



Tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen : een stand van zaken

De aanleg van de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen is met een kostenplaatje van 731 miljoen euro het belangrijkste investeringsproject van de NMBS in Vlaanderen. Wanneer alles volgens planning verloopt, kunnen vanaf 2005 de werken van start gaan. Deze 28 km lange dubbelsporige goederenlijn zal lopen tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en Lier. Het tracé doorkruist de steden en gemeenten Antwerpen (Ekeren, Merksem, Deurne), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier. In 2010 of 2012 (afhankelijk van het akkoord over de pre-en cofinanciering) kan de spoorlijn operationeel zijn.

De tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen is zeer belangrijk zowel voor het spoorvervoer als voor de Antwerpse haven. De huidige en enige toegang, de lijn 27A Antwerpen-Noord – Mortsel, is reeds jaren volledig verzadigd en laat geen verdere groei meer toe. Een tweede spoortoegang kan in belangrijke mate bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit door een groter deel van het vrachtvervoer vanuit of naar de Belgische havens via de trein te doen verlopen. Het milieu zal hierbij winnen.

De tweede spoortoegang is ook een voorwaarde om het voorstadsverkeer rond Antwerpen uit te bouwen. Door het goederenverkeer van de bestaande spoorlijnen te halen en via de tweede spoortoegang te leiden, komt er meer capaciteit vrij voor het binnenlands reizigersverkeer en kan er bijgevolg meer en frequenter treinverkeer worden aangeboden.

Momenteel wordt het voorontwerp van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de tweede spoortoegang aangepast door het Vlaams Gewest. Daarna wordt het opnieuw voor advies voorgelegd. Op basis van dit aangepast voorontwerp zal de Vlaamse regering het ontwerp van het GRUP vaststellen.



Tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen

Wanneer alles volgens planning verloopt, starten ten vroegste vanaf 2005 de werken voor de aanleg van de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen. Deze 28 km lange dubbelsporige goederenlijn zal lopen tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord, in de haven van Antwerpen, en de aansluiting met de spoorlijn Lier-Aarschot (lijn 16) in Lier. Het tracé doorkruist de steden en gemeenten Antwerpen (Ekeren, Merksem, Deurne), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier. De uitvoeringstermijn van de nieuwe goederenlijn bedraagt 5 jaar (indien er een akkoord over de pre- en cofinanciering wordt bereikt) of 7 jaar (indien er geen akkoord wordt bereikt). De spoorlijn kan bijgevolg in 2010 of 2012 in gebruik worden genomen.

Waarom een tweede spoortoegang?

Deze nieuwe tweede spoortoegang is zeer belangrijk zowel voor het spoorvervoer als voor de Antwerpse haven. De huidige en enige toegang via het spoor tot de rechteroever van de haven is de lijn 27A Antwerpen-Noord – Mortsel. Deze spoorlijn is reeds jaren volledig verzadigd en laat een verdere groei van het treinverkeer naar en van de haven niet meer toe. Bovendien is deze spoorlijn uiterst kwetsbaar. Bij een eventueel ongeval wordt de hele toegang tot de haven geblokkeerd.

Verschillende studies wijzen uit dat het goederenverkeer per spoor de volgende jaren nog aan belang zal winnen. Niet alleen de haven zal verder groeien, ook het marktaandeel van het spoor in het verwerken van de haventrafiek zal nog stijgen. De NMBS heeft de ambitie om in de toekomst 20% van het gecombineerd vervoer via het spoor te laten verlopen. Het gecombineerd vervoer bevat onder meer het vervoer van containers die in de haven van Antwerpen worden aangeboden om naar verre hinterlandbestemmingen als Zuid- en Centraal Europa te worden vervoerd. De groeitrend leert dat in 2010 de globale haventrafiek naar 192,7 miljoen ton zal klimmen. Hiervan moet 42,6 miljoen ton per spoor worden vervoerd indien we een mobiliteitsinfarct op de wegen willen vermijden.

De files op de weg worden dagelijks langer. Een tweede spoortoegang kan in belangrijke mate bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit door een groter deel van het vrachtvervoer vanuit of naar de Belgische havens via de trein te laten verlopen. Ook het milieu zal hierbij winnen. De trein is immers een milieuvriendelijk vervoermiddel bij uitstek zonder vervuilende uitlaatgassen.

De tweede spoortoegang is ook een voorwaarde om het voorstadsverkeer rond Antwerpen uit te bouwen. De bestaande plannen voor de uitbreiding van het aanbod van reizigerstreinen rond Antwerpen is niet volledig realiseerbaar zonder de nieuwe goederenlijn. Door het goederenverkeer van de bestaande spoorlijnen te halen en via de 2e spoortoegang te leiden, komt er meer capaciteit vrij voor het binnenlands reizigersverkeer en kan er bijgevolg meer en frequenter treinverkeer worden aangeboden. Een aantal flessenhalzen in het reizigersverkeer zullen dankzij de nieuwe goederenlijn worden opgelost en op de spoorlijn Antwerpen-Herentals (lijn 15), meer bepaald op het baanvak Berchem-Lier, komt extra capaciteit vrij.



Gelet op het vertrekpunt en de eindbestemming van de meeste goederentreinen zullen noch de te verlengen goederenlijn 11, noch de aan te leggen Liefkenshoektunnel een alternatief vormen voor de aanleg van de tweede spoortoegang. Het overgrote deel van de containers moet in het rangeerstation Antwerpen-Noord worden behandeld. De 'Montzenlijn' tussen Antwerpen en Lier is de belangrijkste én kortste verbinding van de haven met het hinterland.

Historiek van het project van de tweede spoortoegang

- | | |
|-------------------|---|
| 24 maart 1995 | de Raad van Bestuur van de NMBS beslist om het tracé dat gebruik maakt van de reservatiestrook van de geplande autosnelweg A102 Merksem-Wommelgem eveneens te bestuderen. |
| 27 september 1996 | de Raad van Bestuur van de NMBS beslist om het tracé en de varianten langs het geplande Duwvaarkanaal te verwerpen omwille van de zeer grote milieu-impact. |
| 18 juli 1997 | het tracé via de reservatiestrook van de A102 Merksem-Wommelgem, de autosnelweg E313 en verder via Ranst naar Lier (Grote Ring-E313-tracé) wordt aangenomen als officieel NMBS-tracé. |
| 28 april 1998 | de Vlaamse regering bevestigt, na verder onderzoek van bijkomende alternatieve tracés door de NMBS, deze keuze. |
| 23 juni 2000 | de Vlaamse regering legt het tracé en het lengteprofiel van de nieuwe goederenlijn principieel vast. Minister Dirk Van Mechelen geeft AROHM de opdracht om een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) op te maken. |

Procedures

Vooraleer de werken van start kunnen gaan, moeten er verschillende procedures worden doorlopen (timing volgens de huidige inzichten) :

1. Het Vlaams Gewest heeft op 15 januari 2002 een voorontwerp van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) opgestuurd naar de betrokken instanties voor advies.
2. Op 7 februari 2002 vond er een plenaire vergadering plaats over dit voorontwerp van het GRUP.
3. Na deze adviesronde wordt het voorontwerp van het GRUP aangepast en opnieuw voor advies voorgelegd.



4. Op basis van dit aangepast voorontwerp stelt de Vlaamse regering het ontwerp van het GRUP vast.
5. Dit ontwerp van het GRUP wordt aan het grote publiek voorgesteld bij het voeren van een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek zal volgens de huidige inzichten lopen in de herfst van 2002. Het Vlaams Gewest en de NMBS zullen hiervoor in de verschillende gemeenten hoorzittingen organiseren.
6. Als afronding van de procedure wordt het GRUP bekrachtigd door de Vlaamse regering.
7. Sinds eind november 2001 is een onafhankelijk studiebureau bezig met de opmaak van een milieu-effectenrapport (MER). Een MER geeft een beeld van de invloed die het aanleggen van de nieuwe spoorlijn kan veroorzaken op mens en milieu en laat toe om milderende maatregelen voor te stellen. De NMBS dient bij de aanleg van het tracé hiermee rekening te houden. Het MER zal eind 2002 klaar zijn. AMINAL (Vlaamse administratie voor milieu, natuur en landinrichting) levert voor het MER een conformiteitsverklaring af.
8. Wanneer het MER is uitgevoerd, kan het bouwaanvraagdossier worden opgemaakt en de stedenbouwkundige vergunning (bouwaanvraag) worden aangevraagd. Dit moet volgens het samenwerkingsakkoord voor eind 2002 gebeuren. In het kader van de bouwaanvraag zal opnieuw een openbaar onderzoek worden gevoerd. Vervolgens maakt de NMBS de onteigeningsplannen op en vraagt een Koninklijk Besluit voor de onteigeningen aan (2004).
9. De werken kunnen starten zodra de bouwvergunning is bekomen en de gronden zijn onteigend. Volgens de huidige planning zullen de werken kunnen starten in de loop van 2005. De uitvoeringstermijn bedraagt 7 jaar. De nieuwe goederenlijn kan dan in 2012 operationeel zijn (in kader van 12-jaren investeringsplan voor de NMBS). Indien er een akkoord wordt bereikt over de pre- en cofinanciering – zoals voorzien in het wetsvoorstel –, kunnen de werken worden bespoedigd en kan de tweede spoortoegang reeds vanaf 2010 in dienst worden gesteld.

Nut van een openbaar onderzoek in het kader van GRUP

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan of GRUP wordt in overleg met de NMBS opgemaakt door de afdeling Ruimtelijke Planning van het Vlaams Gewest. Op basis van dit plan zullen de terreinreservaties, noodzakelijk om het project te kunnen realiseren, worden vastgelegd.

Het openbaar onderzoek in het kader van het GRUP duurt wettelijk 60 dagen. Binnen deze termijn kunnen er suggesties worden gedaan of bezwaarschriften ingediend. De NMBS en het Vlaams Gewest organiseren binnen deze tijdspanne infovergaderingen voor de inwoners van de betrokken gemeenten zodat iedereen op de hoogte is van het tracé.



Reizigersverkeer op de nieuwe goederenlijn?

De tweede spoortoegang dient in de eerste plaats voor goederenverkeer. Het is niet evident om de nieuwe spoorlijn ook te gebruiken voor reizigersverkeer. Hier zijn verschillende redenen voor:

1. Het tracé is namelijk zo opgevat dat de woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. De ligging van eventuele stopplaatsen zal dus nooit optimaal kunnen worden gekozen.
2. Antwerpen is via de nieuwe goederenlijn slechts via een omweg bereikbaar en door de interferentie met het goederenverkeer zal geen aantrekkelijke frequentie kunnen worden aangeboden.
3. Het tracé ligt redelijk geïsoleerd van andere spoorlijnen (zo is het station van Lier bijvoorbeeld niet bereikbaar) waardoor de inpassing in het geplande treinaanbod wordt bemoeilijkt.

Verbinding tweede spoortoegang-IJzeren Rijn (voorlopig) niet aan de orde

Voor de aanleg van een verbinding tussen de tweede spoortoegang en de IJzeren Rijn werd een aansluiting op de spoorlijn Lier-Herentals (lijn 15) ter hoogte van Kloosterheide overwogen. Deze oplossing lag echter zeer moeilijk naar de omgeving toe. Vandaar dat er voor is gekozen om de IJzeren Rijn-treinen via de bestaande spoorlijn Antwerpen-Lier te laten rijden. Door de ingebruikname van de nieuwe goederenlijn komt er voldoende capaciteit vrij op de huidige lijn Antwerpen-Herentals (lijn 15) om deze trafiek te verwerken.

Tracé van de tweede spoortoegang

In totaal bestudeerde de NMBS een twintigtal mogelijke tracés en plaatselijke alternatieven in grondplan en nog een aantal in lengteprofiel. Op basis van de eigen spoortechnische ervaring werd er een selectie gemaakt welke het meest tegemoet komen aan de noden. Belangrijk hierbij zijn het hellingspercentage, de lengte van de goederentrein bij het nemen van een bocht, het uiteindelijk rendement, etc.

De geselecteerde tracés werden onderworpen aan een milieuhaalbaarheidsstudie door Technum, een gespecialiseerd studiebureau. De NMBS heeft zich opengesteld voor alle suggesties aangaande alternatieve tracémogelijkheden die zij in alle ernst heeft onderzocht en zo nodig aan de milieuhaalbaarheidsstudie heeft toegevoegd.

Er werd uiteindelijk voor het Grote Ring-E313-tracé gekozen. Het tracé start in het vormingsstation Antwerpen-Noord en eindigt aan de spoorlijn Lier-Aarschot (lijn 16) in Lier. Hier wordt aangesloten op de bestaande lijn richting Hasselt en Leuven. Het Grote Ring-E313-tracé maakt zoveel mogelijk gebruik van de reservatiestrook voor de aanleg van de A102 Merksem-Wommelgem (de Grote Ring) en kruist het Albertkanaal in Schoten ondergronds door middel van een tunnel. Verder bundelt het tracé strak met



de autosnelweg E313 tussen Wommelgem en Ranst en kruist het de E313 ondergronds. Vervolgens verloopt het tracé bovengronds richting Netekanaal en Kleine Nete om dan aan te sluiten op de spoorlijn Lier-Aarschot (lijn 16).

Kostenplaatje van de tweede spoortoegang

De oplossing zoals die momenteel voorligt (beslissing Vlaamse regering) wordt geraamd op 731 miljoen euro (29,5 miljard BEF).

Maximale inspanningen om het beste tracé te selecteren

De NMBS heeft bij de tracékeuze van de tweede spoortoegang maximale inspanningen geleverd om een zo goed mogelijk compromis te vinden om woonkernen te ontwijken en natuur- en landbouwgebieden intact te houden. Van alle onderzochte alternatieven was de milieu-impact bij het Grote Ring-E313-tracé het kleinst. Het is de kortste (28 km), bundelt met verschillende belangrijke bestaande weginfrastructuren en verloopt over een grote lengte langs reeds verstoorde gebieden.

Zoals gebruikelijk bij dergelijke grote projecten worden volgende remediërende maatregelen voorgesteld: goede onderbouw van het spoor, langgelaste spoorstaven en geluidsschermen zodat de geluidshinder optimaal wordt ingeperkt.



Het tracé

Ekeren

De nieuwe goederenlijn start in het vormingsstation Antwerpen-Noord. Voor de doortocht van de woonkern van Ekeren bundelt de nieuwe spoorlijn maximaal met de bestaande goederenlijn naar Mortsel (lijn 27A). De spoorlijn wordt uitgebreid tot een viersporige lijn.

Voor het verbreden van de bestaande opgehoogde bedding is het noodzakelijk dat alle bestaande spoorbruggen die zich in deze zone bevinden worden uitgebreid. Er moeten extra bruggen worden gebouwd over de beide Schijnen, de A12, de Driehoekstraat, de Noteschelp, de Statiestraat, de spoorlijn Antwerpen-Essen (lijn 12), de Bist, de Veltwijcklaan en de Prinshoeveweg. De brug van de Kloosterstraat moet worden herbouwd of vervangen door een alternatief.

Tussen de Kloosterstraat en de Veltwijcklaan zal er reeds vanaf begin 2004 een dubbelsporige lijn aangelegd zijn. Deze zal tijdelijk dienst doen als werkspoor* voor de aanleg van de hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederlandse grens. Later wordt dit spoorgedeelte de tweede spoortoegang.

In de zone Veltwijcklaan - verkeerswisselaar A12/E19 wordt er een spoorverbindingcomplex aangelegd tussen de nieuwe lijn en de goederenlijn Antwerpen-Noord - Mortsel (lijn 27A). Om de woonwijk Het Laar zoveel mogelijk te sparen, wordt de lijn 27A verschoven naar het westen. Ter hoogte van de verkeerswisselaar A12/E19 worden de pijpleidingenstrook, de Laarse Beek, de nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederlandse grens en de E19 gekruist. Hiervoor zullen viaductconstructies worden gebouwd. Er wordt ook een verbindingsbocht richting Antwerpen-Schijnpoot voorzien.

* Via het werkspoor tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en de de verkeerswisselaar A12/E19 zal het spoormateriaal voor de aanleg van de hogesnelheidslijn Antwerpen-Nederlandse grens worden aangevoerd. De werken voor de aanleg van het werkspoor starten vanaf augustus 2002 en duren tot begin 2004. Het 4 kilometer lange tracé bundelt maximaal met de huidige goederenlijn 27A en komt op dezelfde hoogte te liggen.



Antwerpen (Merksem) en Schoten

Van voorbij de kruising met de E19 in Merksem wordt een tracé gevolgd dat binnen de reservatiezone voor de aanleg van de A102 Merksem – Wommelgem ligt. Vanaf de kruising met de E19 begint de spoorlijn met een maximale helling van 6 promille te dalen om op voldoende diepte het Albertkanaal ondergronds te kruisen.

Op het grondgebied van Merksem moeten er bruggen worden gebouwd over de Laaglandlaan en de Zwaantjeslei. De Bredabaan dient lokaal ongeveer 4,5 meter opgehoogd te worden.

In Schoten worden de Van Havrelaan, Calesbergdreef, Borgeindstraat en Deurnevoetweg ondergronds gekruist door middel van brugdekken over de ingegraven spoorbedding.

Onder het Albertkanaal en de er naast liggende Metropoolstraat wordt een spoortunnel aangelegd. Onder het kanaal bevinden de sporen zich op ongeveer 17 meter diepte.

Wijnegem en Antwerpen (Deurne)

De Merksemsebaan, Schotensteenweg, Muggenlei, Ertbruggestraat, Van De Wielelei en Autolei-Krijgsbaan worden ondergronds gekruist door middel van brugdekken over de ingegraven spoorbedding. Het Groot Schijn wordt ondergronds gekruist door een gesloten koker.



Van Wommelgem tot Ranst

De nieuwe goederenlijn bundelt tussen Wommelgem en Ranst strak met de autosnelweg E313 en loopt in een ingegraven betonnen U-bak tussen de autosnelweg en de bedrijven ten noorden van de E313. Aan de Uilenbaan komt er een brugdek over de ingegraven spoorbedding. Alle bestaande bruggen over de E313 moeten worden aangepast (Doornaardstraat en Wijnegemsteenweg).

Servicezone Wommelgem - Ranst

De nieuwe goederenlijn passeert aan de achterzijde van de servicezone. Voor de toegangswegen tot de twee bruggen aan weerszijden van de servicezone (Keerbaan en Wijnegembaan) worden brugdekken over de ingegraven spoorbedding voorzien.

Kruising met E313 in Ranst

De nieuwe goederenlijn kruist ter hoogte van de Vaartstraat in Ranst de autosnelweg E313. Op welke wijze dat deze kruising wordt aangelegd, zal nog moeten worden geëvalueerd op basis van het Milieu-effectenrapport (MER). De Vlaamse regering heeft beslist dat de aanleg ondergronds moet gebeuren. Van die principiële beslissing kan slechts worden afgeweken op basis van ernstige indicaties in het MER.

Net voorbij de kruising gaat de nieuwe spoorlijn gedeeltelijk door het Bos van Ranst of Muizenbos. Dit bos is als kwetsbaar bosgebied (Europees Habitatrichtlijngebied) geklasseerd. Om de aansnijding van het Muizenbos maximaal te beperken, wordt het kruisingspunt zo oostelijk mogelijk ten opzichte van het bos voorzien en de kruising zo schuin mogelijk.

De brug van de Vaartstraat moet worden vervangen door een brug met een grotere overspanning om de noodzakelijke faseringen voor de tijdelijke omleidingen van de E313 (tijdens de werken) mogelijk te maken.



Van Ranst tot Lier

Voorbij de kruising met de E313 volgt de nieuwe goederenlijn over een afstand de reservatiestrook voor de nutsleidingen. Vanaf de kruising met de E313 verloopt het tracé deels op maaiveldniveau en deels ingegraven.

De Zakstraat wordt omgelegd naar de Laarstraat. In de Laarstraat wordt een brug over de sporen gebouwd. Ter hoogte van de Bistweg-Broechemlei wordt een brug onder de sporen voorzien. Voor de kruising met de Abelebaan, de Van Den Nestlaan en de Ranstsesteenweg worden bruggen over de spoorlijn gebouwd.

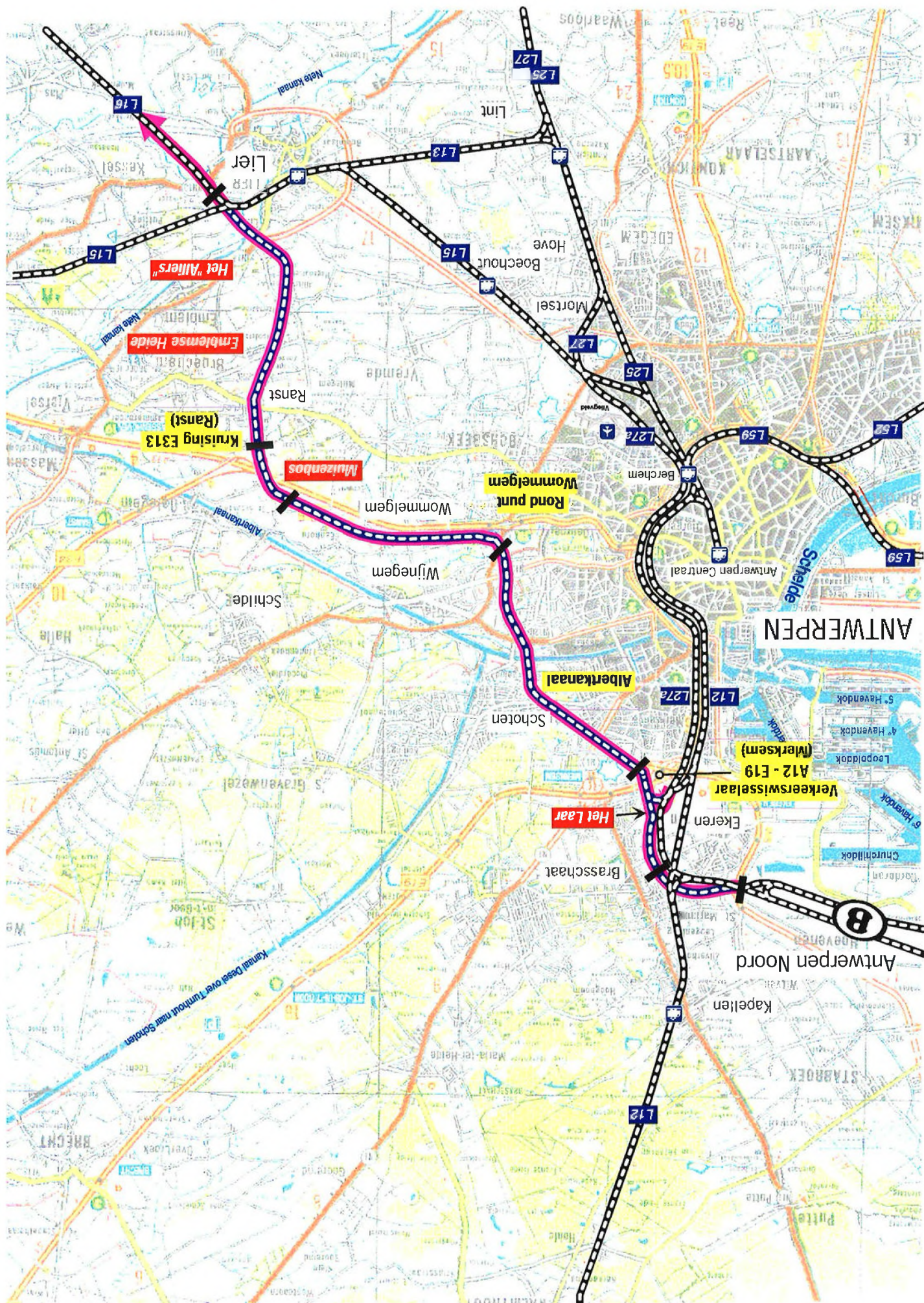
Lier

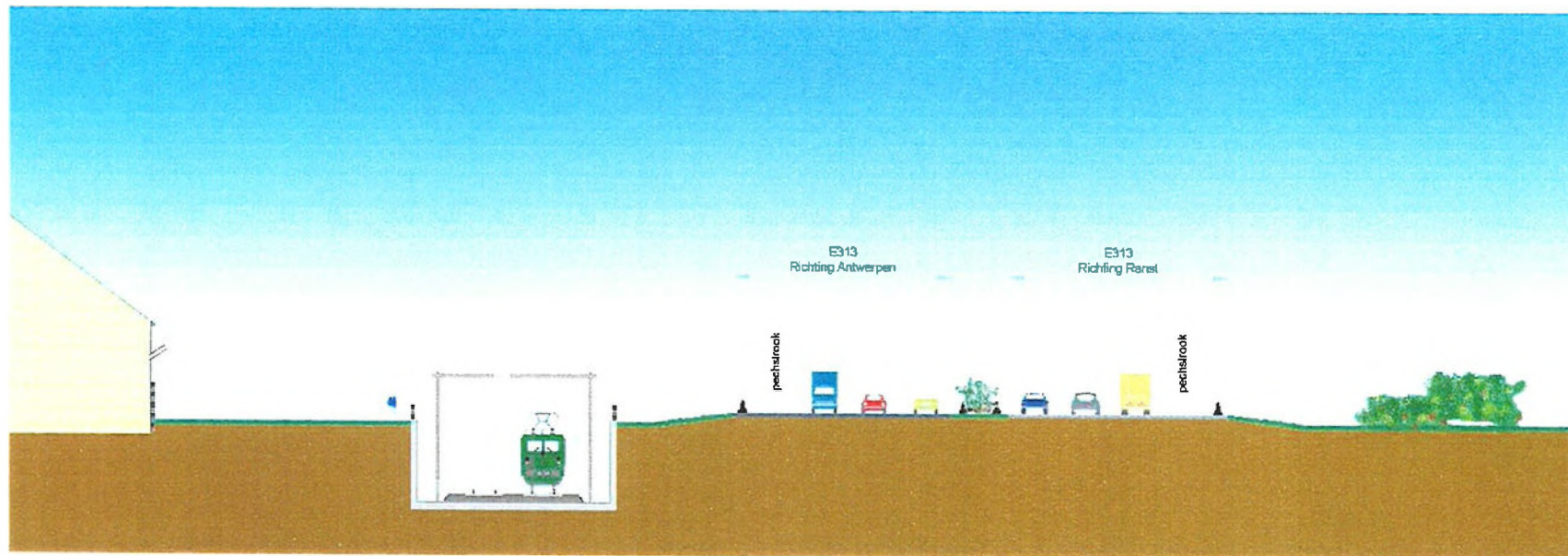
Vanaf de gemeentegrens tussen Ranst en Lier begint het spoor te stijgen om verderop de Ring, de Liersesteenweg, de Nete, het Netekanaal en de spoorlijnen Antwerpen-Herentals (lijn 15) en Lier-Aarschot (lijn 16) bovengronds te kunnen kruisen. De bovengrondse aanleg is spoortechnisch de enige mogelijkheid om net voorbij Lier te kunnen aansluiten op het bestaande spoortracé.

In grondplan gaat het tracé in een wijde boog om de woonzone 'Het Alliers' heen om vervolgens over een korte afstand te bundelen met de Ring rond Lier en aansluiting te zoeken bij de spoorlijn Lier-Aarschot (lijn 16).

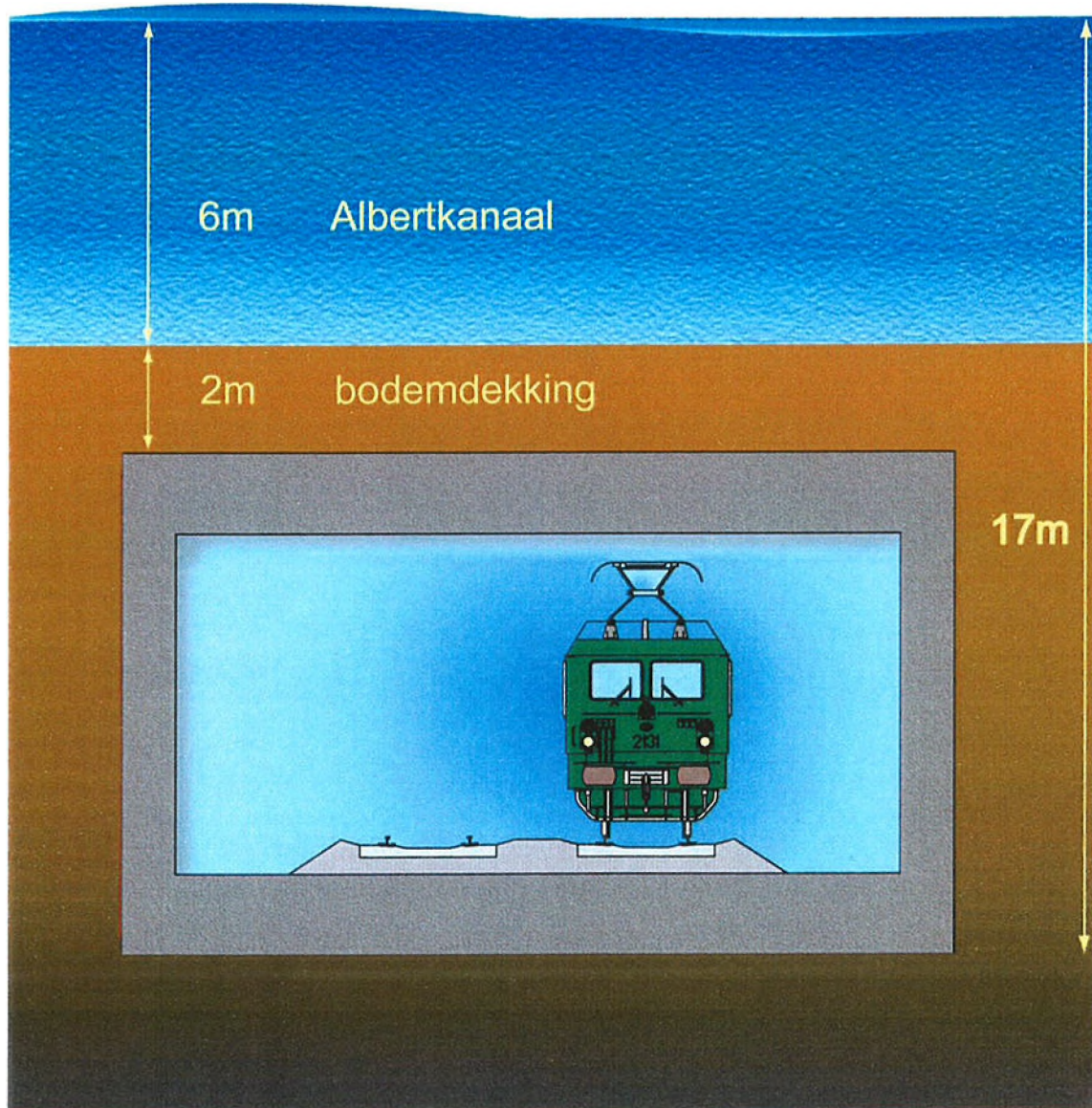
In de straat 'Hagenbroek-Noord' wordt er een brug onder de sporen gebouwd en komt er een viaduct vanaf de bundeling met de Ring rond Lier tot de kruising met de Grote Nete. In het project is ook de afschaffing voorzien van de bestaande, zeer drukke, overweg van de Kesselse steenweg op de lijn Lier-Aarschot (lijn 16). Hiervoor moet deze spoorlijn lokaal worden opgehoogd zodat de Kesselsesteenweg door de vier sporen bovengronds wordt gekruist. Ook de overweg aan de Marnixdreef moet hiervoor worden afgeschaft. Dit kan mits omleiding langs een nieuw aan te leggen omleidingsweg.

Het nieuwe spoortracé sluit aan op het bestaande spoortracé ter hoogte van de grens Lier-Berlaar.





De tweede spoortoegang bundelt tussen Wommelgem en Ranst strak met de autosnelweg E313 en loopt in een ingegraven betonnen U-bak tussen de autosnelweg en de bedrijven ten noorden van de E313.



Onder het Albertkanaal zal een tunnel voor de tweede spoortoegang worden gebouwd. De sporen bevinden zich op ongeveer 17 meter diepte onder het kanaal.