

Gemeenteraad 16 april 2012

Motie - Tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Feiten en context

De publicatie van het ontwerp van de nota voor publieke consultatie voor de opmaak van een plan-milieueffectenrapport (plan-MER) in functie van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plan beoogt de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen tussen het spoorvertakkingscomplex Oude Landen (Ekeren) en de aansluiting op de lijnen 15 en 16 (Lier). Het MER heeft tot doel de milieueffecten van de infrastructuurmaatregelen te onderzoeken. Het plan-MER wordt opgemaakt volgens de procedure van het integratiespoor wat betekent dat de milieubeoordeling integraal deel uitmaakt van het planningsproces van de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De doelstelling van de nota voor publieke consultatie is de administraties en het publiek voldoende informatie te verschaffen over het project en de manier waarop de milieueffecten van dat project zullen bestudeerd, geëvalueerd en beoordeeld worden. Administraties en publiek kunnen elementen aanbrengen die in de milieubeoordeling mee in beschouwing kunnen worden genomen om de effectenstudie zo volledig mogelijk te maken.

Juridische grond

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, en latere wijzigingen;

Gelet op het decreet van 26 maart 2004, betreffende de openbaarheid van bestuur;

Artikel 1, eerste protocol, Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens;

Wet 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemenen nutte *B.S.*, 31 juli 2007;

Wet 10 mei 1926 tot instelling van een rechtspleging bij dringende omstandigheden inzake onteigening ten algemeenen nutte, *B.S.* 4 juni 1926;

Wet van 17 april 1835 op de onteigening ten algemene nutte, B.S. 17 april 1835

Artikel 16 Belgische grondwet.

Besluit

Artikel 1

De gemeenteraad van Boechout wil het dorpscentrum van Boechout leefbaar houden en kiest voor een tracé 'lange boortunnel' in het dossier van de tweede spoorontsluiting.

Artikel 2

De gemeenteraad van Boechout vindt het voorgestelde tracé R11/L15 via Mortsel-Boechout in het algemeen onaanvaardbaar omwille van:

- De tweede spoorontsluiting via R11/L15 snijdt met een ontubbeling van de bestaande sporen in een open sleuf (U-bak) het dorpscentrum dwars door midden.

- De tweede spoorontsluiting via R11/L15 leidt tot onteigeningen en waardeverminderingen. De kostprijs voor de onteigeningen en waardeverminderingen zijn een onverantwoorde maatschappelijke kost, gelet op de alternatieven voor de aanleg van een tweede spoorontsluiting.
- Inzake ruimtelijke ordening is het bovendien niet wenselijk om gevaarlijk goederen- en nucleair transport dwars door een dorpskern te sturen. De ontwikkeling van de tweede spoorontsluiting biedt juist de mogelijkheid om goederenvervoer per spoor in de toekomst rond dorpskernen en woonbuurten te leiden.
- Het tracé R11/L15 is 10 kilometer langer dan een boortunnel. Dit staat haaks op elke energiebesparing. De langere route zal ook leiden tot een hogere kost voor de havenbedrijven en de gebruikers van het goederenvervoer.

Artikel 3

De gemeenteraad van Boechout wijst op de recente investeringen (2012) van NMBS/Infrabel in de stationsomgeving voor een bedrag van 432.000 euro. Het betreft het opwaarderen van de stationsbuurt, i.c. de heraanleg van de Frans Segersstraat, de Spoorweglei en de spoorovergang, de aanleg van parkeerterreinen en fietsenstallingen. Infrabel heeft ook een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om de perrons in het station van Boechout te verhogen en te schranken. De keuze voor het tracé R11/L15 zou in het licht van de recente werken en investeringen van de lokale, provinciale en Vlaamse overheid en NMBS/Infrabel onbehoorlijk bestuur en verspilling van overheidsmiddelen betekenen. De investeringen hebben een langere afschrijvingstermijn dan de voorziene timing tot realisatie van de tweede spoorontsluiting.

Artikel 4

De gemeenteraad van Boechout is ten gronde wel voor een tweede spoorontsluiting omwille van:

- Het oplossen van bestaande capaciteitsproblemen (o.a. goederenvervoer en nucleair transport via lijn 15);
- De ontwikkeling van de haven van Antwerpen (tewerkstelling);
- Meer goederenverkeer via spoor teneinde congestie en files op de weg tegen te gaan;
- Om de bestaande spoorlijnen, i.c. lijn 15, in te zetten en te gebruiken voor de uitbouw van een efficiënt voorstadsnet voor reizigersverkeer.

Maar de gemeenteraad wijst eveneens op de uitbreiding van de haven van Rotterdam. De 'nood' aan meer transport via spoor vanuit de haven van Antwerpen moet effectief geduid worden.

Artikel 5

De gemeenteraad van Boechout brengt volgende motivatie en argumenten in tegen de tweede spoorontsluiting via R11/L15 en/of voor een alternatieve spoorontsluiting:

1. De besluitvorming door de Vlaamse regering over een principiële tracé vond reeds plaats op 28 april 1998 (bundeling grote ring en parallel met E313), 23 juni 2000 (tracé en lengteprofiel nieuwe spoorlijn principiële vastgelegd) en 21 oktober 2002 (bijkomend studiewerk). De gemeenteraad is van oordeel dat beslist beleid moet gerespecteerd worden en dat de motivatie en de onderzoeken die destijds de beslissing motiveerden als basis moeten blijven dienen in de keuze voor een tracé voor de tweede spoorontsluiting. Op het plan-MER-niveau moet echter ook onderzocht worden of en hoe het bouwen van de R11bis (ondertunnelde Krijgsbaan) een meerwaarde biedt voor het gehele Masterplan. Er is immers een overlap aan planningsinitiatieven en daaraan gekoppelde plan-MER's: de plan-MER voor de Oosterweelverbinding, de plan-MER voor deze tweede spoorontsluiting en de E313 en de verdere ontwikkeling van de R11bis in combinatie met de tunnel aan de luchthaven.
2. Lijn 15 leent zich uitstekend om een frequenter voorstadsverkeer te ontwikkelen tussen de rand en de stad, zowel richting Antwerpen-Mortsel als Lier-Herentals, in het kader van een ontradingsbeleid voor de auto in het stedelijk weefsel;
3. De wegwerking van de gelijkgrondse spoorwegovergangen aan lijn 15 in Boechout en Lier zijn steeds een doelstelling geweest ongeacht de tracévariant. M.a.w. de wegwerking van de gelijkgrondse spoorwegovergangen zijn geen reden om te kiezen voor de tweede spoorontsluiting R11/L15, maar mogelijke lokale oplossingen. In geval het tracé van de lange boortunnel wordt verkozen zal de afschaffing van de spooroverwegen deel blijven uitmaken van het programma, maar het belang van de afschaffing zal afgewogen worden in functie van het verminderd aantal treinen op lijn 15;
4. Het tracé R11/L15 is een logisch gevolg van de geboden opportuniteiten: de besluitvorming rond deze opportuniteiten wordt betwist en staat nog in de 'kinderschoenen'. De beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 om de R11 te ondertunnelen, leidt tot de opportuniteit tot medegebruik van de R11/L15, in bundeling voor de tweede spoorontsluiting:
 - a. De streefbeeldstudie R11/R11bis onder de bestaande Krijgsbaan heeft nog steeds geen politiek draagvlak en bevindt zich in de onderzoeksfase;
 - b. De technische haalbaarheid is door TUC Rail nog niet onderzocht omdat de definitieve keuzes en plannen van de streefbeeldstudies nog niet bekend zijn, maar:
 - i. Ofwel is de ligging van de tweede spoorontsluiting in de as van de Krijgsbaan op niveau -3, wat in wezen quasi onrealistisch is en een zeer hoge kostprijs kent. In deze plan-MER moet onderzocht worden of de spoorlijn onder de R11 op niveau -3 technisch kan. De treinen rijden op 8 à 10 m onder het maaiveld. De sporen zullen geleidelijk naar boven moeten worden gebracht om uiteindelijk bovengronds te kunnen aansluiten op L15 ter hoogte van Cantincrode. Het stijgingspercentage bedraagt max. 2,8 promille. M.a.w. om 2,8 m te stijgen heeft men 1 km traject nodig. Men zal dus

moeten beginnen stijgen op 3 à 4 km van Cantincrode, normaal gezien is dat in de buurt van de kruising R11/Herentalsebaan. M.a.w. vanaf dat punt kan de trein niet meer op -3 rijden.

- ii. Ofwel is de ligging van de tweede spoorontsluiting buiten de as van de Krijgsbaan maar dan kan dit enkel via de uitvoeringswijze van een geboorde tunnel en is de directe keuze voor de lange boortunnel logischer;
5. De afweging van de juridische en beleidsmatige toestand (decreten, gewestplan, RSV, andere stedenbouwkundige plannen (RUP ...), milieubeleidsplannen, bekkenbeheerplannen, mobiliteitsplannen ... tussen de twee varianten is essentieel. De variante van de R11/L15 heeft wellicht de grootste impact inzake wijzigingen en aanpassingen op de juridische en beleidsmatige toestand en leidt tot een grotere administratieve werklast;
6. De volgende varianten dienen opnieuw onderzocht en in overweging genomen te worden:
 - a. Het plan van het geoptimaliseerd boortracé dient opnieuw onderzocht te worden, evenals varianten op deze piste;
 - b. Spoorlijn 11 (Betuwelijn), vertrekkende aan het rangeerstation richting noorden (Nederland). Dit zou een goedkoper alternatief zijn. Opvallend is dat de meeste havengerelateerde spoorverbindingen richting hinterland zich hoofdzakelijk oriënteren in een Oost-West relatie. Dit geldt voor de IJzeren rijn, de Montzenroute en in Nederland voor de Brabantroute en de Betuwelijn. Het is aangewezen om in Europese context verder onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de noordelijke ontsluiting via lijn 11 richting Betuwelijn. Dit onderzoek wordt nu niet gevoerd om economische redenen. Rekening houden met een bredere samenwerking tussen de beide havens (Antwerpen en Rotterdam) moet het onderzoek naar gezamenlijk gebruik van de Betuwelijn voor bepaalde trafieken en bestemmingen eerst aan bod kunnen komen.
7. Het is essentieel om een duidelijke afweging te maken van onderstaande relevante analyses per tracé om de relevantie van de tweede spoorontsluiting te onderzoeken:
 - a. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (kost investering, uitgespaarde filetijd, tewerkstelling ...)
 - b. Verkeerskundige analyse (effect op goederenvervoer, capaciteitsgrens van huidige infrastructuur ...)
 - c. Bedrijfseconomische analyse (nieuwe gebruikers, behoefte ...)
8. De maatschappelijke kost van alle onteigeningen en waardeverminderingen op alle voorliggende tracés dienen nauwgezet in rekening gebracht te worden, niet alleen financieel, maar ook het aantal mensen.
9. Ter hoogte van de kruising met de Provinciestedenweg hebben L15 en de tweede spoorontsluiting voldoende diepte om een dakplaat aan te leggen boven de sporen, waardoor de ruimte boven de sporen vrij kan worden heringericht. De overwegen verdwijnen aan de Heuvelstraat en de Alex.

Franckstraat. Indien de beslissing van de Vlaamse regering deze voor het tracé R11/L15 is, dan is de volledige ondertunneling vanaf de Provinciesteenweg (N10) tot voorbij de Kapelleveldstraat voor de gemeente Boechout een minimumvereiste. Hier moet bij de afwegingen in de keuze voor het tracé onmiddellijk rekening gehouden worden, zowel wat betreft de bijkomende financiële impact, als de technische uitvoerbaarheid en de veiligheidsvoorschriften. De gemeenteraad van Boechout kiest dan in eerste instantie voor een boortunnel onder de bestaande sporen van L15. Bijkomend dienen volgende varianten onderzocht:

- a. Kan de ontdubbeling van de sporen onder elkaar gerealiseerd worden ipv. naast elkaar?
 - b. Wat zijn de mogelijkheden om de breedte van de werk- en realisatiezone zo minimaal mogelijk te houden (bv. heroriënteren station, twee i.p.v. vier perrons ...)?
 - c. Quid scheidingsmuren en breedte van werk- en realisatiezone bij sleuf met overkapping?
10. De omgeving van het Kasteel van Boechout, de Melkuip en het speelbos en de omgeving/erfgoed van landhuizen, o.a. Kastanjehof, dient binnen het landschap en als erfgoed maximaal gevrijwaard en bewaard te blijven.
 11. De nodige werken voor een tweede spoorontsluiting via Boechout zullen een gecompliceerde werf vormen. Als er iets misloopt, is er geen goederenverkeer per spoor meer mogelijk, dan loopt alles vast. Het is nu al een risicolijn waar vaak problemen voorkomen. Als men een ander tracé kiest, hebben de werken geen invloed op de huidige spoorverbindingen.
 12. Het argument tegen de lange boortunnel was de hoge kostprijs. Dit argument vervalft aangezien de kost van de lange boortunnel in dezelfde orde van grootte zit als voor het tracé R11/L15.
 13. In MER-procedures is er reeds ervaring met het inschatten van de geluidshinder. De geluidshinder dient onderzocht voor wat betreft de trafiek in de open sleuf bij realisatie van het tracé R11/L15. Met de hinder veroorzaakt door trillingen is er minder ervaring. Er is geen Vlaamse norm, geen Vlaams referentiekader. Wetenschappers en gezondheidsspecialisten wijzen er echter op dat lage frequentietrillingen wel degelijk een gezondheidseffect hebben. Dit aspect van hinder veroorzaakt door trillingen moet ook verder en grondig onderzocht worden, voor zowel het tracé R11/L15 als voor het tracé lange boortunnel.

Artikel 6

De regio Boechout/Mortsel is tegen het tracé R11/L15 en verkiest het tracé van de lange boortunnel. De regio Emblem/Ranst is tegen de lange boortunnel en opteert voor het tracé R11/L15. De gemeenteraad bepleit een alternatieve lange boortunnel die ook tegemoet komt aan de bezwaren van de regio Emblem/Ranst. De gemeenteraad verzoekt de gouverneur om een coördinerende rol te spelen tussen de betrokken gemeenten in de provincie Antwerpen.

Artikel 7

Deze motie integraal in te dienen in het kader van de nota voor publieke consultatie.

Boechout, 16 april '12,