



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid
Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en –projecten
Directie Gebiedsontwikkeling
Team Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Afkeuring project-milieueffectrapport

Spoorweginfrastructuur Oude Landen in Ekeren

Initiatiefnemers:

TUC RAIL
Fonsnylaan 39
1060 Brussel

Infrabel N.V.
Marcel Broodthaersplein 2
1060 Brussel

03/04/2020

PRMER-3151-AK

1. Inleiding

Het voorgenomen project betreft de aanleg van een ongelijkgronds vertakkingscomplex in het parkgebied Oude Landen, ter vervanging van het bestaande gelijkgrondse vertakkingscomplex Schijn bij de ingang van het vormingsstation Antwerpen Noord. De aanleg van het ongelijkgronds vertakkingscomplex wordt beschouwd als de eerste stap in het verhogen van de capaciteit van de goederenas L27A tussen de in- en uitrit van het vormingsstation tot de aansluiting met de L15 in Mortsel (vertakking Krijgsbaan).

Daarnaast zijn er nog een aantal ingrepen voorzien:

- De aanleg van een waterbergingsgebied in het natuurpark Oude Landen.
- De omlegging van de Laarse beek, richting het waterbergingsgebied. Bijkomend wordt de Laarse beek stroomopwaarts verbreed over een lengte van 200m.
- De aanleg van viaducten als doorgang voor langzaam verkeer, t.h.v. de kruising met Oudelandse beek en t.h.v. de kruising met de omgelegde Laarse beek.
- De aanleg van een cascostructuur voor het toekomstig sport- en recreatiebuurtpark.

Het MER werd samen met de omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2019049910) ingediend.

De volgende activiteiten zijn onderworpen aan de m.e.r.-plicht volgens het project-m.e.r.-besluit¹, met name:

Bijlage II

10c Aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km, of een ononderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in een bijzonder beschermd gebied

10h Werken ter beperking van overstromingen, namelijk aanleg van overstromingsgebieden met een volumecapaciteit van 250.000 m³ of meer

Bijlage III

10j Werken voor onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II

Voor categorieën van projecten opgenomen in bijlage II van het project-m.e.r.-besluit, is het indienen van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de m.e.r.-plicht mogelijk. Door de initiatiefnemer wordt echter afgezien van dit verzoek.

Het Team Mer van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten besliste op 8/02/2019 over de aanmelding. De aanmelding bevatte geen vraag tot scopingadvies.

Het Team Mer ontving op 24/01/2020 de vraag om het in het omgevingsloket opgeladen project-MER goed of af te keuren.

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, B.S. 17 februari 2005, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM

Het project-MER werd opgesteld door het team van deskundigen waarover in de aanmeldingsbeslissing werd beslist.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° D.A.B.M.

Voor het opstellen van deze project-MER werd er geen scopingadvies gevraagd waardoor aan dit artikel niet kan getoetst worden.

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het project-MER is onvoldoende kwaliteitsvol uitgewerkt en bevat niet alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM.

Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

Inzake het gebruik van cijfers ter onderbouwing van de referentiesituatie en geplande situatie

- Voor de inschatting van het reële aantal treinen werd gebruik gemaakt van telgegevens van 10-17 juli 2018. Deze cijfers geven een verdeling over dag-avond-nacht, die in de relevante disciplines nodig zijn voor het in beeld brengen van de referentiesituatie. Team Mer stelt de vraag in welke mate deze cijfers representatief zijn voor het jaar 2018. Het is noodzakelijk dat ook andere periodes worden bekeken, zodat vanuit het geheel een gemiddelde kan berekend worden.
- Voor de geplande situatie wordt gekozen voor een realistisch worst case scenario, dewelke uitgaat van een stijging met 100% voor goederentreinen. Het Team Mer gaat akkoord met de keuze van een realistisch worst case scenario, gezien hiermee gekeken kan worden naar maximale milieueffecten. Maar het Team Mer mist ook het scenario dat de prognoses van het Planbureau volgt (cfr. plan-MER 2018). Beide scenario's zijn van belang om inzicht te krijgen in de relevantie van de te verwachten effecten.
- Bij de beschrijving van de inschatting van de trafiek in de toekomst wordt gesteld dat de stijging in de avond 148% bedraagt, en in de nacht 161%. Een kleine berekening leert dat een stijging van 148% op 94,3 QC/uur 233,9 is, en een stijging van 161% op 80,3 QC/uur 209,6 is. Dit verschilt met de cijfers in paragraaf 2.3.1.2.3 (245,6 QC/uur voor de avond, en 152,5 QC/uur voor de nacht). Werden er nog andere elementen meegenomen in de berekening van de trafiek in de toekomst?
- De tabel 2.2 grondbalans is niet duidelijk en tevens onvolledig. Alle ingrepen die een grondverzet nodig hebben, moeten opgenomen worden.

Inzake de discipline bodem

- Doorheen de discipline bodem (maar ook bij andere disciplines) wordt meermaals gesproken over het 'spoorproject'. Hierdoor lijkt het dat niet alle ingrepen die in de vergunningsaanvraag zijn begrepen ook onderzocht worden naar mogelijke effecten (hierin zijn zeker de cumulatieve effecten heel belangrijk). Bijvoorbeeld: de oppervlaktes, opgenomen in de tabellen 6.4 en 6.5, handelen enkel over de oppervlakte die door de nieuwe spoorinfrastructuur zal ingenomen worden. De afgraving van het natuurpark en de omlegging van de Laarse beek kan ook echter leiden tot een profielwijziging.
- Inzake de impact van calamiteiten tijdens de exploitatie op bodemkwaliteit, wordt in het project-MER gesteld dat onmiddellijk moet ingegrepen worden en een verontreiniging zo vlug mogelijk moet verwijderd worden. Het effect wordt als beperkt

negatief beoordeeld als rekening wordt gehouden met de beschreven maatregelen (onmiddellijke actie, verontreiniging zo snel mogelijk verwijderen, opvolging onder toezicht erkend bodemsaneringsdeskundige). Afhankelijk van de soort calamiteit kan het effect echter ook (aanzienlijk) negatief zijn. Gezien de nabijheid van het natuurpark, en daarbij aansluitend het natuurreservaat, en aan de andere zijde woongebied, stelt het Team Mer de vraag of er geen bijkomende maatregelen nodig zijn om de verontreiniging tijdig te kunnen isoleren/vertragen.

- In het project-MER worden een 4-tal (sets van) milderende maatregelen opgesomd. Het is echter niet duidelijk in welke mate (een deel van) deze maatregelen al voorzien zijn in het project en welke hier extra worden voorgesteld om effecten te milderen.
 - o De beoordeling in de effectgroep bodemkwaliteit is volgens de bespreking in §6.3.3. beperkt negatief op voorwaarde dat de bepalingen uit Vlarebo en voorzorgsmaatregelen worden genomen. Een beoordeling zonder deze voorwaarden wordt niet gegeven. De beoordeling houdt in die zin dus al rekening met die voorwaarden. Dezelfde voorwaarden worden echter ook opgenomen in een milderende maatregel (B-02) en in tabel 6.5 wordt de beoordeling eerst negatief gezet, en na toepassing van B-02 en B-03, beperkt negatief.
 - o De beoordeling in de effectgroep bodemstabiliteit (§ 6.3.4.3) stelt beperkt negatief als het aanleggen van de taluds volgens de in de tekst beschreven methode wordt uitgevoerd. Niettemin wordt het inzaaien van de taluds als een milderende maatregel (B-04) voorgesteld waarna het effect als verwaarloosbaar tot beperkt negatief kan geschat worden.
 - o Wat is er gebeurd met de aanbeveling uit de plan-MER inzake bodemverdichting “Binnen werfzones en aan- en afvoerroutes op onverharde bodems kan de teelaarde afgegraven worden met aanbrengen van mulchenlaag en rijschotten of rijplaten”?

Inzake de discipline water

- Inzake de impact van calamiteiten tijdens de exploitatie op waterkwaliteit, wordt verwezen naar de gelijkaardige opmerking onder discipline bodem (zie hogerop).
- Bij de bespreking van de impact naar grondwater wordt gefocust op het spoorproject en de afgraving van het natuurpark. Zijn er geen effecten te verwachten vanuit de verlegging van de Laarse beek (inclusief stroomafwaarts deel na de aftakking op de huidige waterloop)?
- De impact van de afgraving van het natuurpark op het natuurreservaat is kwalitatief en o.b.v. expert judgement uitgevoerd. Dit omdat er geen meetgegevens van grondwaterstanden in het natuurreservaat voorhanden zijn. Hierdoor kan volgens Team Mer ook niet correct ingeschat worden of de milderende maatregel ‘opstuwen Donkse beek’ ofwel nodig ofwel voldoende zou zijn om een impact op de kwel te milderen. Een kwantitatief onderzoek d.m.v. grondwatermetingen is noodzakelijk. Deze informatie is ook van belang om de verdroging op grondwaterafhankelijke vegetatie in het nabijgelegen natuurreservaat (VEN) beter te kunnen inschatten (zie discipline biodiversiteit). Hiervoor kan ook verwezen worden naar het advies van Agentschap Natuur en Bos (zie bespreking adviezen).

Bijkomend merkt Team Mer op dat deze milderende maatregel buiten de voorliggende vergunningsaanvraag is gelegen en hiervoor dus geen garantie kan geboden worden. De beoordeling in de discipline water gaat echter wel uit van het nemen van deze milderende maatregel, wat niet correct is.
- Vanuit de indicatieve berekening van de bemalingsdebieten en invloedssfeer worden een aantal knelpunten besproken onder §7.3.3.4.

- Hierbij stelt het project-MER dat het aan de aannemer is om hiermee rekening te houden bij de uitvoering. Bij de milderende maatregelen wordt enkel het toepassen van retourbemaling of een alternatief hierop voorgesteld. Maatregelen om verontreiniging te voorkomen, ontbreken bij de milderende maatregelen.
- Bijkomend stelt het Team Mer dat vanuit de initiatiefnemer ook meer garantie kan/moet gegeven worden om toch rekening te houden met bepaalde voorgestelde maatregelen, en dit via het bestek en/of door een code van goede praktijk voor te leggen aan de aannemer. Dit kan zeker nodig zijn om een impact t.h.v. het natuureservaat (VEN) te vermijden.
- In de tabel onder §7.6 ontbreekt de impact van bemaling op grondwaterverontreiniging.
- Onder § 8.2.5.3.2 wordt de impact van metalen deeltjes als ijzer en koper als beperkt negatief ingeschat. Hierbij wordt gefocust op de neerslag in de bodem, er wordt niet duidelijk gemaakt wat de eventuele doorsijpeling kan zijn naar het oppervlaktewater (en/of grondwater). Zie ook het advies van de dienst Waterlopen van de provincie Antwerpen (zie bespreking adviezen).

Inzake de discipline biodiversiteit

- Om het verlies aan waardevolle ecotopen te milderen wordt voorgesteld om de meest waardevolle ecotopen te behouden tijdens zowel de aanleg- als de exploitatiefase. Hierbij moet d.m.v. een terreinbezoek inzicht gekregen worden in de ecotopen van het projectgebied. Het Team Mer stelt de vraag waarom dit nog niet gebeurd is, dit is uitstel van onderzoek. Er werd enkel gebaseerd op de BWK en een terreinbezoek in augustus 2018 en januari 2019. Bij deze laatste kan zelfs de meerwaarde in vraag gesteld worden, gezien midden in de winter. Een degelijk zicht op de ecologische waarde van het terrein is cruciaal i.k.v. het organiseren van de aanlegfase, en kan eveneens relevant zijn voor de realisatie van de nodige waterberging. Indien bepaalde ecotopen te waardevol zijn om af te graven, zal het volume voor de waterberging ook dalen. Bijkomend kan ook de vraag gesteld worden of door het wijzigen van de omgevingscondities het behoud van deze waardevolle ecotopen wel zal opbrengen. Het Team Mer stelt dat het noodzakelijk is dat er eerst duidelijkheid wordt geboden over eventueel te behouden elementen in het toekomstig natuurpark, en op welke wijze deze passen in de toekomstige inrichting, alsook eventuele consequenties naar de waterberging.

Inzake de discipline geluid en trillingen

- Voor de geplande situatie in 2030 werden de intensiteiten opgehoogd met een groeicijfer waarbij het goederentrafiiek met 100% zou toenemen t.o.v. de referentiesituatie. Bijkomend wordt in de geplande situatie ook rekening gehouden met het gebruik van nieuw rollend materieel, en dit gezien de verplichting vanuit Europa dat alle interoperabele wagons die op het silent-track rijden, tegen 2024 100% retrofit moeten zijn (of moeten voldoen aan het TSI geluid). De wijziging naar een 100% retrofit is echter niet afhankelijk van de uitvoering van voorliggend project, wat betekent dat ook zonder het uitvoeren van dit project er een streven is naar een 100% retrofit van het rollend materieel. Om de effecten van voorliggend project volwaardig in beeld te kunnen brengen, moet de referentiesituatie bijgevolg ook geprojecteerd worden naar 2030, met het nieuw rollend materieel en indien van toepassing, de groeicapaciteit die er (nog) is met de huidige spoorinfrastructuur. Door beide situaties met hetzelfde rollend materieel te berekenen, zal het effect inzake geluidsbelasting tengevolge de wijzigingen aan het spoor (en hiermee toename aan treincapaciteit) nauwkeuriger in beeld kunnen gebracht worden. Deze berekeningen zijn namelijk van belang om inzicht te krijgen op de leefbaarheid van de nabije omgeving (en de noodzaak tot nemen van bijkomende milderende maatregelen).

Hierbij aansluitend kan ook verwezen worden naar het advies van de stad Antwerpen (zie bespreking adviezen).

- Team Mer stelt ook de vraag of het realistisch is dat de 100% retrofit zal gehaald worden in 2024 of 2030. Onder §11.3.1.2 wordt verwezen naar verworven inzichten bij Lineas en B-rail. Hierbij is het minstens nodig dat deze geactualiseerd wordt.
- Onder §11.3.4 wordt in het project-MER gesteld dat de sporen van het vertakkingscomplex in westelijke richting opschuiven, met uitzondering van de noordelijke aansluiting op bestaande L27A, t.h.v. de woningen aan de Weegbreelaan. Ook ten zuiden van de Prinshoeweg zal het spoor voor een bepaalde afstand naar het oosten opschuiven, t.h.v. woningen aan De Oude Landen. Zie ook gelijkaardige opmerking bij discipline mens ruimte en gezondheid.
- Er werd een bijkomende geluidsstudie toegevoegd aan de vergunningsaanvraag, naar aanleiding van de afspraak van Infrabel met stad Antwerpen om bijkomende geluidswanden te zetten langs de L27G. Waarom werd de resultaten hiervan niet mee verwerkt in het project-MER?

Inzake de discipline mens (ruimte en gezondheid)

- Er ontbreekt een bespreking van eventuele lichthinder tijdens de aanlegfase (gezien avond- en nachtwerk niet uitgesloten zijn).
- Inzake luchtkwaliteit moet gebruik gemaakt worden van de meest recente kaarten, zijnde de interpolatiekaarten van 2018. Deze verschillen ondertussen van het jaar 2017.
- In §12.4.2.2 wordt, net als bij de discipline trillingen, gesteld dat de spoorlijn in het zuidelijk deel licht opschuift naar het westen. Er zal ook een deel opschuiven naar het oosten om de bocht te kunnen maken. In §12.4.3.2 is de opschuiving van het spoor naar het oosten t.h.v. de Prinshoeweg, en de woningen ten zuiden hiervan langs De Oude Landen een bijkomende verzwaaring voor de visuele belevingskwaliteit. Dit wordt onderbelicht in het project-MER. De eindbeoordeling als negatief (zonder mildering) wordt in vraag gesteld, als de bestaande situatie al als negatief kan beschouwd worden.
- In lijn met de eerste opmerking in discipline geluid, zal de mogelijke geluidshinder van het project op de bevolking pas duidelijk worden als de referentiesituatie ook rekening houdt met de evolutie naar een 100% retrofit. Het aantal potentieel ernstig gehinderden en het aantal potentieel slaapverstoorden zal in principe minder zijn in een referentiesituatie 2030.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° D.A.B.M.

Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hieronder een beknopte analyse van de ontvangen informatie:

Het Team Mer vroeg advies op het MER aan Agentschap Natuur en Bos, Provincie Antwerpen, stad Antwerpen, Departement Omgeving, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Onroerend Erfgoed, OVAM, Agentschap Zorg en Gezondheid, Vlaamse Milieumaatschappij, Departement Omgeving Afdeling GOP (ivm vergunning), Departement Omgeving Afdeling BJO (ivm geluid).

Er kwam reactie van het Agentschap Natuur en Bos, stad Antwerpen, Provincie Antwerpen (dienst Integraal Waterbeleid), Onroerend Erfgoed, OVAM en VMM.

Advies stad Antwerpen: de dienst Mobiliteit vermeldt een tweetal voorwaarden (schrappen zebepad aan kruispunt Prinshoeweg/Oude Landen gezien dit geen fietsoversteek kan inhouden; bij ontwerp vrij liggend fietspad parallel aan Prinshoeweg rekening houden met

eventuele toekomstige opportuniteiten voor lokale aansluitingen op Poorthoflaan en Leerhoeklaan). Deze voorwaarden vergen geen noodzakelijke aanpassing aan het project-MER. Inzake de discipline geluid worden een drietal aanbevelingen geformuleerd om geluidshinder nog meer of beter te milderen. Deze aanbevelingen worden best opgenomen in het project-MER en kunnen mogelijks, na het doorrekenen van een referentiesituatie 2030 (zie bespreking discipline geluid, referentiesituatie (toetsing §2.3)), meer van toepassing worden. In het advies worden verder nog een aantal opmerkingen meegegeven ter nuancering en verduidelijking, niet ter aanpassing van de effectbeoordeling.

Advies provincie Antwerpen: vanuit het advies (dienst waterlopen) worden een aantal algemene opmerkingen gegeven ter verduidelijking van het project-MER. De opmerking omtrent mogelijke concentraties ijzer en koper in het run-off water, en als mogelijk de toets aan de correcte normen, is wel van belang om in het project-MER aangevuld te worden.

Agentschap Natuur en Bos: er wordt een ongunstig advies geformuleerd. Meerdere elementen moeten aangepast worden. Zie bijlage voor het integrale advies.

Vlaamse Milieumaatschappij: er wordt een voorwaardelijk gunstig advies gegeven, met de enkele voorwaarden, waarbij minstens de volgende moeten verduidelijkt worden in het project-MER:

- Onder de vertraagde afvoer van de infiltratie/bufferbekkens moet minstens 250 m³/h aan infiltratievolume voorzien worden in combinatie met een infiltratieoppervlakte van minstens 4 m²/100 m²; tenzij kan aangetoond worden dat infiltratie niet haalbaar is. Indien nodig kan mogelijk bijkomende ruimte voor (oppervlakkige) infiltratie worden gevonden in het natuurpark.
- Enkel de zijwanden van de infiltratievoorzieningen mogen in rekening worden gebracht om de infiltratieoppervlakte te bepalen.

OVAM en Onroerend Erfgoed hebben geen opmerkingen geformuleerd over het project-MER.

Tijdens het openbaar onderzoeken werden er 29 bezwaren geformuleerd. Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

Bezwaren inzake alternatieven: in de bezwaren worden diverse vragen gesteld naar bijkomend onderzoek van alternatieven.

Ten eerste wordt verwezen naar *'het vorig onderzoek van de 8 ondergrondse alternatieven, en wordt dit onderzoek als onvoldoende en niet onafhankelijk beschouwd*. I.k.v. de opmaak van het plan-MER 2018 (actualisatie plan-MER 2011) werden twee criteria (hellingsgraad en exploitatie/bereikbaarheid vormingsstation) gebruikt om de redelijkheid af te toetsen van deze 8 ondergrondse alternatieven. Slechts 2 werden toen redelijk geacht, zijnde variant 'ondertunneling vanaf Kloosterstraat' en variant 'ondertunneling vanaf Bist'. Deze 2 ondergrondse alternatieven zijn, naast het bovengronds vertakkingscomplex, op volwaardige wijze onderzocht in het plan-MER 2018. Op basis van het gevoerde onderzoek in het plan-MER en andere onderzoeken (o.a. MKBA) werd in 2019 het GRUP 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen in Ekeren' hernomen. De 2 ondergrondse varianten zijn niet vergunbaar binnen het GRUP.

Ten tweede wordt *'een grondig onderzoek gevraagd naar een mogelijke alternatieve route voor een nieuw spoortraject voor goederenvervoer, waarbij bij voorkeur gebundeld wordt met andere geplande infrastructuurprojecten (bijv. parallel aan A12). De eventueel noodzakelijke (ongelijkgrondse) kruising van de lijnen L27A en L15 wordt in het rangeerstation zelf aangelegd'*. Naar aanleiding van het ter beschikking stellen van het plan-MER van 2011 als volledig verklaarde kennisgeving aan het publiek in 2016 werd de mogelijkheid geboden alternatieven aan te reiken. Op basis van deze inspraakperiode werden diverse alternatieven aangereikt, waaronder een vergelijkbaar scenario 'locatie park Schijns gebruiken als aanloop om A12 ondergronds te kruisen

en alternatieve spoorverbinding aan westelijke zijde van de A12'. Dit laatste scenario werd niet redelijk geacht o.b.v. het criterium 'bereikbaarheid bundels vormingsstation'. Dit is gelijkaardig aan elk ander locatiealternatief waarbij de ongelijkgrondse kruising moet gebeuren aan het vormingsstation zelf. Bijkomend merkt het Team Mer op dat de doelstelling van voorliggend project het realiseren betreft van een ongelijkgronds vertakkingscomplex van de spoorlijnen L27A en L11, ter vervanging van het bestaande gelijkgrondse vertakkingscomplex Schijn.

Ten derde wordt gevraagd '*om een neutraal vertakkingscomplex te onderzoeken, dat geen rekening houdt met een mogelijke toekomstige aansluiting met de 2^{de} spoorontsluiting*'. De aanleg van het ongelijkgronds vertakkingscomplex wordt beschouwd als een eerste stap in het verhogen van de capaciteit van de goederenas L27A tussen vormingsstation Antwerpen Noord en de aansluiting met de L15 in Mortsel. In die zin is de aanleg van een vertakkingscomplex dat geen rekening houdt met een eventuele toekomstige uitbreiding, niet conform het beleid.

Ten vierde wordt gevraagd '*naar het onderzoek van een maximaal verlaagde ligging van het vertakkingscomplex, met een daling van de sporen vanaf Bist, inclusief mogelijke toekomstige aansluiting met 2^{de} spoorontsluiting*'. Team Mer verwijst hierbij naar de afweging van de 8 ondergrondse alternatieven i.k.v. de opmaak van het plan-MER 2018 (actualisatie plan-MER 2011). De variant 'ondertunneling vanaf Bist' werd redelijk geacht, en op volwaardige wijze onderzocht in het plan-MER. Het is Team Mer niet duidelijk of een daling vanaf Bist ook een bovengrondse kruising van de A12-E19 toelaat, zonder de maximale hellingsgraden te overstijgen (inclusief hogere hellingsgraad op korte afstand), en binnen de voorwaarden van het GRUP.

Bezwaren inzake aspect water: in de bezwaren worden vragen gesteld '*omtrent de waterkwaliteit gedurende de 4 jaar dat de beek wordt afgeleid naar dezelfde locatie als de werfinrichting en tijdelijke spoorontsluiting*'. Vanuit de beschrijving van de aanpak van de werken en de timing op p85 van het project-MER kan afgeleid worden dat de aanleg van het natuurpark inclusief omliegging Laarse beek pas zal gebeuren nadat fase 1 (bouw kunstwerken KW01, KW02, KW03 en KW10) en fase 2 (bouw kunstwerken KW03 en KW04) zijn uitgevoerd.

In de bezwaren wordt ook de vraag gesteld '*hoe de waterberging kan gegarandeerd worden tijdens de uitvoering van de werken*'. Dit wordt best toegelicht in het project-MER, gezien de duur van de werken.

In de bezwaren worden ook '*twijfels geuit omtrent de garantie dat mogelijke wateroverlast in de omgeving kan vermeden worden in de toekomst*'. Er is een geïntegreerd hydrologisch en hydraulisch model opgebouwd waarin zowel het Schijn, de zijlopen Laarse beek, Oudelandse beek, Donkse beek, de polderlopen en grote delen van het rioleringsstelsel werden opgenomen. In de scenarioberekeningen in 2019 werd ook rekening gehouden met de restauratie van het pompemaal Rode Weel en de realisatie van de wijk Hoekakker. Hiervoor kan verwezen worden naar de beschrijving onder §8.1.9 en §8.2.4 van het project-MER. Het effect van de uitvoering van het project op de waterberging wordt voldoende en correct in beeld gebracht.

In de bezwaren worden vragen gesteld '*hoe omgegaan wordt met het verlies van een vloeibare lading bij een calamiteit. Zal deze lading onderaan de talud worden opgevangen? Kan er verhinderd worden dat er doorstroom is naar waterlopen of het grondwater?*' In het project-MER wordt hier niet op ingegaan, noch in de discipline bodem, oppervlaktewater als grondwater. Het project-MER moet aangevuld worden met een bespreking en afweging hoe er met verlies van vloeibare lading kan/moet omgegaan worden, o.a. om permanente effecten te vermijden t.h.v. het natuurpark en het natuurreservaat. Hiervoor verwijst Team Mer ook naar de opmerking inzake discipline bodem (toetsing §2.3).

Bezwaren inzake aspect geluidshinder: in de bezwaren wordt '*de geluidshinder op vandaag geduid en de vrees voor de toename ervan ten gevolge het project*'. Hiervoor verwijst Team Mer ook naar de opmerking inzake referentiesituatie (toetsing §2.3).

Bijkomend wordt een vraag gesteld '*inzake piekgeluiden (treinpassage) en de situering t.a.v. de gemiddelde waarden*'. Op p292 van het project-MER wordt verwezen naar 'events' die geregistreerd worden in het vorig MER (2009), en de overeenkomst met treinpassages. Een

bijkomende duiding of een toename van treinpassages ook een significante invloed kan hebben op geluidshinder is toe te voegen aan het project-MER. Deze duiding is relevant om de impact t.a.v. mens-gezondheid volwaardiger te kunnen inschatten. Daarbij aansluitend werd ook de bezorgdheid geuit omtrent remgeluiden bij afdaling om de snelheid onder controle te houden. Worden deze ook als piekgeluiden beschouwd?

In de bezwaren wordt gevraagd of er ook *'rekening is gehouden met de ophoging van de nieuwe sporen'*. Hiermee is rekening gehouden in het project-MER. Het akoestisch model dat opgebouwd werd, is overeenkomstig de toekomstige ligging van het vertakkingscomplex in zijn 3 dimensionele ligging t.a.v. het huidige omgevingsprofiel.

Bezwaren inzake mens-ruimte en gezondheid: in de bezwaren wordt gesteld dat *'de visuele impact amper besproken wordt, terwijl deze niet kan onderschat worden, de infrastructuur dichterbij de woningen gelegen in het oosten (o.a. De Oude Landen en Weegbreelaan) komt, ten koste van de leefbaarheid van de omgeving'*. Hiervoor verwijst Team Mer ook naar de opmerking inzake de discipline mens (ruimte en gezondheid) (toetsing §2.3).

Bezwaren inzake mens-mobiliteit: in de bezwaren wordt gesteld dat *'het barrière-effect door het project onvoldoende is uitgewerkt en de gevolgen ervan op de mobiliteit. Er wordt bijkomend gesteld dat een toegang tot het natuurpark geen oplossing is voor het barrière-effect gezien de hindernis t.h.v. de L12'*. In het project-MER wordt het effect van het project voldoende besproken inzake bereikbaarheid en barrière-effecten. Het project veroorzaakt geen nieuwe of bijkomende barrière-effecten. Het oplossen van het huidige barrière-effect t.h.v. de L12 maakt geen onderdeel uit van voorliggend project, noch hypothekeert dit het naar de toekomst. Dit geldt ook voor de geplande fietsverbinding vanuit de wijk Ekeren-Donk naar de F14 t.h.v. de Salaadweg.

In de bezwaren wordt gevraagd om *'extra milderende maatregelen naar verkeersveiligheid t.h.v. de doorgang over de Prinshoeveweg, gezien deze weg de enige ontsluitingsweg is voor het project Hoekakker, het gemotoriseerd verkeer (auto en OV) richting centrum Ekeren en de kruising met nieuwe fietsverbinding langs het spoor'*. De faciliteiten voor fietsers en voetgangers zal verbeterd worden gezien meer ruimte beschikbaar komt. Er worden geen bijkomende maatregelen nodig geacht vanuit het project-MER. Extra maatregelen naar verkeersveiligheid zijn immers altijd aan te bevelen.

In de bezwaren wordt gevraagd naar *'bijkomende aandacht en maatregelen voor werfverkeer en werkzaamheden in de nabijheid van scholen'*. Een aantal aanbevelingen werden reeds opgenomen in het project-MER.

Bezwaren inzake aspect veiligheid: in de bezwaren worden *'veel bezorgdheden geuit omtrent de risico's tengevolge het transport van gevaarlijke stoffen en de ligging van de spoorlijnen in de nabijheid van woningen'*. In het project-MER wordt uitleg gegeven over de implementatie van algemene veiligheidsmaatregelen en de verplichtingen i.k.v. RID. Voor het project, dewelke op zich al een maatregel naar veiligheid inhoudt, zijnde het opheffen van een gelijkgrondse kruising, wordt als bijkomende opportuniteit de aanwezigheid van geluidswanden vermeld, deze kunnen een bijdrage leveren in het beperken van de beweging bij een ontsporing. In het project-MER wordt echter geen aandacht besteed aan de bezorgdheid die er is bij de omwonenden. Het voorkomen van een calamiteit kan namelijk niet vermeden worden. Anderzijds is er op vandaag ook reeds een spoorlijn aanwezig met mogelijk transport van gevaarlijke stoffen. Het geplande project houdt een aantal verbeteringen in naar veiligheid van transport, maar houdt ook een ophoging van sporen in. De beleving naar veiligheid verandert hierdoor ook wel.

Bezwaren inzake cumulatie met andere projecten: vanuit de bezwaren wordt duidelijk dat *'men vreest voor de leefbaarheid van de omgeving'*. Er zijn diverse projecten gepland of ter uitvoering, die allemaal op één of andere manier een wijziging kunnen betekenen naar de omgeving toe en zo een invloed kunnen uitoefenen naar de algemene leefbaarheid. In de bezwaren worden enkele voorbeelden opgesomd, zijnde (1) aanleg haventracé (o.a. via

optimalisatie A12), (2) aanleg van de A102, (3) uitbreiding spoorbundel Luchtbal, (4) realisatie van 360 + 90 woningen in gebied Hoekakker, (5) onduidelijkheid ontwikkelingsmogelijkheden in woonreservegebied Puihoek, (6) verhuis van het dienstverleningscentrum Sint-Jozef. Het project-MER ontbreekt een inzicht en bespreking van eventuele cumulatieve effecten.

Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:

- reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;
- reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse);
- reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure (vb. bezwaren inzake verloop van vorige procedures);
- reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER (vb. toelichtingen gegeven door de initiatiefnemer,)

2.5. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 5° D.A.B.M.

Het project-MER werd niet afgetoetst aan de adviezen en opmerkingen van de bevoegde autoriteiten in grensoverschrijdend verband aangezien er geen grensoverschrijdende milieueffecten te verwachten zijn.

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Mer dat de ontvangen informatie aanleiding geeft tot een noodzakelijke aanpassing van het project-MER.

3. Afkeuring van het project-MER

Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Mer het voorliggende project-MER af.

Digitaal getekend door

Lina Grooten

Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Bijlage: advies Agentschap Natuur en Bos

Bespreking ontwerpтекст project-MER (discipline biodiversiteit)

Voorliggend mer behandelt de bouw en exploitatie van een ongelijkgronds vertakkingscomplex in het parkgebied Oude Landen. De werken worden voorzien in functie van de benodigde capaciteitsverhoging van de goederenas L27A tussen de in- en uitrit van het vormingsstation Antwerpen Noord tot de aansluiting met de L15 in Mortsel (vertakking Krijgsbaan). Het mer beperkt zich tot de effectbespreking van de infrastructuur die op korte termijn wordt aangelegd. De doorgroei van de infrastructuur op lange termijn en de effecten ervan wordt besproken in het mer voor zover bekend. Concreet worden in het mer onderstaande aspecten besproken:

- Realisatie spoorinfrastructuur- bovengrondse ongelijkgrondse kruising L27A Bovengrondse variant scenario 1 plan mer Oude Landen
- 60m brede strook waarbinnen reeds 4 sporen inclusief geluidswanden over een bepaald traject zijn aangelegd tussen het wisselcomplex bij de ingang van het vormingsstation Antwerpen-Noord en de Prinsenhoeveweg. Deze strook wordt meegenomen omdat over dit project nog aanpassings- en uitrustingswerken vereist zijn.
- Het voornemen voor een tweede spoortoegang maakt geen deel uit van het project en wordt in het project-mer alleen meegenomen als ontwikkelingsscenario.
- Aanleg waterbergingsgebied
- Omleggen Laarse Beek
- Viaducten (thv. Oudelandse beek, en nieuwe kruising aftakking van de Laarse beek)
- Buurtsportpark (momenteel nog voorwerp van een participatief project)

Op basis van voorliggend mer is ons Agentschap van oordeel dat de bespreking voor de effectgroep biodiversiteit ontoereikend is voor volgende aspecten:

- Verdroging – In het mer (p. 180) wordt aangegeven dat een inschatting van de effecten van de afgraving van het parkgebied op het grondwaterpeil in het natuurreservaat/VEN-gebied slechts kwalitatief en op basis van expert judgement kan ingeschat worden. Dit gezien geen meetgegevens van de grondwaterstanden in het natuurreservaat voorhanden zijn. Voor een volledig uitsluitel over de significantie is een kwantitatief onderzoek (opvolging grondwaterstanden en modellering) noodzakelijk zo wordt geded. Indien een worst-case scenario in acht wordt genomen ontstaat een aanzienlijk negatief effect (-3) zo blijkt (p. 250). Ondanks dit aanzienlijk negatief effect wordt in het mer enkel de aanbeveling (GW-02 – p. 186-187 mer) voorzien om het waterpeil in de Donkse Beek op te stuwen. Er wordt aangegeven dat overleg met de terrein behorende natuurvereniging werd voorzien. Er wordt ook aangegeven dat de concrete details nu nog niet bekend zijn en dat dit ook geen deel uitmaakt van voorliggende vergunning.

Voor het project zijn ook enkele bemalingswerkzaamheden noodzakelijk. Uit p. 182 blijkt dat de uit de bemaling volgende grondwaterverlaging ook deels overlapt met het erkend reservaat/VEN-gebied Oude Landen. Op p. 183 wordt aangegeven dat de aannemer een werkwijze dient te hanteren zodat geen impact op het VEN ontstaat. Er wordt voorgesteld met infiltratiegrachten en retourbemaling te werken.

- Conclusie ANB verdroging – *Het VEN-gebied/erkend reservaat wordt gekenmerkt door grondwater/verdrogingsgevoelige vegetaties. Het reservaat wordt gekenmerkt door zeer waardevolle verdrogingsgevoelige vegetaties en uitzonderlijke orchideesoorten waarvan bekend is dat wijzigingen in de abiotische omstandigheden nefast kunnen zijn voor deze soorten. Op basis van de beoordeling in het mer is ons Agentschap van oordeel dat kwantitatieve gegevens en een modellering toe te voegen zijn om inzicht te krijgen in de impact op het VEN-gebied/erkend natuurreservaat. Dit zowel om de impact van de afgraving op het reservaat/VEN-gebied te begroten als om de impact en de detailuitwerking van het opstuwen van de Donkse Beek te begroten/bepalen.*

De milderende maatregel om de verdrogende impact ten gevolge de bemaling buiten het VEN-gebied te houden is onvoldoende specifiek. Er dient te worden geduïd waar de infiltratiegrachten worden voorzien en welke omvang deze dienen te hebben. Verder dienen randvoorwaarden (maximaal debiet) te worden voorzien in relatie tot de bemaling.

- Versnippering – De Laarse Beek en het Verlegd Schijn vormen prioritaire waterlopen (prioriteit 2) voor het wegnemen van vismigratieknelpunten (tot doel gestelde soorten: kleine modderkruiper en rivierdonderpad). De Donkse Beek, Oude Landse Beek en Schoon Schijn zijn aangeduid als aandachtswaterloop. Het spreekt vanzelf dat op aandachtswaterlopen geen bijkomende vismigratieknelpunten mogen ontstaan zo wordt geduïd in het mer (p. 202). Voor de gewenste natte natuur wordt een aftakking op de Laarse Beek voorzien welke samenvloeit met de Oude Landse beek. Ter hoogte van deze samenvloeiing wordt een regelbare drempel voorzien om het peil in de Laarse beek op te stuwen. Deze drempel vormt een nieuw vismigratieknelpunt (p. 214). Er wordt aangegeven dat dit knelpunt nu nog niet kan worden verholpen en momenteel niet relevant is gezien het niveauverschil met de Oude Landse beek en de Donkse beek. Gezien het ontbreken van inzichten over gemiddelde opstuwing Oude Landse beek. Gezien de bestaande knelpunten en waterkwaliteit. Ook wordt aangegeven dat ruimte wordt gelaten om dit knelpunt in de toekomst op te lossen.
 - *Conclusie ANB - Doorheen het mer is sprake van verschillende drempels en stuwen (p. 73 – opstuwing Oude Landse beek, figuur 2.27 detail 1 en 2 = 2 drempels, figuur 2.33 = 2 drempels). Het is onduidelijk waar precies op deze verschillende locaties vismigratieknelpunten worden gecreëerd. Dit is te verduidelijken.*
Uit het aspect verdroging blijkt dat het opstuwen van de Donkse beek wordt aanbevolen om de verdrogende impact van de afgraving (aanzienlijk negatief effect) te beperken. Verder onderzoek is nog nodig. Rekening houdende met de bevindingen verdroging en ontsnippering lijkt het noodzakelijk om eerst het verdere noodzakelijk onderzoek te verrichten, vervolgens het correcte peil in de Donkse beek aan te pakken waardoor meteen ook het vismigratieknelpunt bij dit project kan worden verholpen.
In het mer worden regelbare (manueel) stuwen voorzien. Om het waterpeil in de Oude Landen (reservaat/VEN-gebied) oordeelkundig te kunnen opvolgen (en indien nodig in te grijpen via de stuwen) is de plaatsing van een peilbuizen netwerk noodzakelijk.
- Wijziging oppervlaktewater – Het project omvat een aftakking van de Laarse beek naar de Oude Landse beek. Ook worden opstuwingen/drempels vooropgesteld. Dit om het water te bufferen in het nieuwe parkgebied Oude Landen en om natte natuur in dit gebied te creëren. In een latere fase wordt ook de opstuwing van de Donkse beek vooropgesteld. In het mer (p. 189) wordt verwezen naar studiewerk van IMDC. In deze studie wordt gefocust op de (mogelijke) overstromingsproblematiek en beperkt/niet op de effecten die de wijzigingen in dit waterlopend systeem hebben op biodiversiteit. Op p. 218 wordt aangegeven dat de opstuwing/open maken van bepaalde waterlopen in het reservaat een positieve impact zal hebben volgens betrokken partijen. Een motivatie ontbreekt echter. Ons Agentschap erkent het belang van natte natuurwaarden /open maken waterlopen. Tegelijkertijd is ook bij vernatting voorzichtigheid geboden (bv. impact orchideeën, verdrogingsgevoelige vegetaties).
 - *Conclusie ANB - Op basis van het beschikbaar model (oppervlaktewater) dient een uitvoeriger effectbespreking wijziging oppervlaktewater (met focus op het VEN-gebied/erkend reservaat) te worden voorzien.*
- Ecotoopverlies/ecotoopwinst - Het projectgebied omvat een oppervlakte van +/- 86ha (p. 242 mer). Op p. 243 wordt aangegeven dat de bwk-gegevens verouderd zijn. Er werden ook terreinbezoeken uitgevoerd om bij de effectbeoordeling rekening te houden met de effectief aanwezige vegetatie. Om het negatief effect te mitigeren wordt maatregel BIO-4 (p. 257) voorgesteld. In deze maatregel wordt voorgesteld een update van de bwk te voorzien door terreinbezoeken uit te voeren om vervolgens tijdens de aanlegfase waar mogelijk de meest waardevolle natuurwaarden te ontzien.
 - *Conclusie ANB – Het is onduidelijk of bij het begroten van de innames waardevolle/minder waardevolle natuurwaarden werkelijk rekening werd gehouden met de terreinbezoeken (dit is te duiden – bijschrift tabel). Maatregel BIO-4 doet vermoeden dat nog geen afdoende*

terreinbezoeken werden uitgevoerd. Gezien de omvang van het projectgebied lijkt een inventarisatie noodzakelijk en dit voorafgaand aan de effectbeoordeling in het mer. Op die manier kunnen de meest waardevolle zones reeds in mer-fase worden ontzien en afgestemd op de werfzones.

- Soorten – op pagina 253 van het mer wordt aangegeven dat de oude onderdoorgang mogelijk kan gebruikt worden als winterverblijfplaats voor vleermuizen. Als milderende maatregel (BIO-3) wordt voorgesteld om een gericht terreinbezoek (door deskundige) te laten uitvoeren om te verifiëren of dit al dan niet het geval is.
 - Conclusie ANB – *Om een oordeelkundige effectbeoordeling te kunnen voorzien dient nu reeds (voorafgaand aan vergunningverlening) in de context van het mer een dergelijke controle te gebeuren. Indien deze onderdoorgang effectief een belang heeft dient een uitgebreide mitigatie te worden voorzien (nieuw vleermuizenverblijf, correcte periode,...). Voorliggend project voorziet in de opslag en verplaatsing van grote hoeveelheden grond. Milderende maatregelen voor oeverwaluw dienen te worden voorzien.*
- Effectbespreking werkzone omgeving Kuifeendcomplex – in het noordwesten, meer bepaald ter hoogte van het rangeerstation wordt wegenis, een tijdelijk spoor en een transportband met grondopslag voorzien. Over de transportband werd voorafgaand beperkt afgestemd met Natuur & Bos (en bijkomende info gevraagd). De bespreking in het mer van deze zone beperkt zich tot de stelling dat deze zone buiten het vogelrichtlijngebied ligt, dat de transportband buiten het broedseizoen wordt geïnstalleerd en dat er een beperkte interferentie is met faunistisch waardevol gebied.
 - Conclusie ANB – *de bespreking is ontoereikend*
 - *Algemeen - Er dient uitvoeriger te worden besproken welke natuurwaarden worden ingenomen (duurtijd, randvoorwaarden herstel,...) en welk faunistisch belang dit gebied specifiek kent. Ook de verstoring bij aanleg en exploitatie dient te worden besproken en zo nodig gemitigeerd. Voor up-to-date gegevens aangaande het faunistisch belang lijkt het bovendien aangewezen contact op te nemen met de conservator van het aanpalend erkend natuurreservaat.*
 - *Soortenbeschermingsprogramma – momenteel wordt een nieuw soortenbeschermingsprogramma voor het Antwerpse havengebied opgemaakt. Gezien de duurtijd van voorgenomen project is het aangewezen af te stemmen in welke mate interferentie mogelijk is met de ecologische infrastructuur.*
 - *Zandstocks en oeverwaluw - De werken interfereren vermoedelijk met de zandstocks langs de A12. Deze herbergen een aanzienlijke populatie oeverwaluw. Een effectbespreking, afstemming van het project en milderende maatregelen zijn noodzakelijk.*
 - *Interferentie vogelrichtlijncomplex De Kuifeend - Cfr. de informatie die aan de EC werd aangebracht voor het MER-project Amoras (Antwerpse Mechanische Ontwatering Recyclage en Applicatie van Slib)[1] dient de Kuifeend (deelgebied van het vogelrichtlijngebied 'De Kuifeend en De Blokkersdijk') opgevat te worden als een complex van ornithologisch waardevolle gebieden dat ruimer gaat dan het afgebakende vogelrichtlijngebied. In feite is sprake van een samenhangend vogelrichtlijnsensemble genaamd het complex de Kuifeend. De voorgenomen werken interfereren met dit vogelrichtlijncomplex. In die zin is de opmaak van een passende beoordeling noodzakelijk.*



- **Aanbeveling geluid** – Momenteel worden geen geluidsschermen voorzien tussen het spoortracé en het nieuw te ontwikkelen parkgebied. Om de werking van het gebied te optimaliseren lijkt het zinvol de plaatsing van geluidsschermen te overwegen.

Bespreking passende beoordeling

In het mer wordt geoordeeld dat geen passende beoordeling noodzakelijk is. Op basis van de argumentatie voorzien in bovenstaande 'Bespreking ontwerp tekst project-MER (discipline biodiversiteit)' is ons Agentschap van oordeel dat een passende beoordeling dient te worden toegevoegd.

De initiatiefnemer heeft geen passende beoordeling opgemaakt.

Een passende beoordeling houdt in dat op basis van de best wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma die de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht en beoordeeld. De passende beoordeling moet alle nodige gegevens bevatten om de overheden die over de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma moeten adviseren en beslissen, toe te laten dit met volle kennis van zaken te doen. Het Agentschap voor Natuur en Bos beschikt op basis van het voorliggende dossier over onvoldoende informatie om betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone uit te sluiten. Hiertoe dient dan ook een passende beoordeling te worden opgemaakt.

Bespreking verscherpte natuurtoets

Er werd een verscherpte natuurtoets toegevoegd. Op basis van de evaluatie in bovenstaande 'Bespreking ontwerp tekst project-mer (discipline biodiversiteit)' is ons Agentschap van oordeel dat op basis van de huidige inzichten niet kan uitgesloten worden dat onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuurwaarden in het VEN wordt toegebracht. Bovendien dient de VEN-toets te worden uitgebreid met de noodzakelijke evaluatie ter hoogte van het Kuifeendcomplex.

Bespreking soortentoets

Zie 'Bespreking ontwerp tekst project-mer'.

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsaanvraag/vergunningsplichtige activiteit mogelijk in strijd is met de beschermingsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten zoals bepaald in het Soortenbesluit van 15/05/2009.

Conclusie ontwerp tekst project-MER

Het Agentschap voor Natuur en Bos verleent een (voorlopig) **ongunstig** advies op de ontwerp tekst.