



Vlaamse Overheid
Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en –projecten
Directie Gebiedsontwikkeling – Team Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

**Goedkeuring milieueffectrapport
GRUP Spoorweginfrastructuur Oude Landen in
Antwerpen**

Initiatiefnemer:

Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Directie Omgevingsplanning
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL

17 december 2018

PLIRMER-0011-GK

1. Inleiding

Het planmilieueffectrapport (plan-MER) voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Spoorweginfrastructuur Oude Landen te Antwerpen' werd goedgekeurd op 16 december 2009 onder het dossiernummer PLIR0011. Dit plan-MER werd opgemaakt volgens de procedure van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (B.S. 30 mei 2008).

De publieke consultatie over de inhoudsafbakening van het plan-MER heeft echter niet plaatsgevonden volgens de algemene regeling, vermeld in artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's. De initiatiefnemer heeft beslist om de herstelprocedure zoals voorzien in hoofdstuk 3 van het hersteldecreet¹ toe te passen. De 'volledig verklaarde kennisgeving in de vorm van het goedgekeurde plan-MER' werd ter beschikking gesteld van het publiek op de wijze zoals voorgeschreven in art. 9, § 1 en 2 van het hersteldecreet. Tijdens dit openbaar onderzoek (1 april 2016 t.e.m. 4 mei 2016) werden 226 inspraakreacties aan de dienst Mer bezorgd. Op 14 juli 2016 heeft de dienst Mer een beslissing genomen zoals voorzien in art. 9 §3 van het hersteldecreet.

Het voorgenomen plan betreft een RUP dat o.a. het kader vormt voor de aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur in het gebied Oude Landen in Ekeren (Antwerpen). Het voorgenomen plan omvat diverse planelementen waaronder ruimte voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op de lijn naar het vormingsstation Antwerpen Noord, ruimte voor de aanleg van een tweede rangeerbundel ("Spoorbundel Luchtbal") voor reizigerstreinen naast de bestaande, en mogelijkheid van een gerichte natuurinrichting van het tussenliggende parkgebied.

Het plan is plan-MER-plichtig volgens het DABM².

Het definitieve plan-MER werd ontvangen op 14 december 2018.

2. Inhoudelijke toetsing van het plan-MER

In artikel 4.2.10 §2 van het DABM wordt gesteld dat de dienst Mer het plan-MER inhoudelijk moet toetsen aan de beslissing, vermeld in artikel 4.2.8, §6, i.e. de richtlijnen van 14 juli 2016 en 18 juli 2018. Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit verslag.

De dienst Mer is van mening dat het plan-MER voldoet aan deze richtlijnen. Volgende overwegingen werden gemaakt bij deze toetsing:

¹ Decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan.

² Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

Alternatievenonderzoek

Vanuit het openbaar onderzoek werden enerzijds vragen gesteld over het (beperkt) gevoerde alternatievenonderzoek in het plan-MER van 2009 en anderzijds werden er vragen gesteld met betrekking tot bijkomend alternatievenonderzoek. Alternatievenonderzoek is belangrijk binnen (plan-)milieueffectrapportage. Er werd in de beslissing van 14 juli 2016 (aanvullende richtlijnen) gevraagd om de doelstellingen en de criteria waaraan potentiële alternatieven getoetst worden op redelijkheid, op transparante wijze te omschrijven. De potentiële alternatieven die reeds in een voortraject werden overwogen, alsook de nieuwe vragen tot potentiële alternatieven dienden vervolgens aan deze doelstellingen en criteria afgetoetst te worden. Dit vormde een eerste belangrijke stap in het herstel van de plan-MER.

Het resultaat van de afweging naar redelijkheid van de potentiële alternatieven voor het deelplan 'ongelijkvloers vertakkingscomplex L27A' werd voorgelegd aan de dienst Mer (zie bijlage III van het plan-MER). In de beslissing van 18 juli 2018 werd het resultaat van deze afweging aanvaard. Naast het basisscenario (scenario 1, bovengrondse kruising, tussenvariant) zouden nog twee varianten van het ondergrondse scenario (scenario 2, ondertunneling vanaf Kloosterstraat en ondertunneling vanaf Bist) onderzocht worden. De overige potentiële alternatieven werden niet weerhouden als redelijk.

De twee ondergrondse varianten kunnen niet worden gerealiseerd zonder een plan waar ook ruimte wordt voorzien voor een Tweede spoortoegang. De Tweede spoortoegang maakt echter geen deel uit van de plandoelstelling van voorliggend plan. Anderzijds worden de uitvoeringswijze en de milieueffecten van de realisatie van een Tweede spoortoegang wel bepaald door de inrichting van de zone Oude Landen.

Aangezien de alternatieven (bovengrondse en ondergrondse kruising) een verschillende impact hebben naar de omgeving, werd de aanleg van de Tweede spoortoegang in dit plan-MER wel als ontwikkelingsscenario onderzocht. Voor scenario 1 "bovengrondse variant + ontwikkelingsscenario Tweede spoortoegang" en voor de varianten in scenario 2 geldt dat deze alleen gerealiseerd kunnen worden wanneer de Tweede spoortoegang wordt aangelegd. Deze 3 alternatieven zijn daardoor enkel relevant in het ontwikkelingsscenario, en kunnen niet gerealiseerd worden binnen het huidig plangebied. Indien de Vlaamse Regering kiest voor één van deze 3 alternatieven (uit het ontwikkelingsscenario), dan moet dit bekeken worden samen met een RUP voor een Tweede spoortoegang.

Actualisatie

Een tweede belangrijke stap in het herstel van het plan-MER was, waar nodig, een actualisatie van de referentiesituatie, en een uitbreiding/actualisering van de effectbespreking en -beoordeling met de redelijke alternatieven

- Inzake de discipline geluid en trillingen werden, voor het bepalen van de referentiesituatie, nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd. Naast deze geluidsmetingen werd tevens gebruik gemaakt van de strategische geluidsbelastingkaarten van 2016 (spoorwegen en hoofdwegen) en werd de bijdrage van het spoorgeluid geëvalueerd d.m.v. een geluidsmodel

(o.b.v. een extract uit het geluidsmodel voor de strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Antwerpen, deelgebied Ekeren).

Voor de inschatting van het toekomstig spoorgeluid werden een aantal (specifieke) aannames in rekening gebracht voor de opbouw van het toekomstig geluidsmodel, zo onder meer een aangepaste classificatie met ruwheidscorrecties voor het rollend materieel.

- Inzake de discipline Mens:
 - Ter actualisatie van het landbouwgebruik werd in juli 2018 een LIS uitgevoerd. De geactualiseerde gegevens werden vervolgens gebruikt i.f.v. de inschatting van het effect t.a.v. landbouw binnen de effectgroep 'functieverlies of -verstoring'.
 - Er werd een evaluatie uitgevoerd van de gezondheidsrelevante stressoren zoals geluid, NOx en fijn stof onder andere t.a.v. de gezondheidskundige WHO-advieswaarden.
- Inzake het risico op ongevallen en rampen: Gezien het plan een wijziging inhoudt van spoorlijnen voor goederenverkeer, waarbij ook transport van gevaarlijke stoffen kan voorkomen, werd een eerste algemene kwalitatieve analyse opgenomen worden van het extern risico op de omgeving (zie hfdst 14 van het plan-MER).

3. Goedkeuring van het plan-MER

Op basis van bovenstaande motivering keurt de dienst Mer het voorliggende plan-MER GRUP Spoorweginfrastructuur Oude Landen in Antwerpen goed.

Liesl Vanautgaerden

Projectmanager

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten

Directie Gebiedsontwikkeling