

Nu de richtlijnen gepubliceerd zijn, hadden we toch nog volgende bedenkingen.

Het Plan Mer gaat nu uit van een “beslist beleid” inzake de aanleg van een ongelijkvloers vertakkingscomplex te Ekeren-Oude Landen (stedenbouwkundige vergunning).

Dit is echter in tegenspraak met:

1) het onderzoek dat wél zal ingesteld worden naar het “tracé geboorde tunnel”.

Dit tracé beoogt echter een volledige geboorde tunnel van Lier tot aan de kruising met de E19 te Merksem en verder een cut- and covertunnel te Ekeren (tot vormingsstation) om een (gedeeltelijke) aanleg van het vertakkingscomplex te Ekeren Oude Landen mogelijk te maken (veel minder hinder en milieuschade).

We nemen dan ook aan dat het volledige voorgestelde tracé zal onderzocht worden (dus ook de ondergrondse aanleg te Ekeren).

2) het besluit van de Vlaamse Regering dd 27/05/2011, houdende de definitieve vaststelling van het GRUP Oude Landen, waarin wordt gezegd:

“Uiteindelijk zal door de Vlaamse Regering worden beslist over het voorkeursalternatief en een bijstelling van de in 2002 bepaalde tracé’s. Ook de aantakking van de Tweede Spoorontsluiting op het complex te Oude Landen zal dan verder moeten worden geconcretiseerd, wat desgevallend kan leiden tot een bijkomende herbestemming.”

De Vlaamse Regering voorziet dus wel degelijk de mogelijkheid om het reeds goedgekeurde vertakkingscomplex te “herbestemmen”, wat naar onze mening ook een ondergrondse aanleg van het nieuwe goederenspoor te Ekeren kan bevatten (wat een gedeeltelijke aanpassing van het vertakkingscomplex zou inhouden).

3) het verzoek tot schorsing en vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning voor het vertakkingscomplex Oude Landen, dat door onze vereniging (samen met de Stad Antwerpen en een buur) is ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Het lijkt ons vanzelfsprekend dat met de uitspraak van de Raad zal moeten worden rekening gehouden.

4) het standpunt dat werd ingenomen door Infrabel naar aanleiding van voormeld verzoek tot schorsing en vernietiging, waarbij zij tot haar verdediging heeft gesteld:

“Evenmin wordt door de bestreden beslissing een hypotheek gelegd op de nog te bepalen uitvoeringsvariant van de Tweede Spoorontsluiting.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 27 mei 2011 wordt immers expliciet opgenomen dat het huidige vertakkingscomplex wordt afgestemd op de latere Tweede Spoorontsluiting in die zin dat in

het geval uit de latere beslissingen aangaande deze Tweede Spoorontsluiting de noodzaak tot aanpassing zou blijken, de bestemmingen in het GRUP dienaangaande zullen worden aangepast.”

Hieruit blijkt toch dat het vergunde vertakkingscomplex niet als een onomkeerbaar feit (“beslist beleid”) dient te worden beschouwd, gezien in het GRUP uitdrukkelijk de aanpassingsmogelijkheid is voorzien.

5) de verklaringen van dhr Luc Vansteenkiste, directeur-generaal Infrastructuur van Infrabel, in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op 24 mei 2012 omtrent de 2de spoorontsluiting van de haven van Antwerpen:

“In de huidige fase zijn alle ondergrondse oplossingen mogelijk.

...Het project Oude Landen heeft altijd tot doel gehad om de aanzet te vormen voor een latere tweede havenontsluiting. Het is opgezet om compatibel te zijn daarmee op termijn,...

...Infrabel wil zelfs met die bekomen bouwvergunning voor de bovengrondse oplossing niet onbezonnen met de werken beginnen als er maatschappelijk stemmen opgaan tegen die methode. De werken zijn dan ook niet gestart. Er lopen al gesprekken met de stad Antwerpen onder bemiddeling van de gouverneur. Er zijn acht alternatieven...

...De heer Vansteenkiste drukt de leden op het hart dat een ondergrondse oplossing hoe dan ook mogelijk is met de hedendaagse burgerlijke bouwkunde...

---Als voor de Oude Landen met een ondergrondse oplossing wordt gewerkt, dan loopt het tracé onder de HSL en onder de E19, maar in elk geval blijft het onder Bredabaan en Albertkanaal...”

De begunstigde van de stedenbouwkundige vergunning, Infrabel, geeft zelf aan niet onbezonnen met de verkregen vergunning om te springen en de werken zelfs niet aan te vatten. Bovendien geeft ze aan dat ondergrondse oplossingen voor het vertakkingscomplex absoluut mogelijk zijn, zodat het spoor onder de HSL en de E19 zou lopen.

Het is juist deze oplossing die wij voorstellen met het tracé “geboorde tunnel”.

6) de taak van procesbegeleider welke door de Vlaamse Regering werd toevertrouwd aan de Antwerpse gouverneur “om de realisatie van deze grote infrastructuurwerken op elkaar af te stemmen”. “Door een zo ruim mogelijke open communicatie en participatie moeten zowel het maatschappelijk als het lokaal politiek draagvlak worden gemaximaliseerd.”

Het betreft hier de projecten “Poort Oost”, waarvan de 2de spoorontsluiting en het vertakkingscomplex Oude Landen deel uitmaken.

Door het vergunde vertakkingscomplex Oude Landen als “beslist beleid” te beschouwen, wordt de intentie om dit grote infrastructuurwerk af te stemmen op dat andere grote infrastructuurwerk, nl de 2de spoorontsluiting, volledig teniet gedaan.

Van enige coördinatie kan dan ook geen sprake zijn, gezien het ene dossier (vertakkingscomplex) al beslist werd zonder rekening te houden met de uiteindelijke tracékeuze van de 2de spoortoegang.

Er kan slechts sprake zijn van instemming en coördinatie wanneer beide dossiers samen worden bekeken, in het bijzonder naar ondergrondse oplossingen (zoals ook aangegeven door dhr Vansteenkiste).

Wij verzoeken U dan ook in uw verdere opmaak van het Plan Mer 2de goederenspoor het door ons geformuleerde voorstel "tracé geboorde tunnel" volledig te onderzoeken, met inbegrip van de cut-and covertunnel te Ekeren en de inpassing ervan in het (verlaagde) vertakkingscomplex Oude Landen.

Enkel op deze wijze kan een maximaal maatschappelijk draagvlak (dixit Antwerpse gouverneur) worden bekomen, wat, naar onze overtuiging, ook de bedoeling is van de Cel Plan Mer.

Steeds bereid tot verdere informatie en communicatie, verblijven wij met de meeste hoogachting.

J. Rombouts

voorzitter vzw Red de Voorkempen