



## **Verslag informatievergadering Omgevingsvergunning ongelijkvloerse spoorkruising Oude Landen**

OMV\_2020053471

Datum: 24 juni 2021

Uur: 19.30 uur

Plaats: digitaal

Aanwezigen:

De informatievergadering vond digitaal plaats ingevolge het ministerieel besluit van 8 mei 2020.

Na een korte inleiding over het verloop van de informatievergadering werd er een korte video getoond over het verloop van de vergunningsprocedure. Aansluitend gaf eerst Infrabel een presentatie over de ongelijkvloerse spoorkruising Oude Landen, gevolgd door een presentatie over de project-MER gegeven door Arcadis. Nadien werden de belangrijkste data in dit openbaar onderzoek overlopen.

Tijdens de presentaties konden de kijkers hun vragen ingeven via de Q&A van het programma, na de presentaties werden de vragen overlopen en beantwoord door de panelleden.

Om 21u03 werd de informatievergadering beëindigd.



## Vragen informatievergadering

Tijdens de informatievergadering konden de deelnemers vragen stellen via de Q&A. Nadien konden ze bijkomende vragen insturen tot 29 juni, 20.00 uur. Hieronder een overzicht van alle vragen en hun antwoord.

1. Aan de Bist staat een zone van 25 meter rond de bestaande spoorweg aangeduid. Dit is blijkbaar de werfzone, maar die loopt door mijn tuin en over mijn garage (Bist nr 30). In hoeverre moeten we dit concreet nemen?
  - a. De oranje lijn loopt inderdaad over uw terrein, maar dit is een fictieve lijn. Wij gaan tijdens de werken geen beslag leggen op uw tuin of uw garage.
2. (Een deel van) de werfzone komt dan op de plaats van de (nog aan te leggen) nieuwe parking aan de Bist? Maar dit houdt wel in dat het project van de parking pas in uitvoering kan komen als de werfzone terug is verdwenen?
  - a. De werfweg blijft ten noorden van de fietsostrade en dus naast de aanleg van de parking tussen Bist en Statiestraat. De aanleg van de werfweg is ook overlopen met Stad Antwerpen.
3. Wij hebben een paardenweide naast de spoorweg (gelegen naast Kloosterstraat over de speeltuin, aan het einde van de Jaak Lindersstraat, Bosstraat en Wilgehoevestraat. Onze enige vraag is of wij onze paardenweide kunnen behouden?
  - a. Wijzelf hebben deze weide niet nodig voor de werken Oude Landen. Gelieve wel rekening te houden met de voorwaarden van uw bezettingsovereenkomst met NMBS waarin zij deze overeenkomst op 3 maand tijd kunnen opzeggen waarbij u dit terrein zonder vergoeding terug moet brengen in oorspronkelijke toestand.
4. Moet de weide gelegen tussen de Driehoekstraat, Jaak Lindersstraat, Bosstraat tot Wilgenhoevelaan verdwijnen? Wordt momenteel gebruikt als paardenweide al sinds meer als 10 jaar en zijn net bezig met deze weide helemaal terug te bewerken en in te zaaien wat toch ook veel geld kost.
  - a. Zie antwoord vraag 3
5. Kan u aangeven hoeveel natuurgebied er verdwijnt met deze werken? En hoeveel er verder nog verdwijnt na de later geplande werken (uitbreiding spoorbundel Luchtbal)?
  - a. Er verdwijnt geen natuurgebied, momenteel is dat landbouwgrond. Dit wordt een waterpark dat beheerd zal worden door Natuurpunt. Er komt dus natuurgebied bij.
  - b. De uitbreiding bundel Luchtbal wordt vandaag niet opgenomen in het toekomstig natuurpark, dus als deze ooit wordt aangelegd, verdwijnt er geen bijkomend natuurgebied.
  - c. Er moet ook opgemerkt worden dat de bestemming van het toekomstig natuurpark "park" was en "park" blijft.
6. Als ik het goed begrijp is er op het vlak van veiligheid geen wetgeving die van toepassing is op de aanleg van spoorlijnen en is het enkel doordat er enkele opmerkingen waren dat de externe veiligheid is behandeld?
  - a. Indien u de specifieke veiligheidsrapportage bedoeld (zoals dat wel bestaat voor inrichtingen met bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen), klopt dat. Sinds recente aanpassing aan de Europese MER regelgeving moet veiligheid wel ook behandeld worden in een MER. Er bestaan echter geen welomschreven richtlijnen



over de beoordeling van bv. toename van vervoer van gevaarlijke stoffen. Er bestaat uiteraard wel specifieke wetgeving over de wijze waarop het gevaarlijk transport moet gebeuren (Europese RID regelgeving). Er zijn wel algemene reglementeringen waaraan de aanleg van spoorlijnen moet voldoen. Het is wel zo dat infrabel zich bewust was van het onveiligheidsgevoel van de omwonenden en dat daarom inderdaad in dit project er extra veiligheidsmaatregelen zijn toegevoegd in het aangepaste project

7. Ik woon zelf in de Poorthoflaan 94, dus juist waar de 2,5 m naar 2m gaat. U spreekt over de verergering van het geluid in Weegbreelaan, Poorthoflaan. Hoe zit het met de trillingen en de maximum snelheid van 40km/uur? In één van de vorige presentaties werd door één van de bewoners gevraagd wat het risico is op springen van ramen door de combinatie trillingen/snelheid vd treinen. Wat is hier aan gedaan?
  - a. De snelheid op de spoorweg is ontworpen om 90km/uur te rijden. Tot op vandaag zijn er geen precedents gekend met het eventueel springen van ramen langs een spoorweg.
  - b. Trillingen zijn onderzocht in de project-MER, gebaseerd op metingen uitgevoerd door Infrabel op korte afstand van het spoor. Het onderhoud van de sporen zal op dit traject met een hogere frequentie gebeuren waardoor er minder trillingen zullen zijn naar de bewoning toe.
  - c. De maximum snelheid van 40 km/uur heeft betrekking op het werfverkeer, de vrachtwagens van en naar de werf, om zo de hinder door opvliegend stof te beperken.
8. Er is al redelijk veel geluidshinder aan de kant van de Weegbreelaan. Als ik het goed begrepen heb worden er hogere geluidsschermen geplaatst zijde Poorthoflaan. Waarom niet aan de zijde Weegbreelaan waar het spoor korter bij de huizen zal komen?
  - a. Aan de kant van de Weegbreelaan komen ook schermen, dezelfde als deze die er nu staan. Ze zullen 1m50 hoogte hebben ten opzichte van bovenkant rail.
9. Er is sprake van de trein die dichterbij de woningen zal komen doch wordt hier redelijk licht en snel over gegaan. Nu hebben we ook meer geluidsoverlast. Wij wonen in nummer 51 en willen concreet weten hoe dichterbij de trein naar onze woning komt.
  - a. In de brochure van Infrabel kan men twee snedes terugvinden waarop de maten aangeduid zijn. Ter hoogte van nr 43 komt de bovenkant van de geluidswand een goede 3 meter dichterbij de huizen toe, ter hoogte van nr 70 is dit een 14 meter. Voor geluid zie ook vraag 46.
10. Zullen de geluidswanden werkelijk graffiti-vrij zijn (behalve uiteraard op de bruggen)?
  - a. De geluidswanden zijn in houtvezelcement, met geribbeld uiterlijk. Wij kunnen niet garanderen dat daar geen graffiti op zal komen, maar het is niet echt aantrekkelijk materiaal voor een graffiti-kunstenaar.
11. Ik veronderstel dat de reizigerstreinen op lijn 27A, waarover gesproken werd, de personeelstreinen zijn ('het blokske'). Weet u of er plannen zijn om na 2030 gewone reizigerstreinen te laten rijden van Antwerpen-Centraal naar de Haven?
  - a. Op dit moment inderdaad zijn de enige reizigerstreinen voor het personeel van NMBS. Wat de toekomst brengt weten we momenteel niet en is eerder een vraag voor de NMBS



12. Wat is de hellingsgraad van de lijn tussen Veltwijcklaan en de kruising
  - a. Tussen de Veltwijcklaan en de ongelijkgrondse kruising zijn de hellingsgraden van de L27G: stijging van 0,3 promille (mm/m) tot 6 promille.
13. Waarom is er niet gekozen voor een ondergrondse spoor kruising?
  - a. Varianten zijn in het verleden uitvoerig bekeken en bestudeerd in het traject voorafgaand aan deze aanvraag (plan-MER GRUP). Uit deze voorstudie kwam de variant die in deze aanvraag tot omgevingsvergunning is opgenomen als de meest aangewezen optie naar voren.
14. Waarom geen tunnel ipv een helling?
  - a. Zie antwoord vraag 13
15. Is het niet mogelijk om een overkapping te voorzien ter hoogte van de Weegbreelaan of heel het traject ondertunnelen?
  - a. Zie antwoord vraag 13
16. Wie financiert dit project ? Betreft dit Europees, Federaal of Vlaams geld?
  - a. De aanleg van de nieuwe verbinding wordt door de federale overheid gefinancierd.
17. Zal de aanplanting van de taluds onmiddellijk gebeuren na de werken? Wanneer weten wij hoe die inplanting er zal uitzien?
  - a. De taluds worden ingezaaid met gras en kruidenvegetatie in combinatie met Italiaans raaigras als tijdelijke fixator. Als struiken komen er o.a. rode kornoelje, hondsroos, sleedoorn... De te planten bomen zijn de zwarte els, de schietwilg, de witte abeel en de zomereik. Deze zal gebeuren in het gepaste plantseizoen om een correcte groei te garanderen, zo snel als mogelijk na aanleg.
18. Wanneer wordt er een shift verwacht van diesel naar elektrische treinen bv. om klimaatdoelstellingen mee te behalen ?
  - a. Het zijn de spooroperatoren, zoals bv NMBS, die de shift moeten maken en worden daar zowel door Europa als door onze overheid toe aangespoord.
19. Wat met de daling van de waarde van het vastgoed langs het project? Wordt dit vergoed?
  - a. Indien wij voor dit project van openbaar nut geen deel van uw eigendom onteigenen kunnen wij u geen vergoeding bezorgen voor eventuele waardevermindering van uw eigendom (de eigendom verkleint niet). Dit is de officiële procedure en hier kan Infrabel niets aan veranderen.
20. Bij wie kunnen wij de waardevermindering verhalen die dit project voor de huizen van de bewoners van de Weegbreelaan te 2180 Ekeren ongetwijfeld teweeg zal brengen? Trein komt bijna 13m dicht bij sommige huizen en jullie geven toe dat jullie geen oplossing hebben voor de verhoging van het aantal decibels nachtlawaai, dit gaat gevolg hebben op de waarde van onze huizen!
  - a. Zie antwoord vraag 19
21. Wij wonen langs de kant van het spoor in de Poorthoflaan. Zal dit project een negatieve invloed hebben op de verkoopwaarde van ons huis?
  - a. Zie antwoord vraag 19
22. Het is mij niet duidelijk of de nieuwe spoorlijnen langs de Kardelaan zullen lopen of gaan ze van de Oude Landen rechtstreeks naar de Prinshoeveweg?
  - a. De nieuwe spoorlijnen (L27A en L27G) volgen vanaf de Kloosterstraat tot aan de Veltwijcklaan de oorspronkelijke bedding (Driehoekstraat, De Noteschelp,



Statiestraat, Bist, Veltwijcklaan), daarna wordt de spoorbedding aangepast en lopen beiden via Veltwijcklaan, Prinshoeveweg, langs de straat Oude Landen, naast de Salaadweg naar station Noorderdokken

23. In welke talen mogen mensen bezwaar indienen? In onze wijk wonen namelijk ook veel mensen die het Nederlands niet voldoende machtig zijn.
- a. Gezien het vergunningsdossier is opgesteld in de Nederlandse taal, zal reeds gebruik moeten gemaakt worden van een tolk voor het doorgronden van de vergunningsaanvraag. Indien de klant wenst een bezwaar in te dienen over het dossier dient dit eveneens te gebeuren in de Nederlandse taal om eventuele misverstanden in de beoordeling van het bezwaar te voorkomen.

## Natuurpark

24. Wordt het nieuwe natuurpark verbonden met het natuurreservaat de Oude Landen? Zo ja waar?
- a. Tussen het natuurpark 'Oude Landen' en het natuurreservaat 'Oude Landen' is een ecoduct voorzien. Deze bevindt zich naast de nieuw aan te leggen koker voor de Oudelandsebeek. Deze ecotunnel is voorzien voor voornamelijk kleine grondgebonden zoogdieren (spitsmuizen, egel, mol, konijn en vos en andere knaagdieren en marterachtigen). Binnen dit project, waarvoor eind vorig jaar een aanvraag tot omgevingsvergunning werd ingediend, is de doorsteek tussen het natuurpark en het natuurreservaat onder of boven de L12 niet voorzien voor fietsers of wandelaars. Op vraag van de stad Antwerpen wordt wel het fietspad langs de Prinshoeveweg zodanig aangelegd dat voorbij de Onze Lieve Vrouwestraat een mogelijke aansluiting met een doorsteek onder of boven de L12 in de toekomst gerealiseerd kan worden.
25. Hoe vermijdt u dat het natuurpark een muggenplaag veroorzaakt? Het debiet van de twee beken is in een deel van het jaar onvoldoende om het water in beweging te houden!
- a. De beken zijn voldoende diep zodat vis kan overleven. Bij voldoende vispopulatie zal dit de muggen onder controle houden. Ook zal er door de heraanleg van Oudelandsebeek en Laarse beek in meanderende vorm, de waterkwaliteit voldoende zijn om voldoende biologisch leven in de beek te hebben (vissen, amfibieën, libelle,...) die de muggen opeten.
26. Wordt het Natuurpark (ten oosten van de spoorbeddingen) gevraagd door Stad Antwerpen, of is dit een initiatief van Infrabel zelf? En waarom werd niet gedacht aan kleine landbouw of dieren op die terreinen? Ik vraag dit omdat de waterberging toch zeer beperkt zal zijn en het ganse Natuurpark nauwelijks nut zal opleveren.
- a. Het toekomstige natuurpark tussen de twee sporen is vandaag al een overstromingsgebied, dit moet zo behouden blijven om wateroverlast voor de buurt te vermijden. Het park zal toegankelijk zijn voor bewoners en zal na aanleg beheerd worden door Natuurpark. Zij zullen er dieren in laten grazen.
27. De "extra verwatering" van de Oude Landen, gaat dit geen extra water(over)last geven aan de kant van de wijk Rozemaai?



- a. De aanleg van het waterpark in het huidige overstromingsgebied ligt daar lager dan de wijk Rozemaai waardoor dit niet voor extra wateroverlast kan zorgen.
28. De waterkwaliteit van de Laarsebeek en de Donksebeek is slecht, dat ziet en ruikt iedereen, gaat dit geen negatieve impact hebben op het natuurpark en omgeving?
- a. Als gevolg van de herinrichting van de waterlopen (meandering, verbetering structuurkwaliteit, verdwijnen landbouw uit het parkgebied) wordt een positieve impact op de waterkwaliteit van de Laarse Beek verwacht (en Oudelandse Beek). Deze mondt uit in de Donkse Beek, waardoor de afkoppeling ook een verbetering verwacht wordt. De laatste afkoppelingen van de Donkse Beek zijn voorzien met de heraanleg van de Kapelsesteenweg. Realisatie start in 2025.  
De impact van de exploitatie van het spoor (gebruik herbiciden, uitloging creosoot, afstromen metalen deeltjes) zal verwaarloosbaar tot beperkt negatief zijn. Er worden geen negatieve ecologische effecten verwacht via waterkwaliteit op de vegetatie in het parkgebied.

## Start, hinder en einde van de werken

29. Indien dit project goedgekeurd wordt wanneer zouden deze werken dan starten?
- a. Na goedkeuring gaan de werken een goede zes maanden later van start gaan.
30. Wanneer gaan ze beginnen met de werkzaamheden aan de Veltwijcklaan dan?
- a. Deze werken zullen ongeveer 3,5 jaar na de start der werken beginnen.
31. Gaan er werken 's nachts / in het weekend doorgaan? Zo ja de welke in welke zone en over welke periode?
- a. De werken zullen meestal overdag plaatsvinden, maar het is ook mogelijk dat er werken gebeuren in het weekend of tijdens nachten. Dit is helaas soms nodig wanneer er werken moeten gebeuren waarbij er geen treinen mogen rijden in de buurt van deze werken. Dan moeten wij het spoor buiten dienst vragen. Gezien het feit dat de L27A de toegang is tot de haven, krijgen wij deze spoorlijn jammer genoeg niet vaak in de week buiten dienst. Een concrete planning van de werken is nu echter nog niet gekend.
32. Wanneer zal er duidelijkheid komen mbt de verkeersoverlast (omleidingen en andere) in de betrokken buurten?
- a. Eerst gaan we in gesprek met de stad Antwerpen en district Ekeren over mogelijke omleidingen. Daarna volgt er uitgebreide informatie naar de bewoners. Ook de aannemers zullen regelmatig communiceren over de mogelijke hinder.
33. Wat bij schade (barsten) aan onze woningen veroorzaakt door de uit te voeren werken?
- a. In geval van schade neemt u best steeds meteen contact op met uw verzekeraar die dit verder zal behandelen.
34. Hoeveel jaren zullen de werken effectief duren?
- a. De werken zullen een goede 6 à 7 jaar duren.



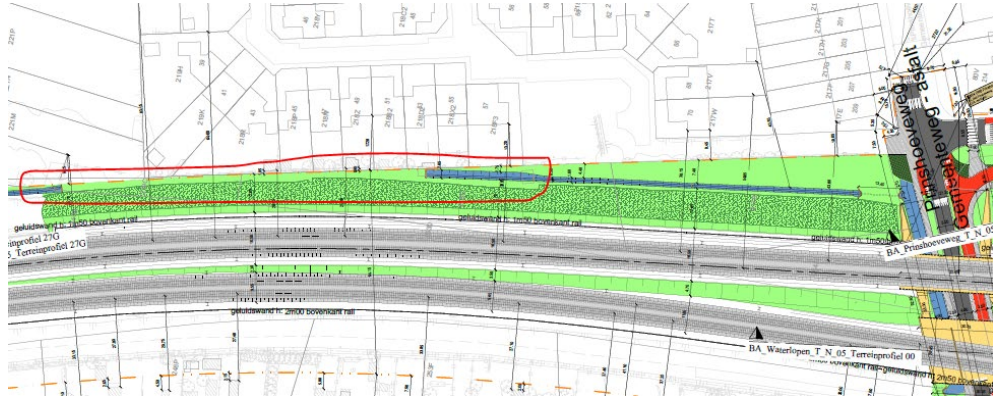
## Weegbreelaan

35. Kan u een visual tonen / bezorgen van hoe de talud er gaat uitzien in de wijk Weegbreelaan in kikkerperspectief en niet vogelperspectief?
- a. In het MER is een visual ter hoogte van de Weegbreelaan opgenomen op blz. 481 (figuur 12-16). De volledige project-MER is te consulteren op het omgevingsloket.
36. Kan u de link naar de MER bezorgen?
- a. Zie antwoord vraag 35
37. Kunt u even verduidelijken inzake Weegbreelaan. Dit geeft de meeste impact en wordt het minste over gesproken
- a. Welke bijkomende info wenst u ivm de Weegbreelaan?
38. Worden er bomen gerooid aan de Weegbreelaan ter hoogte van de speeltuin?
- a. Die zullen gerooid moeten worden, maar er komt nog beplanting op de voorziene talud. Zie ook antwoord vraag 17
39. Waarom starten jullie met het verbreden en stijgen van het spoor ter hoogte van de Weegbreelaan (woonwijk) wat toch een enorme impact zal hebben en geen 300m verder waar enkel weiden zijn?
- a. Dit heeft te maken met eisen van hellings- en bochtstralen van spoorlijnen bij bepaalde snelheid of helling. Anders kunnen de treinen de helling niet meer op.
40. Jullie spreken over het rooien van bomen (ook in de Weegbreelaan) en zouden dit dan compenseren met struiken en nieuwe bomen maar wij vernamen dat dit werd afgekeurd door de brandweer omwille van de veiligheid?
- a. In het verslag van de brandweer staat een algemene tekst dat bomen de brandweer niet mogen hinderen en dat er “voldoende ruime vrije werkopening “ moet zijn en “Indien toch aanwezig dienen deze periodiek gesnoeid te worden zodat de noodzakelijke vrije hoogte en breedte gewaarborgd blijven”. Dit wil dus niet zeggen dat er geen bomen mogen komen op het talud.
  - b. Na deze infovergadering is er expliciet info gevraagd bij de brandweer. Zij hebben gemeld dat zij geen bezwaar hebben tegen het planten van bomen op de taluds.
41. We krijgen dus een hoogteverschil in de Weegbreelaan. Dat wil dus zeggen dat de treinen die hier richting de ondergrondse tunnel rijden, constant zullen remmen?
- a. De helling ter hoogte van de Weegbreelaan is niet van dien aard dat er continu geremd moet worden om deze af te dalen. Zie ook antwoord 12.
42. Het is een ongelijkvloerse spoorkruising, dus de treinen gaan dan toch een hoogteverschil moeten overbruggen? Klopt het dat er dus constant remmende treinen kunnen passeren ter hoogte van de Oude Landen - Weegbreelaan?
- a. Zie antwoord vraag 41.
43. Dus als je in de Weegbreelaan woont, wordt het kiezen tussen stille nachten, maar donkere dagen; of lichte dagen maar donkere nachten? Nadeel zal er dus altijd zijn voor de bewoners daar, maar dat is ok?
- a. Volgens het beoordelingskader van de discipline geluid is deze verhoging niet nodig. Maar het klopt dat er een geluidstoename zal zijn. Omdat in de Weegbreelaan en omgeving relatief meer mensen wonen, is er in het kader van het onderzoek naar de effecten op gezondheid specifiek op deze locatie naar een verhoging van een



geluidsscherm gekeken. Maar het is niet speciaal zo dat de geluidstoename er groter is dan elders.

44. Kunnen jullie ons nog bevestigen dat we de gehuurde stukken tuin ter hoogte van de Weegbreelaan moeten afstaan?
- a. het is inderdaad zo dat de aanleg tot aan de prive-eigendomsgrens wordt aangelegd. zie plannetje hieronder.



45. Beplanting Weegbreelaan zal dan IN de tuinen van de mensen komen?
- a. Neen, er wordt geen privé grond ingenomen door de aanleg, zie plannetje bij vraag 44.

## Geluid

46. Gaat er geen geluids(over)last over Oude Landen richting wijk Rozemaai geprojecteerd worden?
- a. Het geluidsmodel is de nabootsing van de realiteit, alle objecten worden daarin gemodelleerd in een 3D model. Alle reflectie worden zo meegenomen in de berekening om de realiteit zo goed mogelijk na te bootsen. Er wordt rekening mee gehouden in de berekeningen.
47. In de presentatie bevestigen jullie dat er geen oplossing is voor de "serieuze toename" van het aantal decibels ter hoogte van de Weegbreelaan. Hoeveel decibels verwachten jullie hier? Ik zal dit wel opzoeken in het MER rapport maar ik krijg dit ook graag via jullie?
- a. In de open ruimte tussen de woningen worden volgende geluidswaarden (Lden) berekend (dit is inclusief mogelijke reflecties, schermwerking en topografie op de overdrachtsweg, dus niet het invallend geluid op de gevel):
- huidige situatie: 47 tot 59 dB (eerstelijsbebouwing hoger dan tweedelijsbebouwing, eerstelijsbebouwing werkt als afscherming voor de tweedelijsbebouwing)
  - referentiesituatie: 43 tot 55 dB (rekening houdend met licht toename spoortrafiek en retrofit alle wagons)
  - geplande situatie, sc1: 47 tot 57 dB
  - geplande situatie, sc2: 48 tot 58 dB
- b. Deze waarden staan niet in het MER maar kunnen worden afgeleid worden uit de figuren.



48. Er werd in de presentatie van het MER gesproken over een licht negatief geluidseffect voor een deel van de Poorthoflaan. Over welk 'deel' gaat het dan? Wij wonen in nummer 50.
- Het beperkt negatief effect doet zich voor over het grootste deel van de Poorthoflaan, met uitzondering van het zuidelijk deel, omdat hier een verlenging van het scherm over de brug voorzien wordt waardoor de situatie daar verbetert. Dit wordt duidelijk gemaakt met de verschilplot en de toetsing van de rekenwaarde met het beoordelingskader op die locaties (Poorthoflaan 56: beperkt negatief effect, Poorthoflaan 102: positief effect). Ter hoogte van nr. 50 zal er dus ook een beperkt negatief effect zijn.
49. Uit de infovergadering heb ik begrepen dat het geluidsniveau omgeving Bund met ongeveer 3 decibel kon stijgen. Kan hier niet nog iets extra's voor gedaan worden; verhogen geluidsmuur met beplantingen?
- Hieronder het specifieke geluidsniveau berekend voor zone 'Bund'.
    - Huidige toestand Bund (136):  $L_{den} = 61 \text{ dB(A)}$  /  $L_{night} = 54 \text{ dB(A)}$
    - Referentietoestand Bund (136):  $L_{den} = 57 \text{ dB(A)}$  /  $L_{night} = 51 \text{ dB(A)}$
    - Toekomstig scenario 1 Bund (136):  $L_{den} = 61 \text{ dB(A)}$  /  $L_{night} = 54 \text{ dB(A)}$
    - Toekomstig scenario 2 Bund (136):  $L_{den} = 62 \text{ dB(A)}$  /  $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$
    - Criteria voor bestaande spoorwegen:  $L_{den} < 73$  /  $L_{night} < 63 \text{ dB(A)}$
    - Criteria voor nieuwe spoorwegen:  $L_{den} < 67$  /  $L_{night} < 57 \text{ dB(A)}$
  - Conclusie: In de huidige situatie voldoet het spoorweggeluid aan de criteria vooropgesteld in het MER Richtlijnenboek voor bestaande spoorwegen. Bij aanleg van de nieuwe spoorlijn en onder elk prognoses scenario voldoet het spoorweggeluid aan de criteria voor nieuwe spoorwegen, dewelke 6 dB(A) strenger zijn dan deze voor bestaande spoorwegen. Bovendien kan men vaststellen dat in de toekomstige toestand (worst-case emissie toestand = 90 km/u) een geluidsbelasting wordt verwacht overeenkomstig met de huidige belastingstoestand. Situatie wordt niet slechter dan vandaag aanwezig. Aldus wordt met het beoordelingskader een 'gering negatief effect' als eindbeoordeling bekomen. Dit als gevolg van de beperkte geluidstoename t.o.v. de referentiesituatie (niet t.o.v. de huidige situatie). Een 'gering negatief effect' leidt niet tot advisering van aanvullende milderende maatregelen.

## Capaciteit van het spoorverkeer

Wat betreft de discussie in verband met de capaciteit, deze is uitvoerig behandeld op de werkbank Haven tracé. Deze discussie maakt geen deel uit van deze omgevingsaanvraag. Daarom wordt op onderstaande vragen niet in detail ingegaan. Wat wel belangrijk is, is dat de stijging van het goederenvervoer moest becijferd worden om de impact op de omgeving te beoordelen in het project-MER. Na overleg met Team-Mer (vlaamse overheid) is er afgesproken dat de referentiesituatie (de situatie waarmee de effecten van het project moeten vergeleken worden) de stijging van de capaciteit volgens de prognose van het federaal planbureau moest zijn. In deze referentiesituatie moest ook het positief effect van het retrofitten van rollend materieel meegenomen worden.



De effecten van het project moesten dus beoordeeld worden met de stijging volgens een prognose die rekening hield met de Modal shift. Anders waren de effecten op het milieu niet voldoende onderzocht. Er is afgesproken met team-Mer dat er twee prognoses moesten beoordeeld worden: de prognose berekend volgens de inschatting van Infrabel en de prognose gebaseerd volgens de inschatting van het Vlaams gewest. De stijging van de capaciteit berekend volgens de prognose van Vlaamse overheid was de grootste stijging. De effecten op het milieu zijn dan ook berekend op deze prognose. Er kan dus met zekerheid gesteld worden dat de effecten van het project op de omgeving en het milieu berekend zijn volgens “worst case scenario”.

50. Kan u het capaciteitsprobleem waar u het over heeft onderbouwen, met actuele cijfers?
- Wat de capaciteitscijfers betreft, daarvoor verwijzen wij u graag door naar het debat tijdens de verschillende werkbanken. Tijdens drie werkbanksessies (27.11.2019, 23.06.2020 en 12.10.2020) van het haventracé hebben wij de cijfers (waarover Infrabel beschikt) in detail toegelicht.
51. Wat is de beperking van het goederenspoor daar slechts 30% gebruikt wordt? Wij verwijzen hiervoor door naar het debat tijdens de verschillende werkbanken (23.06.2020 en 12.10.2020) van het haventracé.
- Zie de algemene toelichting en antwoord vraag 50
52. Hoe komt het dat de haven van Antwerpen (voor corona) record na record boekte, steeg met 40 % en het goederenspoor in diezelfde periode met 50% daalde?
- Zie algemeen antwoord bovenaan.
53. 1. De stijging van modal shift van 7 naar 15 is volgens mij op geen enkel moment bewezen, zolang er geen tweede spoor is. De afgelopen tien jaar is het spoorvervoer gehalveerd. Uit de werkbank haventracé bleek dit allerm minst bewezen.
2. In 2020 werd het MER afgekeurd door Raad van State. Wat zijn de belangrijkste aanpassingen aan dit nieuwe MER/omgevingsonderzoek? Ik zie weinig wijzigingen.
- Voor deel 1 van de vraag, zie de algemene toelichting en antwoord vraag 50
  - Correctie: in 2020 werd het project-MER door team MER (Vlaanderen) afgekeurd (niet door de Raad van State en ook niet door Raad van vergunningsbetwistingen) omwille van negatief advies ANB (agentschap Natuur en Bos). Het project-MER is aangepast en de bouwaanvraag is weer ingediend. De belangrijkste wijzigingen tov de aanvraag ingediend in staan in de nota B26 onder hoofdstuk II. 1. D. 3. c. Historiek vergunningsprocedure 2019”. De wijzigingen houden vooral in: waterhuishouding, biodiversiteit, geluid/mens, calamiteit, plannen Prinshoevevweg, advies Brandweer. Alle wijzigingen staan ook vermeld op de website van Infrabel Oude Landen Ekeren (infrabel.be).
54. 34710 goederentreinen in 2019. Zelfs bij de meest optimistische prognoses van Infrabel (een verdubbeling in 2028) worden er nog steeds maar +- 50% van het aantal rijpaden gebruikt. Is het dan verantwoord om meer dan 300 miljoen Euro belastinggeld te gebruiken voor 40 extra rijpaden, die nooit zullen gebruikt worden?
- Zie algemeen antwoord bovenaan. Wij verwijzen ook hier naar de discussies die werden gevoerd in de verschillende werkbanken.



55. Indien het spoorwegvervoer effectief zou toenemen, wat met toename gevaarlijk transport door woonwijken? Is hieromtrent een risicorapport opgesteld? Er is geen afzonderlijk veiligheidsrapport opgesteld.

- a. Het aspect veiligheid werd wel behandeld in het MER. Er zijn momenteel geen risicocriteria voor bewoning langs spoorwegen waar transport gebeurt van gevaarlijke stoffen.