

# OVERZICHT EN CONCLUSIES VAN HET GEVOERDE (MILIEU-) ONDERZOEK IN HET KADER VAN DE HERSTELPROCEDURE VAN HET GRUP 'SPOORWEGINFRASTRUCTUUR EN NATUURPARK OUDE LANDEN TE EKEREN' december 2018

## 1. SITUERING

De Oude Landen betreft een bestaand vertakkingscomplex voor spoorweginfrastructuur en de uitbouw van een parkgebied te Ekeren. De aanpassing van de vertakking Oude Landen is essentieel in de afhandeling per spoor van goederen van en naar de Antwerpse zeehaven en vormt een eerste stap in het verhogen van de capaciteit van de goederenas, die ook deel uitmaakt van een Europese TEN-netwerk. De optimalisatie van het vertakkingscomplex is noodzakelijk om een oplossing te kunnen bieden voor de reeds bestaande capaciteitsproblemen die zich voordoen op bepaalde piekmomenten van de dag en om voor de toekomst het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte stijging van de goederentrafiek ten gevolge van de groei en ontwikkeling van de zeehaven en om te kunnen voldoen aan de mobiliteitsdoelstellingen opgenomen in het Klimaatplan en het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De realisatie van een ongelijkvloers vertakkingscomplex gebeurt te Oude Landen omdat daar de nodige ruimte is om de bestaande tracés te kunnen aanpassen en ongelijkgronds kruisingen te kunnen maken (aanpassing van de nodige bochtstralen, hellingen, etc). Tegelijk zal het parkgebied worden heringericht om deel te kunnen uitmaken van een groter ruimtelijk geheel.

Omwille van de gevolgen van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof van 31.07.2013 (arrest nr. 114/2013) over het zogenaamde Integratiespoorbesluit<sup>1</sup> wordt een herstelprocedure gevolgd voor het bestaande GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren'. De uitspraak van het Grondwettelijk Hof was aanleiding voor Infrabel om de in 2012 verkregen stedenbouwkundige vergunning in te trekken teneinde het GRUP te kunnen 'repareren'. De herstelprocedure voor het GRUP is mogelijk gemaakt door middel van het zogenaamde Hersteldecreeet<sup>2</sup>.

Overeenkomstig het Hersteldecreeet werd opnieuw inspraak georganiseerd over de inhoudsafbakening van het plan-MER en werd het plan-MER ten gevolge van deze inspraak vervolgens bijgesteld. Er werden op basis van de aanvullende richtlijnen drie verschillende scenario's of redelijke alternatieven onderzocht in het plan-MER. De Vlaamse Regering moet nu, rekening houdend met het gewijzigde plan-MER, beslissen of het GRUP al dan niet gewijzigd moet worden. Er zijn twee aspecten hieraan verbonden:

- de keuze van het voorkeursscenario zal bepalen of het GRUP al dan niet gewijzigd moet worden;
- er moet rekening worden gehouden met de nieuwe info of nieuwe milderende maatregelen (op planniveau) in het gewijzigd plan-MER.

---

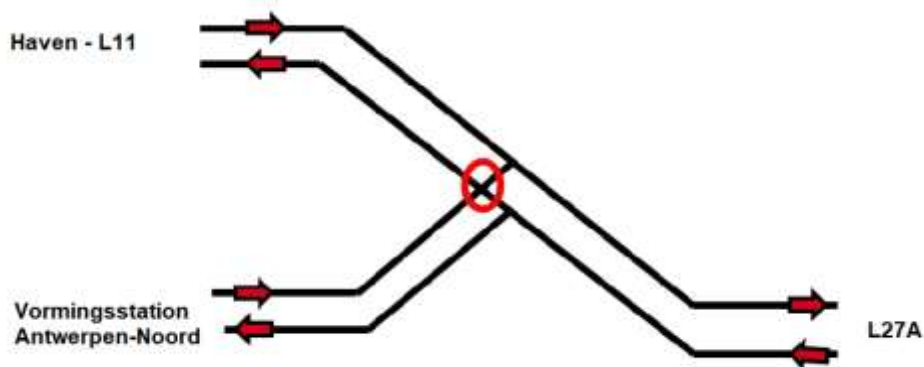
<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (B.S. 30 mei 2008).

<sup>2</sup> Decreet 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 (B.S. 12 mei 2014).

Mede op basis van het goedgekeurde plan-MER Oude Landen (door de bevoegde diensten op 17.12.2018) wordt thans een voorstel van beslissing voorgelegd. Het voorstel van beslissing omvat de keuze van het bovengrondse scenario als voorkeursscenario en de piste van het behoud van het GRUP. Deze beslissing zal samen met het plan-MER en de goedkeuring ervan aan een openbaar onderzoek worden onderworpen dat verloopt volgens de vereisten van het DABM.

De initiële doelstellingen van het project Oude Landen, met name het optimaliseren van bestaande spoorweginfrastructuur, zijn niet gewijzigd, integendeel. Inmiddels zal in Vlaanderen ook antwoord moeten worden geboden op de doelstellingen van het Europees Klimaatplan en de ambities in kader van het Toekomstverbond Antwerpen om aanzienlijk verschuivingen in de zogenaamde modal shift te bewerkstelligen.

Vermits de Oude Landen tevens een belangrijke schakel zal zijn in relatie met de toekomstige Tweede spoortoegang zeehaven Antwerpen werden uiteraard de mogelijke interacties steeds nauwlettend in het oog gehouden. Vanuit deze toekomstsituatie zal een deel van het plan Oude Landen tevens kunnen worden verbonden met andere open ruimte in de omgeving (Laaglandpark). De afstemming met deze beide zaken was en is een belangrijke uitdaging, maar op zich niet het voorwerp van deze besluitvorming! Hierover wordt een afzonderlijk planningsproces gevoerd en zal ook afzonderlijk worden beslist.



*Figuur 01- Grafische voorstelling knelpunt L11 en L27A*

## 2. HISTORIEK

### 2.1 GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (GRUP) 2011

Er wordt in het RSV voorgesteld om een beperkt aantal nieuwe spoorinfrastructuren te realiseren. Voor de weerhouden infrastructuur worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinreserveringen vastgelegd. Deze verbindingen maken dan ook in de toekomst onderdeel uit van het hoofdspoorwegennet. Het GRUP had/heeft als doelstelling om de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) met betrekking tot hoofdspoorwegen uit te werken, met name in dit geval de capaciteitsverhoging voor de hoofdspoorweg voor goederenvervoer tussen Antwerpen en Montzen, waarvan spoorlijn 27A deel uitmaakt, ter hoogte van de zone "Oude Landen" te Ekeren.

De bestaande spoorwegvertakking te Ekeren is vandaag een zeer druk spoorknooppunt. Zowat alle goederentreinen die de Antwerpse haven binnen- of buiten rijden passeren hier. Omdat de infrastructuur allemaal op hetzelfde niveau ligt moeten een aantal treinen elkaar gelijkgronds kruisen en is deze vertakking een flessenhals geworden. De bouw van een ongelijkgronds kruising ter hoogte van de Oude Landen zal bijkomende capaciteit creëren en de doorstroming aanzienlijk verbeteren.

Aan de basis van het GRUP liggen twee spoorprojecten van Infrabel in de zone “Oude Landen” op de terreinen ingesloten tussen de spoorlijn 12 (Antwerpen – Roosendaal) (verder L12 genoemd) en de spoorlijn 27A (verder L27A genoemd):

- De aanleg van een ongelijkgronds vertakkingscomplex op de L27A in het kader van het verhogen van de capaciteit van deze spoorlijn.
- De uitbreiding van spoorbundel Luchtbal met het oog op het creëren van voldoende uitwijkmogelijkheden voor het rollend materieel.



Figuur 02. Grafisch plan van het bestaande GRUP van 27.05.2011

Het plangebied omvat:

- het nieuwe ongelijkvloerse vertakkingscomplex op de L27A,
- de nieuwe wijkbundel Luchtbal,
- het natuurpark: de volledige tussenruimte die zal worden ingericht voor natuur, waterbeheer en recreatief medegebruik.
- Kwalitatieve buffering en inrichting naar de omliggende gebieden of functies.

Voor de Oude Landen werd een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opgemaakt en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 27.05.2011. Dit GRUP werd opgemaakt op basis van het zogenaamde integratiespoor MER-GRUP. Aan de basis van het plan lag indertijd ook een Milieuhaalbaarheidsstudie spoorbundel Luchtbal en een project-MER (05.02.2009). Het plan-MER werd op 16.12.2009 goedgekeurd. Ook werd er rekening gehouden met een aantal stedelijke projecten zoals bv het masterplan ‘Sportpark Oude Landen’.

## 2.2 VERGUNNING 2012

In de periode na de goedkeuring van het GRUP werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd en goedgekeurd. Enkele procedurele milestones:

- Aanvraag stedenbouwkundige vergunning: 04.05.2011
- Bekomen stedenbouwkundige vergunning: 10.02.2012
- Er werden 3 beroepen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVV) ingediend. Vergunningsbetwistingen kwamen een eerste maal voor op 29.08.012. De vordering tot schorsing van de bouwvergunning werd door de RVV verworpen op 18.06.2013. Vervolgens dient de RVV zich nog uit te spreken over de grond van de zaak. De zaak werd dan ook voor de behandeling ten gronde verwezen naar de eerste kamer van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
- De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft de bouwvergunning vernietigd op 30.08.16. De Raad maakt gebruik van zijn injunctierecht en legt aan de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar op om binnen de 4 maanden een nieuwe beslissing te nemen.
- Infrabel heeft afgezien van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het project op 16.12.2016 om het GRUP te kunnen remediëren.

## 2.3 PLAN-MER - INTEGRATIESPOOR - HERSTELPROCEDURE

### Juridische situering

Het GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren' zoals definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 27.05.2011 is tot stand gekomen op basis van een planmilieueffectrapportage met toepassing van het Integratiespoorbesluit waarvoor de consultatie over de inhoudsafbakening van het plan-MER niet heeft plaatsgevonden volgens de algemene regeling, vermeld in artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12.10.2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's. Gelet op de rechtspraak terzake is de rechtsgeldigheid van dit GRUP dan ook precair. Het Hersteldecreet biedt de mogelijkheid om de rechtsonzekerheid over dit GRUP weg te nemen door een herstelprocedure te volgen.

Bij besluit van 18.03.2016 heeft de Vlaamse Regering dan ook beslist over te gaan tot rechtsherstel van dit GRUP door overeenkomstig art. 9 Hersteldecreet het goedgekeurde plan-MER als volledig verklaarde kennisgeving ter beschikking te stellen van het publiek om het publiek de gelegenheid te geven in te spreken op de inhoudsafbakening van het plan-MER. Dit openbaar onderzoek vond plaats van 01.04.2016 tot 04.05.2016. Op 14.07.2016 stelde de dienst Mer overeenkomstig art. 9, § 3 Hersteldecreet aanvullende richtlijnen op. Het plan-MER werd vervolgens aangepast en op 17.12.2018 door de dienst Mer overeenkomstig art. 9, § 4 Hersteldecreet goedgekeurd.

## 2.4 BIJKOMENDE INZICHTEN (STUDIES)

In het kader van het plan-MER voor de tweede spoortoegang werden twee aanvullende studies uitgevoerd waarin ook de rol van Oude Landen aan bod kwam:

- Vergelijking van de tracés “Geboorde tunnel” en “E313” op basis van een capaciteitsanalyse door Universiteit Antwerpen ism Vlaams Verkeerscentrum, UA-TPR en MINT nv (2013-2015)
- Doorrekeningen voor de 2e spoorontsluiting met het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.1.1 van de Vlaamse Overheid door MOW - Vlaams Verkeerscentrum (2016)

Zowel uit de resultaten van de eerste analyse van Pauwels et al (2015) als op basis van de uitgevoerde netwerkanalyse met het strategisch vrachtmodel versie 4.1.1 kan worden geconcludeerd dat het tracé van de geboorde tunnel beter scoort dan het tracé van de E313. Niettemin voorgaande conclusie werd toen beslist om tijdens het verdere milieu-effectenonderzoek de overige disciplines voor de twee alternatieven op een evenwaardige manier verder te analyseren.

Hoewel dit niet de hoofddoelstelling was van de twee bovenvermelde studies, komt eveneens volgende conclusie naar voren: bij een stijgende trafiek zal de huidige gelijkgrondse vertakking Oude Landen één van de eerste locaties zijn waar zich een knelpunt zal vormen en verzadiging zal optreden.

## 2.5 GEWIJZIGD EUROPEES BELEID

### Trans-Europese Netwerken (TEN)

In het kader van de realisatie van de Trans-Europese netwerken werd voor het spoor VERORDENING (EU) Nr. 913/2010 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer aangenomen. Deze verordening voorziet een aantal spoorcorridors die een groot deel van het goederenvervoer per spoor op Europese schaal afwickelen. Hiertoe wordt op deze corridors de infrastructuur uitgebouwd (bv. de aanlag van wijksporen van 750 meter, uitrusting met het Europese beveiligingssysteem ERTMS) en wordt het beheer van de beschikbare capaciteit gecentraliseerd. Dit moet de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer per spoor doen toenemen. Doorheen België lopen 3 dergelijke spoorcorridors (nummers 1, 2 en 8). Spoorlijn 27A (en dus ook de vertakking Oude Landen) maakt deel uit van alle drie deze corridors wat het belang van voorliggend project genoegzaam aantoont.

### Europese klimaatdoelstellingen >> Vlaams Klimaatplan

In het Vlaams Klimaatplan en het ontwerp van Mobiliteitsplan is als doelstelling opgenomen dat het gezamenlijk aandeel van trein en binnenvaart in het aantal tonkilometer tegen 2030 moet stijgen tot 30% om de klimaatdoelstellingen inzake transport te halen. Het aandeel van het goederenvervoer per spoor zou moeten stijgen van 10,2 naar 16,5%. Dit impliceert dat het goederenvervoer per spoor met meer dan de helft moet toenemen. Dit is niet mogelijk zonder een aantal ingrepen. Een aantal van die maatregelen veronderstelt geen ingrepen aan de infrastructuur (zoals een hogere beladingsgraad), maar de meeste maatregelen vergen wél een wijziging aan de infrastructuur zoals bv. langere wijksporen om langere treinen tot 750 meter in te kunnen zetten, een nieuw Europees beveiligingssysteem (ETCS2) dat naast verhoogde veiligheid ook meer capaciteit biedt en het wegwerken van een aantal knelpunten op het net (voornamelijk een aantal vertakkingen met beperkte capaciteit zoals Oude Landen). Indien deze ingrepen niet volstaan moet ook gedacht worden aan bijkomende lijninfrastructuur.

## 2.6 BASIS GELEGD VOOR VERSNELDE REALISATIE

Vermits het de bedoeling is om versneld tot realisatie te kunnen overgaan werden er reeds enkele belangrijke samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen het Vlaams en het Federaal niveau. Tijdens haar vergadering van 15.12.2017 (VR PV 2017/45 punt 0068), besliste de Vlaamse Regering o.m. haar goedkeuring te hechten aan:

- het ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren en aan de bijbehorende bijlagen 1 en 2,
- de invulling van de Vlaamse spoorprioriteiten en de bijkomende financiering van 100 miljoen euro cofinanciering;

Op 18.05.2018 werd de uitvoering hiervan door de Vlaamse Regering goedgekeurd (VR 2018 1805 DOC.0479/1). Met deze beslissingen is onder meer voorzien in middelen voor concrete investeringen voor de Oude Landen. Ook middelen voor de Tweede spoortoegang zeehaven Antwerpen zijn hiermee vastgelegd. Met de voorliggende beslissing zullen (financiële) engagementen niet wijzigen, maar zal wel de timing enigszins moeten worden bijgesteld. Afhankelijk van de beslissing van de Vlaamse Regering (voor de bovengrondse variant) voorziet Infrabel de volgende stappen op zeer korte termijn te kunnen zetten. In principe kan de vergunningsverlening begin 2019 opgestart worden.

Het is duidelijk dat Oude Landen voor Vlaanderen als prioritair wordt beschouwd aangezien het is opgenomen in deze samenwerkingsovereenkomsten. In deze overeenkomsten is er voor Oude Landen een budget van 77,20 miljoen euro courant voorzien voor de eigenlijke werken, gespreid over 6 jaar. Voor studiekosten tweede spoortoegang (Oude Landen kan beschouwd worden als eerste fase van de tweede spoortoegang) is 4 miljoen euro courant voorzien waarvan Vlaanderen de helft financiert.

## 3. RESULTATEN HERSTEL PLAN-MER

### 3.1 Aanvullende richtlijnen

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek (01.04.2016 tot 04.05.2016) werden er 226 inspraakreacties bezorgd aan de dienst Mer. Op basis van deze inspraakreacties stelde de dienst Mer dat de reikwijdte, het detailleringniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER moest aangepast worden. De dienst Mer formuleerde met het oog hierop aanvullende richtlijnen op 14.07.2016, dit is de beslissing zoals voorzien in artikel 9 §3 van het Hersteldecreet.

Een alternatievenonderzoek binnen (plan)milieueffectrapportage is belangrijk. Vanuit de inspraakreacties werden diverse vragen gesteld over het gevoerde alternatievenonderzoek in het plan-MER van 2009 en werden bijkomende voorstellen tot alternatieven aangereikt, voornamelijk m.b.t. de aanleg van de ongelijkgronds kruising van de L27A en L27G. De alternatieven die werden aangereikt, werden in een eerste onderzoek geëvalueerd op hun redelijkheid. De resultaten van deze evaluatie/afweging (zie 3.2) werden voorgelegd aan de dienst Mer op 16.07.2018. De dienst Mer bekrachtigde deze evaluatie/afweging in aanvullende richtlijnen op 18.07.2018.

### 3.2. Afweging alternatieven

Om alle voorstellen tot alternatieven te kunnen evalueren, werden de doelstellingen en de criteria waaraan de alternatieven moeten voldoen om als 'redelijk of kansrijk' te kunnen worden beschouwd, eerst duidelijk omschreven en bepaald. Het eerste onderzoek bevatte een toets van alle voorstellen tot alternatieven aan de beschreven doelstellingen en criteria.

Randvoorwaarde voor het gebruik van goederenvervoer per spoor is dat er voldoende tonnage vervoerd kan worden per rit. Dit geldt ook voor het verhogen van de capaciteit. Volgende criteria zijn onderscheidend voor de afweging van alternatieven:

1. De hellingsgraad van het spoor is bepalend voor het aantal tonnage dat een enkele tractie kan vervoeren. Voor vrachten van 2000 ton wordt een maximale hellingsgraad van 8 à 9 ‰ gesteld. Voor alternatieven met een hogere hellingsgraad werden de maximale toegelaten lasten berekend, rekening houdend met mogelijkheid tot vertrek uit een te verwachten stilstand, en rekening houdend met voldoende aanloopsnelheid om lange hellingen vlot op te geraken. M.a.w. een alternatief met een hellingsgraad die tonnagebepalingen (< 2000 ton) inhoudt of dubbele tractie vereist, is niet redelijk.<sup>3</sup>
2. Exploitatie van het vormingsstation Antwerpen-Noord waaronder o.a. de bereikbaarheid bundels A1 en A2 of de Main hub in het vormingsstation Antwerpen-Noord. De spoorbundels waar de operatoren goederen op- en overslaan moet (goed) bereikbaar blijven. M.a.w. een alternatief die een omweg inhoudt om de Main Hub A2 te bereiken en/of de bundels B en C onbereikbaar maakt, is niet redelijk.

Er werden 13 bijkomende voorstellen tot alternatieven (aangeleverd vanuit de inspraakreacties) afgewogen. Geen enkel bijkomend alternatief werd als redelijk weerhouden. De afweging werd ook toegepast op de 8 alternatieven (en varianten op ondergronds scenario 2) die in een vorig traject in het verleden reeds werden onderzocht:

- Bovengrondse kruising (scenario 1): de kruising van L27G met de HSL en E19 wordt bovengronds aangelegd ter hoogte van de zone Oude Landen, gelegen tussen de Prinshoeweg en het verkeerscomplex E19-A12;
- Ondergrondse kruising (scenario 2): de kruising van L27G met de HSL en E19 wordt ondergronds aangelegd. Voor de locatie van deze kruising zijn verschillende locaties mogelijk. Verder worden hierbij twee subscenario's onderscheiden:
  - Zonder ontdubbeling van de vertakking L27G/L27A (varianten 1, 2 en 3);
  - Met ontdubbeling van de vertakking L27G/L27A (varianten 4, 5a, 5b, 6 en 7).

Voor de scenario 2 varianten werden slechts 2 varianten weerhouden als redelijk, naast het bovengronds scenario 1 (basisscenario) (zie tabel).

---

<sup>3</sup> Dit is ook ifv van de positie van seinen. Als een sein op de helling staat, kan de trein komen stil te staan op de helling terwijl als een trein kan doorrijden, gebruik gemaakt kan worden van de eigen inertie.



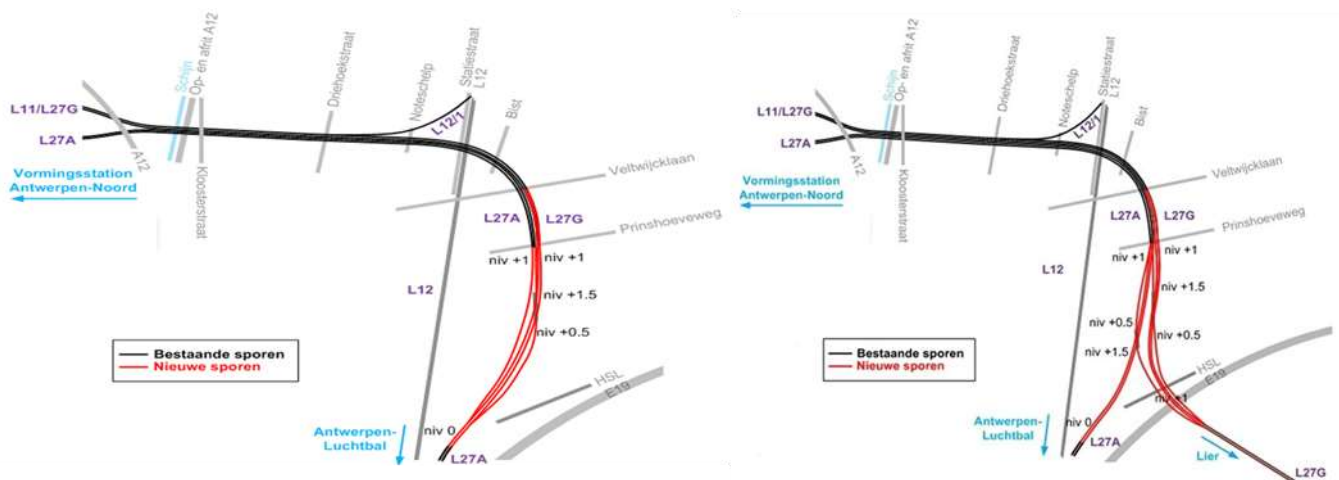
Variant	Hellingsgraad	Impact vormingsstation	Eindbeoordeling
Scenario 1 bovengronds	aanvaardbaar	geen impact	te onderzoeken
Scenario 2: ondergronds variant 1	aanvaardbaar	geen impact	te onderzoeken
Scenario 2: ondergronds variant 2	onaanvaardbaar	geen impact	geen redelijk alternatief
Scenario 2: ondergronds variant 3	aanvaardbaar	geen impact	te onderzoeken
Scenario 2: ondergronds variant 4	onaanvaardbaar	geen impact	geen redelijk alternatief
Scenario 2: ondergronds variant 5a	aanvaardbaar	onaanvaardbaar	geen redelijk alternatief
Scenario 2: ondergronds variant 5b	aanvaardbaar	onaanvaardbaar	geen redelijk alternatief </td
Scenario 2: ondergronds variant 6	niet gekend (*)	onaanvaardbaar	geen redelijk alternatief
Scenario 2: ondergronds variant 7	niet gekend (*)	onaanvaardbaar	geen redelijk alternatief

(\*) Ook varianten 6 en 7 hebben een hellingsgraad van 12,5 ‰ over een aanzienlijke afstand. De impact hiervan op de exploitatie werd echter niet in detail onderzocht, omdat deze varianten reeds afvallen omwille van de impact op het Vormingsstation.

Voor de ongelijkgrondse kruising van de L27A en L27G werden bijgevolg na de afweging volgende alternatieven onderzocht in de plan-MER:

#### SCENARIO 1: VERTAKKINGSCOMPLEX 'OUDE LANDEN' IN OPHOGING

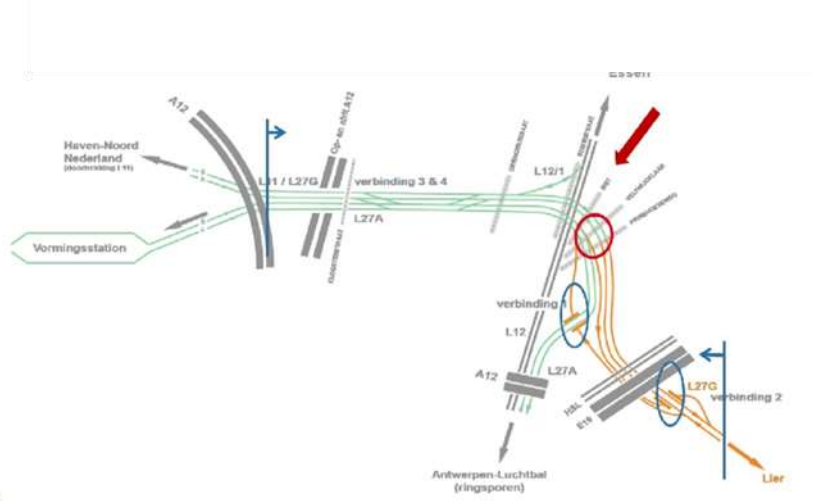
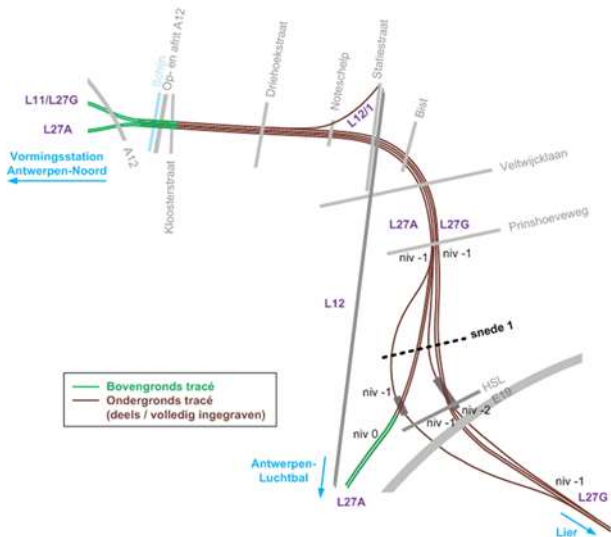
- Basisscenario: aansluiting op L27A (linker figuur)
- Ontwikkelingsscenario tweede spoortoegang (rechter figuur)



#### SCENARIO 2: VERTAKKINGSCOMPLEX 'OUDE LANDEN' ONDERGRONDS – ONTWIKKELINGSSCENARIO TWEEDE SPOORTOEGANG

- Variant 1: Ondertunneling vanaf Kloosterstraat (linker figuur)
- Variant 2: Ondertunneling vanaf Bist (rechter figuur)

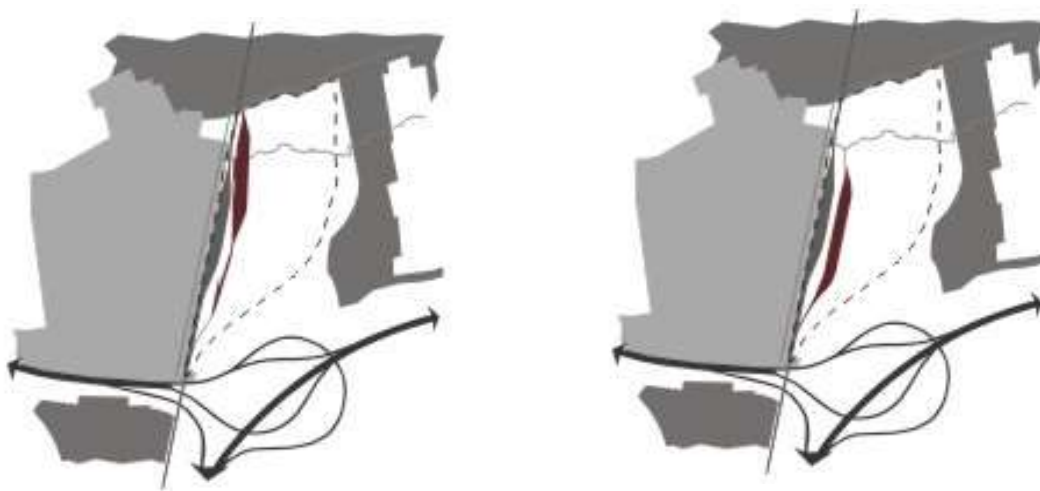




### Varianten bundel Luchtbal

Voor de spoorbundel Luchtbal werden de twee alternatieven uit het plan-MER van 2009 behouden:

- Basisproject: ligging van nieuwe bundel ten noordoosten van de bestaande bundel (linker figuur)
- Uitvoeringsalternatief: ligging van nieuwe bundel parallel (aan oostzijde) met de bestaande bundel (rechter figuur)



In het plan-MER werden deze scenario's/varianten voor verschillende disciplines verder onderzocht op hun relevante milieueffecten:

- Bodem
- Grondwater
- Oppervlaktewater
- Biodiversiteit
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- Geluid en trillingen
- Mens – ruimte, mobiliteit, hinder, gezondheid en veiligheidsaspecten

Per discipline werd er nagegaan welke de te verwachten impact zou kunnen zijn op planniveau, welke milderende maatregelen noodzakelijk moeten mogelijk gemaakt worden in het plan en welke randvoorwaarden aan te bevelen zijn op projectniveau (realisatiefase). Per discipline werd een overzicht gegeven van de te verwachten milieueffecten voor de verschillende alternatieven. Dit alles werd in tabellen uitgewerkt. Bijkomend werd telkens nagegaan in hoeverre het bestaande GRUP de eventuele milderende maatregelen op planniveau reeds omvat of mogelijk maakt, en dus bijgevolg al deel uitmaken van het plan.

Wat betreft de milieutechnische randvoorwaarden wordt ervan uitgegaan dat de VLAREM-regelgeving voldoende garanties biedt naar naleving en dat deze zaken op projectniveau in functie van de vergunning geconcretiseerd zullen worden.

Voor alle alternatieven is een aanzienlijk grondverzet noodzakelijk en behoort het niet tot de mogelijkheden om met een gesloten grondbalans te werken. Uit het plan-MER blijkt overigens dat er voor de bovengrondse variant (scenario 1) een grondtekort is, terwijl voor de ondergrondse varianten (scenario 2) een aanzienlijk grondoverschot is.

Verder werd ingegaan op de (elementen voor de) watertoets, de natuurtoets (t.a.v. VEN-gebied Oude Landen) en een analyse van het risico op ongevallen en rampen.

## 4. CONCLUSIES ONDERZOEK

### 4.1 Conclusies milieuonderzoek

Zoals beschreven in het plan-MER kunnen bepaalde alternatieven voor het vertakkingscomplex niet worden gerealiseerd los van de aanleg van de Tweede spoortoegang zeehaven van Antwerpen. De aanleg van de Tweede spoortoegang vormt echter geen onderwerp van de plandoelstelling van het plan Oude Landen. Met andere woorden, de aanleg van het ongelijkgrondse vertakkingscomplex, is enkel in het basisscenario (scenario 1) als een op zichzelf staand alternatief te bekijken. De overige alternatieven hangen samen met de realisatie van de plannen met betrekking tot de Tweede spoortoegang. De realisatie van de Tweede spoortoegang zelf maakt geen deel uit van het gevoerde milieueffectenonderzoek.

In het plan-MER worden twee ondergrondse varianten onderzocht. Voor deze plaats, Oude Landen, kan dat worden beschouwd als een doorkijk van de effecten die kunnen verwacht worden bij een realisatie van de Tweede spoortoegang. Indien wordt beslist voor één van de ondergrondse varianten, dient dit bekeken te worden samen met het planproces voor de Tweede spoortoegang. Het bestaande GRUP zal in dergelijk geval NIET kunnen worden 'hersteld' vermits de ondergrondse varianten beide niet binnen de contour van het bestaande plan kunnen worden gerealiseerd en een aantal noodzakelijke milderende maatregelen nog niet zijn ondervangen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Hieronder wordt alternatievenafweging verfijnd en geïllustreerd per discipline, door opgave van de noodzakelijke milderende maatregelen, in een vergelijking van de verschillende alternatieven/varianten.<sup>4</sup>

### Bodem (hoofdstuk 6)

Er is geen duidelijk onderscheid in de beoordeling van de onderzochte alternatieven. Er zijn geen dwingende milderende maatregelen te formuleren.

Bijkomende conclusies:

- Een lichte voorkeur kan uitgesproken worden voor het scenario 2, variant 1 (door geringere aanwezigheid van zettingsgevoelige bodems).
- Alhoewel ook voor de overige varianten de effecten door het toepassen van randvoorwaarden kan teruggebracht worden.

### Grondwater (hoofdstuk 7)

Er is een onderscheidend effect dat verband houdt met de scenariokeuze. De varianten van scenario 2 vragen een bemaling in functie van de aanleg van de ondertunnelde delen, een bemaling over een aanzienlijke periode waarbij voortschrijdend te werk wordt gegaan. Via de toepassing van milderende maatregelen en randvoorwaarden kan die impact (significant) verminderd worden. Omwille van de onzekerheid van de mogelijk negatieve impact t.a.v. het naastgelegen VEN-gebied wordt de milderende maatregel (code GW-2) noodzakelijk geacht indien gekozen worden voor een ondergrondse aanleg. Deze milderende maatregel wordt niet ondervangen door het bestaande RUP.

In de stedenbouwkundige voorschriften van het plan (artikel 2.2) is opgenomen dat alle in het parkgebied toegelaten werken, handelingen en wijzigingen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.

Verder dient de inrichting van het parkgebied (artikel 2.3) deel uit te maken van de vergunningsaanvraag voor de spoorweginfrastructuur. Bij de vergunning kan de verenigbaarheid van de aangevraagde werken met de waterbeheerfunctie bijgevolg worden geëvalueerd en kunnen desgevallend bijzondere voorwaarden worden opgelegd.

Bijkomende conclusies:

- Op de grondwaterstroming wordt in het geval van de varianten van scenario 2 tot een verwaarloosbaar effect besloten ten gevolge waarvan dit niet echt onderscheidend is ten opzichte van de alternatieven bestudeerd in het bovengronds vertakkingscomplex, zoals beschreven in scenario 1.

---

<sup>4</sup> In de overzichtstabellen (NTS of hoofdstuk 18 van het plan-MER) wordt daar waar relevant het effect na inachtnaam van de milderende maatregel/randvoorwaarde in kleur aangeduid. Tussen haakjes wordt met een code verwezen naar de overeenstemmende milderende maatregel/randvoorwaarde.

- Bij de afgraving van het tussenliggende gebied met het oog de noodzakelijke waterbergingscapaciteit te realiseren, wordt geen relevante impact verwacht mits het toepassen van de randvoorwaarde dat de afgraving niet lager gaat dan het hoogste te verwachten grondwaterpeil in desbetreffend gebied.
- De overige effecten zijn niet onderscheidend.

### Oppervlaktewater (hoofdstuk 8)

Er is een onderscheidend effect dat verband houdt met de scenariokeuze. In scenario 2 kunnen aanzienlijk negatieve effecten op de waterkwantiteit niet uitgesloten worden, indien het bemalingswater in de waterlopen wordt geloosd. Hiervoor wordt verwezen naar de noodzakelijke milderende maatregel GW-2 in de discipline grondwater.

In de stedenbouwkundige voorschriften voor het parkgebied (artikel 2) is opgenomen dat alle werken, handelingen en wijzigingen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.

Verder zijn werken voor het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivieren toegelaten, voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw worden gehanteerd.

Bijkomende conclusies:

- Zijn de verschillende bestudeerde effecten weinig onderscheidend.
- Wat de structuurkwaliteit betreft, is die algemeen zwak voor de verschillende waterlopen in het gebied. In geval van scenario 2, variant 1 behoort een beperkt herstel van de structuurkenmerken van deze waterloop, over een beperkte lengte tot de mogelijkheden waardoor dit als beperkt positief beoordeeld wordt.
- In het geval van scenario 2 is er potentieel een impact inzake oppervlaktewaterkwantiteit en dit in functie van de bestemming van het bemalingswater.

### Biodiversiteit (hoofdstuk 9)

Er worden een 4-tal milderende maatregelen noodzakelijk geacht op planniveau.

Het GRUP laat werken toe voor het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien, alsook het behoud, herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden (artikel 2.2). De afgraving van het parkgebied om het waterbergend vermogen van het gebied te verhogen, valt hier bijgevolg onder. Andere werken zijn maar toegelaten voor zover ze het waterbergend vermogen niet doen afnemen. In het GRUP wordt niet gespecificeerd tot op welke diepte de afgraving mag gebeuren (cfr. BIO-A). Dit is echter iets dat op vergunningsniveau dient te worden uitgewerkt.

BIO-B (GW-2) wordt niet ondervangen door het bestaande RUP. Deze maatregel is noodzakelijk indien het GRUP wordt aangepast in functie van de aanleg van een ongelijkgrondse vertakkingscomplex in scenario 2, varianten 1 of 2.

BIO-2 wordt evenmin voorzien in dit GRUP. De terrestrische versnippering ter hoogte van Keizershoek in het ontwikkelingsscenario Tweede spoortoegang wordt nog niet gemilderd in onderhavig GRUP; het GRUP voor de Tweede spoortoegang dient hier rekening mee te houden.

BIO-C (OW-1) wordt reeds mogelijk gemaakt door de voorschriften van het GRUP. Werken voor het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivieren toegelaten, voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw worden gehanteerd (artikel 2).

Bijkomende conclusies:

- Heeft de oorspronkelijke afgraving met het oog op het verhogen van de bergingscapaciteit belangrijk ecotoopverlies tot gevolg maar op langere termijn is ecotoopwinst te realiseren.
- Meeste effecten zijn niet onderscheidend.
- Verdroging is vnl. relevant voor de varianten waar bemaling noodzakelijk is.
- De ecologische barrièrewerking en versnippering is een effect dat voornamelijk negatief is in scenario 1 waar de realisaties bovengronds voorzien worden.
- Wat de aquatische versnippering betreft, is scenario 2 met de ondergrondse varianten te verkiezen gezien de ondergrondse ligging van het vertakkingscomplex. Vooral de impact op de Oudelandse beek in de bovengrondse alternatieven geeft hier de minder gunstige beoordeling.

### Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie (hoofdstuk 10)

Er zijn geen dwingende milderende maatregelen te formuleren.

Bijkomende conclusies:

- Genieten de varianten van scenario 2 de voorkeur. Vooral de toekomstige situatie na afronding van de aanlegfase is er een positieve beoordeling op basis van de visuele beleving en het behouden van de ruimtelijke landschapskenmerken.
- Het uitvoeringsalternatief van scenario 1 is minder aangewezen door het verdwijnen van de Hoeve Den Pypeel. Daarnaast wordt het verlies aan erfgoed niet onderscheidend geacht in de verschillende alternatieven.

### Geluid en trillingen (hoofdstuk 11)

Vanuit de effectbespreking blijkt dat, met toepassing van de gestelde aannames, de geluidsbelasting door spoorweglawaai hoofdzakelijk in positieve richting (geluidsafname) zal evolueren. De absolute geluidsbijdrage aan spoorweglawaai zal het absoluut referentiekader (gedifferentieerde referentiewaarden voor spoorweglawaai uit de discussietekst) respecteren. Voor slechts enkele alternatieven/varianten is er een rekenpunt met een negatief effect (score -3) in de eindscore. De negatieve effectbeoordeling (afhankelijk van de beoordelingsparameter) is slechts gering overschrijdend met bovendien enkel een plaatselijk effect.

Op basis van de eindbeoordeling (voor parameter  $L_{night}$ ) dient men bij het scenario 1 met ontwikkelingsscenario tweede spoortoegang aandacht te besteden aan de dimensionering van geluidsschermen ter hoogte van woning Poorthoflaan 102 als gevolg van het onderlinge hoogteverschil tussen de spoorlijnen (start vertakkingscomplex), waardoor met het bestaande geluidsscherm een verminderd akoestisch rendement wordt bekomen. In de voorschriften van het GRUP is in artikel 1 (Spoorinfrastructuur) op volgende wijze reeds rekening gehouden met de plaatsing van geluidsschermen:

- Artikel 1.1: Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, [...] toegelaten.
- Artikel 1.4 (overdruk): Tussen de spoorinfrastructuur en de aangrenzende zones wordt een gebied ingericht waarbinnen maatregelen moeten genomen worden voor buffering van de spoorinfrastructuur ten opzichte van haar omgeving en voor de kwalitatieve landschappelijke inpassing van de spoorinfrastructuur in de omgeving. De buffering houdt rekening met geluidsimpact, visuele impact, lichtimpact, impact op de waterberging.

In scenario 2 dient men aandacht te besteden aan de dimensionering van een aanvullende geluidsmaatregel ter hoogte van het aanvangspunt van de uitgraving (Variant 1 ondergronds vanaf Kloosterstraat = omgeving Bosstraat 71; Variant 2 ondergronds vanaf Bist = omgeving Prinshoeveweg 214). Bij een aanpassing van het RUP in functie van scenario 2, en/of bij het RUP voor de Tweede spoortoegang) dient er ruimte te worden voorzien om deze maatregelen mogelijk te maken.

Bijkomende conclusies:

- Alle alternatieven naar mens toe positief scoren (m.u.v. de voelbaarheid van de trillingen voor de mens die m.u.v. scenario 1 basisscenario beperkt negatief scoren).
- De wijziging in de blootstelling aan spoorweglawaai aanzienlijk positief scoort voor scenario 1 basialternatief en scenario 2, variant 1.
- Deze positief is en niet onderscheidend wat betreft de aantasting van de akoestische leefkwaliteit t.a.v. spoorweglawaai.

### Mens – ruimte, mobiliteit, hinder, gezondheid en veiligheidsaspecten (hoofdstuk 12)

In het bestaande GRUP wordt voorzien in de realisatie van twee nieuwe doorgangen voor langzaam verkeer om de oversteekbaarheid van de spoorinfrastructuur in het oosten en het zuiden van het gebied te garanderen (zie artikel 1.1 van de stedenbouwkundige voorschriften), met name:

- Een doorgang ter plaatse van de kruising van de Oudelandse Beek met de spoorinfrastructuur;
- Een doorgang ter plaatse van de kruising van de aftakking van de Laarse beek met de spoorinfrastructuur.

Inzake geluidshinder (toets t.a.v. de gezondheidkundige advieswaarden): De locaties waar milderende maatregelen moeten genomen worden ten aanzien van geluid (M-5), liggen buiten het huidige plangebied en doen zich niet voor in het basisscenario (scenario 1). Er moet dan ook geen aanpassing gebeuren van het GRUP indien men voor scenario 1 (basisscenario) kiest.

Maatregelen die men wenst te nemen met betrekking tot een verdere verbetering van het akoestisch klimaat, worden mogelijk gemaakt in de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (artikel 1.1 en 1.4).

In het andere geval (bij aanpassing van het GRUP in functie van scenario 2, en/of bij het GRUP voor de Tweede Spoortoegang) dient er ruimte te worden voorzien om deze maatregelen mogelijk te maken.

Bijkomende conclusies:

- Het functieverlies, en dan vooral het innemen van ruimte voor natuur en recreatie (park) door spoorweginfrastructuur, is negatief voor alle scenario's en varianten. Scenario 2, variant 1 scoort hier minder negatief daar de sporen over een grotere afstand ondergronds zouden liggen.
- Voor de twee varianten van scenario 2 (ondergrondse scenario's) zal voor het aanleggen van de tweede spoorontsluiting een 8-tal huizen moeten verdwijnen. Dit is een functieverlies dat niet optreedt bij het bovengrondse scenario.
- Voor de belevingswaarde tijdens de aanlegfase is de duur, gekoppeld aan de complexiteit van de aanlegfase, een bepalende factor. Hier scoort scenario 1 (bovengronds) beter en scenario 2 (langere werfzone voor ondergrondse aanleg) minder goed.
- Voor de visuele belevingswaarde scoren de ondergrondse scenario's (scenario 2) beter dan de bovengrondse (scenario 1). Dit is vooral het geval in de woonzones in het zuidelijke deel van het studiegebied, maar voor scenario 2, variant 1 (lange tunnel) ook in het noordelijke deel. Ook voor de visuele beleving in het natuurrijke park scoren de ondergrondse scenario's (scenario 2) beter dan de bovengrondse (scenario 1).



- Voor de bereikbaarheid en verkeershinder in de aanlegfase scoren de bovengrondse scenario's (scenario 1) beter dan de ondergrondse (scenario 2), vanwege een lager grondverzet. Voor het beperken van dit effect zijn er wel maatregelen, maar gezien de grote volumes grondverzet zal het effect aanwezig blijven.
- Voor de bereikbaarheid en de verkeershinder in de exploitatiefase scoort scenario 2, variant 2 beduidend minder goed dan de andere varianten en scenario's, doordat er enkele straten moeten worden onderbroken en/of aangepast (onderdoorgang dieper of op brug. Dergelijke aanpassingen zijn niet nodig voor de andere scenario's en varianten.
- Voor geluidshinder scoren alle scenario's en varianten positief tot zeer positief. Scenario 1 (bovengronds) en Scenario 2, variant 1 (ondergronds vanaf Kloosterstraat) scoren hiervoor het best.

### Alternatievenafweging voor de spoorbundel Luchtbal

Met betrekking tot de twee uitvoeringsalternatieven van de spoorbundel worden de effecten hieronder samengevat. Hier is duidelijk dat het uitvoeringsalternatief waarbij de spoorbundel parallel aan de bestaande spoorbundel gelegd wordt te verkiezen is boven het basisproject. Doorslaggevend zijn hier:

De discipline oppervlaktewater: hier wordt een ligging van de spoorbundel parallel met de bestaande bundel verkozen omdat in deze configuratie een faunapassage haalbaar is. De overwelling van de Oudelandse beek vormt in het basisalternatief een niet te milderen knelpunt.

De discipline biodiversiteit waar de aquatische en terrestrische versnippering doorslaggevend zijn om voor de parallelle bundel te kiezen.

- De discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: De parallelle ligging met de bestaande spoorbundel geniet de voorkeur in de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie gezien de openruimteverbinding tussen natuurreservaat en toekomstig natuurrijk park niet wordt gehypothekeerd.

Voor de overige disciplines is er voor de verschillende effecten weinig onderscheid in beoordeling te maken. Dit alternatief geniet ook de voorkeur indien met de potentiële lichthinder en het effect op mens in rekening brengt. Ook de invloed op de mens tengevolge van de verandering in blootstelling spoorweglawaai wordt voor dit alternatief positiever geëvalueerd.

### Verder

In de **natuurtoets** (hoofdstuk 13) wordt er aangegeven dat ter hoogte van het VEN-gebied Oude Landen (tevens natuurreservaat) de effecten ten gevolge van de uitbreiding van de spoorbundel Luchtbal ten oosten van de bestaande spoorlijn L12 zeer beperkt zijn en dit zowel voor de ligging van de nieuwe bundel ten noordoosten van de bestaande als voor de ligging van de nieuwe bundel parallel met de bestaande.

Wat de (elementen tot de) **watertoets** (hoofdstuk 13) betreft wordt er verwezen naar de respectievelijke hoofdstukken in het plan-MER waar de verschillende thema's werden behandeld.

Voor wat betreft het **risico op ongevallen en rampen** (hoofdstuk 14) wordt er aangegeven dat het spoorvervoer in vergelijking met andere modi een zeer veilige vorm van transport is en dat het risico op ontsporing of aanrijding in geval van een ongelijkvloerse spoorvertakking dan ook veel kleiner is dan in geval van een gelijkvloerse spoorvertakking. Met andere woorden dat het plan een verbetering is van de huidige situatie.

## 4.2 Conclusies andere aspecten

**Uitvoeringsaspecten.** De opgelegde maatregelen op plan- en 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.

### **Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)**

Naast de actualisatie van het plan-MER in kader van het hersteldecreet werd ook door Arcadis een MKBA-analyse uitgevoerd ter vergelijking van de verschillende varianten (rapport Quick Scan Spoorweginfrastructuur, 04.12.2018, auteur Transport & Mobility Leuven).

In de MKBA werden dezelfde drie alternatieven bestudeerd: een projectalternatief in ophoging (bovengrondse variante) en een projectalternatief met een ondertunneling waarvoor twee varianten bestaan.

De MKBA werd opgemaakt voor deze drie alternatieven ten opzichte van een nulalternatief (ook referentiescenario genoemd) De referentietoestand is hierbij het behouden van de gelijkgrondse vertakking. De projectalternatieven met een tunnel kunnen niet gerealiseerd worden los van de aanleg van een tweede spoortoegang. Deze aanleg van de tweede spoortoegang vormt echter geen onderwerp van de MKBA noch van de plan-MER.

De MKBA toont duidelijk aan dat relatief gezien een bovengrondse omvorming van de gelijkvloerse kruising "Schijn" het beste scoort. De belangrijkste reden hiervoor is duidelijk het verschil in kosten (investering, onderhoud en vernieuwing).

De investeringskost voor de bovengrondse variant voor Oude Landen (scenario 1) bedraagt qua grootteorde 87 - 100 miljoen euro. De meerkosten voor de ondergrondse varianten varieert en is onder andere afhankelijk vanwaar de ondertunneling begint. De grootteorde van de meerkosten voor de ondergrondse scenario's belopen van 200 tot 800 miljoen euro,

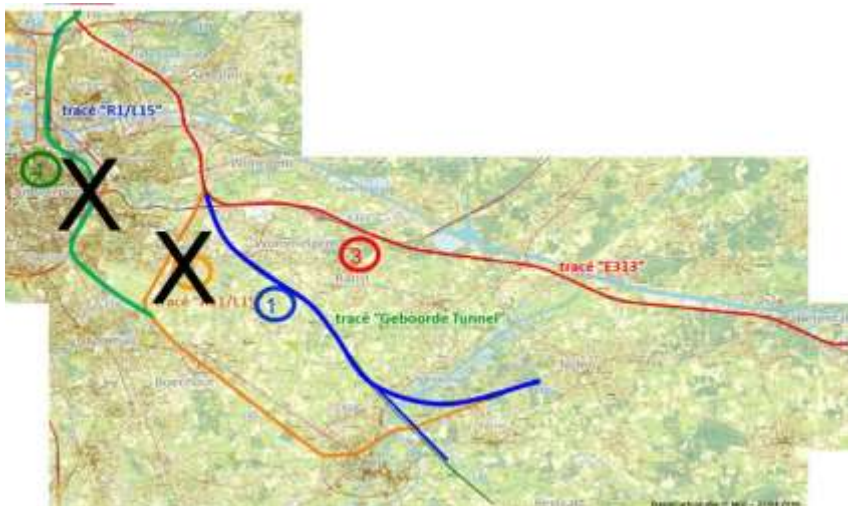
De andere effecten zijn ofwel gelijk (consumentensurplus) ofwel marginaal verschillend (bijvoorbeeld geluid, ruimtebeslag). Bovendien heeft de optie met de bovengrondse variante het voordeel dat er gefaseerd te werk kan gegaan worden. In de opties met de tunnels is er steeds een koppeling met het project "tweede spoortoegang" nodig. Indien men in het projectalternatief bovengrondse variante ook de kosten voor een aansluiting met de tweede spoortoegang meeneemt dan scoort deze optie nog steeds beter dan de scenario's met een tunnel.

**Procedureel.** Belangrijk bij de overweging van de verschillende scenario's is te beseffen dat de ondergrondse realisatie van het project Oude Landen enkel mogelijk is in combinatie met de aanleg van de Tweede spoortoegang. Ook naar planvorming en uitwerking project is dat het geval. Dat betekent dat bij de keuze daarvoor het bestaande plan zal vervallen. Het voeren van een nieuw planningsproces zal nog verschillende jaren in beslag nemen.

## 5. AFSTEMMING TWEEDE SPOORTOEGANG EN PARKLANDSCHAP

Het project Oude Landen is zo geconcipeerd dat in de toekomst de Tweede spoortoegang erop kan aantakken. Bij de verdere planvorming van dat project zal dus met de Oude Landen worden rekening gehouden en omgekeerd. Voor de Tweede spoortoegang loopt al gedurende een lange tijd een afzonderlijk proces. In een afzonderlijke nota zal aan de Vlaamse Regering de stand van zaken worden bezorgd. Dit met als doel om de lopende plan-MER procedure te stoppen en vanaf begin 2019 het geheel volgens de nieuwe (geïntegreerde) procedure te kunnen vervolgen.

In kader van de plan-MER voor de tweede spoortoegang werden op 03.09.2012 de MER-richtlijnen uitgevaardigd. Hier zijn 4 tracés naar voren gekomen voor verder onderzoek. In de eerste fase (trechteringsfase) werden deze 4 tracés high level beoordeeld op vlak van mobiliteit en milieu. Op basis van de trechteringsnota en de richtlijnenvergadering van 07.05.13 werden door de dienst Mer bijzondere aanvullende richtlijnen gepubliceerd op 10.06.13. Tracé 1 en 3 dienen in het verdere plan-MER onderzocht te worden.



*Figuur 5. Alternatieven voor de Tweede spoortoegang, lopende plan-MER, 2013-2018*





*Figuur 6. Cluster van parken, eerdere analyse TUC-rail en stad Antwerpen, 2017*



*Figuur 7 – Laaglandpark, of verbinding van (toekomstige) parkgebieden aan de weerszijden van de E19, waaronder Oude Landen, als onderdeel van een groene corridor rond Antwerpen, studie Groenpool Antwerpen, studiegroep Omgeving, 2018*

## 6. CONCLUSIES EN VOORSTEL VOORKEURSCENARIO

De mogelijke ondergrondse varianten zijn in het verleden door Infrabel/TUC RAIL reeds uitvoerig bekeken. Uit het toenmalige onderzoek door TUC RAIL 8 variante voorstellen onderzocht maar werd tot volgende conclusie gekomen: *“ een oplossing voor een ondergrondse kruising van de tweede spoortoegang met de HSL/E19 is technisch mogelijk maar houdt belangrijke consequenties in zowel op het vlak van exploitatie, impact naar de bevolking als op het financieel en planningsmatig aspect. “*

Vandaar dat in 2012 beslist werd om enkel de bovengrondse variante in het bouwaanvraagdossier op te nemen. Vanuit het gevoerde onderzoek en de actuele inzichten in kader van de herstelprocedure worden volgende conclusies geformuleerd en aandachtspunten onderlijnd.

Op basis van de resultaten van het gevoerde onderzoek en het goedgekeurde plan-MER wordt beslist voor het bovengrondse scenario (1) als voorkeursscenario voor de Oude Landen. Deze beslissing is gebaseerd op een afweging en conclusies over de volgende aspecten

- Het grote maatschappelijk belang van dit project
- Beleidsaspecten
- Milieuaspecten
- Kosten en baten analyse
- Tijdsaspecten (en de actuele beschikbaarheid van de investeringsmiddelen)
- Procedurele aspecten ifv realisatie
- Mogelijkheden voor verdere afstemming

### **Maatschappelijk belang**

De Oude Landen is een cruciale en fundamentele schakel voor de optimalisatie van het goederenvervoer van en naar de zeehaven Antwerpen en vormt daarmee een essentiële bouwsteen in het veranderen van de modal shift in de Antwerpse regio. De Oude Landen is tevens een belangrijke put in een Europese transportnetwerk. Het ongelijkgronds maken van deze vertakking geeft invulling aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat aan basis lag van het plan. Ook in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BVR 13.07.2018) wordt de versterking van de internationale (spoor-)infrastructuur en TEN-T als cruciaal beschouwd. Verder worden doelstellingen geformuleerd in relatie met het (Europees) klimaatbeleid, het belang van het verschuiven in de modal shift naar alternatieve vormen van vervoer of het gewenste logistieke netwerk Er wordt met de Oude Landen ook meteen invulling gegeven aan de meer actuele doelstellingen hieromtrent zoals in kader van het Toekomstverbond (het zogenaamde historisch akkoord) en het Mobiliteitsplan Vlaanderen in opmaak. Oude Landen zal naar aanleiding van de uitvoering van het plan als een moderne spoorweg/transportknoop kunnen worden uitgebouwd, en dit met respect voor de leefbaarheid van de omwonenden.

## Beleidsaspecten

In het verleden werden zowel in het ruimtelijk beleid als in het mobiliteitsbeleid uitspraken gedaan ter bevordering van het alternatief vervoer per spoor. Met name ook de ontsluiting van zeehavens van Antwerpen is daarin een cruciaal economisch gegeven. Er wordt immers bijzonder veel verkeer genereerd en het was en is de bedoeling om voor de afwikkeling multimodale en internationale transportnetwerken uit te bouwen. De optimalisatie van de bestaande infrastructuur is hierbij een hoofddoelstelling.

Met de uitvoering van dit beleid werd reeds werk gemaakt. En zo werd in 2011 onder andere het GRUP voor de Oude Landen opgemaakt. Dit met als doel om de bestaande spoorinfrastructuur te verbeteren en zo capaciteit te maken op de verschillende lijnen. Dit heeft tevens enorme positieve effecten op de leefbaarheid van grote delen van Antwerpen, met name op plaatsen waar nu dagelijks heel wat goederentreinen passeren zoals in Berchem.

Meer recent zijn er belangrijke Europese beleidsdoelen geformuleerd, onder andere op vlak van de Transeuropese Transportnetwerken, waar Oude Landen een schakel in is, en op vlak van het Klimaatbeleid. Beleidsmatig zijn de doelstellingen om te zoeken naar alternatieven voor het wegverkeer verscherpt door onder andere de vertaling het Europees beleid in een Vlaams Klimaatplan en de akkoorden in kader van het Toekomstverbond voor Antwerpen. Tegen 2030 zullen (bijkomende) inspanningen, er wordt gezegd een verdubbeling, nodig zijn om de multimodale oplossingen mogelijk te maken. De vooropgestelde ambitieuze ambitie en beleidskeuze is om te komen tot een modal shift van 50/50 en daarbij het vervoer per spoor te bevorderen. Specifiek naar de Oude Landen heeft de Vlaamse Regering in 2016 reeds de intentie uitgesproken te willen gaan naar de 'reparatie' van de plan voor Oude Landen.

## Milieuaspecten

- De milieueffecten ten gevolge van het plan kunnen voor de verschillende scenario's worden gemilderd. Geen van de scenario's is met andere woorden onhaalbaar vanuit milieukundig oogpunt omwille van significante negatieve en niet te milderen effecten.
- Op planniveau zijn er, vanuit milieuoogpunt, geen doorslaggevende elementen die aantonen dat één van de alternatieven/varianten voor het ongelijkgronds vertakkingscomplex fundamenteel positiever zou zijn of anderzijds een alternatief niet haalbaar zou zijn.
- Op planniveau zijn er, vanuit milieuoogpunt, wel doorslaggevende elementen om te kiezen voor het uitvoeringsalternatief voor spoorbundel Luchtbal.
- De noodzakelijke milderende maatregelen op planniveau voor scenario 1 (basisscenario) zijn reeds vervat in het bestaande GRUP van 2011.
- De noodzakelijke milderende maatregelen op planniveau voor de andere scenario's zijn nog niet allemaal vervat in het bestaande GRUP van 2011.
- Voor alle scenario's worden mogelijke (niet-aanzienlijk) negatieve effecten gedetecteerd, waarvoor randvoorwaarden zijn geformuleerd voor verder onderzoek/detaillering op projectniveau. Deze randvoorwaarden kunnen verschillen per scenario/variant met steeds een ander evenwicht van meer positieve of meer negatieve effecten



Op basis van het goedgekeurde plan-MER kan de overheid die het GRUP eerder definitief heeft vastgesteld (i.c. de Vlaamse Regering) enkel voor het bovengrondse alternatief (in combinatie met het uitvoeringsalternatief spoorbundel Luchtbal) beslissen dat het plan-MER geen aanleiding geeft tot aanpassing van het bestaande RUP. Dit is niet mogelijk, zoals hoger aangegeven, indien wordt gekozen voor het ondergrondse alternatief (scenario 2, variant 1 of 2), het bovengrondse alternatief (scenario 1 + ontwikkelingsscenario Tweede spoortoegang) of voor het basialternatief spoorbundel Luchtbal. In dat geval is er een nieuw (ruimer) GRUP noodzakelijk.

### **Vanuit het kostenaspect - MKBA**

In het verleden werden reeds verschillende scenario's onderzocht. Voor heel wat alternatieven bleken toen reeds zeer hoge aanlegkosten, bijvoorbeeld om extra lange ondergrondse bochten te maken of omdat er heel wat bijkomende projectonderdelen bijkwamen. Tegelijk met het plan-MER werd ook een MKBA opgemaakt voor de drie verschillende scenario's, en dit steeds ook ten opzichte van het nul-alternatief.

De investeringskost voor de bovengrondse variant voor Oude Landen (scenario 1) bedraagt qua grootteorde 87 – 100 miljoen euro. De meerkosten voor de ondergrondse varianten varieert en is onder andere afhankelijk vanwaar de ondertunneling begint. De grootteorde van de meerkosten voor de ondergrondse scenario's belopen van 200 tot 800 miljoen euro,

### **Procedurele aspecten, toetsing aan het GRUP van 2011**

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.

De ondergrondse scenario's kunnen ook enkel gerealiseerd en gepland worden in een directe combinatie met de Tweede spoortoegang Zeehaven Antwerpen. Planmatig en procesmatig zal dat betekenen dat een nieuw planningsproces voor het geheel zal moeten worden gevoerd, hetgeen heel wat bijkomende planlast vraagt en risico's meebrengt; maar ook dat het nog heel wat jaren zal duren alvorens er opnieuw tot besluitvorming en realisatie kan worden overgegaan.

Het voorliggende project Oude Landen maakt een meer evenwichtige en gespreide investering in de tijd mogelijk en lost meteen één van de twee problemen vanwege de gelijkgrondse situatie op. Hierdoor wordt reeds een verlichting op de bestaande lijnen geboden, wordt een groei van de zeehaven mogelijk, verhoogt de veiligheid en zullen er positieve effecten zijn voor de leefbaarheid van vele Antwerpenaren.

## Realisatie aspecten

De uitvoering van een ondergrondse variante is enkel realiseerbaar als er direct geopteerd wordt om de tweede spoortoegang in zijn totaliteit aan te leggen. Met andere woorden enkel bij een bovengrondse oplossing kan de ongelijkgrondse kruising Oude Landen nu reeds gebouwd worden wat op zich al een capaciteitsverbetering met zich meebrengt. De ondergrondse alternatieven lossen het huidig capaciteitsprobleem dus niet meteen op.

Op langere termijn kan, in een tweede fase de tweede spoortoegang hierop aantakken, en zal er een tweede ongelijkgrondse kruising te Oude Landen nodig zijn.

De middelen voor de investeringen van de eerste fase zijn nu reeds beschikbaar. Er zijn voldoende samenwerkingsakkoorden en overeenkomsten om tot een snelle realisatie mogelijk te maken. Wanneer wordt geopteerd voor een ondergronds scenario zullen niet alleen de planningsprocedures lang duren, er zal ook moeten rekening gehouden dat de aanleg van een ondergrondse variant ook een veel langere periode van realisatie inhoudt. De omwonenden zullen een veel langere tijd (tien jaar) in de werken zitten en ook nevensgeschikte werken, waaronder het afsluiten van enkele straten zullen voor veel hinder zorgen.

## Mogelijkheden naar voor verdere afstemming

De keuze voor een bovengrondse variant maakt de uitwerking en realisatie van nevensgeschikte positieve maatregelen zoals het Parklandschap, zoals met de stad Antwerpen en met omwonenden reeds werd uitgetekend in een vroeger stadium mogelijk. Na voorgaande periode, rond de vergunningsaanvraag, zijn de Haven en de Stad nu vragende partij om het dossier zo snel mogelijk op te starten.

## 7. Verdere aanpak

Door middel van voorliggende beslissing beslist de Vlaamse Regering overeenkomstig art. 10, § 3, eerste lid Hersteldecreeet dat het gewijzigd plan-MER geen aanleiding geeft tot wijziging van het GRUP. De Vlaamse Regering zal deze beslissing samen met het plan-MER en de goedkeuring ervan aan een openbaar onderzoek van minstens 60 dagen onderwerpen dat verloopt volgens de vereisten van art. 4.2.11, § 1 DABM.

De Vlaamse Regering bezorgt hiertoe, de vermelde documenten aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen (district Ekeren) organiseert een openbaar onderzoek dat minstens zestig dagen duurt. Voorstel van periode is eind januari – eind februari.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd uiterlijk veertien dagen voor de aanvang ervan.

Het openbaar onderzoek wordt gelijktijdig via de volgende kanalen aangekondigd :

1. de internetsite van de dienst Mer;
2. de internetsite van het departement Omgeving
3. in voorkomend geval, de internetsite van de gemeente;
4. een bericht in ten minste één krant of in het gemeentelijk infoblad dat in de gemeente verspreid wordt;
5. door aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente.

Die aankondiging vermeldt minstens :

1. de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek;
2. de plaats waar de vermelde documenten ter inzage liggen;
3. de internetsite waar de vermelde documenten geraadpleegd kunnen worden;
4. de plaats waar en het tijdstip waarop in voorkomend geval één of meer informatie- of hoorzittingen worden georganiseerd;
5. de wijze waarop het publiek zijn opmerkingen kenbaar kan maken en kan bezorgen.

De inspraak tijdens dit openbaar onderzoek is overeenkomstig art. 10, § 3, tweede lid Hersteldecreeet beperkt tot deze beslissing van de Vlaamse Regering en de beslissingen van de dienst Mer. Opmerkingen worden schriftelijk bij het college van burgemeester en schepenen ingediend vóór het einde van de termijn van het openbaar onderzoek. Ze worden gevoegd bij het proces-verbaal tot sluiting van het openbaar onderzoek, dat binnen veertien dagen na de sluiting ervan door het college van burgemeester en schepenen wordt opgesteld. Het college van burgemeester en schepenen stuurt de opmerkingen en het proces-verbaal tot sluiting van het openbaar onderzoek binnen dertig dagen na de sluiting naar de Vlaamse Regering.

Na het openbaar onderzoek, zal de Vlaamse Regering overeenkomstig art. 10, § 4 Hersteldecreeet beslissen of de ontvangen inspraakreacties al dan niet aanleiding geven tot wijziging van het GRUP. Indien geen wijzigingen aan het GRUP vereist zijn, stelt de Vlaamse Regering het GRUP definitief vast. Indien de Vlaamse Regering evenwel van oordeel is dat de inspraakreacties aanleiding geven tot wijziging van het GRUP, zal zij de procedure tot vaststelling van het GRUP moeten hernemen.

