

TWEEDE SPOORONTSluitING HAVEN ANTWERPEN

Advies GECORO dd. 5 april 2012

Voorwerp:

Onderstaand advies, dat veeleer moet beschouwd worden als 'een afwegingsnota', wordt geformuleerd door de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening van de gemeente Boechout op basis van de besprekingen en argumenten geformuleerd tijdens de vergadering van 5 april 2012.

Dit advies kadert in de opmaak van het plan-MER, dat op initiatief van Infrabel wordt voorbereid. In het plan-MER worden twee tracés voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven onderzocht om Antwerpen-Noord te verbinden met Lier. Tussen de haven en Wommelgem zal het spoor gebundeld worden met de aan te leggen A102, maar voor het tracé na Wommelgem zijn er twee varianten. Enerzijds is er de variant van een boortunnel en anderzijds is er de bundeling met de R11 tot Mortsel en de bundeling met lijn 15 van Mortsel tot Lier.

Hierover wordt een inspraakprocedure georganiseerd waarbij de betrokken partijen de gelegenheid hebben om hun adviezen, opmerkingen en/of suggesties in te dienen tot uiterlijk 30 april 2012.

Het advies van de GECORO wordt gevoegd bij het formele advies van de gemeenteraad van Boechout.

Opmerking:

Het advies van de GECORO handelt over de twee varianten, die worden voorgesteld om de verbinding tussen Wommelgem en Lier te realiseren, daar de keuze voor het éne of andere traject een directe impact heeft op de gemeente Boechout.

In het advies wordt een afweging gemaakt naar de impact van de beide tracés. In het plan-MER moeten immers de voor- en nadelen van de beide varianten afgewogen worden om uiteindelijk te keuze voor één van beide tracés te kunnen maken.

Aandachtspunten

De GECORO van Boechout vraagt om bij het onderzoek naar de haalbaarheid en de impact van de beide tracés rekening te houden met de volgende aandachtspunten:

1) Leefbaarheid:

In Vlaanderen focussen alle overheden (regionaal, provinciaal en lokaal) hun ruimtelijk beleid op de versterking van de stedelijke of dorpskernen en voor een inbreiding van de woonzones om de open ruimte in Vlaanderen niet verder aan te tasten.

Tegelijkertijd streven al die besturen ook naar een kwalitatieve leefbaarheid van hun woonkernen, wat ook voor Boechout (dat deels behoort tot het grootstedelijk gebied Antwerpen), een duidelijke prioriteit is. Dit geldt niet alleen voor Boechout, maar ook voor Mortsel (aansluiting ter hoogte van wijk Hof Savelkoul) en Lier (tracé doorheen de stad).

Daarom vraagt de GECORO van Boechout dat **de impact** – zowel tijdens als na de werken – **op de bestaande dorpskernen en woonzones** gelegen langs de spoorlijn wordt onderzocht.

De GECORO is immers van oordeel dat het aanleggen van een ontdubbelde spoorlijn in een sleuf de bestaande dorpskern extra door midden snijdt en zorgt voor een tweemaal bredere scheiding die helemaal niet wenselijk is. De Heuvelstraat vormt een belangrijke verbindingsweg voor het woon-werkverkeer en voor het schoolgaand verkeer. Een open sleuf doorheen de dorpskern kan dus zeker geen optie zijn. Het doorsnijden van de dorpskern heeft tevens een aanzienlijke impact op de bestaande verkeerscirculatie (veel eenrichtingsverkeer) en doet belangrijke (recente) investeringen in de aanleg van straten en wegen (o.a. heraanleg Frans Segersstraat - stationsomgeving) teniet.

Bovendien moet rekening gehouden worden, niet alleen met de uiteindelijke situatie na de realisatie van de spoorlijn, maar tevens met de fase van de bouwwerken. De werfzone is veel groter dan de breedte die noodzakelijk is voor de aanleg van de nieuwe spoorlijnen. Alleen al om de werf mogelijk te maken, moeten woningen en andere gebouwen verdwijnen (zie verder). Maar ook de duurtijd van de werf, de tijd die nodig is om de werken uit te voeren zal ertoe leiden dat de dorpskern van Boechout moeilijk bereikbaar is met een nefaste invloed op het sociaal weefsel en het handelsgebeuren in een kleine dorpskern.

De aanleg van de spoorlijn in een sleuf zal zeker ook het geluid van de doorrijdende treinen niet verminderen. Integendeel, het spoorwegverkeer zal toenemen, evenals de geluidsoverlast en de kans op trillingen met nadelige gevolgen voor de aanpalende woningen.

Conclusie:

De GECORO is daarom van oordeel dat bij de afweging van de beide tracés de leefbaarheid van de dorpskernen en de woonzones een belangrijk aandachtspunt moet zijn (zowel tijdens als na de werken) en dat de vraag moet gesteld worden bij welk tracé die impact het geringst is.

2) Maatschappelijke kost:

De GECORO van Boechout vraagt om in het haalbaarheidsonderzoek niet alleen de louter technische, logistieke en financiële kost van de beide tracévarianten in

overweging te nemen, maar tevens een duidelijke inschatting te maken van **de maatschappelijke kost**.

Immers, de aanleg van dergelijk infrastructuurwerk heeft niet alleen een intrinsieke kost, maar er is duidelijk ook een kostprijs verbonden aan de impact van de werken voor de omgeving.

In het plan-MER moet die maatschappelijke kost mee in rekening gebracht worden om een antwoord te bieden op de vraag: welke van de beide tracévarianten heeft de grootste maatschappelijke kost en kan die kost verantwoord zijn rekening houdende met het doel en de varianten die beschikbaar zijn?

Het is quasi onmogelijk om een opsomming te geven van alle posten die meegerekend moeten worden bij een berekening naar de maatschappelijke kost van dergelijk project, maar het lijkt evident dat de kostprijs van de onteigeningen, de waardevermindering van eigendommen, het verlies aan handelszaken, het verlies aan verenigingsleven, de overlast van de werken, de overlast van het toegenomen spoorwegverkeer, het verlies aan recente investeringen van de lokale besturen op het vlak van dorpskernvernieuwing en fietsverbindingen, de inplanting van nieuwe woonzones langsheen de bestaande spoorlijn, de aantasting van open ruimten, het afsnijden van bestaande industriezones en het aanleggen van (indien mogelijk) nieuwe toegangswegen, compenserende maatregelen voor geluidshinder, impact op en herstel van het ecologisch en hydrologisch systeem, enz... mee genomen moeten worden in de **maatschappelijke balans**/kostprijs van dit project.

De bezorgdheid omtrent de talrijke geplande onteigeningen is niet verwonderlijk. De impact is ook erg groot voor de dorpskern van Boechout. Daaraan gekoppeld is er het vraagstuk van de waardevermindering van eigendommen, die weliswaar niet onteigend worden maar die grenzen aan de toekomstige uitgebreide spoorlijn. Daarenboven kan men zich de vraag stellen of het zelfs wenselijk is de onteigeningsstrook te beperken tot de strikte werfzone, omdat sommige eigendommen dermate zullen aangetast worden door een gedeeltelijke onteigening of dermate dicht bij het nieuwe tracé zullen liggen, dat het overblijvende deel van het eigendom slechts nog een schijnwaarde overhoudt.

Conclusie:

De GECORO meent dat bij de afweging van de beide tracés niet louter de eigenlijke bouwkost in overweging kan genomen worden, maar vraagt dat ook de grondig onderzochte maatschappelijke kost verbonden aan de aanleg van de beide varianten tegen elkaar worden afgewogen.

3) Ecologische en landschappelijke overwegingen:

Het lijkt de GECORO té evident en eenvoudig om te stellen dat een boortunnel in vergelijking met het lijn 15-tracé geen of nauwelijks een ecologische of landschappelijke impact zou hebben.

De bezorgdheid van de GECORO gaat uit naar de aandacht voor verschillende **ecologische, hydrologische en landschappelijke aandachtspunten** die in de afweging van de beide tracévarianten moeten onderzocht worden.

Op landschappelijk vlak is er in de eerste plaats de aandacht voor het vrijwaren van de open ruimten. In de beide varianten zullen er ingrepen zijn die een aantasting kunnen betekenen van de open ruimte. In Wommelgem moet heel het complex aan het rond punt heringericht worden en in Lier moet – ongeacht de tracékeuze – een aansluiting met de bestaande spoorlijnen 15 en 16 worden gerealiseerd. Het is evenwel duidelijk dat de impact van de spooraansluiting in het noorden van Lier (boortunneltracé) of het zuiden van Lier (lijn 15) merkbaar verschillend is.

De boortunnelvariant vereist op verschillende locaties bovengrondse toegangs- en technische installaties, die bij voorkeur ingeplant moeten worden in combinatie met reeds bestaande infrastructuur of zo optimaal mogelijk in het open landschap.

De aantasting van de open ruimte van de lijn 15-variant lijkt voor de GECORO bijzonder groot te zijn. In de eerste plaats is er de vraag naar de impact van de aansluiting van de nieuwe spoorlijn, die onder de R11 zal lopen (op niveau -3?) met de bestaande spoorlijn 15 ter hoogte van de vertakking Aubry en de woonwijk Hof Savelkoul te Mortsel. De voor Infrabel noodzakelijke aansluiting van de beide spoorlijnen op dit punt gelegen vlak aan een woonwijk wijst onmiskenbaar op de noodzaak van geluidsschermen. Bovendien moet in dit gebied ook nog de uitbreiding van de luchthaven (verlenging en ondertunneling startbaan) gerealiseerd worden, evenals (potentieel) de verbindingsweg tussen de N10 tussen Boechout en de R11 (t.h.v. de luchthaven). Het thans open en landschappelijk waardevol gebied zal dus door talloze constructies zeer zwaar aangetast worden en bijna alle natuur- en ecologische eigenschappen verliezen. Het is dus zeker noodzakelijk om niet alleen te kijken naar de effecten van de tweede spoorontsluiting op zich, maar ook naar de cumulatieve effecten van de (minstens drie) verschillende planningsprocessen in deze zone.

Verderop in Boechout zal de verbrede spoorlijn 15 de recent aangelegde fietsverbinding Antwerpen-Lier, langsheen de spoorweg, volledig teniet doen. Het gebied van o.a. de Melkkuip (beschermd landschap/dorpsgezicht), het kasteel van Boechout (beschermd monument) en het recent aangelegde speelbos worden zeer zwaar aangetast. Bovendien staan hier gebouwen (Kastanjehof en zijn ijskelder) die vanuit het standpunt van het te beschermen erfgoed moeten gevrijwaard blijven. Dit zijn niet alleen waardevolle ecosystemen en landschappen, maar ook op recreatief vlak is deze zone een belangrijk gebied.

De open en bosrijke gebieden tussen Boechout en Lier hebben ook op ecologisch vlak een belangrijke betekenis en vormen onderdeel van habitat-richtlijngebieden. Tevens moet er aandacht zijn voor de belangrijke natuurcorridors die in dit gebied voorkomen. In het verleden hebben de provincie, de betrokken gemeenten en verschillende natuurverenigingen belangrijke inspanningen geleverd om een open natuurcorridor te realiseren tussen het grensgebied Boechout-Lier (ten oosten van lijn 15 en de N10) en de streek rond Ranst (ten westen van lijn 15 en de N10). Het handhaven van die corridor is cruciaal wat met een verbreding van de spoorlijn (in een sleuf) en een

intensiever verkeer uiteraard nog moeilijk realiseerbaar zal zijn. Een overkapping of eco-tunnel ter hoogte van dit gebied is dan ook noodzakelijk.

Evenmin mag de ondergrond en de hydrologische gesteldheid van de bodem en de impact van eventuele wijzigingen hierin op de bovenliggende ecosystemen uit het oog verloren worden. Deze opmerking is relevant voor de beide varianten. De GECORO vindt het belangrijk dat de impact van zowel een boortunnel als de ingesleufde spoorlijn op eco-hydrologisch vlak wordt onderzocht. De bouw van zowel een tunnel op 16 meter diepte als een ingegraven bakconstructie waarvan de verstevigingswanden tot op een diepte van 8 à 10 meter reiken hebben onmiskenbaar een impact op de bodem- en waterlagen en op de grondwaterstromingen. Een watertoets van de ondergrondse werken is dan ook noodzakelijk, evenals mitigerende (en indien nodig) compenserende maatregelen om het ondergrondse hydrologische systeem en de daaraan verbonden ecosystemen te vrijwaren.

Conclusie:

De GECORO vraagt dat voor de beide tracévarianten een volledige milieu- en natuurbalans wordt opgesteld die rekening houdt met de impact op landschappelijk, ecologisch en hydrologisch vlak.

4) Financiële aspecten:

Zoals reeds eerder besproken in dit advies kan een kostprijsberekening van dit project niet beperkt blijven tot de loutere bouw- of infrastructuurkost van de aan te leggen spoorlijnvariant.

De GECORO pleit er voor dat ook de maatschappelijke kostprijs becijferd wordt en dat er een inschatting wordt gemaakt van de belangrijke directe en indirecte nevenkosten, die rechtstreeks verband houden met de aanleg of verbreding van de spoorlijnen.

Tot die maatschappelijke bouwkost behoren onmiskenbaar de kosten verbonden aan de onteigeningen, de waardevermindering van patrimonium, de sluiting van handelszaken en/of leegstand, verlies van lokale investeringen in het openbaar domein, de aantasting van open ruimten, het herlocaliseren van bedrijven, handelszaken en verenigingslokalen, de hinder voor het openbaar leven (verdwijnen van verbindingswegen, omleidingen, files, onderbroken lijnen van het openbaar vervoer, verleggen van verkeersstromen), compenserende maatregelen voor geluid, natuur en water, enz...

Het lijkt verder onwaarschijnlijk dat Infrabel de uitbreiding van spoorlijn 15 zal kunnen realiseren zonder de bestaande sporen geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of voor langere periodes, buiten dienst te stellen. Boechout zal per spoor minstens tijdelijk niet bereikbaar zijn en al het overige personen- en goederenverkeer zal omgeleid moeten worden via alternatieve spoorlijnen. Los van de vraag of die capaciteit überhaupt aanwezig is (verzadiging lijn 27!?), kan moeilijk ontkend worden dat dergelijk omleidingstracé ook een verhoging van kostprijs (aantal gereden kilometers, toename onderhoud, personeelskost) zal veroorzaken, inclusief de maatschappelijke kost voor die zones tijdens de uitvoering van de werken.

Tot slot dienen ook de kosten in rekening gebracht te worden van alle studie en juridische kosten die de aanleg van de lijn 15-variant met zich meebrengt. Verschillende beleidsplannen, niet in het minst op het vlak van ruimtelijke ordening, zullen moeten herzien worden. Het risico op juridische stappen en procedures tegen de uitbreiding van lijn 15 laten zich nu reeds aankondigen.

Conclusie:

Het onderzoek van de beide tracévarianten moet een globale kostprijsberekening omvatten, waarin tevens rekening wordt gehouden met de maatschappelijke kost, evenals met alle indirecte kosten verbonden aan de bouw van de spoorlijn. De financiële afweging kan niet beperkt blijven tot de loutere bouwkost. Het kan bezwaarlijk ontkend worden dat er een niet onaanzienlijke maatschappelijke kost verbonden is aan de uitbreiding van lijn 15.

5) Logistieke argumenten:

Voor Infrabel zal in het haalbaarheidsonderzoek naar de beide varianten het logistieke argument logischerwijze een belangrijke rol spelen.

De GECORO vraagt om die afweging in een ruimer kader te plaatsen, met name dat niet alleen de **logistieke afwegingen** worden gemaakt voor tijdens de bouwfase, maar dat ook de **opportunititeiten** op langere termijn mee in rekening worden gebracht.

Het werd reeds vermeld dat de bouwfase voor de aanleg van de lijn 15-variant geen sinecure zal zijn. Het spoorwegverkeer op de bestaande lijn zal minstens tussen Mortsel en Lier regelmatig voor een kortere of langere periode moeten onderbroken worden en de noodzaak aan een omleidingstraject is duidelijk, maar allerminst evident.

De hoogteverschillen die moeten overwonnen worden op het lijngedeelte tussen enerzijds de vertakking Aubry (sporencomplex aan het R11-viaduct in Mortsel, beter gekend als Cantincrode) en de toekomstige tunnelkoker onder de R11 en anderzijds het niveau van de spoorlijn onder het N10-viaduct is geen makkelijke opgave, noch vanuit technisch oogpunt (realiseren van hoogteverschillen en aansluitingen), noch vanuit logistiek standpunt (sterke locomotieven, beperking gewicht treinen). Het goederenverkeer zou volgens de grafische voorstellingen trouwens over de zuidelijke spoorlijn geleid worden, waardoor er de facto een kruising moet georganiseerd worden tussen het verkeer op lijn 15 en de nieuw aan te leggen lijn. Logistiek gezien is het kruisen van verkeersstromen niet interessant en leidt tot het ophouden van één van beide lijnen, waardoor de capaciteit niet optimaal zal kunnen benut worden.

Voor het boortunneltracé pleit alleszins het argument dat deze verbinding kan gerealiseerd worden zonder impact op de bestaande spoorwegexploitatie, onafgezien van de tijd die noodzakelijk is om de aansluitingen op de lijnen 15 en 16 in Lier te realiseren. In het licht van de globale projecttijd zal deze periode echter verwaarloosbaar klein zijn. Tevens kan niet ontkend worden dat het boortunneltracé (10 km) korter is dan de Boechoutse variant.

Daarenboven zal de bouwtijd (3 jaar) korter zijn bij het boortunneltracé en zal er bijgevolg sneller capaciteit beschikbaar komen voor de ontsluiting van de haven. Hiermee zal ook spoorlijn 15 sneller kunnen ontlast worden wat onmiskenbaar ook een gunstige invloed zal hebben op de leefbaarheid van de dorpskern van Boechout.

De logistieke argumenten hebben ook een gunstige impact op de bezorgdheid voor de veiligheid in de woonzones. Vandaag maakt niet alleen zwaar goederenverkeer gebruik van de lijn 15, maar tevens rijden er heel wat treinen met gevaarlijke producten over de lijn naast of doorheen dicht bevolkte gebieden. De GECORO vindt dit ook een essentieel element in de afweging, namelijk dat de risico's op incidenten met gevaarlijke producten zo maximaal mogelijk worden uitgesloten. Het veiligheidsaspect van het openbaar vervoer vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt in de maatschappelijke balans van de haalbaarheidsstudie.

Ook de afzetting van fijn stof zal bij een tracé in open sleuf meer impact hebben op de omliggende bebouwing dan een boortunneltracé (waarbij de nodige ventilatiesystemen worden voorzien). In dat verband mag echter niet vergeten worden dat het boortunneltracé, zoals vandaag voorgesteld, onder diverse woonwijken loopt. Dit gegeven zal ongetwijfeld onderzocht worden in het plan-MER, wat niet betekent dat met een geoptimaliseerd boortunneltracé deze woonzones zouden 'omzeild' kunnen worden zodat bijvoorbeeld het veiligheidsrisico geoptimaliseerd wordt en de kans op trillingen onder woningen kan vermeden worden.

Een niet onbelangrijke opportuniteit waarmee rekening moet gehouden worden is dat een grotere capaciteit op lijn 15 toelaat aan vervoersmaatschappijen om een efficiënt voorstadsnet uit te bouwen in de grote rand van Antwerpen, zoals dat in vele Europese steden het geval is. Het spoorwegennet rond Antwerpen kan met andere woorden in de toekomst nog een belangrijke bijdrage/meerwaarde leveren voor de mobiliteitsproblemen in en rond de stad.

Conclusie:

Het plan-MER moet meer zijn dan een onderzoek naar de milieu-effecten van de voorgestelde tracés. Naast de reeds aangehaalde maatschappelijke afwegingen, de vragen inzake leefbaarheid en milieu en de financiële argumenten, dringt de GECORO er op aan om tevens de logistieke vragen én opportuniteiten mee te nemen in de overweging voor het éne of andere (al dan niet) geoptimaliseerde tracé.

Boechout, 5 april 2012.

Marian Mys,
secretaris

Tom Wustenberghs,
voorzitter