



T.a.v. college van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen Grote Markt 1 te 2000 Antwerpen	Van LENORA Burgerinitiatief Leefbare Noordrand info@lenora.be
---	--

**Betreft : Goedkeuring van een Voorkeursscenario na (milieu-) onderzoek in het kader van de
herstelprocedure van het GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren'.
Document : VR 2018 2112 DOC.1665/1**

Noordrand, 14 april 2019

Beste mevrouw,
Beste heer,

Als betrokken burgerinitiatief uit de Noordrand van Antwerpen hebben wij belang bij een degelijk plan temeer daar onze (leef)omgeving begrensd wordt door enkele naar de omgeving toe zeer belastende spoorwegen. In het kader van de Raadpleging van het publiek (openbaar onderzoek) m.b.t. deze beslissing bezorgen wij u dan ook onze opmerkingen, adviezen, vragen en bezwaren.

Met leefbare groeten,
Peter Desmaretz & Wim Gonthier
voor LENORA – Burgerinitiatief Leefbare Noordrand

1) **Algemeen** : De Vlaamse Regering heeft een beslissing genomen op basis van de resultaten van het gevoerde onderzoek en het goedgekeurde plan-MER.

Bezwaar : Ongeacht het gekozen alternatief heeft de Vlaamse Regering een beslissing genomen in een dossier dat verre van volledig is.

1.1) Met name het plan-MER maakt geen melding noch enige verwijzing naar de tijdelijke infrastructuur die nodig is om het project te kunnen realiseren.

Zowel de realisatie van een bovengrondse oplossing als van een ondergrondse oplossing voor een spoorwegkruising, die voldoet aan de doelstelling, kan niet verwezenlijkt worden zonder een TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur. Immers komt de nieuwe realisatie op dezelfde plaats als waar thans de bestaande spoorweginfrastructuur ligt.

Een TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur is nodig om de bestaande spoorwegcapaciteit op te vangen tijdens de projectrealisatie. Hoewel de tijdelijke spoorweginfrastructuur noodzakelijk is, werd ze tot op heden niet opgenomen in eender welk (openbaar) document in het kader van het project.

Men zou deze TIJDELIJKE spoorinfrastructuur kunnen bestempelen als een 'werkspoor' en maar eerst naar voor schuiven in het kader van een project-MER en de 'omgevingsvergunning'. Maar gezien de GROOTTE, de IMPACT (op mens en omgeving) en de TIJDSDUUR die hier als 'tijdelijk' moet beschouwd worden, is dit geen correcte benadering. Temeer het eigenlijk project onlosmakelijk is van de tijdelijke infrastructuur.

- TIJDSDUUR: De TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur zal dienst doen gedurende de volledige doorlooptijd van de realisatie (bouwfase).
- GROOTTE: De TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur zal (nagenoeg) dezelfde capaciteit moeten hebben als de bestaande infrastructuur. Indien dit niet mogelijk zou zijn dan zullen er ongetwijfeld meer spoorbewegingen plaats vinden op andere tijdstippen.
- IMPACT: De TIJDELIJKE spoorinfrastructuur zal grotendeels buiten de geplande constructie moeten omlopen waardoor ze zo goed als tegen de woonwijk komt te liggen. Dit met evidente hinder voor de leefbaarheid en de gezondheid van de bewoners.
- Bijkomend heeft dit voor lange tijd gevolgen voor het sociale leven in de onmiddellijke omgeving: de huidige sportinfrastructuur ligt op de plaats waar de TIJDELIJKE spoorinfrastructuur kan komen te liggen.

Derhalve kunnen we stellen dat de TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur op zich al een INGRIJPEND PROJECT is met aanzienlijke gevolgen voor het milieu.

Vraag : Hierbij vragen wij om minstens een SCREENING te doen van de TIJDELIJKE spoorweginfrastructuur en indien nodig het bestaande plan-MER in die zin aan te vullen. Dit opdat de Vlaamse Regering een beslissing kan maken op basis van het volledige project inclusief de tijdelijke spoorweg en de gevolgen ervan voor een toch aanzienlijke periode.

1.2) Er is geen aparte rapportering voor spoorbundel Luchtbal.

Het dossier op basis waarvan de beslissing werd genomen behandelt in hoofdzaak de ongelijkgrondse spoorwegkruising. Eveneens in het dossier zit de uitbreiding van de bestaande spoorbundel (spoorbundel Luchtbal).

Hinder milderende en/of voorkomende maatregelen worden beschouwd voor de ongelijkgrondse spoorwegkruising. Voor de spoorbundel Luchtbal ontbreken de hinder milderende maatregelen.

Met de keuze van het bovengrondse alternatief is het best mogelijk dat er geen hinder milderende maatregelen nodig zijn, omdat de bundel schuil gaat achter het talud van de nieuwe infrastructuur.

Echter wanneer de spoorbundel Luchtbal eerder gerealiseerd zal zijn, wat aannemelijk is, ontbreekt de rapportering over de eventuele hinder van dit project: geluid van remmen en rangeren, licht van verlichtingsmasten, enz. (niet limitatief).

De hinder richting wijk Rozezaai (Ekersesteenweg) wordt niet behandeld.

Dit geldt uiteraard ook in het geval de spoorwegkruising zou worden uitgesteld.

Vraag : Hierbij vragen wij om het (deelproject) spoorbundel Luchtbal apart te behandelen met betrekking tot de gevolgen/hinder voor milieu.

2) Pagina 03 – Planning/GRUP (27.05.1011)

Het GRUP werd opgemaakt voor het bovengrondse scenario. Op basis van het goedgekeurde plan-MER kan de overheid die het RUP eerder definitief heeft vastgesteld (i.c. de Vlaamse Regering) enkel voor het bovengrondse alternatief beslissen dat het plan-MER geen aanleiding geeft tot aanpassing van het bestaande GRUP. Dit is niet mogelijk, zoals hoger aangegeven, indien wordt gekozen voor het ondergrondse alternatief (scenario 2, variant 1 of 2). In dat geval is er een nieuw (ruimer) plan noodzakelijk. Van de drie onderzochte scenario's wordt geconcludeerd dat het bovengrondse scenario 'past' binnen het bestaande GRUP van 2011. In dit geval kan het bestaande GRUP dus behouden blijven. De beide ondergrondse scenario's passen niet binnen (de begrenzing van) het GRUP van 2011. Ze hebben betrekking op grotere plangebieden en vereisen andere/bijkomende herbestemmingen/stedenbouwkundige voorschriften. De ondergrondse scenario's kunnen ook enkel gerealiseerd en gepland worden in een directe combinatie met de Tweede spoortoeegang Zeehaven Antwerpen. Planmatig en procesmatig zal dat betekenen dat een nieuw planningsproces voor het geheel zal moeten worden gevoerd, hetgeen heel wat bijkomende planlast en risico's meebrengt; maar ook dat het nog heel wat jaren zal duren alvorens er opnieuw tot besluitvorming en realisatie kan worden overgegaan.

Opmerking : Er werd blijkbaar gekozen en goedkeuring verleend voor een bovengronds scenario omdat voor eventuele ondergrondse scenario's de nodige studie(s) & RUP ontbreken wegens eerdere beslissingen op Vlaams niveau om deze niet uit te voeren (?!).

Bezwaar : De genome beslissing lijkt ons een gemakkelijksoplossing te zijn om dit dossier asap afgehandeld en op de rails te krijgen, dit zonder verder uitgebreid en doorgrond studiewerk om de ruime omgeving van het districtsgebied Ekeren te ontzien door het eventueel aanleggen van een ondergrondse variant.

Vraag : Graag volledig studiewerk naar de mogelijkheden van ondergrondse varianten, dit gekoppeld aan de realisatie van de Tweede spoortoeegang van de Antwerpse haven zodat deze ondergrondse varianten niet gehypothekeerd worden.

3) Pagina 04 – Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) ter vergelijking van de zelfde drie verschillende varianten en het nulalternatief (rapport Quick Scan Spoorweg-infrastructuur, 04.12.2018, auteur Transport & Mobility Leuven). De investeringskost voor de bovengrondse variant voor Oude Landen (scenario 1) bedraagt qua grootteorde 87 tot 100 miljoen euro. De meerkosten voor de ondergrondse varianten varieert en is onder andere afhankelijk van waar de ondertunneling begint. De grootteorde van de meerkosten voor de ondergrondse scenario's belopen 200 tot 800 miljoen euro.

Bezwaar : Er werd blijkbaar gekozen en goedkeuring verleend voor een bovengronds scenario omwille van een financiële meerkost die gekoppeld wordt aan een ondergronds scenario, dit zonder grondige en doorverrekende studie(s) & RUP wegens eerdere beslissingen op Vlaams niveau om deze niet uit te voeren (?!).

Vraag : Graag volledig studiewerk en hierop gebaseerd realistische financiële doorrekening(en) naar de mogelijkheden van ondergrondse varianten, dit gekoppeld aan de realisatie van de Tweede spoortoegang van de Antwerpse haven zodat deze ondergrondse varianten niet gehypothekeerd worden.

4) Pagina 04 – Uitvoeringsaspecten

De opgelegde maatregelen op projectniveau, met name voor de ondergrondse scenario's zijn vrij omvangrijk. De realisatie van elk van de ondergrondse varianten betekent een langere uitvoeringstermijn ten opzichte van de bovengrondse variant van zeker tien jaar. Dit betekent voor de bewoners en de omgeving een zeer zware en in verhouding langdurige overlast en degradatie van de leefbaarheid. Voor het bovengrondse scenario kan verder bouwend op de bestaande vergunning worden overgegaan tot een snelle realisatie.

Bezwaar : Er werd blijkbaar gekozen en goedkeuring verleend voor een bovengronds scenario omwille de korte(re) uitvoeringstermijn en overlast dan indien voor een ondergrondse variant gekozen zou worden. Dat de bewoners van de ruime omgeving van het districtsgebied Ekeren daarna (tot in de eeuwigheid) de overlast van een bovengronds scenario moeten verdragen wordt blijkbaar als aannemelijk beschouwd. Een ondergrondse variant zou effectief een langere doorlooptijd van de werken betekenen maar zou nadien echter wel resulteren in een nul-overlast! Enkel grondige en doorverrekende studie(s) & RUP kunnen hier duiding brengen.

Vraag : Graag volledig studiewerk en hierop gebaseerd realistische financiële doorrekening(en) naar de mogelijkheden van ondergrondse varianten, dit gekoppeld aan de realisatie van de Tweede spoortoegang van de Antwerpse haven zodat deze ondergrondse varianten niet gehypothekeerd worden.