



Arrondissement Antwerpen

Voorzitter Mr. Rombouts Jozef  
Karel Selsstraat 37  
2900 Schoten

Secretariaat:  
Canadalaan 34 b 3 - 2960 Brecht  
TEL – 03 636 41 27

**E-mail** [jozef.rombouts@reddevoorkempen.be](mailto:jozef.rombouts@reddevoorkempen.be) [luc.melis@reddevoorkempen.be](mailto:luc.melis@reddevoorkempen.be)

**Website** <http://www.reddevoorkempen.be/>

Herkeningsnummer 3083 BS 14 April 1977 Ondernemingsnummer 417.039.523

**Triodos Bank BE82523080140768**

## **PLAN MER 2<sup>DE</sup> SPOORONTSLUITING ANTWERPSE HAVEN** **Nota's voor publieke consultatie**

### **OPMERKINGEN, VOORSTELLEN, SUGGESTIES**

Ondergetekende:

De vereniging zonder winstgevend doel “**AKTIEKOMITEE RED DE VOORKEPEN**” met zetel te 2900 Schoten, Karel Selsstraat 37, met ondernemingsnummer 417.039.523, handelende overeenkomstig haar doelstellingen;

verzoekt dat in het PLAN MER VAN DE 2<sup>DE</sup> SPOORONTSLUITING TOT DE ANTWERPSE HAVEN eveneens wordt **onderzocht**:

#### **1) HET PLAN MER MOET JUIST BENOEMD WORDEN**

Het betreft hier immers niet de 2<sup>de</sup> goederenspoorverbinding naar de Antwerpse haven maar de 4<sup>de</sup>.

Er is al een bestaande zuid-oostelijke verbinding via de lijnen 27A (Berchem) en 15 (Lier) en een bestaande noordelijke verbinding via de lijn 12 naar Nederland.

In 2014 wordt de westelijke verbinding afgewerkt, zijnde de Liefkenshoekspoortunnel.

Het huidig Plan Mer betreft dus de 4<sup>de</sup> ontsluiting.

**In het Plan Mer dient bijgevolg de juiste benaming (4<sup>de</sup> goederenspoorverbinding van en naar de Antwerpse haven) gebruikt te worden.**

#### **2) NUL OPTIE**

In de commissievergadering van het Vlaams parlement dd 27/01/2009 ivm 2<sup>de</sup> spoorontsluiting en ENA, verklaarde minister-president Peeters letterlijk: “*De Vlaamse Regering verdedigt geen specifieke oplossingen of tracé's.*”

En verder: “*Het maatschappelijk draagvlak is hier verschrikkelijk belangrijk...*”.

In het VLAAMS REGEERAKKOORD staat tevens vermeld: “*Het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt gebaseerd op een objectieve*

*behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse waarbij ook met het nulalternatief rekening gehouden wordt.”*

De NUL-OPTIE betekent niet dat er niets moet gebeuren maar dat, in plaats van een ganse nieuwe goederenspoorlijn aan te leggen, de bestaande spoorlijnen worden aangepast, waarbij een zelfde capaciteitsverhoging als een nieuwe spoorlijn kan bereikt worden.

Er zijn redenen genoeg om het NULALTERNATIEF te onderzoeken en bijgevolg geen 4<sup>de</sup> goederenspoorlijn van en naar de Antwerpse haven aan te leggen:

a) de noodzaak van een nieuwe verbinding werd niet aangetoond

- In de kennisgevingsnota van 24/5/11 staat vermeld: “...haven voorziet een verdubbeling van de trafiek tegen 2020-2025...” en in de kennisgevingsnota van 22/11/11 staat anderzijds dan weer vermeld: “...haven voorziet sterke stijging trafiek tegen 2030...Economische Ontwikkeling Studie (EOS) voorziet groei van de haven van huidige 190 milj ton naar 300 milj ton in 2030”.

Dit is niet ernstig: op 6 maanden tijd worden de vooruitzichten bijgesteld van 100% naar minder dan 50 %!

De Economische Ontwikkeling Studie (OES) kan Infrabel overigens niet voorleggen.

- Er wordt ook nergens gesproken over de groei van het spoorvervoer maar enkel over de groei van de Antwerpse haven. Het is echter niet omdat de haven groeit, dat het goederenvervoer per spoor groeit. In tegenstelling tot de vrijwel bestendige groei van de Antwerpse haven, is sinds 1997 het spoorvervoer van en naar de Antwerpse haven niet gestegen maar gedaald, ook in de jaren van hoogconjunctuur (zie bijgevoegde historiek).

- De echte vragen om “groeiende trafiek” te verantwoorden, worden niet beantwoord: zijn er nieuwe klanten te verwachten? is het vast cliënteel behouden? zijn de economische vooruitzichten gunstig? is het hinterland uitgebreid? is er minder concurrentie?

- Alle dergelijke voorspellingen uit het verleden bleken niet juist te zijn. De verwachte groei van 35 % tussen 1995 en 2010 van het spoorvervoer van en naar de Antwerpse haven, bleek in werkelijkheid een daling te zijn van 18% (zie bijgevoegde nota). Is er één reden om te veronderstellen dat het goederenvervoer per spoor van en naar de Antwerpse haven nu wél sterk zou stijgen???

b) de huidige goederenspoorlijnen L27A (Ekeren-Berchem) en L15 (Berchem-Lier) kunnen worden aangepast

- In de kennisgevingsnota van 22/11/11 staat vermeld dat er een probleem is met de aanpassing van de bruggen A12 en Havannastraat te Antwerpen-Luchtbal.

Dit is een zuivere drogreden: tijdens de aanleg van de HST spoorlijn naar Nederland werden tientallen van dergelijke bruggen over de E19 aangepast ...

- Volgens dezelfde kennisgevingsnota zou het medegebruik van de L12 (Essen) niet wenselijk zijn; deze lijn is tussen Luchtbal (na HST tunnel) en Berchem echter nu volkomen vrij van reizigersverkeer (na afschaffing stations Berchem Oost en Dam en het gebruik door de trein naar Roosendaal van de ondergrondse noord-zuid verbinding). Bovendien kan de nieuwe geplande goederenspoorlijn L16A naast de spoorlijn L27A aangelegd worden vanaf het vormingsstation te Ekeren tot aan Antwerpen-Luchtbal (voorbij HST tunnel), zoals aangeduid op het plan in de kennisgevingsnota.

Verder is het erg vreemd dat in dezelfde kennisgevingsnota het medegebruik van de reizigersspoorlijn L15 te Boechout en te Lier door de nieuwe goederenspoorlijn wel als positief wordt gesteld (letterlijk: “Bundeling nieuwe goederenlijn met L15 maakt medegebruik door reizigersverkeer mogelijk”).

Waarom wordt een zelfde situatie in het ene geval positief en in het andere geval negatief beoordeeld???

- In de kennisgevingsnota van 22/11/11 staat verder nog volkomen onbegrijpelijk vermeld dat *de bijkomende aanleg van 2 sporen noodzakelijk is aan Schijnpoort?* Niets is minder waar: de goederenspoorlijn L27A en de (ex-reizigerslijn) L12 liggen er naast elkaar (geen investeringskost). De vrijgekomen L12 kan vrijwel volledig voor het goederenvervoer gebruikt worden, zeker 's nachts.

- In zelfde kennisgevingsnota wordt gesteld: "*doortocht reizigersstation Antwerpen-Berchem onaanvaardbaar*". Dit is een nieuwe eis. In alle voorgaande documenten (zoals ondermeer de Haalbaarheidsmer van april 1996) wordt deze voorwaarde nergens naar voor geschoven. Er wordt in de kennisgevingsnota ook nergens opgegeven waarom de doortocht onaanvaardbaar is.

Is dit omdat het eveneens een reizigersstation is? Lier is dat ook.

Wat dan met het goederenverkeer vanuit Mechelen/Brussel en Boom? Dat blijft toch van deze sporen gebruik maken!

Momenteel zijn de sporen 1 tot 4 in Berchem station volledig vrij van reizigersvervoer. Enig probleem is dat op bepaalde ogenblik een goederentrein al eens moet wachten op een andere goederentrein gezien de 4 sporen juist voorbij het station (richting stad) over een korte afstand verminderd worden naar 3 sporen.

Onderzocht moet worden hoe in Berchem station een herinrichting van sporen kan gebeuren zodat het goederenvervoer (net buiten het station richting centraal station) permanent over 4 sporen kan beschikken. Als enig mogelijk nadeel zou dit kunnen betekenen dat er een stuk medegebruik is tussen de sporen 4 en 5 (over een korte afstand) zodat de reizigerstrein mogelijk iets langer moet wachten aan het station om de goederentrein door te laten of omgekeerd. 's Nachts is dit al helemaal geen probleem en juist dan rijden de meeste goederentreinen.

Bovendien is er ook nog een capaciteitsuitbreiding mogelijk: een viaduct naast R1, vanaf de Plantin en Moretuslei om ter hoogte van het postsorteercentrum naast de bestaande spoorbrug af te draaien richting Berchem, Saffierstraat, zoals onderzocht door het studiebureau Arcadis van 12 januari 1999. Om de impact ervan te beperken, kan gedacht worden om deze bypass aan te leggen in een koker of voorzien worden van efficiënte geluidsschermen.

Fundamenteel zou men echter toch ook de vraag moeten durven stellen of een investering van 2 à 3 miljard euro in een ganse nieuwe goederenspoorlijn (voor slechts de helft van de treinen) verantwoord is omdat in Berchem station een trein soms één minuut moet wachten?

- Het echte knelpunt is Lier, waar het reizigersverkeer en het goederenverkeer slechts kan beschikken over één spoorlijn. Bovengrondse uitbreiding is er niet mogelijk.

De oplossing wordt gegeven door in Lier het spoor te ondertunnelen (en te verdubbelen), zoals reeds was aangegeven door studiebureau Arcadis in 1999 en nu is overgenomen door Infrabel.

- De veiligheid van de spoorlijn 15 Berchem-Lier wordt verhoogd door de overwegen te Boechout te ondertunnelen, waardoor ook de hinder voor de omwonenden sterk wordt verminderd. Ook deze oplossing was reeds aangegeven door studiebureau Arcadis in 1999 en is thans overgenomen door Infrabel.

c) er wordt geen rekening gehouden met de reeds besliste capaciteitsverhoging van de huidige goederenspoorlijnen L27A en L15

In de kennisgevingsnota wordt geen rekening gehouden met volgende reeds besliste capaciteitsverhogingen:

- na de ingebruikname van de Liefkenshoektunnel in 2014, rijden er geen goederentreinen meer van Linkeroever via Berchem Station naar het vormingsstation. Er zullen dan dus niet meer treinen rijden tussen Berchem en Ekeren, maar minder.

- er worden vertakkingscomplexen gebouwd te Mortsel (Krijgsbaan) en te Ekeren (Oude Landen), waardoor een capaciteitsverhoging bekomen wordt van telkens 15% (binnen eigen budget).

d) de nieuwe spoorlijn levert geen economisch voordeel op.

De nieuwe geplande goederenspoorlijn is ongeveer even lang als de bestaande spoorlijn (25 km), zeker als men de ombuigingen rond woonwijken en de verbindingssporen te Ranst/Lier bijtelt. Zelfs al zou de nieuwe goederenspoorlijn 5 km korter zijn, dan betekent dit in tijd gezien slechts een winst van ongeveer 2,5 minuut (tegen 125 km/u). Geen klant zal er daardoor bijkomen. De aanleg ervan dient echter in één keer betaald te worden. Het geld is er niet en moet geleend worden (PPS?). Jaarlijks moeten intresten betaald worden, aflossingen gedaan en afschrijvingen gebeuren. Er is ook een bijkomende last voor het onderhoud en bediening van de nieuwe spoorlijn. Een grote milieuwinst wordt niet gehaald (niet substantieel minder kilometers) en een grote kostenreductie voor de verlader (door afname van reistijd) is er ook niet.

Bij de nul-optie kan de aanpassing van de bestaande sporen geleidelijk aan gebeuren (zoals nu al gebeurt met de aanleg van de vertakkingscomplexen).

Bovendien gaat het hier slechts om een deel van de goederenstroom (ongeveer de helft) dat via Berchem station naar het vormingsstation te Ekeren rijdt. De andere helft van de verkeersstroom (Brussel en Boom) maakt geen gebruik van de geplande nieuwe spoorlijn.

e) er wordt geen rekening gehouden met het besparingsplan bij NMBS Logistics

Begin 2011 kondigde de leiding van NMBS (Exploitatie) een besparingsplan af bij Logistics (goederen). Verspreid vervoer zou worden afgeschaft. Er zou enkel nog van punt A naar punt B gereden worden. Verspreid vervoer is arbeidsintensief en weinig winstgevend.

Alhoewel voordien werd gesteld dat het rangeerstation Antwerpen Noord 2400 rangeringen per dag nodig heeft om rendabel te zijn, zouden voortaan nog maar 1200 rangeringen per dag uitgevoerd worden...

Dit besparingsplan geeft dus aan dat in de toekomst eerder minder dan meer treinen op het spoornet zouden rijden.

f) Ook de Antwerpse haven weet niet of het spoortransport van en naar de haven zal stijgen

In haar persbericht van 11 februari 2010 onder de titel "Spoortransport voorkomt dagelijks 66 km file" schrijft het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen:

*"...340.000 containers van bestaande of nieuwe trafieken komen in aanmerking om voortaan per spoor naar of van het Antwerpse havengebied te worden vervoerd..."*

*Welk deel van de berekende trafiek daadwerkelijk door spooroperatoren zal worden vervoerd, moet uit de praktijk blijken..."*

In dezelfde perstekst wordt nog gesteld: *"De afgelopen tien jaar groeide het aandeel spoor in de modal split van de haven van Antwerpen wat betreft CONTAINERvervoer van 7,8 procent (1998) naar 11 procent (2008). Het havenbedrijf wil dat dit aandeel in 2020 verder toeneemt tot 15 procent."*

Volgens het jaarverslag 2009 van de Antwerpse haven bedraagt de modal split voor het spoor slechts 10 % (ipv 11%).

Bovenal vergeet men er fijntjes bij te vertellen dat het containervervoer slechts de helft van het totale transport uitmaakt en dat de andere helft (bulk en stukgoed) de laatste 10 jaar gedaald is.

Volgens hetzelfde jaarverslag 2009 daalde immers het vervoer van droge bulk van 21% (2000) naar 11% (2009), de vloeibare bulk van 26% (2000) naar 25% (2009) en het overig stukgoed van 19% (2000) naar 9% (2009).

Ook in haar nieuwste flyer, getiteld "Spoortransport: minder files, minder uitstoot" blijft de Haven van Antwerpen maar onvolledige "informatie" verstrekken. Er wordt vermeld: "*De afgelopen twintig jaar verdubbelde de goederentrafiek in onze Scheldehaven tot liefst 187 miljoen ton. Almaar meer van deze goederen worden via het spoor en water van en naar Europese handelscentra en industriegebieden vervoerd.*" Wat het spoor betreft, is dit onjuist. Zoals hoger gezegd, is het goederenvervoer per spoor van en naar de Antwerpse haven stelselmatig gedaald (ook in jaren van hoogconjunctuur).

Verder wordt in deze brochure in een tabel aangegeven op welke manier de goederen in *containers* vanuit Antwerpen worden vervoerd: voor het spoor van 10 % in 2010 tot 15 % in 2020. Maar men zwijgt zedig over de dalende trend van de andere vervoerde produkten (bulk, stukgoed), wat toch nog altijd ongeveer de helft van het totaal uitmaakt.

Goed bestuur betekent dat men met alle elementen rekening houdt, niet alleen met de meest gunstige.

g) De risico's van het project zijn niet ingeschat

Nergens in de kennisgeving wordt nagegaan wat de risico's zijn voor het niet slagen van het project. Een afweging van de voor- en nadelen heeft ook niet plaatsgevonden. In feite worden de risico's op de belastingbetaler afgewenteld. Niemand kan immers vooraf garanderen dat de nieuwe spoorlijn een absolute noodzaak is en het spoorvervoer van goederen zal doen stijgen met bijna 50 % in 2030, zoals verondersteld.

Evenmin werd nagegaan of het investeren in nieuwe spoorlijnen en het steeds maar jaar na jaar ten laste blijven nemen van de schulden van het goederenvervoer per spoor door de Belgische Staat, niet in tegenspraak is met de eerlijke concurrentie tussen de verschillende modi's. De Europese Commissie gaat hier immers vanuit (*users pay*). De milieulasten van het spoor dienen hier ook te worden doorgerekend.

Ook werd niet bestudeerd of het goederenvervoer per spoor bv over 50 jaar nog steeds een adequate en verantwoorde wijze van vervoeren is. De ontwikkelingen op het gebied van logistiek en vervoer in samenhang met telecommunicatie hebben zich in de geschiedenis nog nooit zo snel voorgedaan als nu.

h) Er wordt geen rekening gehouden met mogelijk nieuwe technologische toepassingen

Momenteel moet tussen 2 treinen steeds een afstand van 3 km zitten.

Nieuwe technologische ontwikkelingen zouden toelaten dat de afstand tussen de treinen flexibel kan worden, afhankelijk van snelheid, gewicht en remkracht. Geavanceerde techniek zou gaan zorgen voor informatie aan de machinist en blokkades bij overschrijding van limieten. Hierdoor zou het aantal treinen op zelfde spoor kunnen stijgen met 10 tot 25%, zonder de veiligheid van het verkeer te verminderen. (Bron: ANP 16-06-1999).

In de kennisgeving is er nergens sprake van zulke technologische ontwikkelingen.

**Dit NULALTERNATIEF dient dan ook in het PLAN MER te worden onderzocht.**

*De noodzaak van een nieuwe goederenspoorlijn is immers op geen enkele wijze hard gemaakt en de bestaande goederenspoorlijnen L27A en L15 kunnen aangepast worden (ook Berchem station) zoals hoger aangegeven.*

*Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse is absoluut noodzakelijk om een en ander te verduidelijken.*

### **3) ALTERNATIEF aan tracé 2: de VOLLEDIGE TUNNEL-OPTIE.**

a) In de kennisgevingsnota wordt, als tracé 2, een geboorde tunnel voorzien tussen Lier en Wommelgem over een afstand van 16 km.

Vanaf Wommelgem tot in Ekeren is het niet duidelijk hoe dit tracé zou worden aangelegd.

In de kennisgevingsnota wordt de aanleg van een geboorde tunnel ondermeer verantwoord als volgt: *“6/ “Tracéstudies na 2000 – Conclusies bijkomende haalbaarheidsstudie 2003= grote effecten ‘cut and cover’ oplossen: verkeersproblemen bij aanleg, inname van natuur, leefbaarheidsproblemen in Lier & hoge kostprijs.”*

De bekommernis die men heeft voor de stad Lier, dient te gelden voor alle omwonenden van de nieuwe spoorlijn, ook te Ranst, Wommelgem, Deurne, Wijnegem, Schoten, Merksem en Ekeren.

Dit kan alleen maar door de geboorde tunnel vanaf Wommelgem volledig door te trekken tot Ekeren Oude Landen. Vanaf de onderkruising van de HSL en E19 te Merksem/Ekeren dient deze tunnel te worden uitgevoerd in een cut and cover om alzo aan de Oude Landen een vertakkingscomplex te kunnen realiseren met een deels ondergronds spoor. Het nieuwe spoor (L16A) loopt vervolgens (na het vertakkingscomplex) verder door Ekeren (ondergronds – cut and cover) naast de bestaande spoorlijn L27A naar het vormingsstation.

Het hoogste spoor in het vertakkingscomplex te Ekeren Oude Landen kan daardoor verlaagd worden van 13 m naar 6 m (zie bijgevoegd plan en nota).

b) In de kennisgevingsnota wordt met geen enkel woord gesproken over het vertakkingscomplex te Ekeren Oude Landen (afzonderlijk Plan Mer).

Infrabel had nochtans op 18 mei 2011 reeds een stedenbouwkundige aanvraag ingediend om dit vertakkingscomplex te bouwen.

In deze aanvraag wordt er van uit gegaan dat de nieuwe goederenspoorlijn de HSLspoorlijn en de E19 te Merksem/Ekeren zal kruisen bij middel van een brug (op 6 m hoogte) om vervolgens aan te sluiten op het complex (op een talud van 13 m hoogte!).

Dit is de meest hinderlijke oplossing voor de leefbaarheid van de (verre) omgeving.

Ondanks een bezwaarschrift, ingediend door vzw Aktiekomitee Red de Voorkempen op 20 juli 2011, heeft het departement RWO op 10/02/2012 een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het complex.

De aanleg van dit vertakkingscomplex op de meest hinderlijke manier is nochtans van wezenlijke invloed op de aanleg van het nieuwe goederenspoor, met name te Ekeren, Merksem en Schoten.

Immers, alle mogelijke oplossingen om het spoor in deze gemeente en districten ondergronds aan te leggen, worden hierdoor op voorhand verhinderd.

Daarom heeft vzw Aktiekomitee Red de Voorkempen op 16 maart 2012 een verzoekschrift tot schorsing en vernietiging van deze vergunning neergelegd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (zie bijlage).

De bezwaren bevatten voornamelijk:

- In het MER omtrent het vertakkingscomplex wordt verder gesteld *“dat de nieuw aan te leggen infrastructuur zoveel als mogelijk compatibel dient te zijn met de latere, op langere termijn geplande Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen”*.

Door het vertakkingscomplex zo te ontwerpen als nu vergund (op een talud van 13 m hoogte!), legt men anderzijds een hypotheek op het nog te bepalen tracé van een gebeurlijke 2<sup>de</sup> goederenspoorlijn, door de keuze ervan in een bepaalde richting te duwen. Daardoor zijn niet alle alternatieven meer mogelijk.

- Bovendien werd de bevolking van de onmiddellijk betrokken districten en gemeenten, te weten district Ekeren, district Merksem en gemeente Schoten (waar een bovengronds tracé zeer grote hinder zou veroorzaken), op geen enkele wijze geïnformeerd op de wijze waarop dit vertakkingscomplex zou aansluiten of zou kunnen aansluiten op de gebeurlijke 2<sup>de</sup> spoortoegang. Ook in het kennisgevingsdossier van de 2<sup>de</sup> spoortoegang wordt nergens vermeld hoe deze aansluiting zou worden uitgevoerd.

- De 2 dossiers worden ten onrechte van elkander gescheiden; de 2 infrastructuurwerken dienen compatibel en verbonden te zijn en dus tesamen behandeld te worden.

- Een onredelijke claim leggen op een zeer ingrijpende infrastructuur (2<sup>de</sup> goederenspoorlijn) waarvan niet alle uitvoeringsmogelijkheden meer kunnen onderzocht worden, is tegen alle beginselen van behoorlijk bestuur.

- RWO stelt: *Een ondergrondse realisatie van de vertakking is echter, zoals hierna uitvoerig gemotiveerd, geen haalbaar alternatief.*

Minstens één ondergrondse alternatief voor het vertakkingscomplex werd echter NIET onderzocht.

In de veronderstelling dat de Vlaamse Regering zou beslissen het 2<sup>de</sup> goederenspoor in Ekeren-Oude Landen te laten afdraaien richting Merksem, kan de aanleg van dit nieuw spoor kan gebeuren ondergronds in een cut and cover tunnel op een diepte van – 6 m.

Dit spoor zou dan ondergronds de HSL en de E19 kruisen en ondergronds in een cut and cover tunnel naast het bestaande spoor (L27A) blijven door Ekeren tot aan het vormingsstation.

Het huidige bestaande spoor L27 A blijft dan op zijn hoogte van + 6 m.

Door dit gecreëerde hoogteverschil van 12 m tussen de 2 spoorlijnen kunnen 2 zijsporen worden aangebracht met een maximale hellingsgraad van 0.9% . Het hoofdspoor L27A heeft een maximale hellingsgraad van 0,75 %. Deze hellingsgraden vallen volkomen binnen de gestelde technische normen. Door deze constructie dient het vertakkingscomplex nergens de hoogte van 6 m (zijnde de huidige hoogte) overschreden te worden.

- De Stad Antwerpen heeft eveneens een negatief advies gegeven op basis van een verklaring van Infrabel dat een ondergrondse aanleg wel zou kunnen, zoals blijkt uit het verslag van de raadscommissie “Stadsontwikkeling, sport en diamant” van 14 december 2011.

Deze optie werd echter niet verder onderzocht.

- De hoogdringendheid van het project wordt op geen enkele wijze aangetoond.

De Plan Mer Cel wordt dan ook verzocht geen rekening te houden met de stedenbouwkundige vergunning voor het vertakkingscomplex te Ekeren gezien voormelde procedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen en beide dossiers gezamenlijk te behandelen.

c) Bij de aanleg van tunnels dient er voor gezorgd te worden dat deze niet aangelegd worden onder gebouwen.

(Boor)tunnels met goederentreinen onder gebouwen (woonhuizen) staan immers borg voor grote moeilijkheden. Zie bijgaande nota.

Voornamelijk betreft het volgende problemen:

- Goederentreinen wekken veel sterkere trillingen op dan elk ander type trein.
- Deze trillingen planten zich voort doorheen de grondlagen en naar de oppervlakte tot vlak boven en tot tientallen meters naast de tunnel.
- Zelfs al zou je deze trillingen niet voelen, uw huis 'voelt' ze sneller met voor gevolg dat typisch ruiten, radiators, deuren en vloeren beginnen mee te trillen, met geluidshinder voor gevolg. Dat meetrillen noemt men 'structuurgeluid'.
- In de handleiding voor mensen die de MER-rapporten moeten opstellen (en die ons dus moeten beschermen tegen nadelige invloeden), vindt men dat de huidige normering zulk structuurgeluid (meetrillen) niet kan uitsluiten in bewoning in de buurt van spoortunnels.
- Door deze zeer sterke trillingen van goederentreinen is men sterk afhankelijk van de prestatie van trillingsdempende materialen onder de spoorbedding. De werking hiervan is echter sterk afhankelijk van de perfecte uitvoering, de juiste materiaalkeuze en een goede drainage. Wanneer dit vroeg of laat faalt verliezen deze dempings-maatregelen hun effect.
- Vele studies wijzen tevens op de onvoorspelbaarheid van trillingen bij boortunnels, zowel bij de aanleg als bij doortocht van treinen. Er zijn teveel veranderlijke invloeden zoals variaties in waterstanden en grondlagen. Dat alles maakt het beoordelen van dit scenario op basis van een MER-studie zeer moeilijk. Eénmaal de beslissing genomen is het echter te laat.
- Tevens is de grondsoort zeker zo belangrijk als de diepte waarop men de boortunnels legt. Bij vochtige compacte kleigrond (zoals te Lier) worden die trillingen goed doorgegeven. Dus diepe ligging is geen garantie voor probleemloosheid.
- En dan zijn er vooral nog de zeer laagfrequente trillingen die door de betonnen buis van de boortunnel worden uitgestraald. Trillingsdempende maatregelen werken niet bij deze zeer lage frequenties. Dat soort trillingen plant zich zeer ver en makkelijk voort doorheen de grondlagen en daartegen is geen kruit gewassen. Die laagfrequente trillingen zijn ziekmakend. Ze zorgen voor slaapverstoring (zelfs zonder dat U wakker wordt) en velerlei gezondheidsproblemen, zoals aangetoond in allerlei studies.
- Verstoring van de ondergrond in de van nature onstabiele kleigrond (zoals te Lier), kan vroeg of laat aanleiding geven tot grondverschuivingen door zich wijzigende ondergrondse waterstromen, met voor gevolg verzakkingen, opstuwingen en barsten in huizen, ook tot een eind voorbij de tunnels. Men ziet in de praktijk dat soms een paar jaar na aanleg van tunnels deze schade zich begint te manifesteren.
- Schrijnende voorbeelden van problemen boven boortunnels ondervinden bewoners boven de geboorde tunnel achter het centraal station van Antwerpen: barsten, trillingen, geluidshinder. De treinen moeten er al meer dan een jaar zeer traag rijden om de overlast en de schade aan de huizen enigszins te beperken. Dat zou mede veroorzaakt zijn door falende dempingsmaterialen. En door deze tunnel rijden dan nog maar enkel reizigerstreinen (geen goederentreinen)!
- En wat met het gevaar door transport van gevaarlijke goederen doorheen de tunnels? Studies over mogelijke explosies in tunnels wijzen uit dat de tunnelwand kan begeven, met onvoorspelbare gevolgen. Een tunnelbrand geeft trouwens snel temperaturen van 1000 graden. Men kan zich afvragen wat dit met het grondwater



doet, om nog maar te zwijgen van wat er dan uit de verluchtungskokers komt die her en der verspreid zijn.

- Deze verluchtungskokers, grote trappenhallen annex kokers, kunnen ook behoorlijke geluidsoverlast bezorgen indien hier niet adequaat geïnvesteerd wordt in geluidsdemping. Dat worden trouwens grote open werven die overal in het landschap opduiken.
- Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft aan, omtrent geboorde spoortunnels (HSL) dat ze, naast alle trillingsdempende maatregelen, 'geen woonbebouwing op zeer korte afstand van de tunnel toestaan'.
- Een laatste bijkomend aspect is de waardevermindering van de huizen bij doortocht van 'al wat naar nieuwe spoorweg ruikt' in de omgeving.

Indien de boortunnel onvermijdelijk is: maximaal vermijden van het ondertunnelen van woonhuizen door, te Lier vanuit het onbebouwde deel van het Hagenbroek met twee tunnelpijpen direct naast mekaar een stukje onder de bocht van de ring te gaan en de afslag naar Kessel niét te maken in het Hagenbroek, maar na de doorgang onder de Nete in vrij terrein (als allerlaatste noodoplossing).

**In het Plan Mer dient bijgevolg een volledig ingetunnelde aanleg van dit tracé onderzocht te worden, met een boortunnel van Lier tot en met Merksem en een cut and cover te Ekeren (met inbegrip van het vertakkingscomplex). Deze tunnel mag daarbij geen enkel gebouw onderkruisen.**

#### **4/ ALTERNATIEF aan tracé 3: de R1-OPTIE.**

Het 2<sup>de</sup> tracé voorgesteld door Infrabel (genaamd tracé 3), bundelt de nieuwe spoorlijn te Lier (tunnel) en te Boechout (sleuf, deels overkapt) met de bestaande spoorlijn L15 tussen Lier en Antwerpen. In Mortsels takt dit tracé af aan de R11 richting Wommelgem om (ondergronds) te bundelen met de R11(bis). Vanaf Wommelgem volgt dit tracé verder hetzelfde tracé als tracé 2 (tunnel-optie).

Als alternatief stelt de R1-optie voor om, vanaf Mortsels, in de plaats van te bundelen met de R11 (bis), het nieuwe spoor aan te leggen in een langzaam dalende tunnel (onder of naast het bestaande spoor L 15) tot in Berchem en aldaar de R1 ondergronds te kruisen om vervolgens naast de R1 in dezelfde zate (in een koker of cut and cover tunnel) te bundelen tot aan Antwerpen-Luchtbal waar het spoor terug op grondniveau komt. Vervolgens vormt het nieuwe spoor, samen met het bestaande spoor, het vertakkingscomplex te Ekeren Oude Landen.

Dit vertakkingscomplex kan dan ook aangelegd worden in een uitvoering waarbij de sporen elkaar op maximaal op 6 m hoogte kruisen (ipv op 13 m hoogte). Zie bijgevoegd plan.

Bij de aanleg van het nieuwe goederenspoor naast de R1 in een koker, dient rekening gehouden te worden met geluidswaerkaatsingen en dient onderzocht te worden hoe deze kunnen vermeden worden (groenaanplantingen, geluidswanden, ...).

De uitwerking van de R1-optie wordt uitgebreid besproken in bijgaande nota.

Als opmerkelijke voordelen van dit alternatief tracé, kunnen worden vermeld:

- 1) Ter hoogte van Berchem (oud Postgebouw) kan de spoorlijn vanuit Boom tevens aansluiten op de nieuwe goederenlijn.
- 2) Ter hoogte van Mortsels, voorbij de R11, kan gebruik gemaakt worden van de bestaande spoorverbinding met de spoorlijn naar Brussel, om het goederenverkeer van en naar Brussel eveneens te laten gebruik maken van de nieuwe spoorlijn.

Mogelijk kan het bestaande spoor te Mortsel ontubbeld worden (zate is breed genoeg) om het reizigersverkeer (station) en het goederenverkeer te ontubbelen. Vermits deze vertakking op niveau -1 gelegen is, kan het ontubbeld goederenspoor tevens overdekt (koker) worden zodat er geen bijkomende hinder ontstaat voor de omgeving.

3) Hierdoor ontstaat de unieke situatie dat alle goederenvervoer per spoor in de stedelijke omgeving volledig ondergronds gebeurt wat een enorme verbetering betreft van de leefomgeving.

4) Mogelijk kan te Berchem voor het spoor dat van de Kennedytunnel komt onder de R1 eveneens een bocht aangelegd worden richting Mortsel waardoor het treinverkeer niet meer eerst naar het Schijnpoort dient te rijden om daar te rangeren (andere locomotief), maar rechtstreeks van deze bocht kan gebruik maken om richting Lier/Brussel te rijden (tijdsinstaat en capaciteitsverhoging).

**In het Plan Mer dient onderzocht te worden of dit tracé, in plaats van te bundelen met de R11, niet kan gebundeld worden met de R1.**

### **5/ BOECHOUT – MORTSEL: voorstel verbetering tracé 3.**

In het voorstel van Infrabel blijkt dat een belangrijk aantal huizen te Boechout/Mortsel dient onteigend te worden. Dit zou kunnen vermeden worden door het goederenspoor in dit spoorgedeelte in een tunnel (op nivo -2) te brengen onder de open sleuf van het reizigersspoor (nivo -1). De aanlooproutes zijn voldoende lang om dit te kunnen realiseren zonder de gangbare hellingspercentages te overschrijden. De afstand Lier-Boechout is bijvoorbeeld 4 km.

Een andere mogelijkheid zou kunnen zijn dat het reizigersspoor (L15) in een open sleuf wordt aangelegd, maar het nieuwe goederenspoor in een geboorde tunnel wordt gebouwd.

**In het Plan Mer dient nagegaan worden of het goederenspoor te Boechout/Mortsel niet kan gebouwd worden onder de open sleuf van het reizigersspoor of in een geboorde tunnel, om onteigeningen te vermijden.**

### **6/ Tracé 3 houdt geen rekening met de bevindingen van de streefbeeldstudie R11bis**

In het Masterplan 2020 staat vermeld dat de functie van de R11 dient aangepast te worden door de aanleg van een tunnel onder de R11, de zogenaamde R11bis, om het rond punt van Wommelgem te verbinden met het knooppunt van de E19Zuid te Wilrijk (Craeybeckxtunnel), om:

- a) het sluipverkeer te vermijden;
- b) R1 te ontlasten van doorgaand verkeer Zuid-Noord;
- c) leefbaarheid verbeteren (prioritair).

Dit project werd tijdens de jaren 2010/2011 zeer grondig onderzocht in klankbordgroepen en brainstormsessies om te komen tot een streefbeeldstudie.

De vzw RED DE VOORKEMPEN heeft zeer nauwgezet deze studie gevolgd en is tot het besluit gekomen dat het voorgestelde project R11bis niet beantwoordt aan de doelstellingen van het Masterplan 2020, omwille van volgende redenen:

#### **a) Sluipverkeer**

\* Het onderliggend verkeer wordt bemoeilijkt door de aantrekking van nieuw verkeer, te weten het verkeer tussen de E19 Zuid en de E34/E313 dat momenteel de R1 gebruikt.

Dit nieuwe verkeer is verbindingsverkeer tussen 2 hoofdwegen, vervult de functie van de R1 (waarvan het verkeer afgenomen wordt) en is bijgevolg zelf een hoofdweg.

Op deze hoofdweg zijn slechts aansluitingscomplexen toegestaan na minimaal 8 km (TEN richtlijnen).

Een aansluitingscomplex aan de luchthaven (of aan de Bisschoppenhoflaan) kan dus niet.

De R11bis geeft dus geen oplossing voor het sluipverkeer gezien het daar volledig gescheiden van is en er geen verbindingen met het onderliggend wegennet mogelijk zijn.

\* Indien toch aansluitingscomplexen zouden worden gerealiseerd aan de luchthaven en de Bisschoppenhoflaan te Deurne (in tegenstrijd met de Europese TENregels), dan zal *“de extra ruimte die gecreëerd wordt door de aanleg van een nieuwe vertunnelde verbinding mogelijk tegen 2020 worden opgevuld door de autonome groei van het verkeer”*.

Daar bovengronds de capaciteit verminderd wordt (1 rijvak in elke richting) en ondergronds te weinig nieuwe capaciteit wordt gecreëerd (concurrentie met nieuw Internationaal verkeer), is de capaciteit van de hele constructie, volgens de streefbeeldstudie, reeds binnen de 10 jaar volzet en ontstaat er opnieuw sluipverkeer.

\* Het sluipverkeer wordt niet weggenomen maar slechts verschoven naar de nieuwe aansluitingscomplexen aan de luchthaven en de nu reeds overdrukke Bisschoppenhoflaan.

\* Gezien de R11bis geen aansluiting heeft te Wilrijk met de Craeybeckxtunnel en de R1, zal het regio-verkeer blijvend de huidige radiaalwegen naar de R1 gebruiken.

Het enige alternatief is immers de R11bis gebruiken richting E34/E313 om vanaf knooppunt Wommelgem naar de R1 te rijden, wat dan weer een bijkomende belasting is voor de E34/E313 en de aansluiting op de R1.

\* Door de aanleg van nieuwe aansluitingscomplexen op de R11bis wat *“mogelijk substantiële verschuivingen van de verkeersstromen op het lagere wegennet met zich mee brengt”* ontstaat er mogelijk meer verkeer in de ene gemeente en minder verkeer in de andere gemeente. Het streefbeeld kan toch enkel maar de bedoeling hebben het sluipverkeer over de gehele R11 te vermijden en niet enkel in bepaalde gedeelten.

\* Het huidig sluipverkeer werd bovendien niet in beeld gebracht (geen studie) zodat onmogelijk kan worden uitgemaakt welke verkeersverschuivingen het project R11bis zou teweegbrengen.

#### b) ontlasten R1 van doorgaand verkeer Zuid-Noord

\* Tijdens de Klankbordgroepen werd door de ingenieurs van Wegen en Verkeer verklaard dat een R11bis zonder A102 zinloos is.

Het blijkt immers dat het plaatselijk en doorgaand verkeer niet kan aansluiten op de R11bis aan het rond punt van Wommelgem. Nieuwe aansluitingscomplexen zijn noodzakelijk (alhoewel tegen de Europese TENregels) aan het vliegveld van Deurne en aan de Bisschoppenhoflaan te Deurne op de A102. Deze 3 autostrades (R11bis, A102 en E34/E313) worden dus met mekaar verbonden.

Anderzijds blijkt dat de lange bypass tussen E19zuid en noord (de combinatie R11bis en A102) nauwelijks wordt gebruikt omwille van langere afstand (3 km), beperkte

snelheid (90 km/u) en de psychologische tegenzin tegen lange tunnels (15 km). De vrachtwagens mogen evenmin voorbijsteken in deze tunnels.

De combinatie R11bis + A102 ontlast dus nauwelijks de R1.

\* Uit de verkeersprognoses Masterplan 2020 blijkt dat de combinatie R11bis + A102 slechts gebruikt wordt bij congestie op de R1 (als alternatief).

Dit geldt echter niet voor het verkeer op de R1 komende van de Kennedytunnel gezien er geen verbinding is tussen de Craeybeckxtunnel (op de E19 Zuid) te Wilrijk met de R11bis (slechts halve knoop).

Voor het verkeer dat toch bij congestie op de R1 van de alternatieve route R11bis + A102 zou gebruik maken, volstaan de 2 rijstroken niet om alle verkeer weg te werken.

Ook bij congestie op de R1 brengt de combinatie R11bis + A102 maar weinig soelaas.

\* In de Streefbeeldstudie wordt geen duidelijkheid gebracht omtrent het aantal auto's waarmee de R1 zou ontlast worden in het voordeel van de R11bis. De studie bevat daaromtrent geen enkel concreet cijfer.

Uit andere gegevens blijkt het volgende:

- de studie van Arup/Sum van 2006 geeft aan dat inzake vrachtverkeer slechts ongeveer 4,4 % (1.000 per dag op een totaal van 24.000) van dit verkeer zou afgeleid worden van R1 naar de R11bis tussen de E19Zuid en de E34/E313.

- tijdens de klankbordgroep van 28/11/2011 heeft het Vlaams Verkeerscentrum verklaart dat er ongeveer 500 auto's per uur (op een totaal van 11.000) zouden afgenomen worden van de R1 (minder dan 5%) en afgeleid worden van de R1 naar de R11bis, wat overeenkomt met de bevindingen van Arup-Sum, zoals voorzegd.

- uit een modulering door de studiegroep TML uit Leuven blijkt dat, na het realiseren van de Oosterweelverbinding, 2500 voertuigen per uur in de ochtendspits gebruik zouden maken van de ondertunnelde R11 (R11bis), hetzij 1.250 voertuigen per rijrichting (op een totaal van 11.000 voertuigen op de R1), hetzij ongeveer 11,5%.

Zelfs het hoogste percentage (11,5 %) lijkt veel te weinig om zulk groots project te realiseren.

\* Uit de verklaring van dhr Jaak Polen (Masterplan 2020) blijkt dat, na de bouw van de Oosterweeltunnel (verplicht te gebruiken door de vrachtwagens), deze vrachtwagens zullen blijven kunnen rijden via de R1 en de Craeybeckxtunnel naar de E19 Zuid te Wilrijk. Dit vrachtverkeer zal geen gebruik maken van de R11bis omdat de afstand erlangs 4 km langer is. Bovendien zou het de vrachtvervoerders meer kosten (rekeningrijden vanaf 2013).

\* Uit de studie van onderzoeksbureau TML blijkt dat ongeveer 22% van alle verkeer tijdens het spitsuur aan het rond punt van Wommelgem zou gebruik maken van de A102.

Door de aanleg echter van een spitsstrook tussen Ranst en de R1, het rondmaken van de R1 (Oosterweelverbinding) en (ver-onder)tunneling van de R10, komt er een vlotte verbinding tot stand tussen de E34/E313 en de R1 en is er geen noodzaak om de A102 nog aan te leggen.

\* ADR transporten zijn verboden in de R11Bis en A102 tunnels en ontlasten dus niet de R1.

### c) verbeteren leefmilieu

Het leefmilieu in het gebied van de R11(bis) (en A102) wordt niet verbeterd maar verslechterd:

\* Nieuw verkeer wordt aangetrokken door de aanleg van de R11bis en A102 (Noord-Zuid verkeer). De hinder en luchtvervuiling wordt hierdoor verhoogd.

- \* Nieuwe wegen trekken weer ander nieuw verkeer aan. Opnieuw verhoging van hinder en vervuiling.
- \* Te Mortsel wordt het groene gebied (oude spoorberm – Klein Zwitserland) vernietigd door de aanleg van een cut and cover tunnel. Het vervangen van deze berm door een parkzone heeft niet dezelfde waarde. De door het Vlaams Gewest ontwikkelde “natuurwaardekenner” kan zulks perfect berekenen. Enkel een geboorde tunnel zou hier mogelijk (na de nodige onderzoeken inzake grondwater e.d.) een oplossing kunnen brengen.
- \* Aan de luchthaven van Deurne neemt het aansluitingscomplex R11/R11bis/N10 open ruimte in. De N10 doorsnijdt bovendien de gehele open ruimte tegenover het vliegveld. De N10 zou in een sleuf kunnen gelegd worden maar dat betekent alleszins nog een vermindering van de groene ruimte, lawaaihinder en luchtvervuiling.
- \* Te Wommelgem wordt een zeer groot aansluitingscomplex gebouwd tussen de E34/E313 en de R11bis en A102 (turbine, vergelijk knooppunt Lummen op E313) wat een grote aanslag betekent op de open groene ruimte. Daarnaast dienen nog verscheidene eigendommen te worden onteigend en ontstaat er een grote hinder en vervuiling door de open sleuven en uitgevende tunnels.
- \* Te Deurne aan de Bisschoppenhoflaan ontstaat er eveneens een nieuw aansluitingscomplex om het verkeer van de streek toegang te geven tot de R11bis en A102. De verkeersdruk wordt aldaar niet alleen sterk verhoogd met de bijhorende hinder en vervuiling maar de op- en afritten liggen vlak naast het stadspark Bremweide en doorkruisen het landschap rond Ertbrugge. Delen van dit gebied zijn daarenboven beschermd als landschap.
- \* De aanleg van de R11bis belet zelfs het oplossen van de “zwarte punten” op de R11, zoals met name het kruispunt R11/N116 (Herentalsebaan), waar een ondertunneling voor het doorgaand verkeer niet mogelijk is gezien de onderliggende R11bis-tunnel. Het alternatief van de bouw van een brug betekent meer hinder en vervuiling voor de omgeving. Het behoud van het kruispunt belet dan weer de goede doorstroming (meer hinder en vervuiling).
- \* De aanleg van de combinatie R11bis en A102 zou bovendien het streven dwarsbomen van de aanleg van een groene gordel (noordoostelijk stadsrandbos) rond de stad. De reservatiestrook van de A102 (en goederenspoor) is hiervan een wezenlijk onderdeel om versnipperde groene gebieden te verbinden. Enkel de aanleg van de A102 in een geboorde tunnel, zonder op- en afritten, is hier mogelijk, indien tenminste de absolute noodzaak van deze autostrade is aangetoond en na onderzoek van de gevolgen ervan voor de omgeving, zoals waterstand. Ook het gigantisch aansluitingscomplex te Wommelgem (turbine) bedreigt de groene gordel door de inname van een grote open ruimte en de grote vervuiling en hinder.

De aanleg van nog een goederenspoor onder of naast de R11 in een zeer dicht bewoond gebied (met ook veel bedrijven) zou de leefbaarheid nog bijkomend verhogen, ondermeer door trillingsgevaar. De leefbaarheid wordt al zeer sterk verslechterd door de mogelijk aanleg van de R11bis. Daarbij nog een goederenspoor aanleggen in deze regio is dan ook onverantwoord.

**Het Plan Mer dient rekening te houden met de bevindingen van de streefbeeldstudie om de R11bis. Daarbij dient nagegaan te worden of de aanleg van het tracé 3, met name wat de bundeling met de R11 betreft, nog verantwoord is, zowel op technisch gebied als inzake leefmilieu.**

## **7/ LEEFBAARHEID**

Overeenkomstig artikel 4.3.1.§2 van de Vlaamse Code Ruimtelijke Ordening (VCRO) moet de leefbaarheid als criterium beoordeeld worden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. De leefbaarheid van een constructie moet worden gegarandeerd. Indien dit niet het geval is kan de vergunning niet verleend worden omdat ze onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

Het spreekt daarbij voor zich dat het criterium leefbaarheid bijgevolg bij de beoordeling van een tracékeuze voor de goederenspoorlijn of de noodzaak ervan, afdoende onderzocht moet worden, en dat de beslissing op dit punt afdoende moet worden gemotiveerd.

De 2 tracékeuzes, voorgesteld in de kennisgevingsnota van Infrabel, voldoen niet aan dit criterium:

- te Ekeren Oude Landen werden niet alle mogelijkheden onderzocht om het vertakkingscomplex (deels) ondergronds aan te leggen; minstens één uitvoering werd niet bekeken, namelijk een ondergrondse aanleg van de nieuwe spoorlijn L16A in een cut and cover tunnel naast de L27A, zodat de HSL en de E19 ondergronds kunnen gekruist worden.

- in tegenstrijd met alle beginselen van goed bestuur en goede ruimtelijke ordening werd tijdens de kennisgevingsperiode van het nieuwe goederenspoor, een stedenbouwkundige vergunning gevraagd (én bekomen) voor de bouw van het vertakkingscomplex te Ekeren Oude Landen in hoge uitvoering op een talud van 13 m hoogte, zijnde de meest hinderlijke uitvoering, waarbij het criterium "leefbaarheid" slechts als bijzaak werd bekeken.

- door deze stedenbouwkundige vergunning te vragen tijdens het onderzoek naar de tracé's van de nieuwe goederenspoorlijn, wordt ten onrechte een claim en een hypotheek gelegd op alternatieven die de leefbaarheid wél maximaal garanderen.

- bij de beoordeling van de geboorde tunnels werd nergens gewezen op de grote nadelen ervan wanneer deze onder bebouwing worden aangelegd: trillingen, structuurgeluiden, verstoring ondergrond, waardevermindering gebouwen, geluidsoverlast bij verluchtungskokers, vervoer van gevaarlijke stoffen...

- de tracé's doorsnijden de nog enige resterende grote groene ruimten ten noord-oosten van Antwerpen en beletten de creatie van een stadsrandbos (groene rand). Zie bijgevoegd plan.

- de absolute noodzaak van een nieuwe goederenspoorlijn, dwars door de groene rand en de open ruimten rond Lier, werd op geen enkele wijze daadwerkelijk aangetoond; de leefbaarheid van de regio Antwerpen-Lier wordt zonder enige dwingende noodzaak ernstig verstoord.

**Het Plan Mer dient de voorgestelde tracé's te toetsen aan de leefbaarheid voor mens en milieu. Voornamelijk de verhoogde ligging van het spoor te Ekeren/ Merksem en de aanleg van de tunnels onder gebouwen te Ranst/Lier en te Boechout/Borsbeek/Wommelgem, dienen hierbij in het bijzonder bekeken te worden.**

## **8/ VLAAMS ADAPTIEPLAN**

Overal op de wereld wordt de invloed van de klimaatverandering gevoeld. In Vlaanderen zijn de voorspelde gevolgen van de klimaatverandering onder meer een grote toename van de hoeveelheid neerslag in de winter en langere periodes van

droogte en extreem onweer in de zomer. Gevolg? Nog meer overstromingen enerzijds en verdroging anderzijds, problemen met watervoorziening en een verminderde waterkwaliteit. Om de weerbaarheid van Vlaanderen tegen de gevolgen van de klimaatverandering te verhogen startte de Vlaamse overheid in 2011 met de opmaak van het Vlaams adaptatieplan. Dit plan vormt een onderdeel van het (derde) Vlaams klimaatplan en moet in 2012 afgerond zijn.

Het Vlaams adaptatieplan startte officieel met een conferentie in mei 2011 en de conceptnota (derde Vlaams Klimaatbeleidsplan) die de Vlaamse regering goedkeurde.

In het rapport over waterbeleid ligt de nadruk op het voorzien van ruimte voor water en het verhogen van de ecologische veerkracht van het watersysteem. Ook de drie-stap-strategie: vasthouden - bergen - (vertraagd) afvoeren, wordt erkend als belangrijke leidraad.

Recent werd ook de studie 'LNE adapteert' afgerond. De studie beschrijft voor de beleidsvelden leefmilieu, natuur en energie de te verwachten effecten van klimaatverandering en brengt maatregelen en strategieën in beeld waarmee het departement leefmilieu, natuur en energie (LNE) hierop kan anticiperen.

De resultaten zijn niet verrassend: wijzigingen in de soortensamenstelling van flora en fauna en het functioneren van ecosystemen, vochtafhankelijke natuur komt onder druk, mogelijke schade aan natuurwaarde en landschap, toenemende kans op branden, verslechtering waterkwaliteit, meer erosie, ... De studie geeft ook mogelijke maatregelen mee: grotere natuurgebieden, verweving en verbinding tussen natuurgebieden en gebruik van de natuur als nevenfunctie in steden, bedrijventerreinen, landbouwgebied, enz. zijn de rode draden.

LNE schuift volgende generieke maatregelen naar voor: (1) 'climate-screening' van bestaand beleid, (2) integratie van adaptatie in milieu-effectenrapporten, vergunningverlening en handhaving en (3) onderzoek, sensibilisatie en gedragsverandering. De belangrijkste strategieën zijn (1) het meer en beter verankeren van klimaatadaptatie in beleid, maatregelen en instrumenten, (2) werken aan sensibilisering en kennisontwikkeling en (3) inzetten op een geïntegreerde aanpak.

Wat in verschillende studies terugkomt, is het belang van natuurlijke adaptatiemaatregelen: het samengaan van ruimteclaims voor adaptatie met meer ruimte voor natuur. Momenteel loopt ook een studie naar de economische weerslag van de klimaatverandering in Vlaanderen. Het Vlaams Adaptatieplan zal in de loop van 2012 alles samenbrengen.

Het dossier van de nieuwe goederenspoorlijn dient rekening te houden met dit Adaptatieplan.

Met name moeten de grote open ruimten die er thans in de regio Antwerpen-Lier nog voorhanden zijn volkomen behouden blijven en moeten deze zelfs nog versterkt worden door deze met elkander te verbinden (zie ondermeer plan noordoostelijk stadsrandbos). Dit is de enige mogelijkheid om de diversiteit van soorten in de regio te behouden en te versterken. Ook de waterbuffering van deze groene gebieden is van het grootste belang.

**In het Plan Mer dient bekeken te worden in hoeverre de voorgestelde tracé's beantwoorden aan de doelstellingen van het Adaptatieplan. Deze tracé's doorkruisen immers, zowel bovengronds als ondergronds, de grote groene gebieden tussen Antwerpen en Lier.**

## **9/ MILIEU-EFFECTEN**

Ook bij de aanleg van tunnels dienen de huidige natuurwaarden in stand te worden gehouden. In het bijzonder dient nagegaan te worden wat de bestaande geohydrologische omstandigheden zijn. De heersende waterhuishouding is een noodzakelijke standplaatsfactor van de aanwezige flora. Het voorkomen van stuwwater op een semi-doorlatende laag gekoppeld aan een goede bovengrondse ontwatering staan in deze waterhuishouding centraal. De bouw van tunnels zou een verstoring van de ondergrondse gelaagdheid en de grondwaterstroming kunnen veroorzaken. Dit moet geremedieerd worden.

Zo onder meer in de gemeente Schoten is het natuurgebied Asbroeck het laagst gelegen punt van de regio en een nat gebied. Dit natuurgebied en de omliggende groene zones (welke zouden doorsneden worden door de goederenspoorlijn) zijn tevens een waterbuffer tegen mogelijke overstromingen.

Ook dienen de verluchtungskokers (schouwen) van de tunnels voorzien te worden een efficiënte luchtfiltering en geluidsdemping.

**In het Plan Mer dient bestudeerd te worden wat de milieu-effecten zijn van de voorgestelde tracé's, ook wat de tunnel-effecten betreft (waterhuishouding, luchtfiltering, geluidsdemping).**

### **INSPRAAK**

VZW RED DE VOORKEMPEN vraagt uitdrukkelijk om betrokken en gehoord te worden bij de uitwerking van het PLAN-MER GOEDERENSPOOR.

Schoten, 28 april 2012

Rombouts Jef, voorzitter