

Bezwaarschrift van “Red de Voorkempen vzw”

i.v.m. de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning door INFRABEL voor de aanleg van een spoorvertakking te Antwerpen-Ekeren, Oude Landen (dossier nr 20113024/NEK/B/P)

Het actiecomité “Red de Voorkempen” vzw dient bezwaar in tegen het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning aan INFRABEL voor de aanleg van een spoorvertakking te ANTWERPEN-EKEREN, Oude LANDEN.

De vereniging handelt hierbij overeenkomstig haar doelstellingen, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 14 april 1977 onder nr 3083.

Het bezwaar wordt ingediend om de volgende redenen.

1/ MOTIVATIE PROJECT

Infrabel wil de spoorlijnen 27A en 16A met elkaar verbinden in de parkzone Oude Landen om meer rijpaden te creëren.

Deze verbinding zou kunnen gebeuren bij middel van wissels (en seinen) waarbij een strakke bundeling tussen de 2 spoorlijnen zou kunnen behouden blijven (met minimale gevolgen voor de omgeving), maar Infrabel wil een ongelijkvloerse verbinding aanleggen om alzo meer rijpaden te creëren.

Het aantal rijpaden bedraagt nu 360 en zou stijgen, na uitvoering van de ongelijkvloerse vertakking, naar 400, hetzij een verhoging met 11%.

Deze bescheiden capaciteitsverhoging vergt niet alleen een grote investering maar heeft ook een zeer zware impact om de omgeving.

Bovendien werd de optie om de 2 spoorlijnen te verbinden met wissels, niet onderzocht in het MER.

De schade die in dit parkgebied wordt aangebracht aan mens en milieu staat niet verhouding met de nagestreefde capaciteitsverhoging.

De aangevraagde stedenbouwkundige vergunning beoogt niet een goede ruimtelijke ordening en overtreft de draagkracht van de Ekerse bevolking en milieu (vormingsstation, lijn 12, goederenspoorlijn, 2^{de} goederenspoorlijn, uitwijkbundel, A12, aansluitingscomplex A12/R1/E19/A102, ...).

2/ CAPACITEITSPROBLEMEN

In het MER wordt gesteld dat er nu reeds gedurende één uur per dag (namelijk tussen 2 en 3 u 's nachts) de maximum uurcapaciteit wordt bereikt.

Dit bezwaar valt echter volledig weg na de (latere) aanleg van een 2^{de} goederenspoor (lijn 16A) naar Lier waarbij de capaciteit wordt verdubbeld (afzonderlijk MER).

Het vertakkingscomplex zal bovendien het gestelde probleem van verzadiging gedurende één uur 's nachts op de lijn 27A niet oplossen want men sluit (met wissels) aan het viaduct van de A12 terug aan op deze ene spoorlijn 27A en men blijft enkel op deze spoorlijn rijden, en men zal dus enkel tijdelijk (in afwachting verdubbeling spoor) enige beperkte capaciteitsuitbreiding verkrijgen (met grote schade voor mens en milieu).

Een stedenbouwkundige vergunning aanvragen om capaciteitsproblemen op te lossen die er in de (nabije) toekomst niet meer zullen zijn, is eigenlijk zonder voorwerp.

3/ REEDS GEPLANDE CAPACITEITSUITBREIDING

In tegenstelling met wat vermeld in het MER zal de indienstneming van de Liefkenshoekspoortunnel niet meer goederentrafiiek meebrengen op de lijn 27A maar minder. Immers, door de aanleg van de Liefkenshoek-spoortunnel tussen Linkeroever en Rechteroever (thans in uitvoering), moeten de goederentreinen vanaf Linkeroever niet meer rondrijden via

de Kennedytunnel naar het vormingsstation, maar kunnen deze treinen rechtstreeks onder de Schelde naar het vormingsstation te Ekeren. De capaciteit van het bestaande goederenspoor wordt door deze maatregel verhoogd.

Met deze capaciteitsverhoging werd geen rekening gehouden bij de motivering om het vertakkingscomplex te realiseren.

Een stedenbouwkundige vergunning vragen om een capaciteitsprobleem op te lossen dat op een andere wijze reeds wordt gerealiseerd, is eveneens zonder voorwerp.

4/ VERWACHTE STIJGING GOEDERENTRAFIEK PER SPOOR VAN/NAAR HAVEN

Reeds in het STAR 21 plan van 1990 staat letterlijk: *“Als het spoor haar huidig aandeel in de haventrafiek behoudt mogen we verwachten dat in 2010 39 mio ton vervoerd wordt per spoor van/naar de haven van Antwerpen.”*

Deze verwachtingen zijn echter totaal niet uitgekomen.

Volgens het *“Haalbaarheidsmer Tweede spoorontsluiting Antwerpse Haven”* van april 1996, bedroeg het goederenvervoer per spoor van en naar de Antwerpse haven in 1994 28 mio ton (blz 37).

In 2000 bedroeg het goederenvervoer per spoor naar/van de haven echter slechts 25,77 mio ton en in 2009 23 mio ton (cijfers 2010 niet bekend).

De prognoses zijn duidelijk niet bevestigd: in plaats van een stijging van 35 % was er een daling van 18 %.

Ook nu wordt in het MER weer gesteld dat de verhoging van de capaciteit van de L27A noodzakelijk is om *“voor de toekomst, het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte stijging van de goederentrafiek per spoor ingevolge de havenuitbreidingswerken (Deurganckdok, afvoer via Liefkenshoekspoortunnel) en de vooropgestelde groei van het marktaandeel van het spoor in het verwerken van deze goederentrafiek.”*

Nergens worden concrete elementen aangebracht om deze verwachting te staven.

Integendeel, in het weekblad Trends verscheen op 10/07/2011 een artikel van transporteconoom Evrard Claessens (UA) onder de titel *“Marktaandeel Vlaamse haven krijgt tik op cruciaal moment”*.

De professor schrijft ondermeer letterlijk:

“De hubfunctie van onze Vlaamse havens als toeleverancier van Europese distributiecentra in Vlaanderen kreeg een tik in de crisis, terwijl Nederland zijn positie net versterkt.

Dat zet het nut van investeringen in infrastructuur en de Vlaamse missie als logistiek centrum in een nieuw perspectief.”

Een stedenbouwkundige vergunning aanvragen voor de aanleg van nieuw groots spoorcomplex, waarvan niet degelijk is onderbouwd of de verwachtingen wel kunnen beantwoord worden, is niet te verantwoorden.

5/ VERBINDING 2^{DE} SPOORTOEGANG ANTWERPSE HAVEN

a) In het MER staat vermeld dat de lijn 16A haar eindpunt heeft ter plaatse van het ongelijkvloerse vertakkingscomplex met de lijn 27A. Deze lijn zou in een latere fase worden doorgetrokken naar Lier.

Dit staat niet als dusdanig aangeduid op de plannen gevoegd bij de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning. Het is niet aangegeven waar deze lijn thans zou stoppen.

Bovendien spreekt men op de plannen van de lijn 27G en niet van een lijn 16A zodat niet kan uitgemaakt worden of deze lijnen dezelfde functie hebben.

Ook is niet aangegeven op de plannen hoe de lijn 16A (of 27G???) zou kunnen aansluiten op een gebeurlijke 2^{de} spoortoegang (afbuiging naar Merksem). De gevolgen, het bijkomend ruimtebeslag en aanpassingen die dit zou teweegbrengen op het vertakkingscomplex en parkzone (mens en milieu) zijn niet aangegeven zodat in het openbaar onderzoek niemand zich kan rekenschap geven over de uiteindelijke inplanting en gevolgen.

Bovendien staat in het MER uitdrukkelijk vermeld dat de beoogde capaciteitsverhoging van het vertakkingscomplex dient compatibel te zijn met de 2^{de} spoortoegang, in die zin dat de

spoorkruisingsbrug L27A-L16A kan behouden blijven bij de realisatie van de 2^{de} spoortoegang, wat niet uit te maken is op de ingediende plannen.

De plannen zijn op zijn minst onvolledig en onduidelijk, niet in overeenstemming met de eisen van het MER en op basis daarvan dient een stedenbouwkundige vergunning dan ook te worden geweigerd.

b) Het MER vermeldt dat de locatie van het vertakkingscomplex is vastgelegd rekening houdend met het tracé van de Tweede Spoorontsluiting zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 28 april 1998.

Men dient echter eveneens rekening te houden met de vaststelling dat het proces tot uitvoering van deze beslissing in 2003 werd stilgelegd wegens niet haalbaar.

Het proces werd heropgestart met een studie door het bureau EIS, op verzoek van Infrabel, op 15/05/2009, waarbij 18 tracévarianten werden onderzocht naar hun kostprijs, waaronder 2 varianten waarbij de bestaande sporen worden aangepast.

Een PlanMER + MKBA werd opgestart op 01.12.2010 door het studiebureau Arcadis

Thans zouden in openbaar onderzoek slechts 3 tracé's worden voorgelegd, die alle 3 een ombuiging voorzien van de lijn 16A in de richting van verkeerswisselaar met de E19.

Een tracé dat de aanpassing van de bestaande spoorlijn voorziet en opgemaakt werd door zelfde studiebureau Arcadis op 28 januari 1999, zou niet in openbaar onderzoek worden voorgelegd.

Dit tracé verdubbelt de capaciteit van het goederenspoor en is tevens de goedkoopste oplossing (zie studie EIS: 1.530 mio €).

Tijdens het infomoment over de voortgang van het planMERdossier 2^{de} spoorontsluiting dd 24 mei 2011, georganiseerd door de Vlaamse overheid en Infrabel, werd duidelijk gesteld dat alle mogelijke tracé's zullen worden onderzocht.

Gezien het hele openbare proces van de heropstart van dit dossier met nieuwe tracé's nog dient te beginnen, is het resultaat ervan onbekend en kunnen er zich 3 scenario's voordoen:

- ofwel wordt er besloten dat een nieuwe spoorlijn niet noodzakelijk is gezien de ongunstige economische verwachtingen en grote financiële kost voor de reeds noodlijdende NMBSgroep;
- ofwel wordt er besloten dat een nieuwe spoorverbinding absoluut noodzakelijk is gezien de gunstige economische verwachtingen (en modal split) en de kostprijs ervan budgettair verantwoord en haalbaar is;

- ofwel wordt er besloten dat beter de bestaande goederenspoorlijn wordt aangepast waardoor eveneens een belangrijke capaciteitsuitbreiding wordt bekomen (tot 100%) aan een lagere kostprijs, waarvan de investering bovendien kan worden gespreid.

Het is bijgevolg niet te verantwoorden dat een stedenbouwkundige vergunning wordt uitgereikt voor een project waarvan niet duidelijk is:

- tot waar de sporen thans zouden worden gelegd (eindpunt lijn 16A) en hoe dit wordt ingericht;

- of een ombuiging van het spoor 16A naar de verkeerswisselaar E19 noodzakelijk is of niet;

En indien de ombuiging niet wordt weerhouden, betekent dit dat een ander vertakkingscomplex dient te worden aangelegd (met andere plannen).

6/ ALTERNATIEF

In het MER is men verplicht alle alternatieven te onderzoeken.

Dit is niet gebeurd.

Indien de motivatie voor dit project de vaststelling is dat er op de lijn 27A nu reeds gedurende één uur per dag (namelijk tussen 2 en 3 u 's nachts) de maximum uurcapaciteit wordt bereikt, kan dit opgelost worden door gebruik te maken van de naastgelegen spoorlijn 12, waar 's nachts geen trein oprijdt.

Bij uitbreiding kan de ganse goederenspoorlijn tussen Ekeren en Lier verdubbeld worden (100 % capaciteitsverhoging) zoals dit bewezen werd door de studie van het gespecialiseerde bureau Arcadis dd 28/01/1999.

Bovendien wordt de spoorlijn 12 nu reeds door het goederenvervoer gebruikt richting Essen.

Een stedenbouwkundige vergunning afleveren op basis van een MER, dat op zijn minst onvolledig is, is niet te verantwoorden.

7/ TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

In het MER staat nergens vermeld aan welke exploitatie-eisen het nieuwe vertakkingscomplex moet voldoen.

In het haalbaarheidsMER Tweede Spoorontsluiting Antwerpse Haven van april 1996, aan welke spoorontsluiting de lijn 16A zou worden verbonden, staan wel deze vereisten:

- geschikt voor D4 transporten (aslast 22,5 ton)
- maximale hellingpercentage van 0,65% (bij uitzondering 0,8%).

Bij nazicht van de plannen, gevoegd bij de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning, blijkt dat deze, wat de maximale hellingspercentage, niet voldoen aan deze exploitatievereisten.

Immers de hoogste kruising van het complex bevindt zich op een 16 m railhoogte TAW om te dalen naar de nieuw te bouwen brug over de omgelegde Laarse Beek op een railhoogte van 5,65 m TAW over een afstand van ongeveer 800 m. Dit betekent een hellingspercentage van ongeveer 0,13 %! Het dubbele van wat voor een normale exploitatie van de spoorlijn toegelaten is.

De aanvraag om stedenbouwkundige vergunning stemt niet overeen met de exploitatievoorwaarden, gesteld in het MER 2^{de} spoortoeegang (lijn 16A), en stemt niet overeen met de gangbare exploitatienormen.

Afwijkingen aan deze normen werden niet voorzien in het MER, zodat de stedenbouwkundige aanvraag alleen al om deze reden moet worden geweigerd.

8/ AFWIJKENDE EXPLOITATIENORMEN

Indien Infrabel, aanvrager van de vergunning, toch wil afwijken van haar eigen exploitatienormen om een vertakkingscomplex te kunnen bouwen in hoge ligging (13 m railhoogte), dan dient zij dat ook te doen om een vertakkingscomplex te bestuderen voor het bouwen van een vertakkingscomplex in lage ligging.

Dit betekent dat de ongelijkvloerse kruising van de sporen niet op een hoogte van 12 m boven maaiveld (verschil 12 m en 0 m kant Luchtbal = 12 m) zou plaatsvinden maar ondergronds op een diepte van 6 m (verschil +6m en -6m kant Ekeren = 12 m).

De impact van zulke ondergrondse kruising (ipv een bovengrondse) is enorm: niet alleen wordt zeer grote schade vermeden aan mens en milieu in het parkgebied Oude Landen en omgeving, maar dit betekent ook dat een 2^{de} goederenspoor die zou afbuigen richting Merksem, de E19 dan ondergronds kan kruisen ipv bovengronds.

Gezien het voor de bevoegde overheid onmogelijk is te oordelen over een stedenbouwkundige aanvraag waarvan niet is aangegeven aan welke normen deze moet voldoen en wat de gevolgen daarvan zijn, dient de aanvraag dan ook te worden geweigerd.

9/ DOELSTELLINGEN

Het vertakkingsproces beoogt de verhoging van de capaciteit op de lijn 27A.

Uit de plannen blijkt dat over een afstand van ongeveer 800 m het gangbare stijgingspercentage van 0,65 % ver wordt overschreden (meer dan het dubbele), wat betekent dat alleszins de snelheid van de goederentreinen sterk wordt verminderd.

Dit heeft als gevolg dat alleszins een vertraging in het reistraject optreedt, maar mogelijk ook dat de tonnage van de trein dient beperkt te worden of dat men verplicht is in dubbele tractie te rijden.

Dus, langs de ene kant bekomt men een capaciteitsverhoging door het verhogen van het aantal rijpaden met de ongelijkgrondse vertakking, maar anderzijds verliest men capaciteit door de bouw van een te steile helling met vertragingen en mogelijke beperking van tonnage en inbreng van meer tractievermogen tot gevolg.

Gezien uit de ingediende plannen nergens blijkt dat de beoogde capaciteitsdoelstellingen technisch kunnen bereikt worden, dient de vergunning dan ook te worden afgewezen.

BESLUIT

De aanvraag om stedenbouwkundige vergunning door INFRABEL voor de aanleg van een ongelijkvloerse spoorvertakking te Antwerpen-Ekeren, Oude Landen, dient te worden GEWEIGERD omdat de maatregelen en bepalingen van het MER, niet worden toegepast:

1) Het MER vermeldt: *“Op korte termijn zal de lijn 16A haar eindpunt kennen ter plaatse van het ongelijkvloers vertakkingscomplex met de lijn 27A.”*

De plannen, gevoegd bij de stedenbouwkundige aanvraag, geven nergens dit eindpunt aan en zijn dus niet in overeenstemming met het MER.

2) In het MER spreekt men van de lijn 16A (die de lijn 27A dient te kruisen).

Op de plannen, gevoegd bij de stedenbouwkundige aanvraag, wordt de lijn 16A nergens vermeld maar spreekt men van een L27G sp A en sp B.

Nergens wordt hieromtrent een verklaring gegeven en het is niet uit te maken of de lijn 27G een zelfde functie heeft als de lijn 16A.

De stedenbouwkundige aanvraag is bijgevolg niet in overeenstemming met het MER.

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

Op de plannen, gevoegd bij de aanvraag, staat nergens aangegeven hoe het vertakkingscomplex zou kunnen aansluiten op de 2^{de} spoortoegang, gesteld zijnde dat deze bovengronds zou afbuigen naar de verkeerswisselaar van de E19.

Gezien de comptabiliteit niet is uitgetekend op de plannen, is deze niet aangetoond en bijgevolg niet in overeenstemming met het MER.

4) Het is bovendien onmogelijk de plannen compatibel te maken met de 2^{de} spoortoegang omdat momenteel niet geweten is hoe en waar deze zou worden aangelegd (en of deze wordt aangelegd).

Het dossier werd immers, na een stopzetting in 2003, heropgestart op 1 december 2010 (planMer + MKBA), waarbij alle alternatieven terug dienen te worden bekeken, ondermeer ook een ondergrondse afbuiging (met een zelfde hellingsgraad als het thans geplande vertakkingscomplex) en een aanpassing van de bestaande spoorlijn.

De beslissing over de tracé-keuze door de Vlaamse Regering wordt voorzien voor het najaar 2012.

Om te voldoen aan de bepalingen van het MER, kan een stedenbouwkundige aanvraag eerst ingediend worden nadat de beslissing omtrent de tracékeuze door de regering is genomen en dient deze nu te worden geweigerd.

5) In het MER worden nergens technische normen of exploitatievoorwaarden opgelegd waaraan het nieuwe spoorcomplex zou moeten voldoen.

De norm waaraan een goederenspoor inzake hellingsgraad voor een normale exploitatie moet voldoen, is 0,6%.

Gezien het complex bovendien dient verbonden te worden met het 2^{de} goederenspoor, zou ze ook moeten voldoen aan de aldaar gestelde normen (0,65 tot 0,80%).

Zoals hoger gesteld, voldoen de plannen niet aan deze exploitatievoorwaarden en zijn ze bijgevolg niet in overeenstemming met het MER.

Aanvullend dient gesteld dat het MER volgende belangrijke punten niet heeft behandeld:

1) de draagkracht van de reeds zwaar belaste Ekerse bevolking.

2) alternatieven die de capaciteit van de lijn 27A kunnen verhogen zoals de verbinding met de lijn 12.

3) de achteruitgang van het goederenvervoer per spoor (sinds 1995 een daling van 18% ipv van een verwachte stijging van 35%).

4) een kritische blik op de groei van de Antwerpse haven en de modal shift.

Het geen rekening houden met deze essentiële gegevens in het MER, onderschrijven nog het besluit om de stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

Schoten, 25 juli 2011.