

**COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

VAN WOENSDAG 26 JANUARI 2011

Antwoord Minister Inge Vervotte:

Mevrouw de voorzitter, het gaat over de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen. De omvorming van het bestaand gelijkvloers vertakkingcomplex Schijn tot een ongelijkvloers vertakkingcomplex in het projectgebied Oude Landen is een eerste stap in de verhoging van de capaciteit van de goederenas L27A tussen de in- en uitrit van het vormingsstation Antwerpen-Noord tot de aansluiting met de L15 in Mortsel, die de vertakking Krijgsbaan wordt genoemd.

Voor dat project wordt momenteel binnen het investeringsprogramma van Infrabel rekening gehouden met de volgende budgettering, waarbij de cijfers tot en met 2012 definitief zijn, en de cijfers na 2012 eerder als richtinggevend dienen te worden beschouwd, omdat het volgend investeringsplan, met name het plan 2013-2025, nog goedgekeurd zal moeten worden. In elk geval is het al lopende, dus in principe zou dat niet tot problemen mogen leiden. Met enige voorzichtigheid en correctheid moet ik wel het formeel onderscheid maken tussen de budgetteringen vóór 2012 en die na 2012. Voor 2010 gaat het om 0,9 miljoen euro. Voor 2011 is het 3,4 miljoen euro. Voor 2012 is het 33,3 miljoen euro. Voor 2013 is het 33,5 miljoen euro. Voor 2014 is het 12 miljoen euro. Voor 2015 gaat het om 1 miljoen euro.

De ingebruikstelling van deze nieuwe infrastructuur wordt door Infrabel gepland in de tweede helft van 2014. Dit is in overeenstemming met de ingebruikname van de Liefkenshoekspoorverbinding midden 2014.

Dan is er de ongelijkgrondse vertakking Krijgsbaan, het ongelijkgronds maken van de huidige vertakking Krijgsbaan tussen de L27A en de L15 te Mortsel wordt geïmpacteerd door een eventuele variante van de later geplande tweede spoorontsluiting die zou bundelen met de spoorlijn 15 Antwerpen-Berchem-Lier. Deze variante zou samen met de andere mogelijke tracévariante in het plan-MER voor de tweede spoorontsluiting worden onderzocht.

De procedure plan-MER is in de gunningsfase van de studieopdracht. Zolang hierover van het plan-MER geen verdere duidelijkheid kan worden gegeven, wordt het programma on hold gehouden en wordt door Infrabel momenteel de hoogste prioriteit voorbehouden voor de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen.

Als budgettering kan worden aangenomen voor 2010 0,0 miljoen euro, voor 2011 0,1 miljoen euro, voor 2012 10 miljoen euro, voor 2013 33 miljoen euro, voor 2014 33 miljoen euro en voor 2015 6 miljoen euro.

Wat betreft de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen, het ontwerp van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd vastgesteld door de Vlaamse regering op 18 juni 2010. Het openbaar onderzoek dat werd ingesteld met een duur van zestig kalenderdagen verstreek op 7 oktober 2010.

Het door u genoemde infomoment vond trouwens ook in dat kader plaats. Infrabel verwacht dat het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief zal worden vastgesteld en in werking zal treden uiterlijk eind juli 2011.

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal door Infrabel worden ingediend in de loop van het eerste kwartaal van 2011.

Wat de ongelijkgrondse vertakking Krijgsbaan betreft, het verzoek van Infrabel tot ontheffing van het project MER werd door de dienst MER van de Vlaamse overheid op 15 december 2010 ingewilligd. Zou er geen belangrijke interactie zijn met het tracé van een van de mogelijke varianten voor de later geplande spoorontsluiting, zou een spoedige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning tot de mogelijkheden behoren.

De tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen L16A, de nieuwe aan te leggen spoorlijn voor de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, zal in een later stadium worden gerealiseerd. Zij zal de sluitsteen vormen van een moderne, performante goederenspoorlijn aansluitend op de Liefkenshoekspoorverbinding en met een mogelijke verbinding naar de goederenas IJzeren Rijn.

Gezien de stand van zaken van het dossier - gunningsfase, studieplan, opdrachtplan-MER - kunnen de werken ten vroegste een aanvang nemen in 2014. Een concrete prognose kan derhalve nog niet worden vooropgesteld door Infrabel.

Infrabel zal, zoals uiteengezet op de infovergadering van 30 september, een aanvraag stedenbouwkundige vergunning indienen op basis van de in het goedgekeurde project-MER door de erkende geluidsdeskundige voorgestelde remediërende maatregelen.

Dit houdt concreet in dat aanvullend op de reeds in het kader van het werkspoor opgerichte geluidsschermen, nog de volgende geluidsschermen zullen worden opgenomen in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. Ik citeer uit het project-MER de volgende voorgestelde milderende maatregelen, namelijk de aanleg van een geluidsscherm van anderhalf meter hoog ten opzichte van de bovenkant spoor over een lengte van ongeveer 250 meter ten oosten van de spoorvertakking vanaf de reeds aangelegde schermen ter hoogte van Prinshoeweg, de aanleg van een geluidsscherm van anderhalf meter hoog ten opzichte van de bovenkant spoor over een lengte van ongeveer 30 meter ten westen van de spoorvertakking vanaf de reeds aangelegde schermen ter hoogte van Prinshoeweg.

Op die manier wordt de overschrijding van de richtwaarden in de Poorthoflaan, deels dicht gelegen bij de Prinshoeweg, vermeden. De aandacht wordt erop gevestigd dat er ter gelegenheid van de procedure voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning nog een apart openbaar onderzoek wordt ingesteld waarbij de betrokken aangelanden in de mogelijkheid gesteld worden om eventuele bezwaren nog in te brengen.

De richtwaarden waaraan de toekomstige geluidsniveaus dienden getoetst te worden, werden via de richtlijnen vastgesteld door de dienst MER van de Vlaamse overheid opgelegd aan de geluidsdeskundigen en vloeien voort uit de publieke consultatie waaraan het kennisgevingdossier voor het project MER onderworpen was. Het is dus decretaal vastgelegd dat voor het bepalen en het vaststellen van deze richtwaarden enkel de dienst MER bevoegd is. Het is deze dienst die uiteindelijk in dit kader en concreet voor dit project voor het toekomstige spoorweggeluid de toepassing oplegde van het ontwerp-KB van 1991.

Infrabel had en heeft hierop dus geen enkele impact en dient zich derhalve aan te sluiten bij de conclusies van de erkende geluidsdeskundigen die aangeduid en aangesteld worden voor de opmaak van dit MER-project. Het moet duidelijk zijn dat precies door de complexiteit en de gevoeligheid de discipline geluid niet zomaar door niet-specialisten te interpreteren valt en om die reden enkel door erkende vakkundige geluidsdeskundigen kan geëvalueerd worden zoals in de procedure is bepaald. De erkende deskundigen hadden eveneens tot taak om het deelaspect mens en het criterium leefbaarheid zo goed

mogelijk te beoordelen. De voorstellen die in dat verband tot uiting werden gebracht in het project MER worden zoals daarnet reeds bevestigd meegenomen in de plannen tot aanvraag van stedenbouwkundige vergunning. Infrabel kan zich echter niet in de plaats stellen van deze onafhankelijke deskundigen en legt zich neer bij de vakkundige beoordeling en de besluiten die door deze ploegen van deskundigen werden genomen. Het federale ten dienste van Vlaanderen.

Zoals reeds vermeld zal in het kader van de latere procedure voor de aanvraag stedenbouwkundige vergunning een apart openbaar onderzoek worden ingesteld. Bij die gelegenheid zal Infrabel niet nalaten via haar bijzondere communicatiedienst Cel Buurtbewoners opnieuw een infomoment te organiseren. Zoals beloofd op de infoavond van 30 september zal Infrabel op dat ogenblik haar project verder hebben uitgewerkt en zal er nog meer gedetailleerde toelichting aan de buurtbewoners kunnen verstrekt worden. Ook zal met betrekking tot de realisatie zelf en de werforganisatie met een eventuele impact tijdens de realisatiefase op de omliggende wijken en wegen een beter beeld kunnen worden verschaft. Het uitgangspunt blijft hierbij dat Infrabel haar werven derwijze wenst te organiseren dat de hinder voor de omliggende bewoners zoveel mogelijk beperkt blijft.

Uiteraard zal Infrabel onmiddellijk na de toewijzing aan de aannemer van een eerste en belangrijk luik werken, namelijk burgerlijke bouwkunde met onder meer de grond- en spoorbeddingswerken inclusief de bruggenbouw, opnieuw een infoavond organiseren waarop dan verder de timing en de concrete planning met uitvoeringstijden en gebeurlijke fasering van de werken zal verduidelijkt worden aan de bevolking.

Infrabel gaat ervan uit dat deze werkwijze voldoende tegemoet kan en zal komen aan de wensen van de buurtbewoners.

De fasering van het project is momenteel volop ter studie. In dit project wordt eveneens voorzien in de vernieuwing van de bestaande spoorwegbrug van de kruising spoorlijn L27AL12 ter hoogte van de Statiestraat. De studie is heel complex en de resultaten ervan zijn vandaag nog niet definitief afgerond. Grosso modo kan worden gesteld dat over de volledige lengte van de werfzone – Kloosterstraat, Driehoekstraat, Prinsenhoevenweg en Oude Landen – er quasi gelijktijdig begonnen zal worden met de werkzaamheden. In grote lijnen kan men uitgaan van de volgende richtinggevende planning: start van de werken burgerlijke bouwkunde: laatste kwartaal 2011 en eind van de werken burgerlijke bouwkunde: medio 2014; einde spoor- en uitrustingswerken: medio 2014; parallel testen en afronding homologatiedossier toelating tot in gebruik name in de tweede helft 2014.

Deze planning is indicatief, want we moeten altijd voorzichtig zijn met zulke plannings, zeker omdat we niet altijd alle elementen en parameters zelf in de hand hebben en vaak afhankelijk zijn van derden.

Met verduidelijkende plannen werd de ligging van de sporen afdoende toegelicht op de infoavond van 30 september. Infrabel gaat ervan uit dat hierover dus voldoende duidelijkheid verschaft werd. Het begrip 'leefbaarheid voor de omgeving' is door de betrokkene MER-deskundige eveneens geëvalueerd. Met betrekking tot de eventuele impact van trillingen, zowel tijdens de realisatiefase als tijdens de latere exploitatiefase van de nieuwe spoorweginfrastructuur, werden via de richtlijnen, opgesteld door de dienst MER van de Vlaamse overheid de beoordelingscriteria vastgesteld.

Uit deze beoordeling kwam naar voren dat er mogelijk problemen zouden kunnen worden verwacht voor een drietal recente rijwoningen met verdieping gelegen in de Weegbreelaan. Gezien de voortplanting van trillingen in de ondergrond een materie is die via theoretische weg niet eenvoudig te benaderen valt, is postmonitoring zoals voorzien in het MER het meest aangewezen. Daarbij valt op te merken dat de laatste jaren bij het bepalen van de opvatting van de fundering van de nieuwe spoorweginfrastructuur veel

aandacht wordt besteed aan het dempen van de trilling voortkomend van het treinverkeer. Ook voor het project 'vertakking van Oude Landen' wordt een zware fundering voorzien onder de sporen die de trilling maximaal zal dempen. Er wordt dan ook verwacht dat uit deze trillingsmeting geen problemen in verband met trillingsoverlast zullen blijken voor zover de betrokken woningen, en wij nemen aan dat dit het geval is, volgens de regels van de kunst zijn gebouwd. Gezien het hier gaat om vrij recente woningen nemen wij ook aan dat de ontwerpers bij hun studie in deze zone met de problematiek en de kennis van aanwezige trillingen in deze omgeving rekening hebben gehouden. Met deze aannames is Infrabel van oordeel dat ook hier geen sprake van is van voorspelbare schade.

Het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd vastgesteld door de Vlaamse regering op 18 juni 2010 en het openbaar onderzoek dat ingesteld werd met een duur van 60 kalenderdagen is verstreken op 7 oktober 2010. Het infomoment van 30 september heeft plaatsgevonden in het raam van dit openbaar onderzoek.

Infrabel verwacht dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vastgesteld zal worden en in werking zal treden uiterlijk eind juli 2011. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, bouwaanvraagprocedure, zal in overeenstemming hiermee door Infrabel worden ingediend in de loop van het eerste kwartaal 2011.

De wijze waarop de buurtbewoners in de procedure van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zullen betrokken worden, heb ik reeds verduidelijkt.

Infrabel is reeds geruime tijd in nauw overleg getreden met de diensten van de stad Antwerpen om een zo goed mogelijke oplossing voor haar diensten uit te werken en over het project van de stad voor de aanleg van een speelbos en het sportpark Oude Landen.

In dit overleg is de bereidheid van Infrabel reeds geuit om in samenwerking met de andere betrokken partijen die naast Infrabel ook een belangrijke maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen de twee bestaande, voor publiek niet toegestane sluispoorovergangen, te vervangen door een veilige ongelijkgrondse spoor kruising, brug of tunnel.

Hierbij moet wel duidelijk worden gesteld dat Infrabel van de andere partijen, de stad en de provincie, evenzeer een grote bereidwilligheid tot het vinden van een oplossing verwacht.

Concreet wordt derhalve door Infrabel gerekend op minstens een evenredige, structurele, financiële tegemoetkoming van alle betrokken partijen.

De deskundigen en Infrabel hebben de beste kennis om dergelijke dossiers te beoordelen. Mijn kabinet heeft Infrabel en de vertegenwoordigers van de stad al rond de tafel gebracht tijdens de zomerperiode.

Ik zal dit dossier ook blijven opvolgen, maar ik kan mij uiteraard niet in de plaats van onafhankelijke deskundigen en anderen stellen.

Ik heb zelf ook nog contact met de mensen uit Ekeren gehad. Ik heb begrip voor de bezorgdheid van de mensen uit de betrokken buurten. Ik zal daarom nogmaals een brief aan Infrabel richten met de vraag om blijvend de nodige aandacht te schenken aan de vragen van de Ekerse bevolking.

Uiteraard is het telkens ons standpunt in dossiers om een zo maximaal mogelijk maatschappelijk draagvlak te creëren. Dat is een essentiële voorwaarde om infrastructuurwerken tot een goed einde te brengen.

