

## **Bezwaar tegen "Aanleggen van spoorvertakking "Oude Landen" en exploiteren stockagezones"**

Ekeren, 02/03/2020

**Bezwaarschrift betreffende de omgevingsvergunning OMV2019049910 :**

**"Aanleggen van spoorvertakking "Oude Landen" en exploiteren stockagezones".**

### **INHOUDELIJKE BEZWAREN**

De (ver)draagbaarheid van de leefbaarheid in Ekeren wordt ernstig aangetast door de vele projecten die – elk afzonderlijk – belangrijk kunnen zijn voor de ontwikkeling van de stad Antwerpen, de haven, de modal-shift, ... maar niet vanzelfsprekend positief zijn voor de leefbaarheid in en rond Ekeren!

De grootste projecten zijn:

1. Het Radicaal Haventracé dat (om het Toekomstverbond eventueel te laten slagen) al het doorgaande vrachtwagenverkeer via de A12 zal afleiden van de ring naar de Noordrand van Antwerpen.
2. De A102 die (om het Toekomstverbond eventueel te laten slagen) een verbinding zal vormen tussen het rondpunt Wommelgem en het knooppunt van de E19 en de A12 t.h.v. Ekeren en Merksem.
3. De uitbreiding van spoorbundel Luchtbal tussen het nieuwe "natuurbelevingspark" en de fiets-o-strade.
4. De woonuitbreiding Hoekakker met zijn 360 woningen in een eerste fase en mogelijks 90 bijkomende woningen in een volgende fase.
5. Het woonreservegebied Puihoek dat nog steeds geen herbestemming kreeg.
6. De verhuis van het dienstverleningscentrum Sint-Jozef naar de wijk Rozemaai. Deze gecombineerde zorg- en onderwijscampus omvat een school voor lager en secundair buitengewoon onderwijs met bijna 300 leerlingen en een internaat. Er is ook een multifunctionele zorginstelling met dagopvang, begeleiding en therapie. Het centrum telt een 500-tal medewerkers.

Door het project van de "Oude Landen" afzonderlijk te beoordelen van de bijkomende spoortoegang en de aanleg van de A102 (die voorlopig ondergronds op een deel van het traject van de geplande bijkomende spoortoegang loopt), wordt afgeweken van de geest van de wetgeving m.b.t. milieu-effecten-rapportering.

Het afleveren van deze omgevingsvergunning maakt een ondergrondse oplossing voor de tweede spoortoegang totaal onmogelijk. Het verplicht om het traject over de HSL en autostrade te leggen en om door Ekeren te gaan waarna er wel vanaf Merksem tot in Lier ondergronds gegaan wordt. Waarom is een ondergronds traject (los van enige financiële consequenties) onder Ekeren niet haalbaar? Dit zou de leefbaarheid in en rond Ekeren niet belasten maar zeker verbeteren.

Vandaag en in de nabije toekomst is dit project niet nodig. Het belang van de kruising kan niet cijfermatig aangetoond worden. Niet met een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) die de rendabiliteit aantoont, ook niet met prognoses gestoeld op enige realistische inschatting.

Ondanks dat het project "Oude Landen" aan de tweede spoortoegang werd toegevoegd in het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten ...

- werd een verlenging van Lijn 11 niet diepgaand onderzocht.
- werd geen optie genomen om vrijgekomen haventerreinen (a.g.v. de exit van onze voormalige autoindustrie) samen te bekijken met de noodzaak tot een modernisering van het vormingsstation waardoor een opportuniteit gemist wordt om een ondergrondse oplossing voor Lijn 11 te voorzien vanaf het vormingsstation.

## **Bezwaar tegen "Aanleggen van spoorvertakking "Oude Landen" en exploiteren stockagezones"**

### **OPMERKINGEN EN TECHNISCHE BEZWAREN**

#### **1. Opmerking betreffende I. 2. B. 4. Zone 4: vertakking "Oude Landen"**

- De Laarse beek wordt omgelegd en naar het (nog aan te leggen) natuurbelevingspark afgeleid.
- Tijdens de werken wordt dit toekomstig natuurpark gebruikt als werfinrichting.
- Om het grondtransport niet door de woonwijken of over de fiets-o-strade te laten rijden, wordt er in het toekomstig natuurpark een tijdelijke spoorontsluiting aangelegd. De termijn voor deze tijdelijke omgevingsvergunning voor de 'tijdelijke spoorontsluiting' is 4 jaar gerekend vanaf de start datum van de werken.

#### ➤ **Wij maken ons zorgen over**

- De waterkwaliteit gedurende de 4 jaar dat de beek wordt afgeleid naar dezelfde locatie als de werfinrichting en de tijdelijke spoorontsluiting.
- De waterbergingscapaciteit om wateroverlast te voorkomen gedurende deze 4 jaar.

#### **2. Opmerkingen betreffende III. 3. A. 2. Integratie van de geplande werken in de omgeving**

De plannen zijn afgestemd geweest met diverse partijen en belanghebbenden van het dossier: de Stad Antwerpen, Infrabel, de provincie Antwerpen, de nutsmaatschappijen, Natuurpunt, AWV, de brandweer, enz....

#### ➤ **Spijtig dat de omwonenden niet vanaf het dossierbegin als betrokken partij benaderd zijn geweest.**

#### **3. Het MER is niet voldoende geactualiseerd omdat er ...**

- Geen cijfermatige onderbouw voor de noodzaak van het project aanwezig is.
- Geen gecumuleerde milieueffecten met andere belangrijke projecten in de omgeving opgenomen werden.
- Geen volledige en actuele MKBA-analyse aanwezig is.
- Geen duidelijke evaluatie gemaakt werd van het nut van dit project indien de tweede spoortoegang en de werken L27A in Mortsel niet plaats hebben.
- Onvoldoende uitwerking gebeurd is van de barriere-effecten die dit project teweeg brengt in het MER en de gevolgen ervan op de mobiliteit. Let op: een toegang tot het natuurpark is geen oplossing voor het barriere-effect gezien dan L12 terug voor een hindernis zorgt
- Het onderdeel MENS-veiligheid zeer beperkt behandeld is terwijl de veiligheidsrisico's hoog zijn.

#### **4. De milderende maatregelen zijn onvoldoende**

- MENS / MOBILITEIT : geen milderende maatregelen voorzien. Het natuurpark (wateropvang) is onvoldoende ontsloten. Enkel doorgangen voorzien tussen de straat Oude Landen en het nieuwe natuurpark maar geen doorgangen naar de Fiets-O-Strade F12 (?!). Zo zou bvb. de werfweg Salaadweg een permanente verbinding kunnen zijn met het station Noorderdokken en de Havanasite P+R wat een hele reeks nieuwe opportuniteiten zou meebrengen in het kader van een modal-shift.
- Ook dienen milderende maatregelen voorzien te worden voor de doorgang ter hoogte van de Prinshoeweg. Dit kruispunt is de enige ontsluitingsweg voor het project Hoekakker, de fietsverbindingen langs het spoor, openbaar vervoer en autoverkeer naar het centrum van Ekeren, ... Hier dienen, in het kader van de verkeersveiligheid voldoende maatregelen genomen te worden op het gebied van zichtbaarheid en veilige oversteekplaatsen, voldoende grote draaicirkels voor bussen en vrachtverkeer, ...
- Gezien de geluidsschermen deel uitmaken van de spoorveiligheid bij incidenten dienen de geluidsschermen over de ganse lijn te worden voorzien en dit aan beide zijden van het talud. Enkel aan de kant van Ekeren Donk geluidsschermen plaatsen, zal de geluidsoverlast richting Oude Landen en woongebied Rozemaai projecteren.

## **Bezwaar tegen "Aanleggen van spoorvertakking "Oude Landen" en exploiteren stockagezones"**

Dit laatste is een woongebied voor inwoners die het (sociaal / financieel / ...) al moeilijk hebben en nu gaan ze daar nog bijkomende geluidsoverlast bij krijgen!

### **5. Veiligheid**

- Indien een treinwagon / citerne omwille van een incident beschadigd geraakt en een milieugevaarlijke (vloeibare) lading verliest, hoe wordt deze dan beneden aan het talud opgevangen en hoe wordt verhinderd dat deze (vloeibare) lading niet in de open beken of het grondwater terecht komt?
- Kent Infrabel de samenstelling van alle ladingen die aanwezig zijn in de goederentreinen die door/rond Ekeren rijden? Volgens het duidelijk gebrek aan data blijkbaar niet. Welke zekerheden zijn voorzien om te zorgen dat, bij een ongeval in de woonkern van Ekeren, men de samenstelling van de lading tijdig kent?
- Er wordt gesproken over de spoedige realisatie van een algemeen Europees treinbeveiligingssysteem (ERTMS – European Rail Traffic Management System) bestaande uit twee belangrijke luiken: ETCS (European Train Control System) en GSM-R (GSM-techniek specifiek uitgewerkt voor spoortoepassingen). Doch hoever staat men hiermee?

### **CONCLUSIE**

De voorliggende aanvraag naar een omgevingsvergunning door Infrabel mag niet goedgekeurd worden.

Het project, dat volledig los wordt gezien van de bijkomende spoorontsluiting van de haven, heeft maar een beperkte impact op het goederenspoorverkeer (namelijk 40 rijpaden) terwijl het enkel als strategisch kan worden bestempeld in combinatie met de tweede spoortoegang van de haven.

Reeds 20 jaar geleden werd gesteld dat het spoorverkeer nu in 2020 zou vastgelopen zijn zonder dit project EN de andere noodzakelijke aanpassingen verder op de lijn... *"maar het spoor staat nog altijd niet stil"*. **Het gebruik van het spoor is de laatste jaren zelfs aanzienlijk afgenomen waardoor er ruimschoots capaciteit beschikbaar is om de nu berekende/gewenste groei af te handelen EN daarna een eventueel meergebruik van het spoor op te vangen.**

Door het snel willen realiseren van dit project wordt het ondergronds alternatief onmogelijk. Want dit alternatief kan enkel indien de tweede spoortoegang wordt gerealiseerd.

Dit project zal de leefbaarheid van ons district ernstig aantasten. In combinatie met andere geplande projecten in en rond Ekeren wordt het district gewoonweg onleefbaar. Maar men weigert de cumulatieve effecten te bekijken.

Dit kan en mag niet gebeuren! Geef onze leefbaarheid voorrang en evalueer het project onafhankelijk van Infrabel. Infrabel dat niet enkel het project wenst te realiseren maar ook alle technische en economische data aanlevert (waardoor het zelf advocaat, rechter en uitvoerder is) waarmee de kruising "Oude Landen" bv. in een werkbank Radicaal Haventracé wordt geëvalueerd.

Met leefbare groeten,

Wim Gonthier  
voor LENORA, burgerinitiatief Leefbare Noordrand.