurende deze periode de infrastructuur **ter beschikking** van Infrabel
- draagt na 38 jaar (2051) **het gebruiksrecht** van de infrastructuur volledig over aan Infrabel



→ **Inkomsten LOCORAIL NV:**  
de **beschikbaarheidsvergoeding** van Infrabel  
gedurende 38 jaar bedraagt ongeveer **50 mio euro/jaar!**

## LOCORAIL NV HEEFT DE EIGENLIJKE BOUWACTIVITEITEN UITBESTEED AAN HET **BOUWCONSORTIUM LOCOBOUW NV (I)**

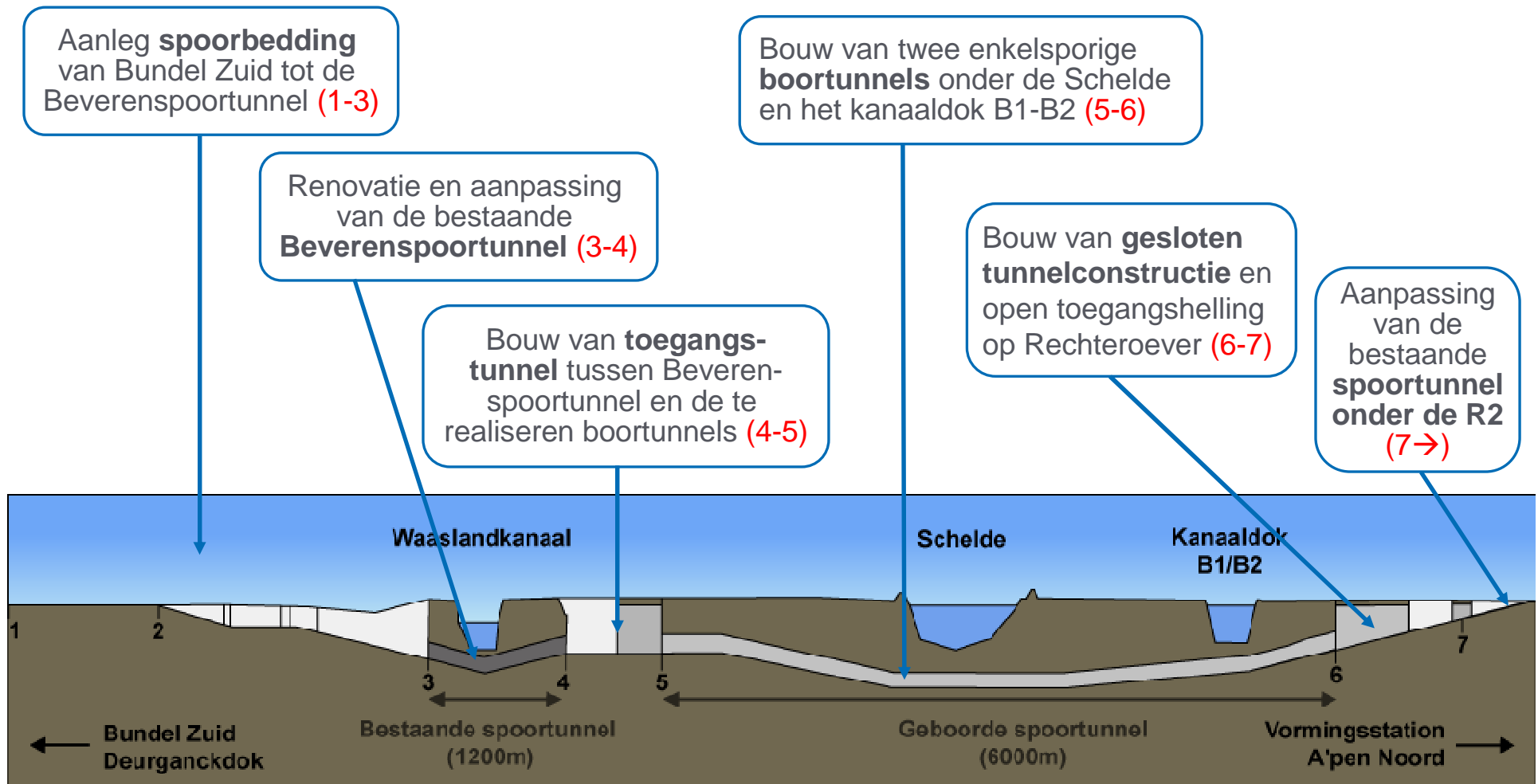
**THV LOCOBOUW** bestaat uit:  
(actoren LOCOBOUW)

- MBG 
- VINCI Construction Grands Projets 
- CEI-De Meyer 
- Wayss & Freytag 

→ **THV LOCOBOUW** staat in voor:  
- de realisatie  
- het onderhoud gedurende 38 jaar



## BOUWCONSORTIUM LOCOBOUW NV (II)



## CONCLUSIE

- De Liefkenshoekspoorverbinding is het **2<sup>de</sup> succesvolle PPS-project** voor Infrabel (\* projecten Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding)
- De investeerderswereld heeft **veel vertrouwen** in Infrabel
- De **privésector investeert ongeveer 1 miljard euro\*** in onze spoorinfrastructuur



VRAGEN?

## INFRASTRUCTUURPROJECTEN VAN INFRABEL

**Diverse spoorprojecten** voor een betere toegankelijkheid van de Antwerpse haven:

Spoorinfrastructuur rond Deurganckdok	2008 (1e fase) / 2020 (2e fase)	+/- 100 mio euro
Gentboog	mei 2008	10 mio euro
Elektrificatie lijn Montzen – Aken	eind 2008	+/- 5 mio euro
Vertakkingen Schijn en Krijgsbaan	2013	+/- 160 mio euro
Liefkenshoekspoorverbinding	midden 2014	+/- 75 mio euro (Infrabel) +/- 690 mio euro (PPS)
Tweede Spoortoegang	horizon 2018	Prioriteit in het investeringsplan 2008-2012
IJzeren Rijn	horizon 2015	Kostenverdeling wordt momenteel uitgewerkt

## DIVERSE PARTNERS LIEFKENSHOEKSPoorVERBINDING

### Diverse partners Liefkenshoekspoorverbinding:

- **LOCORAIL NV** (private partner)
- **THV LOCOBOUW** (bouwconsortium)
- **Infrabel** (bouwheer), **TUC RAIL** (studiebureau)
  - **Deloitte** (consultant), bijgestaan door **Allen & Overy** (juridisch adviseur) en **Stratec** (trafiestudie)
- **Spoorwegoperatoren** (voornamelijk containertransport)
- **Vlaamse Gewest** (co-financierder en oorspronkelijke eigenaar van een deel van de gronden)
- **Federale Overheid** (mobiliteit)

### Inbreng van gronden:

- **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen**
- **Maatschappij Linkeroever**
- **Waterwegen en Zeekanaal**

→ **Meerdere partners** zijn betrokken en geïnteresseerd in dit belangrijke project!



# Liefkenshoekspoorverbinding

*Rol van de federale overheid*





.be

# Haven van Antwerpen

- Onze belangrijkste economische troef
- Verdere uitbreiding spoorinfrastructuur noodzakelijk
- Liefkenshoekspoorverbinding is een van de initiatieven



.be

# Gevolgen

- Betere verbinding met hinterland
- Toename competitiviteit en marktaandeel spoorvervoer
- Bijkomende mogelijkheden voor NMBS



Mediazone > Foto's > Liefkenshoekspoorverbinding

## Liefkenshoekspoorverbinding - 05 november 2008

Klik op de beelden om ze in hoge resolutie te zien.



Kaart haven van Antwerpen



Schema Lengteprofiel



Kaart Liefkenshoek in 2020 ZONDER



Kaart Liefkenshoek in 2020 MET



Kaart Liefkenshoek Traject 1



Kaart Liefkenshoek Traject 2



Antwerpen-Noord



Antwerpse haven (sfeerbeeld)



Bundel-Zuid



Deurganckdok



Deurganckdok (2)



Liefkenshoek Schelde



Liefkenshoek  
Schelde (2)



