

Besluit van de Vlaamse Regering houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren'

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, artikel 10, § 4, eerste lid;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 mei 2011 houdende de definitieve vaststelling het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren';

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016 om in toepassing van hoofdstuk 3 van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan, over te gaan tot rechtsherstel van het GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren' van 27 mei 2011;

Gelet op het openbaar onderzoek van 1 april 2016 tot 4 mei 2016 over de inhoudsafbakening van het (oorspronkelijke) plan-MER en het plan-MER;

Gelet op de aanvullende richtlijnen van de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie over de resultaten van dit openbaar onderzoek van 14 juli 2016;

Gelet op de afweging en evaluatie van de verschillende alternatieven en de aanvullende richtlijnen daarover door de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Omgeving van 18 juli 2018;

Gelet op het gewijzigde plan-MER en de goedkeuring ervan overeenkomstig art. 9, §4 van het decreet van 25 april 2014 houdende het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan door de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Omgeving op 17 december 2018;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van een voorkeurscenario na (milieu-) onderzoek in het kader van de herstelprocedure van het GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren' en de aankondiging van het openbaar onderzoek van 21 december 2018;

Gelet op het openbaar onderzoek, dat overeenkomstig artikel 10, §3 van het decreet van 25 april 2014 en volgens de vereisten van art. 4.2.11, §1 DABM plaatsvond van 18 februari 2019 tot en met 21 april 2019 en dat beperkt is tot de bovengenoemde beslissingen van de dienst Mer en van de Vlaamse Regering;

Gelet op de 38 ingediende bezwaarschriften waarvan enkele de vorm aannemen van een petitie die door verschillende personen werd onderschreven;

Gelet op advies 66.250/1 van de Raad van State, gegeven op 20 juni 2019, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het bestaande GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren' uit 2011 niet meer uitvoerbaar is en juridisch kan worden aangevochten omwille van de gevolgen van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof van 31 juli 2013 over het Integratiespoorbesluit; dat voor dergelijke plan een herstelprocedure is mogelijk gemaakt door middel van het zogenaamde Hersteldecreeet van 25 april 2014;

Overwegende dat de Vlaamse Regering pas op 18 maart 2016 heeft beslist om gebruik te maken van voormelde herstelprocedure omwille van de onzekerheid die was gerezen doordat drie beroepen tot nietigverklaring werden ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de stedenbouwkundige vergunning die op 10 februari 2012 werd verleend aan de NV Infrabel. Deze procedures hebben lang aangesleept doordat pas op 30 augustus 2016 een definitief arrest werd geveld.

Overwegende dat het tijdsverloop tussen de inwerkingtreding van het hersteldecreeet en de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016 tevens kan worden verklaard doordat er in de periode 2015-2016 enkele studies (vrachtmodel en scenario's) werden uitgevoerd in het kader van het plan-MER voor de Tweede Spoorontsluiting van de zeehaven Antwerpen, waarin ook sprake was van de situering van de Oude Landen ten opzichte van de Tweede Spoorontsluiting. Dit heeft bijgedragen tot een aangepaste prioriteitstelling van verschillende spoorprojecten. Het is maar daarna dat een plan-MER op een betekenisvolle wijze kon worden geactualiseerd en onderbouwd en dat de Vlaams spoorstrategie verder vorm heeft gekregen;

Overwegende dat de Vlaamse Regering in functie van het voeren van een goed bestuur heeft geanticipeerd op mogelijke wettigheidsbezwaren inzake het GRUP van 2011 door op 18 maart 2016 effectief te beslissen over te gaan tot rechtsherstel van dit GRUP overeenkomstig art. 9 Hersteldecreeet; dat zij daarbij een openbaar onderzoek heeft aangekondigd over (de inhoudsafbakening) van het oorspronkelijk plan-MER uit 2009; dat naar aanleiding van dit openbaar onderzoek dat liep van 1 april 2016 tot 4 mei 2016 er 228 bezwaren en opmerkingen

werden geformuleerd; dat hierover door de dienst Mer aanvullende richtlijnen werden geformuleerd op 14 juli 2016; dat de alternatieven die werden aangereikt in een eerste onderzoek werden geëvalueerd op hun redelijkheid, waarbij met name de hellinggraad en de exploitatie / bereikbaarheid van het vormingsstation Antwerpen Noord bepalend zijn; dat de resultaten van deze evaluatie/afweging werden voorgelegd aan de dienst Mer ter bekrachtiging /afweging in de vorm van aanvullende richtlijnen op 18 juli 2018;

Overwegende dat naar aanleiding van dit onderzoek er voor de ongelijkgrondse kruising van de L27A en L27G volgende alternatieven met steeds twee varianten voor de bundel Luchtbal verder werden onderzocht in het plan-MER:

Scenario 1: vertakkingscomplex 'Oude Landen' in ophoging

- Basisscenario: aansluiting op L27A
- Ontwikkelingsscenario tweede spoortoegang

Scenario 2: vertakkingscomplex 'Oude Landen' ondergronds – ontwikkelingsscenario tweede spoortoegang

- Variant 1: Ondertunneling vanaf Kloosterstraat
- Variant 2: Ondertunneling vanaf Bist

Overwegende dat het plan-MER vervolgens werd aangepast en op 17 december 2018 door de dienst Mer overeenkomstig art. 9, § 4 Hersteldecreeet is goedgekeurd; dat de conclusies en resultaten van verschillende onderzoeken en afwegingen van beleid aanleiding hebben gegeven voor de Vlaamse Regering om op 21 december 2018 te opteren voor het bovengronds alternatief; dat werd gesteld dat dit alternatief zou passen in het GRUP van 2011; dat daarom de Vlaamse Regering de goedkeuring aan een openbaar onderzoek (van minstens 60 dagen) zou onderwerpen; dat de inspraak tijdens dit openbaar onderzoek overeenkomstig art. 10, § 3, tweede lid Hersteldecreeet zou beperkt zijn tot deze beslissing van de Vlaamse Regering en de beslissingen van het Team Mer; dat het verloop van het openbaar onderzoek werd bepaald volgens de vereisten van art. 4.2.11, § 1 DABM;

Overwegende dat de Vlaamse Regering de verschillende documenten aan het college het openbaar onderzoek op verschillende manieren is aangekondigd (aanplakking, websites en advertentie); dat de documenten ter beschikking werden gesteld en ter inzage gelegd bij het Departement Omgeving in Brussel en bij de Stad Antwerpen, districtshuis Ekeren; dat alle documenten digitaal worden geraadpleegd via een drietal websites; dat het openbaar onderzoek werd georganiseerd in de periode van 18 februari 2019 tot en met 21 april 2019; dat Infrabel en TUC RAIL aansluitend en in samenspraak met de stad Antwerpen hebben beslist om voor de buurt tevens één zitdag te organiseren tijdens het openbaar onderzoek in het Districtshuis van Ekeren op 11.03.2019 dat deze vrijwillige geste toeliet om op concrete vragen van mensen te antwoorden over deze procedure;

Overwegende dat er tijdens dit openbaar onderzoek in totaal 38 verschillende bezwaren werden ontvangen, waarvan geen enkele van een openbaar bestuur of administratie; dat de meeste bezwaren werden ingediend door individuele bewoners, een bedrijf, een school maar ook Natuurpunt, de Boerenbond, Groen Ekeren en door een viertal actiegroepen, waarvan twee petitie getekend door respectievelijk 23 en 22 personen; dat voor het grootste gedeelte de bezwaren gelijklopend zijn en te groeperen in een aantal onderwerpen,

Overwegende dat in sommige bezwaren de verschillende stappen in de procedure worden betwist; dat bijkomend overleg nodig of wenselijk was geweest; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gewezen op de specifieke stappen van de gevolgde procedure voor dit plan,

die anders en minder uitgebreid is dan voor de gangbare planningsprocessen; dat het immers het herstel betreft van een bestaand GRUP uit 2011; dat conform het betreffende Hersteldecreeet dit betekent dat de inhoudsafbakening van het plan-MER in een nieuwe procedure met openbaar onderzoek zou worden voorgelegd, en dat het plan-MER ten gevolge van deze nieuwe inspraak vervolgens zou worden bijgesteld; dat het openbaar onderzoek hiervoor heeft gelopen van 1 april 2016 tot en met 4 mei 2016; dat op basis van de toen ontvangen inspraak aanvullende richtlijnen zijn opgesteld (dd. 14 juli 2016); dat in het aangepast plan-MER vervolgens de informatie en het materiaal is geactualiseerd en dat er ook rekening is gehouden met de nieuwste inzichten; dat er geen noodzaak werd gedetecteerd voor een nieuw advies van de Vlaamse Bouwmeester; dat de procedure die in deze aparte regelgeving (Hersteldecreeet) is uitgewerkt, geen aanleiding geeft tot een ander of breder overleg, wat niet weg neemt dat alle stappen transparant zijn gezet, inclusief ook de organisatie van een zitdag tijdens het openbaar onderzoek (dd. 11.03.2019); dat het in dat verband ook niet voorzien is om actoren met specifieke standpunten voor of tegen het plan of schrijvers van artikels afzonderlijk uit nodigen of in het overleg te betrekken; dat eenieder bovendien de mogelijkheid had om zijn standpunt in het openbaar onderzoek in te brengen;

Overwegende dat in een bezwaar de toepassing van het Hersteldecreeet wordt betwist; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat het Hersteldecreeet effectief nog van toepassing is; dat enkel aan de validatie (geldigverklaring) van het oude GRUP uit 2011 een periode van maximaal twee jaar is gekoppeld; dat het verstrijken van die termijn van twee jaar verder geen impact geeft op de mogelijkheid om de procedure van het Hersteldecreeet toe te passen;

Overwegende dat in verschillende bezwaren de onderbouwing van het plan en de beslissing over de keuze wordt betwist in de zin dat er wordt gesteld dat de verschillende alternatieven niet evenwaardig werden onderzocht, er voornamelijk naar het bestaande plan van 2011 werd gekeken en dat het milieuonderzoek onvolledig zou zijn; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat het gevoerde milieuonderzoek in het plan-MER wel degelijk voor alle weerhouden redelijke alternatieven gebeurde op een evenwaardige wijze; dat bij de besluitvorming over het voorkeursscenario de conclusies per discipline voor de verschillende alternatieven werden opgelijst en het volledige plan-MER ter inzage heeft gelegen; dat vanuit milieuoogpunt evenwel geen van de alternatieven nadrukkelijk als beste naar voor kwam, wat betekent dat elk alternatief dus zowel voor- als nadelen heeft; dat aldus op basis van de resultaten van het gevoerde onderzoek, het goedgekeurde plan-MER en de andere factoren werd beslist voor het bovengrondse scenario (1) als voorkeursscenario voor de Oude Landen; dat deze beslissing met name is gebaseerd op een afweging en conclusies over de volgende aspecten:

- Het grote maatschappelijk belang van dit project en de ambities op vlak van modal split
- Beleidsaspecten
- Milieuaspecten voor de volgende disciplines:
 - Bodem
 - Grondwater
 - Oppervlaktewater
 - Biodiversiteit
 - Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
 - Geluid en trillingen
 - Mens – ruimte, mobiliteit, hinder, gezondheid en veiligheidsaspecten
- Maatschappelijke kosten en baten analyse
- Tijdsaspecten (en de actuele beschikbaarheid van de investeringsmiddelen)
- Procedurele aspecten in functie van realisatie
- Mogelijkheden voor verdere afstemming

Overwegende dat in verschillende bezwaren de gehanteerde cijfers over de trafieken of de prognoses worden betwist, en daarmee de onderbouwing en de noodzaak van het project in vraag wordt gesteld; dat in sommige van deze bezwaren bijkomende cijfers worden gevraagd (over bijvoorbeeld wachttijden, vertragingen,..) of meer gedetailleerde cijfers over de trafieken naar en van de zeehaven; dat er ook wordt gesteld dat er nog voldoende capaciteit zou zijn op het bestaande net; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat bij het uitgevoerde onderzoek (plan-MER) rekening werd gehouden met de meest actuele informatie en methodiek die beschikbaar is en gangbaar bij de opmaak van een plan-MER; dat dergelijke type informatie in de loop der tijd steeds kan wisselen en niet statisch is; dat in het plan-MER en onderzoek ten opzichte van 2011 wel degelijk met nieuwe inzichten en prognoses werd rekening gehouden; dat tijdens het openbaar onderzoek eenieder kon een inbreng leveren en dat in de aanvullende richtlijnen hiermee werd rekening gehouden; dat de noodzaak of dringendheid van dit plan en project voortvloeit uit enerzijds de bestaande evoluties en ramingen waarop moet worden geanticipeerd, en anderzijds vanuit een voorzorgsprincipe om gewenste toekomstige ontwikkelingen bijvoorbeeld op vlak van modal split, mogelijk te maken; dat voor wat betreft de actuele ontwikkelingen het juist is dat er een periode van stagnatie is geweest op vlak van trafiek per spoor; dat desalniettemin dit sinds begin 2018 en in 2019 is veranderd en dat er een belangrijke stijging is van het spoorvervoer; dat deze stijging in eerste instantie en momenteel wordt opgevangen door de optimalisatie van de bestaande trafieken en technische verbeteringen aan het traject, wat wil zeggen dat de bestaande treinen langer zijn geworden en anders (zwaarder) worden beladen; dat inmiddels ook het aantal treinen toeneemt en dat de prognoses en bezettingsgraden wijzen op een verdere stijging, en op toenemende (risico's op) vertragingen (wegens verzadiging); dat verder de procedure in het kader van het herstel van het GRUP is gericht op één onderdeel van een ruimere strategie in het algemeen en spoorstrategie in het bijzonder; dat verschillende studies die niet rechtstreeks met het plan verbonden zijn nuttige aanvullende informatie kunnen geven en het project kunnen kaderen; dat het in het kader van het Vlaams beleid, in brede zin, de ambitie is om de modal split in Vlaanderen en met name ook in de Antwerpse regio te wijzigen door meer in te zetten op alternatieven voor het wegverkeer; dat voor het goederenvervoer per spoor zelfs een verdubbeling (van 7% naar 15%) wordt beoogd; dat hierover een brede consensus bestaat in kader van onder andere het Toekomstverbond; dat deze groei enkel mogelijk is als hier de nodige investeringen voor worden gedaan; dat het project Oude Landen in dat verband als één van de meest prioritaire projecten werd gecategoriseerd, en in die zin ook meegenomen wordt in de Vlaams-Federale spoorwegstrategie; en dat er met andere woorden ook geanticipeerd wordt op een toekomstige situatie, en het niet aangewezen is om dergelijke investeringen uit te stellen;

Overwegende dat in een bezwaar wordt geponeerd dat de verbetering van de gezondheid en leefbaarheid van de bevolking de voornaamste doelstelling moeten zijn; dat de opmaak primeert van een leefmilieu-plan waar alle ander plannen moeten ondergeschikt aan gesteld worden; en dat verschillende parameters niet mogen achteruitgaan, en zelfs verbeterd moeten worden; dat in antwoord op dit bezwaar kan worden bevestigd dat de verbetering van de leefbaarheid een doelstelling is van het voorliggende plan op gebieds- (regionaal) niveau en dat op lokaal niveau de beoordeling van het project in het plan-MER als aanvaardbaar wordt beoordeeld; dat weliswaar enkele milderende maatregelen moeten worden genomen; dat derhalve het project globaal geen achteruitgang zal betekenen op vlak van de gezondheid of leefbaarheid;

Overwegende dat in een bezwaar wordt gevraagd om het plan of de goedkeuring op te splitsen in twee afzonderlijke goedkeuringen of beslissingen omdat het project Oude Landen niet exact strookt met de herbestemming in het plan; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat een beslissing dat handelt over een GRUP waarin meerdere herbestemmingen zijn opgenomen een kader biedt voor alle vergunningsaanvragen in het herbestemde gebied; dat het ook meerdere projecten mogelijk maakt en niet noodzakelijkerwijs zich beperkt tot één; dat het

voorliggende plan wordt beschouwd als een samenhangend geheel en voor een duidelijk omljnd gebied; dat dit plan effectief meerdere projecten zal mogelijk maken (meer ook dan enkel Luchtbal en kruisingscomplex Oude Landen);

Overwegende dat er in verschillende bezwaren wordt gevraagd om het plan te integreren in het plan voor andere processen in de omgeving zoals met name de 'Tweede spoorontsluiting zeehaven Antwerpen', maar ook de A102 of het Haventracé; dat het huidig plan te veel bezwaren legt op deze projecten; dat een volledige tunnel niet meer mogelijk zal zijn of dat de Federale/Vlaamse spoorwegstrategie bemoeilijkt zal worden; dat in antwoord op deze bezwaren het onderscheid van de verschillende plannen/projecten wel degelijk is geduid en onderzocht; dat het plan voor de Oude Landen een bestaand vertakkingscomplex betekent als ook de uitbouw van een parkgebied te Ekeren; dat de aanpassing van de vertakking Oude Landen essentieel is in de afhandeling per spoor van goederen van en naar de Antwerpse zeehaven en een eerste stap vormt in het verhogen van de capaciteit van de goederenas, die ook deel uitmaakt van een Europese TEN-netwerk; dat de optimalisatie van het vertakkingscomplex noodzakelijk is 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 van Mobiliteitsplan Vlaanderen; dat de realisatie van een ongelijkvloers vertakkingscomplex gebeurt te Oude Landen omdat daar ook de nodige ruimte beschikbaar is om de bestaande tracés te kunnen aanpassen en ongelijkgrondse kruisingen te kunnen realiseren (aanpassing van de nodige bochtstralen, hellingen, etc.); dat de 'Tweede spoorontsluiting' van de zeehaven van Antwerpen een andere (volgende) schakel vormt in het ruimere netwerk; dat er voor de Tweede spoorontsluiting reeds een planningsproces lopende is sinds eind jaren 90; dat er met de verschillende steeds wijzigende inzichten en aspecten steeds een afstemming noodzakelijk is en dat deze ook plaats vindt, maar dat het een afzonderlijk planningsproces en een specifieke investeringsstrategie zal zijn; dat hiermee deze spoorverbinding veeleer maar op de langere termijn zal kunnen worden gerealiseerd;

Overwegende dat de Vlaamse Regering op basis van de geactualiseerde inzichten uit het onderzoek heeft gekozen voor een bovengrondse variant voor Oude Landen en dus impliciet voor een bovengrondse kruising van de E19/HSL voor zover deze infrastructuur zal worden gerealiseerd; dat de twee in het plan-MER onderzochte ondergrondse alternatieven wel degelijk uit gingen van een mogelijke koppeling met de Tweede spoortoegang; dat in voorliggend plan-MER de situatie met het ontwikkelingsscenario van de Tweede spoorontsluiting ook meegenomen is in functie van een vergelijkend onderzoek van de alternatieven; dat het grondplan in figuur 18.4 in het plan-MER de situatie schetst van het ontwikkelingsscenario op grote lijnen en meer details op heden niet beschikbaar zijn; dat deze gecombineerde alternatieven ter hoogte van de Oude Landen in het plan-MER evenwaardig werden onderzocht, wat een gedegen onderbouwing heeft gegeven voor de keuze voor het bovengrondse alternatief; dat het niet aannemelijk is dat er noch op korte noch op de langere termijn andere inzichten zouden ontstaan om ter hoogte van de Oude Landen alsnog te komen tot een ondergronds alternatief voor de Tweede spoortoegang; dat de Vlaamse Regering hiermee heeft rekening gehouden bij de beslissing voor het bovengrondse alternatief; dat tegelijk de garantie wordt gegeven op een voortdurende verdere afstemming en coördinatie met de Tweede spoortoegang en met alle andere initiatieven in deze omgeving zoals de A102; dat de mogelijke milieu effecten die verbonden zijn aan de aanleg van de Tweede spoortoegang en de nadere projecten het onderwerp zullen moeten vormen van een afzonderlijk plan-MER; dat het overleg rond het Haventracé in kader van het Toekomstverbond hiervoor een goed platform is om dit verdere proces op een transparante wijze te kunnen volgen en de voortgang te bespreken; dat dit aspect in de voorliggende besluitvorming nogmaals zal worden benadrukt;

Overwegende dat in sommige bezwaren bezorgdheid wordt geuit over de openruimteverbinding rond Antwerpen waarop het project impact zou hebben; dat hiervoor ook wordt gewezen op projecten zoals Gruunrant of het 'Groen Kruis' die in het gedrang zouden komen; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat het project Oude Landen tevens als doel heeft om op termijn naast de spoorweginfrastructuur een natuurgebied / parkgebied opnieuw in te richten; dat dit wordt bepaald vanuit de milderende maatregelen die het plan-MER zijn uitgewerkt; dat voor de toekomstige situatie een deel van het plan Oude Landen tevens zal kunnen worden verbonden met andere open ruimten in de ruimere omgeving; dat hiervoor reeds scenario's zijn uitgewerkt (Parklandschap); dat ook het groter ruimtelijk geheel (bv Laaglandpark, zijnde een openruimteverbinding en eventueel ook recreatieve verbinding over de E19) op dat moment juist ook verschillende van de openruimtedoelstellingen mee zal kunnen realiseren; dat ook hier sprake is van een parallelle planmatige relatie met planningsprocessen die in deze omgeving nog zullen volgen maar dat die geen direct verband houden met het spoorproject Oude Landen; dat in de voorliggende besluitvorming de Vlaamse Regering de opdracht geeft aan de bevoegde ministers om dit verder vorm te geven:

Overwegende dat in verschillende bezwaren wordt ingegaan op onduidelijkheden in het kostenaspect of de berekening in de MKBA; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat naast de actualisatie van het plan-MER in kader van het hersteldecreet er inderdaad een MKBA-analyse werd uitgevoerd ter vergelijking van de verschillende varianten; dat dit luik op zich geen verplicht onderdeel is in het kader van het herstel van het GRUP, maar dat dit wel relevant werd geacht; dat de MKBA werd opgemaakt voor de drie alternatieven ten opzichte van een nulalternatief (ook referentiescenario genoemd); dat de referentietoestand hierbij het behouden is van de gelijkgrondse vertakking; dat dezelfde drie alternatieven bestudeerd zijn: een projectalternatief in ophoging (bovengrondse variante) en een projectalternatief met een ondertunneling waarvoor twee varianten bestaan; dat de projectalternatieven met een tunnel niet gerealiseerd kunnen worden los van de aanleg van een tweede spoortoegang; dat de aanleg van de Tweede spoortoegang als project echter geen onderwerp vormt van de MKBA noch van het plan-MER; dat de MKBA duidelijk aantoont dat relatief gezien een bovengrondse omvorming van de gelijkvloerse kruising "Schijn" het beste scoort; dat de belangrijkste reden hiervoor duidelijk het verschil in kosten (investering, onderhoud en vernieuwing) is; dat de investeringskost voor de bovengrondse variant voor Oude Landen (scenario 1) qua grootteorde 87 - 100 miljoen euro bedraagt en dat de grootteorde van de meerkosten voor de ondergrondse scenario's tussen de 200 tot 800 miljoen euro belopen; dat deze ruime vork niet het gevolg is van een verschil in detail of berekeningsmethode, maar dat de meerkosten voor de ondergrondse varianten immers sterk variëren; dat dit onder andere afhankelijk is van het punt waar de ondertunneling begint, de technische ingrepen die daarmee gepaard gaan, etc.; dat de conclusies van het MKBA zijn overgenomen in de besluitvorming;

Overwegende dat in verschillende bezwaren vragen worden gesteld inzake het niet voldoen of in lijn zijn met specifieke beleidsplannen/brieven zoals met name de *Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare werken (26/10/2018)*, *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen*, *het Vlaams Klimaatplan* of *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV-strategische visie)*; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat een beleidsbrief of nota gericht is op het niveau Vlaanderen, met aanbevelingen en voorstellen voor het uitzetten van toekomstig beleid op vlak van mobiliteit of klimaat; dat het BRV op vandaag geen vastgesteld plan is met concrete beleidskaders die het RSV zouden vervangen; dat er desalniettemin wel is getoetst aan de richtinggevendende strategische visie van het BRV; dat het project te Oude Landen op zich in lijn / niet in strijd bevindt met de opties van de vermelde beleidsteksten die veeleer een globale Vlaamse invalshoek hebben met aanbeveling en principes voor het uitrollen of uitzetten van het toekomstig beleid, die echter op lokaal niveau, per plan op maat verder worden vertaald.

Daarbij is de Oude Landen een schakel in een ruimere strategie waar op maat een huidig knelpunt wordt opgelost;

Overwegende dat er verschillende bezwaren worden gemaakt over de volledigheid en/of meer uitgebreide en/of meer gedetailleerde studie van alle ondergrondse alternatieven; dat in bezwaren nog nieuwe te onderzoeken varianten worden voorgesteld; dat er sprake is volgens de bezwaarindieners van vooringenomenheid; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat in het plan-MER alle redelijke alternatieven op een gelijkwaardige wijze zijn onderzocht; dat vanuit het openbaar onderzoek in 2016 (1 april tot en met 4 mei) ook reeds vragen gesteld naar een bijkomend/uitgebreider alternatievenonderzoek; dat dit ertoe heeft geleid dat het plan-MER niet opnieuw kon goedgekeurd worden, maar aangepast/aangevuld moest worden; dat de alternatieven (8) die door Infrabel in het voortraject reeds zijn bekeken, alsook de mogelijkheden (13) die werden aangereikt vanuit het openbaar onderzoek uit 2016, op basis van duidelijke doelstellingen en criteria werden afgewogen naar redelijkheid; dat alleen alternatieven die de doelstelling kunnen realiseren en technisch/operationeel mogelijk zijn (hellingsgraad, implicatie vormingsstation) zijn, als redelijk alternatief zijn weerhouden; dat de conclusies van deze afweging (zie bijlage III plan-MER: nota afweging alternatieven) naar de redelijkheid van deze mogelijke alternatieven werden voorgelegd aan het Team Mer, met als resultaat de aanvullende richtlijnen van 18 juli 2018; dat in het plan-MER vervolgens de resterende, als redelijk weerhouden, alternatieven op een voldoende en gelijkwaardige manier onderzoek hebben verricht naar de mogelijke impact op milieu en mens; dat per discipline duidelijk blijkt welke de voor- en nadelen zijn van de diverse alternatieven; dat hierbij mogelijke vragen naar alternatieven of studies die van toepassing zijn op de aanleg van de Tweede spoorontsluiting of andere projecten in de omgeving niet aan bod gekomen zijn in het plan-MER en niet tot de scope van dit GRUP behoren; dat het plan-MER vervolgens werd afgerond en goedgekeurd op 17 december 2018; dat het alternatievenonderzoek hierbij werd afgesloten.

Overwegende dat in sommige bezwaren wordt gewezen op de risico's en de veiligheidsaspecten ten gevolge van de keuze van een bovengronds vertakkingscomplex Oude Landen; dat hiervoor ook naar andere voorbeelden wordt gewezen en dat uit deze bezwaren een angst over de veiligheid blijkt; dat in antwoord op deze bezwaren kan worden gesteld dat een ongelijkgrondse spoorvertakking veiliger is dan een gelijkgrondse; dat spoorvervoer in het algemeen veiliger is dan vervoer over de weg; dat in geval er geen aanpassingen zouden gebeuren voor de Oude Landen er een aanzienlijk extra aandeel 'goederentransport' zou ontstaan in het wegverkeer wat op zich meer veiligheidsrisico's inhoudt; dat de nieuwe spoorinfrastructuur zal voldoen aan de meest strenge (Europese) regelgeving, als ook de toepassing van het Europees beveiligingssysteem (ERTMS); dat het transport van gevaarlijke goederen is onderworpen aan de voorschriften van het RID (Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail); dat voor wat betreft het risico op ongevallen en rampen ook in hoofdstuk 14 van het plan-MER wordt 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; dat bijkomend een aanvullende overweging wordt meegegeven in verband met een bijkomende 'functie' van geluidswanden; dat op project-niveau de mogelijke extra maatregelen om de veiligheid te garanderen zullen geëvalueerd worden naar toepasbaarheid en efficiëntie; dat ook de concretisering van zogenaamde rampenplannen zal gebeuren op niveau van het project, en dat veeleer een reguliere opdracht is van de spoorwegbeheerder; dat er verder de algemene noodplannen zijn die Infrabel hanteert bij een calamiteit; dat deze kaderen in en conform zijn met de noodplannen opgesteld door de noodplannen van de civiele overheid voor de 5 disciplines (brandweer, medische diensten, politie, logistiek en informatie);

Overwegende dat bij sommige bezwaren wordt gewezen op het niet beschikbaar zijn van documenten die in het MER vermeld worden of andere studies/plannen/verslagen die nodig zouden zijn geweest voor het kunnen finaliseren van het bezwaar; dat in deze bezwaren wordt gevraagd waarom de met name volgende documenten niet openbaar beschikbaar zijn of gesteld worden:

1. Vergelijking van de tracés "Geboorde tunnel" en "E313" op basis van een capaciteitsanalyse door de UA samen met Vlaams Verkeerscentrum, UA-TPR en MINT nv (2013-2015)
2. Doorrekeningen voor de 2^{de} spoorontsluiting met het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 4.1.1 van de Vlaamse Overheid, MOW-VVC (2016)
3. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) ter vergelijking van de zelfde drie varianten en het nulalternatief (rapport Quick Scan spoorweg-infrastructuur, 4/12/2018, auteur Transport en Mobility Leuven.
4. Verslag van een ontwerp tekstbespreking in de procedure van de opmaak van het project-MER in 2002-2003

Overwegende dat in antwoord op deze bezwaren het volgens artikel 10 §3 van het Hersteldecree enkel de ontwerpbeslissing Vlaamse regering, samen met het gewijzigde plan-MER en de beslissing van het Team Mer ter beschikking van het publiek moet worden gesteld; dat tijdens de 60 dagen openbaar onderzoek alle belanghebbenden bovendien de mogelijkheid hebben gehad om zich verder te informeren en te documenteren; dat op basis van bijvoorbeeld het decreet openbaarheid van bestuur zij indien dit noodzakelijk werd geacht dergelijke bijkomende stukken konden opvragen; dat bij de besluitvorming en in het plan-MER voor zover relevant de conclusies uit die studies werden overgenomen;

Overwegende dat in een bezwaar wordt opgemerkt dat inzake het beheer van de waterhuishouding een geïntegreerd geheel ontbreekt; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat in het GRUP de ruimte tussen de spoorbundel Luchtbal en het ongelijkgrondse vertakkingscomplex Oude Landen wordt voorzien als ruimte voor noodzakelijke waterberging; dat door de regelmatig optredende wateroverlast in het verleden diverse hydrologische en hydraulische studies werden uitgevoerd voor het stroomgebied van de Donkse beek, de Oudelandse beek en Laarse beek (bv door IMDC (2003/4, 2010, en 2018 in opmaak)); dat hieruit bleek dat de ingesloten zone tussen de spoorlijnen L12, L27A en de Prinshoeveweg (huidig parkgebied Oude Landen) een essentiële zone is voor het creëren van de noodzakelijke waterbergingsruimte in geval van wateroverlast in de omgevende regio; dat deze studies als doel hadden en hebben om oplossingen/scenario's voor te stellen ter voorkoming van wateroverlast, rekening houdend met de beleidslijnen van het integraal waterbeheer; dat ook zonder de spoorprojecten het huidige parkgebied Oude Landen nodig zal zijn voor waterberging; dat bij de realisatie van de spoorprojecten echter de oppervlakte die beschikbaar is voor waterberging zal verkleinen, en dat dit bijkomend gecompenseerd zal moeten worden, bijv. door afgraving (van een deel) van het tussengebied; dat de lopende update van de hydraulische studie reeds rekening houdt met de geplande spoorprojecten en verder in detail zal onderzoeken hoe bepaalde maatregelen het best worden uitgevoerd; dat de volledige oplossing voor de waterproblematiek zal bestaan uit een set van meerdere maatregelen (uitgraven tussenruimte voor ruimte voor waterberging, veranderen loop van bestaande beken zodat die hier beter kunnen op aansluiten, ...) die samen, op een geïntegreerde wijze, de wateroverlast in de toekomst zullen moeten vermijden; dat de resultaten van de hydraulische studie deel zullen uitmaken van de project-MER voor deze spoorprojecten. (zie §8.1.6.2 van het plan-MER);

Overwegende dat verschillende bezwaren handelen over het onderzoek naar en de conclusies over de mogelijke geluidsimpact van de bovengrondse variant voor het vertakkingscomplex Oude Landen in het plan-MER (in vele gevallen positiever gezien); dat op dat vlak de (richtinggevende) waarden van het WHO of in het ontwerp geluidsactieplan van 2018 niet

werden gehanteerd in het plan-MER; dat tevens een vrees bestaat dat er onvoldoende maatregelen zullen worden getroffen en er een geluidsoverlast zal ontstaan; dat vanuit de bezwaren wordt gevraagd of er rekening is gehouden met bijv. toename aan treinen, de hoogteligging, het remmen, ...; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat het onderzoek betreffende geluid en trillingen (zie §11 plan-MER) is gebeurd op het geëigende planniveau en rekening houdende met de richtlijnen uit het richtlijnenboek Geluid en trillingen (zoals gevraagd in de richtlijnen van het Team Mer, dd. 14 juli 2016) en bijgesteld op basis van nieuwe inzichten zoals opgenomen in de richtlijnen van 18 juli 2018; dat in afwezigheid van een concreet Vlaams wettelijk toetsingskader voor de beoordeling van spoorweggeluid, de gedifferentieerde referentiewaarden, zoals opgenomen in de discussienota Milieukwaliteitsnormen omgevingslawaai 2008, worden gehanteerd; dat de te verwachten wijzigingen in geluid enerzijds relatief werden bekeken ten opzichte van de referentiesituatie (toename/afname en detectie van hindergevoelige gebieden) en anderzijds absoluut ten opzichte van de gedifferentieerde referentiewaarden bekeken in functie van de relevantie en significantie; dat daarnaast voor de mogelijk te verwachten effecten tijdens de aanlegfase werd getoetst aan de milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht, zoals opgenomen in Vlarem II; dat het geluid voor het ongelijkgrondse vertakkingscomplex ook werd gemodelleerd; dat in het model werd rekening gehouden met diverse parameters en aannames (zie §11.2.2.1 en §11.2.2.2 van het plan-MER); dat de belangrijkste input de exacte ligging en hoogte is ten opzichte van het maaiveld, het aantal treinen, het type treinen en de hoogteverschillen van het terrein; dat bijvoorbeeld:

- Het basismodel werd aangepast overeenkomstig de toekomstige 3-dimensionale ligging van het vertakkingscomplex t.o.v. het huidig omgevingsprofiel.
- Inzake aantal treinen, voor de toekomstige situatie (2030) werd uitgegaan van de groeicijfers en gegevens van het planbureau (stijging van goederenverkeer 2,48% per jaar).
- Inzake het rollend materieel, voor de toekomstige situatie (2030) werd uitgegaan van een 100% retrofit van de goederentreinen en TSI-conform passagierstreinen. De spoorlijnen van het vertakkingscomplex horen tot het 'silent track' waarbij vanuit Europa bepaalde verplichtingen zijn opgelegd tegen 2024 om te voldoen aan het TSI-geluid. Op basis van actuele meetresultaten t.h.v. het meetstation Luchtbal rijden er al 50% 'stille' wagons.

Overwegende dat in de discipline mens (zie §12 plan-MER) de meest recente advieswaarden van de WHO (2018) wel degelijk worden gebruikt ter evaluatie van geluid als een gezondheidsrelevante stressor; dat op basis van de geluidsberekening voor de referentiesituatie uit de discipline geluid op vandaag al een overschrijding blijkt van deze advieswaarden; dat op basis van de geluidsberekeningen voor de toekomstige situatie nog steeds overschrijdingen worden vastgesteld; dat het aspect inzake geluid verder gedetailleerd zal worden in de project-MER die onderdeel zal uitmaken van de vergunningsaanvraag voor het ongelijkgrondse vertakkingscomplex; dat hierin de maatregelen om geluid te beperken of reduceren verder uitgewerkt zullen worden op het uitvoeringsniveau rekening houdende met de concrete projectgegevens; dat hierbij als nodig, ook een monitoring (opvolging en bijsturing) van bepaalde aspecten aan gekoppeld kan worden; dat in reactie op de bezwaren inzake de relatie met het ontwerp geluidsactieplan zoals voorgelegd aan de Vlaamse Regering op 16/11/2018 wordt gesteld dat de opmaak van geluidsactieplannen volgt uit de Europese richtlijn Omgevingslawaai; dat de Vlaamse Overheid het omgevingslawaai op lange termijn (2050) drastisch wil terugdringen, en dat hiervoor diverse acties en maatregelen naar voor worden geschoven; dat het GRUP echter geen tegenstelling inhoudt ten aanzien van de maatregelen en acties die zijn geformuleerd in het ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023;

Overwegende dat in sommige bezwaren het onderzoek naar en de conclusies over mogelijke visuele verstoring en wijziging in belevingswaarde en de link met het masterplan 'sportpark Oude Landen' worden in vraag gesteld; dat in antwoord op deze bezwaren wordt verwezen naar het plan-MER waarin de visuele verstoring voldoende wordt belicht; dat in de discipline landschap (zie §10.2.3) en in de discipline mens (zie §12.2.3) duidelijk wordt aangegeven

dat de visuele verstoring ten gevolge van de grondophoppingen van het vertakkingscomplex ter hoogte van de woonzone Het Laar met bewoning langs de straat Oude Landen, en voor de woonzone ten noorden van de Prinshoeveweg langs de Poorthoflaan, als aanzienlijk is te beschouwen; dat gezien de bestaande L27A ook reeds in ophoging ligt, de toename als negatief wordt beoordeeld; dat om de visuele verstoring te beperken er een aantal voorstellen worden geformuleerd in de plan-MER; dat deze op project-niveau verder zullen geëvalueerd worden naar toepasbaarheid, effectiviteit, ...; dat de stedenbouwkundige voorschriften alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, enz. toelaten; dat in §3.1.7. van het plan-MER de relatie met het masterplan 'Sportpark Oude Landen' wordt geschetst en aangegeven hoe de het terrein tussen spoorlijn L27A en de straat Oude Landen kan omgevormd worden tot een landschap- en sportpark; dat dit ook een kader vormt voor de stad Antwerpen voor de eventuele realisatie van concrete plannen; dat de beschrijving en beoordeling van visuele verstoring in het plan-MER nog geen rekening houdt met de uitvoering van het masterplan; dat de buffering die nodig zal zijn voor het ongelijkgrondse vertakkingscomplex verder zal gedetailleerd worden in de vergunningsaanvraag, inclusief project-MER;

Overwegende dat in een aantal bezwaren wordt gesteld dat er een milieueffectenonderzoek over de tijdelijke infrastructuur / ingrepen ontbreekt; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat er op planniveau (in het plan-MER) de permanente effecten worden onderzocht die zich kunnen voordoen ten gevolge van mogelijke ingrepen die volgen uit het GRUP; dat dit overeen komt met de effecten tijdens de exploitatie of uitvoeringsfase, of effecten die tijdens de aanleg leiden tot permanente gevolgen; dat tijdelijke effecten van de aanlegfase niet in detail worden beschouwd in een plan-MER tenzij deze, omwille van de duur/grootte van de aanlegfase, toch significant kunnen zijn; dat bij alle disciplines er voor de relevante effectgroepen is nagegaan welke uitspraken er al kunnen gedaan worden betreffende de aanlegfase en welke maatregelen nodig zijn, of welke aanbevelingen relevant zijn voor het project-niveau (verdere uitwerking van een project voor vergunning en uitvoering ervan); dat de wijze hoe (wijze, materialen, fasering, ...) de aanlegfase zal gebeuren, geen onderdeel vormt van het plan, en dat dit bijgevolg niet is beschreven in het plan-MER; dat indien er tijdelijke infrastructuur nodig is voor de realisatie van het ongelijkgrondse vertakkingscomplex of de bijkomende spoorbundel, dit uiteraard mee zal moeten onderzocht worden naar eventuele milieueffecten, in het hiervoor op te stellen project-MER;

Overwegende dat in een bezwaar wordt opgemerkt dat het verder of nauwer bundelen van de nieuwe spoorbundel met de bestaande spoorbundel Luchtbal nodig is; dat in het plan voorstellen worden geformuleerd voor wat betreft de mogelijke inrichting van Luchtbal; dat dit schetsen zijn met een informatieve waarde die nog de nodige ruimte laten voor eventuele varianten op vlak van bundeling; dat dit zal verder worden uitgewerkt op projectniveau; dat echter op planniveau in het plan-MER de nodige handvaten worden aangereikt;

Overwegende dat in enkele bezwaren opmerkingen worden gemaakt inzake het niet apart behandelen van het deelplan 'spoorbundel Luchtbal'; dat er een sterkere integratie wordt verwacht; dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat het project voor de spoorbundel in het plan-MER, waar relevant, wel apart werd behandeld, met name als variant; dat in de discipline oppervlaktewater (§8.2) bijv. de implicatie op de resterende waterberging werd berekend voor de spoorbundel alleen (dus in het geval het project vertakkingscomplex niet wordt uitgevoerd); dat in de discipline geluid de spoorbundel niet mee werd gemodelleerd in het computersimulatiemodel IMMI, omdat de specifieke geluidsniveaus van enkel de bundel niet kunnen berekend worden volgens de hierin gehanteerde rekenmethode (SRMII); dat dit eigen is aan het model (zie §11.2.2.2 plan-MER); dat in de discipline geluid wel een semi-kwantitatieve beoordeling is uitgevoerd voor de spoorbundel, zowel voor het basisalternatief als het uitvoeringsalternatief, en met en zonder het vertakkingscomplex; dat de beoordeling werd uitgevoerd ten aanzien van de meest nabijgelegen woningen (Kardelaan, Onze-Lieve-

Vrouwstraat, Oude Landen, Laar), en ten aanzien van het erkende natuurreservaat Oude Landen; dat uit de beoordeling aan de nabijgelegen woningen blijkt dat de eventuele impact van de spoorbundel op het omgevingsgeluid te verwaarlozen is, gezien de afstand en/of aanwezigheid van de spoorlijn L12; dat om die reden er ook geen specifieke milderende maatregelen noodzakelijk zijn; dat voor woningen die verder gelegen zijn (wijk Rozemaai, wijk Luchtbal), bijgevolg de impact op het omgevingsgeluid ook te verwaarlozen zal zijn. (zie §11.2.2.8 plan-MER); dat in de discipline mens de mogelijke impact door luchtverontreiniging kwalitatief wordt besproken (§12.2.5.3.5 plan-MER); dat eventuele lichthinder ten gevolge van de activiteiten in de spoorbundel worden besproken en beoordeeld onder §12.2.5.4 in de plan-MER

Overwegende dat in enkele schriften bezwaren worden gemaakt bij het stellen van voorwaarden voor de realisatie van spoorbundel Luchtbal zoals het:

1. niet toelaten van werkplaatsen, overdekte stallingen, treinwasinstallaties, ...
2. nemen van alle mogelijk milderende maatregelen om de hinder naar het natuurgebied te beperken.
3. relatie met aangrenzende woonwijk tussen L27A en L12 grondig evalueren en alle maatregelen nemen om licht-, lawaai- en trillingshinder te beperken.
4. geven van bijkomende garanties inzake een uitbreiding van het Antwerps Gewestelijk Expresnet voor lijn 12 en een ondertunneling van de perrons van station Mariaburg.
5. minstens 2 doorgangen voorzien voor zachte weggebruikers over/onder spoorlijn L12 tussen de Prinshoeveweg en complex E19/HSL.

Overwegende dat in het plan-MER per discipline, waar relevant, milderende maatregelen werden geformuleerd; dat die waar mogelijk of nodig verankerd zijn in de stedenbouwkundige voorschriften van het bestaande RUP; en dat waar mogelijk, randvoorwaarden en aanbevelingen werden geformuleerd voor de verdere uitwerking naar het project-niveau; dat de milderende maatregelen een absolute noodzaak zijn, maar dat de randvoorwaarden en aanbevelingen op project-niveau geëvalueerd moeten worden in relatie tot de uitvoering van het project; dat de garanties die gevraagd worden, buiten de scope vallen van het GRUP; dat de Vlaamse Regering akte neemt van dit standpunt;

Overwegende dat er verschillende bezwaren handelen over het toepassen en uitvoeren van de maatregelen; dat vanuit deze bezwaren veel vragen worden gesteld inzake de (garantie tot) toepassing van maatregelen voor de beperking van specifieke gevolgen (bijv. geluidshinder, lichthinder, afname belevingswaarde, afname veiligheid, implicaties op waterbeheer, implicaties op het nabijgelegen erkend natuurreservaat Oude Landen, beperking snelheid, ...); dat in antwoord op deze bezwaren wordt gesteld dat op planniveau (in het plan-MER) de permanente effecten worden onderzocht die zich kunnen voordoen ingevolge mogelijke ingrepen die volgen uit het GRUP. Dit komt overeen met de effecten tijdens de exploitatie of uitvoeringsfase, of effecten die tijdens de aanleg leiden tot permanente gevolgen; dat tijdelijke effecten van de aanlegfase niet worden beschouwd in een plan-MER tenzij deze, omwille van de duur/grootte van de aanlegfase, toch significant kunnen zijn; dat bij alle disciplines er voor de relevante effectgroepen nagegaan is welke uitspraken er al kunnen gedaan worden betreffende de aanleg- en exploitatiefase; dat per discipline is beschreven welke milderende maatregelen noodzakelijk zijn en welke randvoorwaarden of aanbevelingen kunnen gesteld worden voor de verdere uitwerking van specifieke projecten; dat voor de realisatie van het ongelijkgrondse vertakkingscomplex er een vergunningstraject zal doorlopen worden, inclusief de opmaak van een project-MER; dat in deze procedure op maat van het project (dus met nodige detaillering, dimensionering, technische informatie), de evaluatie gemaakt zal worden van mogelijke gevolgen en welke maatregelen moeten genomen worden ter beperking, ter mildering of ter voorkoming ervan; dat de aandachtspunten die reeds zijn gedetecteerd in het planningsproces, zullen verder geëvalueerd worden in functie van een degelijk ontwerp van het project; dat hierbij als nodig

ook een monitoring (opvolging en bijsturing) van bepaalde aspecten aan gekoppeld kan worden; dat het GRUP, met de stedenbouwkundige voorschriften, zo is opgemaakt, dat er ruimte is voor de nodige maatregelen, indien deze noodzakelijk/wenselijk blijken bij de evaluatie op project-niveau; dat in de praktijk er reeds diverse maatregelen zijn genomen en er andere zijn voorzien (o.a. op vlak van technische installaties of elektrificatie); dat hiermee een verbeterd aanbod wordt gecreëerd ten opzichte van de huidige situatie; dat dit echter geen voorwerp is van het plan zelf;

Overwegende dat in een bezwaar wordt gevraagd om het huidig landbouwgebruik zo lang als mogelijk aan te houden; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat de tijd die (nog) beschikbaar is voor het huidig landbouwgebruik afhangt van de termijn waarbinnen men de geplande werken beoogd te starten; dat dit echter geen voorwerp is van het voorliggende planniveau;

Overwegende dat er in een bezwaar kanttekeningen worden gemaakt bij het interfereren met de bestaande leidingen van PPS-Pipelines; dat hiermee onvoldoende zou rekening zijn gehouden; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat dit waar nodig in het plan-MER is onderzocht; dat in de discipline bodem wordt verwezen naar nutsleidingen en de bespreking evenzeer opgaat voor de betreffende PPS-leidingen; dat de aanbeveling die hieruit volgt (zie §6.3.2 en §8.3.2) van toepassing is op alle bestaande ondergrondse leidingen, waarbij uiteraard rekening moet gehouden worden met andere wettelijke bepalingen (beschermingen, erfdiensbaarheden, ...); dat bij de discipline oppervlaktewater (§8.1.6.2) wordt verwezen naar het knelpunt van de aanwezige KWS-leiding en de maatregel om de Laarse beek te verleggen in het kader van verbeterde waterbeheersing van het gebied; dat het plan zelf rekening houdt met de bestaande ondergrondse transportleidingen (overdruk voorzien voor enkelvoudige leiding of leidingstraat voor bestaande ondergrondse transportleidingen en haar aanhorigheden (artikel 5 en 6)); dat bij het verdere ontwerp en zeker voorafgaand aan de werken met de initiatiefnemer van het project wordt nagegaan hoe een en ander kan interfereren met de bestaande PPS-leidingen, en hoe hiermee rekening kan worden gehouden en afgestemd of verdere afspraken gemaakt; dat daarnaast het zo is dat er al overleg lopende is tussen de partijen;

Overwegende dat er enkele bezwaren principiële niet akkoord gaan met het plan en de hieruit vloeiende mogelijkheden voor bijkomende spoorinfrastructuur; dat er een bezwaar stelt voorkeur te hebben voor een herbestemming naar agrarische gebied; dat hier akte genomen wordt van het ingenomen standpunt;

Overwegende dat er in een bezwaar vragen worden gesteld bij de toepassing van de zogenaamde planbaten; dat dit systeem van de planbaten herzien moet worden; dat in antwoord op dit bezwaar wordt gesteld dat de regeling inzake planschade en planbaten is opgenomen in de VCRO, zodat hierover geen uitspraken moeten worden gedaan in het kader van de herneming van de definitieve vaststelling van het GRUP;

Overwegende dat enkele bezwaren niet ingaan op het onderwerp van het openbaar onderzoek, zijnde de beslissing van het Team Mer tot goedkeuring van het plan-MER en de beslissing van de VR dat het gewijzigde plan-MER geen aanleiding geeft tot wijziging van het GRUP; dat een aantal bezwaren buiten de scope vallen van het GRUP; dat hiervan akte wordt genomen;

Overwegende dat concluderend wordt gesteld dat het bovengrondse voorkeursscenario van de Vlaamse Regering, zoals ook onderzocht in het geactualiseerde plan-MER, 'past' binnen het bestaande GRUP van 2011; dat het gevoerde openbaar onderzoek dat op 21 april 2019 werd afgerond geen aanleiding geeft tot enige aanpassing; dat dit betekent dat het bestaande plan behouden kan blijven als basis voor de verdere vergunningverlening; dat op basis van deze afweging en conclusies de procedure voor rechtsherstel kan worden afgesloten en dat het GRUP van 2011 nu ongewijzigd aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd voor de principiële herbevestiging van de definitieve goedkeuring;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren', eerder goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 27 mei 2011, wordt, na het hebben doorlopen van de herstelprocedure overeenkomstig het decreet van 25 april 2014 houdende 'het rechtsherstel van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de planmilieueffectrapportage werd opgesteld met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan', ongewijzigd definitief vastgesteld.

De delen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan die bij dit besluit zijn gevoegd betreffen:

- het verordenend grafisch plan;
- de verordenende stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan
- de toelichtingsnota - tekst;
- de toelichtingsnota - kaarten;
- het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
- de goedgekeurde (geactualiseerde) milieubeoordeling.

Art. 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw

Koen VAN DEN HEUVEL