

stRaten-generaal

Opmerkingen en aanvullingen bij kennisgeving plan-MER Tweede Spoorontsluiting Antwerpse haven

Antwerpen, 30 april 2012

Vlaamse Overheid, departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Afdeling milieu-, natuur- en energiebeleid, Dienst Milieueffectrapportage

Koning Albert II-laan 20 bus 8 (kamer 3G06)

1000 Brussel

mer@vlaanderen.be

RE: Plan-MER voor de Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen

Tijdens de publieke inspraakronde (kennisgeving) van 13 maart 2012 tot en met 30 april 2012 over het plan-milieueffectrapport Tweede Spoorontsluiting van de haven van Antwerpen dient vzw Straatego – in naam van het bewonerscollectief stRaten-generaal – volgende opmerkingen en aanvullingen in bij de nota voor publieke consultatie.

1.

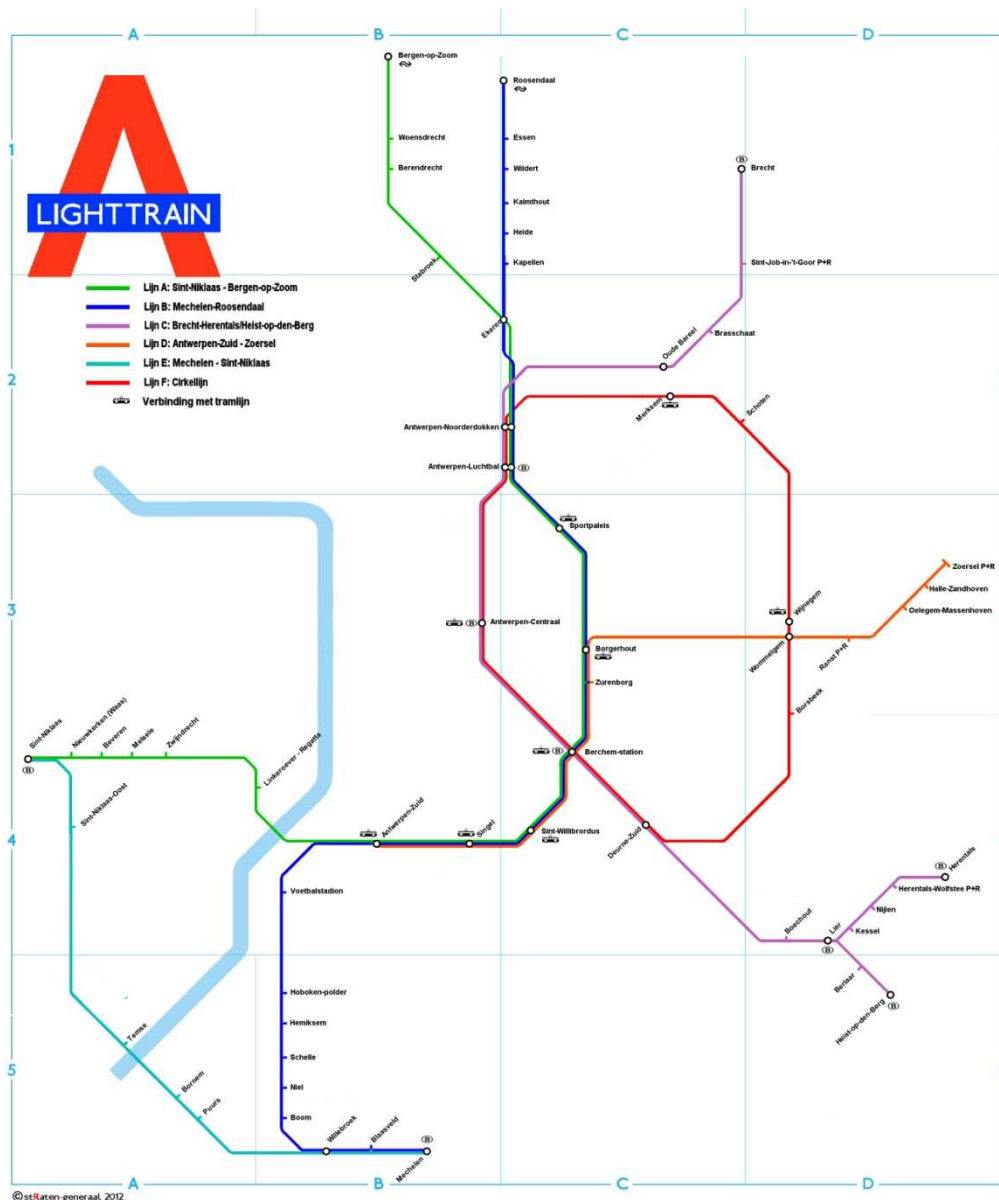
Gevraagd wordt om bij de studie van het tracé 'R11 & L15' in het luik 'Verkeerskundige analyse' het medegebruik van de geplande goederenspoorlijn door reizigersverkeer mee op te nemen als te onderzoeken optie.

In de nota voor publieke consultatie wordt gewag gemaakt van 'geboden opportuniteiten' verbonden aan dit tracé. Het mede benutten van de tweede spoorontsluiting als schakel in een lightrainnet voor voorstadsverkeer dient o.i. te worden beschouwd als een van die opportuniteiten. Dat was ook de visie van de Vlaamse regering, toen ze op 23 juni 2000 deze passus toevoegde aan de beslissing om een tweede spoorontsluiting aan te leggen:

De Vlaamse regering heeft tevens beslist te laten onderzoeken of het goederenspoor ook gebruikt zou kunnen worden voor personenverkeer in het kader van het voorstadsnet Antwerpen.

Onduidelijk is of dit onderzoek effectief gevoerd werd, of m.a.w. tijdvensters en restcapaciteit werden becijferd. In de EIS-studie van eind 2009 staan ontwerptekeningen opgenomen met enkele kokers en dubbele kokers (zie illustratie dwarsdoorsnede onder de Frans Beirenslaan, met vier treinsporen). De meerkost van vier sporen bedraagt 43%: twee sporen aanleggen kost 56 miljoen euro/km, vier sporen 80 miljoen euro/km (cijfers EIS).

Het tracé 'R11 & L15' vormt een tangentiële lijn in de rand van de agglomeratie, te midden van bewoonde kernen en belangrijke publieksfuncties. Deze lijn zou een behoefte aan verplaatsingen door passagiers kunnen invullen, binnen een groter geheel van lightrainlijnen in Antwerpen – zie bijgevoegd de door ons ontworpen kaart 'lightrainnet Antwerpen'. In de praktijk zou een lightrain op deze lijn halt kunnen houden in Merksem (Bredabaan), Schoten (Borgeind), Deurne-Noord (Makro/Wijnegem Shopping Center), Wommelgem en Borsbeek (Herentalsebaan):



Over het gebrek aan onderlinge verbindingen tussen de Antwerpse voorsteden schreef de Werkgroep Integrale Aanpak Masterplan (WIAM) in 2002:

Door de radicaal radiale gerichtheid van het voorstedelijk wegennet in Antwerpen is er een ernstige onderwaardering in het wegennet van de tangentiële verbindingenbehoefte, zowel voor het openbaar als voor het auto- en vrachtvervoer. Verplaatsingen van voorstadsdeel naar voorstadsdeel zijn moeilijk, verlopen via bottle-necks en creëren vaak sluitverkeer door niet afgestemde delen.

In 2006 wees Studiegroep Omgeving/Tritel in een Rapport niet-centrum gerichte openbaar vervoerlijnen Antwerpen op de potentie van wat de tangentialijn of fortenlijn R11 werd genoemd, dit in het kader van een onderzoek over de inplanting van een tramlijn:

Er wordt geopteerd voor R11 als traject voor een grootstedelijke tangentiële tramlijn omwille van de potenties voor grootstedelijke ontwikkelingen, in tegenstelling tot de tangentialijn door de randdistricten die voornamelijk lokaal en centrumgericht is. Bovendien heeft R11 een grotere ruimtelijk structurerende werking en zichtbaarheid op niveau van het grootstedelijk gebied.

Er werd een beperkt aantal halten (17) gedefinieerd tussen Hoboken (Moerelei/Den Haaglaan) en Merksem (Bredabaan). In totaal woonden er 103.051 mensen in een straal van duizend meter rond die halten, met het relatief hoge gemiddelde van 6.062 inwoners/halte. De fortenlijn werd geëvalueerd op het invullen van drie rollen:

Rol 1: bedienen van functies in de nabijheid van de fortenlijn. Door de verknoping met de (doorgetrokken) centrumgerichte (tramlijnen) kan de fortenlijn deze rol goed vervullen. De potentie wordt nog vergroot indien er meer functies worden ingeplant rond de halten van deze lijn.

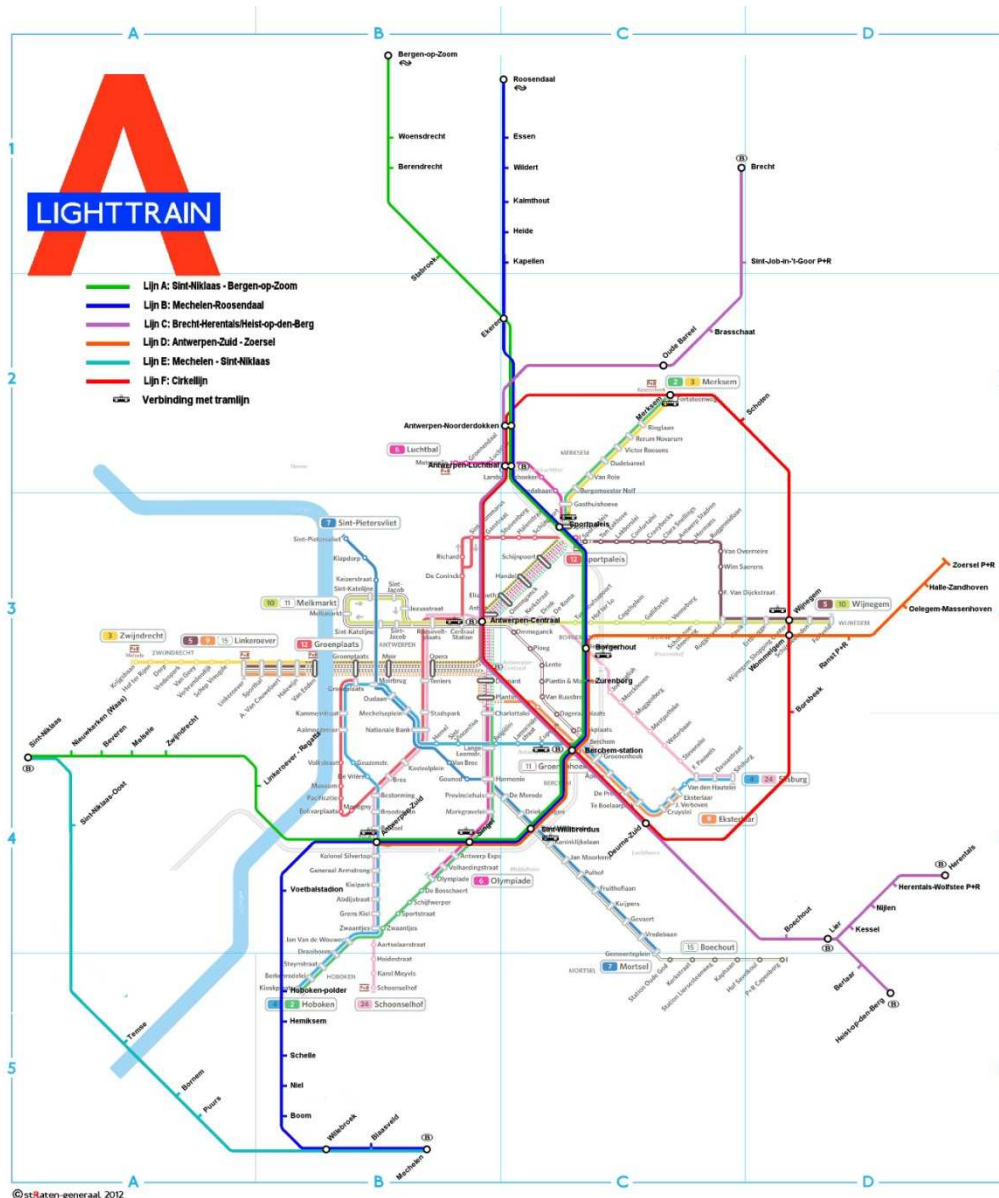
Rol 2: onderling verbinden van functies langs de fortenlijn. De diverse analyses wijzen uit dat de potenties van deze lijn voornamelijk te zoeken zijn in de verplaatsingen binnen de beschouwde gordel zelf. De reistijdwinst ten opzichte van een verplaatsing met een centrum gerichte lijn is dermate groot dat de positieve score van de voorgestelde lijn voor deze rol onafhankelijk is van de geplande ontwikkelingen erlangs. De geplande ontwikkelingen zijn met andere woorden geen randvoorwaarde voor succes van deze lijn voor deze rol, maar ondersteunen deze wel verder.

Rol 3: onderdeel uitmaken van een ketenverplaatsing. Het huidig gebrek aan structurerende, hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen binnen de gordel speelt in het voordeel van de voorgestelde lijn. De fortenlijn kan een volwaardig onderdeel vormen van een ketenverplaatsing.

Verder werd geattendeerd op het groot aantal onbebouwde binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden in de nabijheid van de fortenlijn (45 zones alleen al op het grondgebied van de stad Antwerpen), wat erop wijst dat de verplaatsingsbehoefte, zeker in een demografisch sterk groeiende stad, er wellicht nog zal toenemen.

De potentie voor een hoogwaardige openbaar-vervoersas op deze tangentialijn blijkt aanwezig. Het is uitgerekend op deze tangentialijn (R11 + A102) dat de Vlaamse regering nu een van de twee mogelijke tracés voor de aanleg van een tweede spoorontsluiting voor het goederenvervoer van en naar de Antwerpse haven plant. Deze spoorlijn zal quasi volledig ondergronds aangelegd worden,

Een lightrain in de geplande treinkokers biedt in vergelijking met een bovengrondse tram twee evidente voordelen. Open ruimte wordt gevrijwaard - een mogelijke tramlijn op dit tracé is ruimtelijk soms moeilijk inpasbaar. Tegelijk scoort de lightrain sterk op het vlak van snelheidsefficiëntie, aangezien ze in eigen bedding (zonder kruispunten) rijdt en in principe grotere halteafstanden hanteert dan een tramlijn. Dit leidt tot korte reistijden tussen de verschillende districten en gemeenten in de eerste gordel van de rand. Op vrijwel alle halteplaatsen (zie hoger) kan worden overgestapt op het onderliggende radiale tramnet – zoals blijkt uit bijgevoegde 'kaart lightrainnet + tramnet Antwerpen':



Een derde voordeel kan worden gecreëerd als deze snelle tangentiallijn ook de drie grote treinstations (Berchem, Centraal, Luchtbal) aandoet. Dat blijkt fysiek mogelijk en wordt - eens je de denkbeeldige mobiliteitskaart zo gaat bekijken - zelfs evident. Op het grondgebied van Mortsel kan de lightrain aantakken op de bestaande spoorlijn richting de binnenstad. Een extra stopplaats kan worden voorzien aan het einde van de Diksmuidelaan (luchthaven Deurne), vervolgens doet de lightrain de drie grote stations aan en het station Antwerpen-Noorderdokken, om voorbij dat laatste station opnieuw de tangentiallijn te vervoegen richting halte Bredabaan.

Op die manier ontstaat een kort ovalen circuit met tien haltes in het hart van de agglomeratie (zie kaart). Bij een haltering om de drie minuten kan het circuit tweemaal per uur bediend worden door één treinstel. Met vier treinstellen in elk richting kan een hoge frequentie (acht ritten/uur) gehaald worden - afhankelijk van de restcapaciteit in de bestaande noord-zuidtunnel - waardoor relatief korte wachttijden (7/8 minuten) ontstaan.

De toegevoegde waarde van het koppelen van een voorstedelijke tangentiallijn aan een binnenstedelijke noord-zuidas is groot, de winst is als het ware dubbel: er ontstaat een

lightraincirkel die een gordel van voorsteden op efficiënte manier intern verbindt en tegelijk de voorstad extern ontsluit richting de kernstad. Zo sta je op twaalf minuten tijd van de Bredabaan in Merksem aan de Herentalsebaan in Borsbeek, waar telkens ook radiale tramlijnen halt houden. Of op negen minuten tijd sta je van het Wijnegem Shopping Center aan Berchem-station, waar je kan overstappen op andere lightrainlijnen.

Om al deze redenen vragen we om de geplande aanleg van een tweede spoorontsluiting rond Antwerpen tevens te beschouwen als een mogelijke opportuniteit voor het ontsluiten per openbaar vervoer van diverse woon- en recreatiekernen in de Antwerpse voorstad, en om in dat kader deze opportuniteit toe te voegen onder 16.1 (p.118) als onderzoeksvraag op het vlak van verkeerskundige effecten.

2.

In de nota voor publieke consultatie wordt gesteld dat reeds werd onderzocht – naar aanleiding van de opmaak van het gewestelijke RUP voor de Oude Landen en van de vergunningsaanvraag in 2011 – onder welke omstandigheden een ondergrondse kruising mogelijk zou zijn met de HSL-lijn Brussel-Amsterdam en de verkeerswisselaar A12/E19. Uit dit onderzoek is gebleken dat dergelijke kruising technisch mogelijk is zonder daarbij de mogelijke aanlegwijzen van de A102 te hypothekeren.

Een ondergrondse kruising werd evenwel niet weerhouden gezien de zeer hoge financiële kosten die met dergelijke ondergrondse aanlegwijze van de spoorinfrastructuur gepaard zouden gaan. De kosten voor een ingegraven vertakkingscomplex 'Oude Landen' worden geraamd op een meerkost van minstens 300 miljoen € in vergelijking met een functioneel gelijkwaardig bovengronds complex. Daarom werd door Infrabel besloten dat de ingegraven optie budgettair geen haalbare oplossing is, dat om die reden een ingegraven oplossing niet als redelijk alternatief kan worden weerhouden en dat de spoorweg ter hoogte van Merksem zelfs gedeeltelijk boven het maaiveld zal komen te liggen.

Gelet op de bevolkingsdichtheid nabij de geplande tweede spoorontsluiting en op de grote negatieve impact van verkeerslawaai op de gezondheid – in het bijzonder op de slaapkwaliteit (cfr. robuust medisch onderzoek gepubliceerd in diverse gezaghebbende medische tijdschriften + gehanteerde normen door de Europese Commissie en de WHO) – is de aanleg van deze spoorweg op talud of op maaiveld evenwel geen optie, menen wij. Om dezelfde redenen is het schrappen van het huidige ringspoor als lijn voor goederenspoorverkeer gelegen tussen de dichtstbevolkte kernen van Vlaanderen (Borgerhout, Berchem, Deurne, Luchtbal, Merksem-west) een verstandige en noodzakelijke optie. Het kan echter niet de bedoeling zijn om met de nieuw-geplande tweede spoorontsluiting andere woonkernen te treffen.

Daarom dienen in het plan-MER minstens de negatieve medische effecten van een bovengrondse spoorweg te Merksem in kaart te worden gebracht, in het bijzonder op het vlak van lawaai (Lden t.o.v. Europese normen en geduid binnen gezondheidsstudies, o.a. op het vlak van stress, cardiovasculaire impact, depressievorming, etc.). Dit met het oog op een correcte behandeling van de omwonenden. Bij de MER-evaluatie van dit bouwproject moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden met de afstandszones tot woonkernen en in het tot bijzonder kwetsbare

groepen (ziekenhuizen, scholen, ...): effecten op 100 meter, 300 meter, 500 meter en 1500 meter – cfr. medische literatuur waarin deze afstanden worden gehanteerd.

De negatieve impact van lawaai op de gezondheid is dusdanig groot (en sterk onderschat), dat politieke argumenten i.v.m. ‘algemeen belang gaat voor op individueel belang’ of voldongen feiten gecreëerd in procedures voor nabijgelegen bouwprojecten niet doorslaggevend kunnen zijn, gelet op de bevolkingsaantallen in de onmiddellijke omgeving en op de overheidsplannen om in dezelfde zone het Laaglandpark aan te leggen.

Wanneer om welke redenen dan ook en na grondige studie van alle technische opties een ondergrondse spoorweg ter hoogte van Merksem effectief onmogelijk zou blijken, moet vervolgens minstens aangegeven worden hoe de spoorweg in die zone overkapt zal worden. Wij suggereren om daarbij de door het Nederlandse studiebureau Movares ontwikkelde ‘Duurzame Weg’ als ernstig optie te overwegen:

<http://movares.nl/project/de-duurzame-weg>

Met koudgebogen glas kan een eventueel bovengronds aan te leggen spoorlijn worden overkapt. We voegen hier een visuele illustratie bij van die techniek (copyright Movares):



Op 7 maart 2012 kwam de ontwerper van deze techniek tekst en uitleg hierover geven op een druk bijgewoond tunnelcongres georganiseerd door stRaten-generaal (Provinciehuis). In zijn presentatie toonde hij voorbeelden van plekken in Nederland waar zijn techniek inmiddels meegenomen wordt in bouwprojecten. Opvallend daarbij is dat de NS (Nederlandse Spoorwegen) een belangrijke klant is. Het treinstation Sloterdijk (Amsterdam) werd overkapt met dergelijke techniek. Ook het openbaarvervoerstransferium achter Amsterdam-Centraal wordt momenteel overkapt met een koepel van koudgebogen glas.

3.

Gevraagd wordt ten slotte om bij de ontwikkeling van de tweede spoorontsluiting rekening te houden met de eventuele aanleg van het Meccanotraccé zoals dat momenteel mee onderzocht wordt in het plan-MER Oosterweelverbinding, en om minstens de diverse scenario's ervan niet te hypothekeren.

Het Meccanotracé met drie tangenten (west, noord en oost) wordt ter hoogte van Wommelgem rechtstreeks gekoppeld aan de E313:



Het Meccanotracé met vier tangenten (Meccano Plus, ofwel oorspronkelijke Meccanotracé plus R11bis) volgt hetzelfde tracé als dat van de A102/R11bis zoals voorlopig uitgewerkt in de streefbeeldstudie R11/R11bis onder leiding van gouverneur Cathy Berx.

Voor vzw Straatego,

Manu Claeys, voorzitter

Van Geertstraat 69

2140 Borgerhout

Peter Verhaeghe, ondervoorzitter

Felix Moonsstraat 3

3290 Diest