

Betreft:

*Bezwaar in het kader van het openbaar onderzoek rond de omgevingsvergunning
Oosterweelverbinding rechteroever (OMV referentie: 2020034861)*

Antwerpen, 3 juli 2020

Geachte,

Wij, ondergetekenden, tekenen samen bezwaar aan tegen de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding Rechteroever (OMV - referentie: 2020034861).

Dit omdat het ontwerp van de Oosterweelverbinding onvoldoende tegemoet komt aan de principes en doelstellingen van het Toekomstverbond. In de omgevingsvergunningsaanvraag en de parallelle processen daarnaast, zijn er onvoldoende garanties ingebouwd om te komen tot een integrale en evenwaardige uitvoering van de verschillende principes. Het is nu noodzakelijk om nu prioriteit te geven aan investeringen in duurzame verkeersmodi enerzijds en het doorgaand verkeer rond de stad anderzijds.

In dit bezwaarschrift behandelen we onderstaande punten én onze concrete suggesties of oplossingsvoorstellen:

1. Dat de Oosterweelverbinding zoals die zou gebouwd worden, te groot gedimensioneerd is:
 - Dat het ontwerp niet voldoet aan de principes van een Oosterweel Light uit het Toekomstverbond
 - Dat de Oosterweeltunnel te veel capaciteit heeft
 - Dat de Schijnpoortknoop (Hollandse Knoop) te groot is.
2. Dat het onzeker is of het Radicaal Haventracé zal worden gerealiseerd;
3. Dat er geen zekerheid is over een volledige overkapping:
 - Dat de Schijnpoortknoop niet overkapt wordt
 - Dat de sleuf aan het Lobroekdok niet overkapt wordt
 - Dat er tussen Merksem Distelhoek en Luchtbal niet overkapt wordt
 - Dat de ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313 niet gehypothekeerd mag worden
4. Dat de luchtkwaliteit op een aantal plaatsen zal verslechteren
5. Dat er een maximale beperking van de geluidshinder moet nagestreefd worden.
6. Dat er extra geïnvesteerd moet worden in openbaar vervoer en de fiets om de noodzakelijke modal shift naar 50/50 te bereiken.

7. Dat de impact van de bouwplannen op de wijken en het onderliggend wegennet zorgpunten opleveren die verder onderzocht/nader bekeken moeten worden;
8. Dat kansen op korte termijn gegrepen moeten worden. Dat er minder-hindermaatregelen en garanties nodig zijn tijdens de bouwwerken.

De sluiting van de R1 rond Antwerpen, het zogenaamde Oosterweelproject en de realisatie hiervan op de rechteroever, passen in de uitvoering van het 'Toekomstverbond voor de Antwerpse Mobiliteit', afgesloten tussen de Vlaamse regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen (Ademloos, Ringland, StRaten Generaal) op 17 maart 2017.

Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning aanvraag (OVA) die nu voorligt is het dan ook logisch om na te gaan of deze aanvraag conform is aan de principes die zijn vastgelegd in dit Toekomstverbond.

De volgende principes zijn overeengekomen in het Toekomstverbond:

- Oosterweel Light: *“Een verzachte Ring voor de stad die ingekapseld wordt in het stedelijk weefsel”*
- Radicaal Haventracé: *“Een verbeterde en versterkte R2 als hoofdontsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt: via een investeringsprogramma voor het radicaal haventracé, zijnde de route R4 - E34 West - R2 - A12 en de aan te leggen A102”*
- Volledige overkapping: *“Een overkapping van de volledige Ring als een duidelijke basis voor een generationeel stappenplan”*
- Een ambitieuze modal shift AMS 100: *“een ambitieus flankerend beleid gericht op een modal shift naar 50/50”*

De indieners van dit bezwaar zijn van mening dat met deze principes in de nu ingediende omgevingsvergunning aanvraag (OVA) onvoldoende rekening is gehouden of dat er in het ontwerp onvoldoende garanties zijn ingebouwd om te komen tot een integrale uitvoering van het Toekomstverbond.

Toelichting bij de bezwaren

Inhoudstafel

1. Enkel de bouw van een échte Oosterweel Light, kleiner gedimensioneerd, zoals afgesproken in het Toekomstverbond, is te verantwoorden..	5
1.1. Enkel een échte Oosterweel Light is te verantwoorden	5
1.2. Dimensioneer het project op de volledige modal shift en maak gebruik van het momentum rondom gedragsverandering in tijden van corona.....	6
1.3. Beperk de Oosterweeltunnel tot 2 rijstroken en een pechstrook in elke richting.....	6
1.4. Maak de Hollandse Knoop (Schijnpoortknoop) compact.....	8
1.4.1. Verklein het ruimtebeslag en de verkeersimpact	8
1.4.2. Geef garanties voor een beter ontwerp voor de Schijnpoortknoop.....	10
2. Schep duidelijkheid over het Radicaal Haventracé (en garandeer de leefkwaliteit in de omgeving ervan).	11
3. Garandeer en realiseer meteen een volledige overkapping in dichtbevolkte wijken of waar de autostrade te dicht bij de woningen komt	12
3.1. Maak geld vrij voor een volledige overkapping	12
3.2. Overkap de zone van de Schijnpoortknoop volledig.....	13
3.3. Overkap de sleuf aan het Lobroekdok	14
3.4. Groene verbinding tussen Rivierenhof en Borgerhout intra muros	14
3.5. Niet hypothekeren van een ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313	15
3.6. Zorgen dat ook bomen kunnen groeien op de overkappingen.....	15
4. Neem maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren in woonwijken waar die zou verslechteren omwille van de bouw van de Oosterweelverbinding.	16
4.1. Dam/Bredastraat.....	16
4.2. Dam/Lobroekdok.....	16
4.3. Lambrechtshoeken/Merksem	17
5. Maximale beperking van de geluidshinder	17
5.1. Verbeteringen geluid in het hele projectgebied	17
5.2. Geluidsbeperking appartementsgebouwen Cogelsplein	18
5.3. Geluidsbeperking op aansluiting E313	18
6. Maak van het bereiken van de ambitieuze modal shift een topprioriteit	18
6.1. Werk het Routeplan 2030 beter uit en bied meer en zekerheid voor de modal shift	19
6.1.1. Investeer NU in openbaar vervoer	19
6.1.2. Geef prioriteit aan doorstroming voor het openbaar vervoer	19
6.1.3. Openbaar vervoer op Bisschoppenhoflaan versterken.....	20

6.1.4. Openbaar vervoer op Blancefloerlaan versterken	20
6.2. Verschuif zo veel mogelijk goederenvervoer naar water of spoor	21
6.3. Versterk de fietsinfrastructuur	21
6.3.1. Fietsinfrastructuur overal dimensioneren op basis van adviezen Fietsberaad Vlaanderen	21
6.3.2. U-turns in fietspaden ter hoogte van Oosterweelknoop wegwerken.....	22
6.3.3. Fietspad in fietskoker Oosterweeltunnel 6 meter breed	22
6.3.4. Een betere fietsconnectie tussen de fietssnelweg langs de R1 Noord en de Masurebrug	23
6.3.5. De fietssnelweg langs de R1 Noord iets westelijk verschuiven	23
6.3.6. U-turns in de fietsbrug over het Albertkanaal oplossen.....	24
6.3.7. Aantakking Noord-Zuid-fietsverbinding langs R1 aantakken op fietsbrug over Albertkanaal en Vaartkaai	24
6.3.8. Fietsverbinding zonder kruispunten tussen Bisschoppenhoflaan en Schijnpoort	25
6.3.9. Betere fiets- (en voetgangers-)connecties ter hoogte van kap Buurtspoorweglei	25
6.3.10. Een fiets- en voetgangersconnectie tussen Luchtbal en Merksem-Distelhoek	26
6.3.11. Het Ringfietspad 6 meter breed	27
6.3.12. Fietspaden Schijnpoortweg (voet Theunisbrug) 4 meter breed	27
6.3.13. Fietspaden Bisschoppenhoflaan 3 meter breed.....	28
7. Negatieve impact op wijken en onderliggend wegennet minimaliseren	28
7.1. groene buffer langs de R1 Noord tussen Groenendaallaan en Masurebrug in Merksem	29
7.2. Aandacht voor de bewoners van de wijk Dam Achteruit.....	29
7.3. Negatieve impact op verkeer in Antwerpen Noord, omgeving Schijnpoort en Borgerhout/Deurne beperken.	29
7.4. Zo weinig mogelijk bomen kappen op Linkeroever en aan het Noordkasteel.....	30
8. Neem maatregelen op korte termijn en tijdens de bouw om de leefbaarheid te verhogen en hinder en schade te beperken.....	30
8.1. Grijp kansen op korte termijn	30
8.2. Neem de noodzakelijke maatregelen tijdens de bouw	30

1. Enkel de bouw van een échte Oosterweel Light, kleiner gedimensioneerd, zoals afgesproken in het Toekomstverbond, is te verantwoorden.

Vaststelling:

De Oosterweelverbinding zoals voorzien in de omgevingsvergunningsaanvraag, is te groot gedimensioneerd. Men heeft de dimensies van de Oosterweelverbinding gebaseerd op een modal shift van 60% autoverkeer en 40% duurzame verplaatsingsmodi. Bovendien heeft men in de dimensionering geen rekening gehouden met de aanleg van het radicaal haventrace. Door deze 2 uitgangspunten als basis te gebruiken voor het snelwegontwerp is de Oosterweelverbinding te groot gedimensioneerd en is de capaciteit te hoog. Tot slot is men te laat begonnen aan het onderzoeken van ontwerpvarianten voor een compacte Schijnpoortknoop, waardoor er nu een zware Schijnpoortknoop opgenomen is in de omgevingsvergunning.

De versie van de Oosterweelverbinding die nu voorligt, is daarom niet in overeenstemming met de principes van een Oosterweel Light, zoals afgesproken in het Toekomstverbond

1.1. Enkel een échte Oosterweel Light is te verantwoorden

Het Toekomstverbond gaat uit van een *“hoofdstructuur die steunt op een ring voor doorgaand verkeer rond de stad (R2) en een ring voor de stad (R1)”*. Het uitgangspunt is dus de bestaande Ring rond de stad te ontlasten. Enerzijds door de stroom aan autoverkeer te verminderen door het ontwikkelen van voldoende duurzame alternatieven (de ambitieuze modal shift richting meer fietsverkeer en meer openbaar vervoer). Anderzijds door het doorgaand verkeer op grotere afstand van de stad te houden en om te leiden via een tracé door de haven. Op die manier kan werk gemaakt worden van een lichtere of *“verzachte”* uitvoering van de Ring en van de nog te realiseren sluiting van de R1. Door de burgerbewegingen werd dit benoemd als de ‘Oosterweel Light’ in tegenstelling tot het oorspronkelijk geplande Oosterweel (Heavy)-tracé.

Het nu voorliggende ontwerp voor deze lichtere Oosterweelverbinding is gedimensioneerd uitgaande van een modal shift van 60% autoverkeer en 40% duurzame alternatieven (AMS 60/40) en niet op basis van de gewenste ambitieuze modal shift van 50% autoverkeer en 50% duurzame alternatieven (AMS 50/50).

Daardoor is op een aantal locaties in het ontwerp naar onze mening nog steeds sprake van een over-dimensionering met te veel rijstroken en/of ruimte-inname:

- De Oosterweeltunnel onder de Schelde telt te veel rijstroken;
- Het aansluitingscomplex van de Oosterweelverbinding met R1 aan de Schijnpoort (De Hollandse Knoop) is veel te groot.

VOORSTEL:

Wij stellen voor om de Oosterweelverbinding te ontwerpen en te bouwen op basis van en compatibel met de gewenste ambitieuze modal shift AMS 50/50, zoals overeengekomen in het Toekomstverbond.

1.2. Dimensioneer het project op de volledige modal shift en maak gebruik van het momentum rondom gedragsverandering in tijden van corona

Om de ambitieuze modal shift van 50% autoverkeer en 50% duurzame alternatieven te bereiken is Routeplan 2030 in het leven geroepen. Volgens de planning zouden zowel Routeplan 2030 als de Oosterweelverbinding gerealiseerd moeten zijn in 2030. Het voorkeursscenario voor dit project is echter op basis van het tussentijds akkoord van december 2018 binnen de werkbank Oosterweel gebaseerd op een half gerealiseerde modal shift van 60% autoverkeer en 40% alternatieven. Aangezien men zowel het Routeplan als de bouw van Oosterweel wil realiseren tegen 2030, zijn wij van mening dat een volledig gerealiseerde modal shift van 50% autoverkeer en 50% duurzame alternatieven het uitgangspunt moet zijn.

Daarnaast zien wij kansen om zelfs nog verder te gaan dan dat en gebruik te maken van het momentum rondom gedragsverandering op het gebied van mobiliteit in de huidige toestand van de wereld.

In de coronacrisis verminderde het verkeer met percentages die tot die tijd voor onmogelijk werden gehouden. Het zou volledig passen binnen de doelstellingen van dit project als tenminste een deel van dat effect behouden wordt en Antwerpen zich kan scharen in de lijst van steden die projecten aanpassen aan de huidige tijdgeest.

Uit de verkeersberekeningen voor de Oosterweelverbinding blijkt dat zelfs bij volledige verwezenlijking van de modal shift en het Haventracé de verkeersintensiteiten hoog blijven. Dit komt mede doordat het verkeer intussen autonoom blijft groeien. Juist daar ontstaat nu een kans: in de coronacrisis reizen mensen niet alleen anders, maar vooral ook veel minder door bv. thuis te werken ('travel shift') en ze vermijden drukke momenten ('time shift'). Het vasthouden van een deel van deze effecten zal samen met de modal shift leiden tot minder wegverkeer in de maatgevende spitsuren en daardoor minder benodigde rijstroken, minder geluid en minder luchtvervuiling.

VOORSTEL:

Herbereken de benodigde wegcapaciteit op basis van

- 1. de uitgangspunten van een volledige modal shift (AMS 100, 50/50)***
- 2. en in aanvulling daarop de blijvende gedragsverandering omtrent thuiswerken en spitsmijden, waarover steeds meer onderzoek beschikbaar komt.***

1.3. Beperk de Oosterweeltunnel tot 2 rijstroken en een pechstrook in elke richting

De Oosterweeltunnel onder de Schelde zal volgens de omgevingsvergunning aanvraag (OVA) tweemaal drie rijstroken tellen. Ook in het project-MER (deelrapport 17) vindt men het voorziene aantal rijstroken volgens het voorkeursscenario (OW 5-6-6_AMS 50_v37) voor onder meer de Oosterweeltunnel:

Tabel 17-13: Aantal operationele rijstroken hoofdwegennet - basialternatief, voorkeursontwerp en afgeleide scenario's

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 5-0-0	OW 5-0-6	OW 5-6-6 _ams50	OW 5-6-6 _ams50 _v37	OW 5-5-6 _ams100
Liefkenshoektunnel	z-n	2	2	2	2	2	2	3
	n-z	2	2	2	2	2	2	3
Waaslandtunnel*	w-o	2	2	1	1	1	1	1
	o-w	2	2	1	1	1	1	1
Kennedytunnel	w-o	3	3	3	3	3	3	3
	o-w	3	3	3	3	3	3	3
Oosterweeltunnel	w-o		3	3	3	3	3	3
	o-w		3	3	3	3	3	3
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		2	1	1	1	1	1
	o-w		2	1	1	1	1	1
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		2	2	2	2	2	2
	o-w		2	2	2	2	2	2
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	4	5	4	4	4	4	4
	Richting 2	4	5	4	4	4	4	4
A102 ten noorden	n-z							2

Tabel 17-13 uit Pr-MER OWV_deelrapport 17_voorkeursontwerp

In het project-MER (deelrapport) kan men ook de verwachte intensiteit voor de verschillende scenario's voor de Oosterweeltunnel vinden:

Tabel 17-11: Intensiteiten hoofdwegennet – basialternatief en voorkeursontwerpscenario's – OSP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 5-0-0	OW 5-0-6	OW 5-6-6 _ams50	OW 5-6-6 _ams50 _v37	OW 5-5-6 _ams100
Liefkenshoektunnel	z-n	2.760	1.720	1.870	2.660	2.580	2.330	2.950
	n-z	2.100	1.490	1.570	2.510	2.390	2.930	2.880
Waaslandtunnel*	w-o	1.850	1.480	900	980	940	850	920
	o-w	1.480	610	590	830	830	830	820
Kennedytunnel	w-o	7.130	6.130	6.160	4.170	3.550	3.700	2.930
	o-w	6.510	4.690	4.840	2.610	2.290	2.300	2.020
Oosterweeltunnel	w-o		4.490	5.020	4.200	3.780	3.840	2.910
	o-w		4.560	4.310	3.580	3.390	2.750	2.520
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		1.280	1.220	780	670	570	640
	o-w		1.590	1.410	920	920	590	700
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		2.530	2.980	3.160	2.890	2.340	2.120
	o-w		2.980	2.810	3.350	2.960	2.610	2.060
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	7.160	6.850	6.510	6.850	5.880	5.880	4.320
	Richting 2	6.710	5.930	5.760	5.940	5.770	5.200	4.370

Tabel 17-11 uit Pr-MER OWV_deelrapport 17_voorkeursontwerp

Tabel 17-12: Intensiteiten hoofdwegennet – basialternatief en voorkeursontwerpscenario's – ASP

Wegvak	Richting	OW 0-0-1 (ref)	OW 1-0-0	OW 5-0-0	OW 5-0-6	OW 5-6-6 _ams50	OW 5-6-6 _ams50 _v37	OW 5-5-6 _ams100
Liefkenshoektunnel	z-n	3.210	2.040	2.170	2.870	2.740	2.940	3.540
	n-z	3.750	1.980	2.110	2.620	2.600	2.840	3.000
Waaslandtunnel*	w-o	1.100	330	340	680	800	810	810
	o-w	1.790	1.470	940	1.000	930	860	890
Kennedytunnel	w-o	6.550	5.070	5.020	2.930	2.600	3.130	2.040
	o-w	7.420	6.430	6.530	5.450	4.370	4.980	3.580
Oosterweeltunnel	w-o		5.720	5.340	4.120	3.670	3.880	2.640
	o-w		6.090	6.170	4.540	4.370	4.490	3.490
Noordelijke Kanaaltunnel	w-o		2.100	1.970	1.370	1.030	1.080	870
	o-w		1.600	1.550	1.070	930	900	750
Zuidelijke Kanaaltunnel	w-o		3.320	3.210	3.540	3.220	3.000	2.210
	o-w		3.180	3.320	3.050	2.900	2.830	2.260
R1 - viaduct Merksem / OKA	Richting 1	7.730	7.530	7.490	7.710	7.260	6.520	5.350
	Richting 2	8.010	6.920	6.860	7.110	6.420	6.120	4.490

Tabel 17-12 uit Pr-MER OWV_deelrapport 17_voorkeursontwerp

In de verkeerskunde gaat men uit van een capaciteit van 2.100 PAE (personenauto equivalent) per rijstrook per uur. Voor het bepalen van het aantal rijstroken bij een tunnelontwerp zoals hier gaat men uit van 80% verzadiging en is dus een capaciteit van 1.680 PAE per rijstrook per uur nodig.

Volgens het project-MER (deelrapport 17) rijden er in het scenario OW 5-5-6_AMS 100 - dit is het scenario conform de overeenkomst in het Toekomstverbond met een gerealiseerde ambitieuze modal split van 50/50, plus een gedifferentieerde tol en een volledige realisatie van het haventracé - in het drukste uur ongeveer 3.000 voertuigen door de Oosterweeltunnel (2.910 en 2.520 in de ochtendspits en 2.640 en 3.490 in de avondspits).

Voor dit aantal voertuigen zijn 2 rijstroken voldoende (capaciteit van $1680 \times 2 = 3360$ PAE per uur). Zelfs in het scenario OW 5-6-6_AMS 50 zouden 2 rijstroken te verantwoorden zijn.

VOORSTEL

Tweemaal drie rijstroken in de Oosterweeltunnel komt niet overeen met de principes van het Toekomstverbond voor een modal shift AMS 100 (50/50). Twee rijstroken en een pechstrook in elke rijrichting zijn voldoende.

1.4. Maak de Hollandse Knoop (Schijnpoortknoop) compact

Het aansluitingscomplex van de Oosterweelverbinding met de R1 ter hoogte van de Schijnpoort - ook wel de Hollandse knoop genoemd - is sinds het prille begin de achilleshiel van het project. Naar onze mening is in de Omgevingsvergunning Aanvraag (OVA) geen fundamentele verbetering bereikt t.o.v. de Hollandse Knoop in de oorspronkelijke Oosterweel 'Heavy' en blijven het ruimtebeslag en de druk op de omgeving als gevolg van de hoeveelheid verkeer onaanvaardbaar. Doelstellingen uit het Toekomstverbond om compacte knopen te realiseren en de leefbaarheid te verbeteren (betere gezondheid, meer groen, betere interwijkverbindingen) worden niet bereikt.

Wij hebben de volgende principiële bezwaren tegen de Schijnpoortknoop zoals deze nu is opgenomen in de OVA:

- Het ruimtebeslag is te groot.
- De verkeersimpact is te groot;
- Het aankondigen van een beter ontwerp, maar het vergunnen van het aangevraagde ontwerp geeft onvoldoende garanties dat die verbetering er daadwerkelijk komt;
- Er is te weinig overkapping voorzien, terwijl de nood daaraan op weinig plaatsen zo groot is als hier.

1.4.1. Verklein het ruimtebeslag en de verkeersimpact

Op de plek waar de Hollandse Knoop staat ingetekend zijn er vandaag 12 baanvakken (8 rijstroken, 3 stroken van de afrit en 1 pechstrook) op een breedte van 53 meter.

In de oorspronkelijke plannen van de Oosterweel Heavy van de BAM werden dat 27 baanvakken met een breedte van 125 meter. Na de ondertekening van het Toekomstverbond zijn nieuwe plannen uitgetekend.

In de omgevingsvergunningsaanvraag (OVA) telt het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Schijnpoort 11 rijstroken + 9 stroken voor op- en afrit + 5 pechstroken, samen dus 25 baanvakken. Op het breedste stuk zal het knooppunt 145 meter breed zijn. Aan de Ten

Eekhoveleri zullen sommige woningen op 50 meter van het op- en afrittencomplex komen te liggen.

In een werkoverleg (de zgn. scrumsessies Schijnpoort) met ook vertegenwoordigers van lokale buurtgroepen is een aangepast ontwerp gemaakt waarbij de verbindingsweg met de Schijnpoortweg tussen de R1 en de waterzuiveringsinstallatie wordt gesitueerd, in plaats van tussen de R1 en de huizen van de Ten Eekhoveleri. Daardoor ligt de verbindingsweg verder weg van de huizen van de Ten Eekhoveleri, wat zeker een verbetering is van de leefkwaliteit.

Maar zowel in het ontwerp van deze omgevingsvergunningsaanvraag, als in het verbeterde ontwerp van de scrumsessies (dat niet in deze omgevingsvergunningsaanvraag is opgenomen), blijft er een probleem bestaan van ruimtebeslag van het aansluitingscomplex zelf, van toename van verkeersintensiteit en van geluidsoverlast en luchtvervuiling in de wijde omgeving. Dit wordt deels veroorzaakt omdat slechts van een halve modal shift (AMS 50, modal split 60/40) wordt uitgegaan en er geen rekening is gehouden met het Radicaal Haventracé. Daarmee voldoet het ontwerp naar onze mening niet aan de principes van een Oosterweel Light binnen het Toekomstverbond. Voor het ontwerp van de Schijnpoortknoop moet rekening gehouden worden met een volledige ambitieuze modal shift (AMS100, modal split 70/30) én de realisatie van het Radicaal Haventracé.

Tot slot stellen we ook vast dat verschillende onderzoeksvragen die op 14/7/2017 zijn opgenomen in de "Tweede aanvullende richtlijnen milieueffectenrapportage project-MER Oosterweelverbinding" niet zijn onderzocht in het project-MER én tevens niet aan bod kwamen in de scrumsessies Schijnpoort. Onderzoeksvragen 21 tot 25 voor een compactere Schijnpoortknoop zijn niet behandeld en beoordeeld in het project-MER. Onderzoeksvragen 26 en 27 zijn slechts gedeeltelijk behandeld. Nochtans zou de uitkomst van deze onderzoeksvragen kunnen resulteren in een Schijnpoort knoop die het ruimtebeslag en de verkeersimpact op de omliggende wijken beperkt. Daarom dringen we erop aan al deze onderzoeksvragen grondig te onderzoeken, zowel qua ruimtebeslag, als qua effect op het verkeer op zowel het bovenliggend als het onderliggend wegennet.

Aanpassing van de uitgangspunten rondom modal shift, gedragsbeïnvloeding en het Haventracé zoals elders beschreven in dit bezwaar, is naar onze mening noodzakelijk om tot een compactere ontwerp te kunnen komen. Daarnaast wordt een deel van het ruimtebeslag veroorzaakt doordat de knoop aansluitingen voorziet in alle richtingen (van/naar noordelijke ring, zuidelijke ring, kanaaltunnel en E313 - zowel via de verbindingsweg aan de Bisschoppenhoflaan als via de verbindingsweg aan de Noordersingel), waarvoor veel rijstroken nodig zijn. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat hier het optimum is bereikt en verzoeken om verder onderzoek te doen naar minder complexe verknoping (waaronder minstens onderzoeksvragen 21 tot 27 volwaardig worden onderzocht), voor zover dit niet leidt tot onaanvaardbare effecten op het onderliggend wegennet.

VOORSTEL

- ***Onderzoek minstens de onderzoeksvragen 21 tot 27 uit de "Tweede aanvullende richtlijnen milieueffectenrapportage project-MER Oosterweelverbinding". Doe ontwerpend onderzoek op deze onderzoeksvragen.***

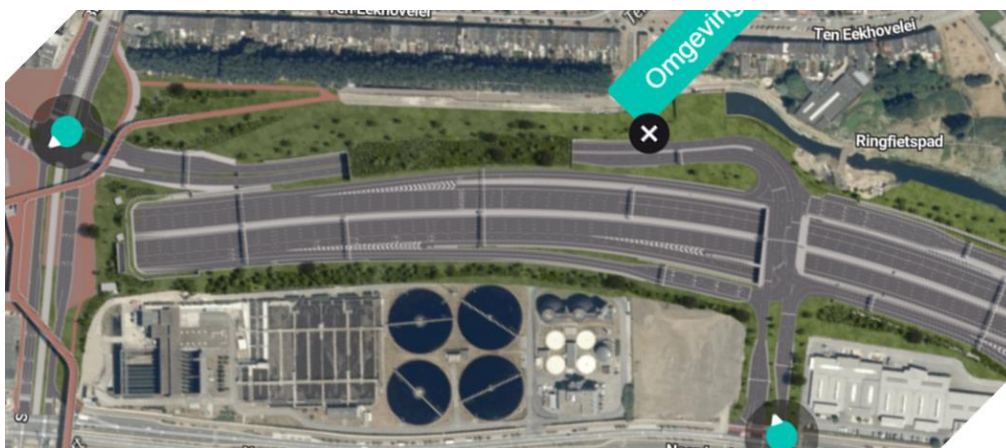
- *Onderzoek wat het effect is van de ambitieuze modal shift en de aanleg van het Radicaal Haventracé op de Schijnpoortknoop, inclusief op- en afritten, inclusief verbindingswegen.*
- *Maak een nieuw ontwerp voor de Schijnpoortknoop dat een kleiner ruimtebeslag heeft.*

1.4.2. Geef garanties voor een beter ontwerp voor de Schijnpoortknoop

In een werkoverleg (de zgn. scrumsessies Schijnpoort) met ook vertegenwoordigers van lokale buurtgroepen is een aangepast ontwerp gemaakt waarbij de verbindingsweg met de Schijnpoortweg tussen de R1 en de waterzuiveringsinstallatie wordt gesitueerd, in plaats van tussen de R1 en de huizen van de Ten Eekhoevelei. Dit ontwerp is een verbetering voor de leefbaarheid voor de bewoners van de Ten Eekhoevelei, ten opzichte van het ontwerp dat nu in de aanvraag van de omgevingsvergunning is opgenomen.

Deze verbeterde variant, waarover in de werkbank Oosterweel een akkoord is gesloten, is echter niet opgenomen in deze omgevingsvergunningsaanvraag. Men vertelt ons dat men in een latere fase een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag zou willen indienen met dit aangepaste ontwerp. Enerzijds is onze bezorgdheid dat we geen enkele zekerheid hebben dat dit verbeterde ontwerp in een nieuwe aanvraag voor een omgevingsvergunning zal worden gegoten, laat staan dat het ook effectief zou worden vergund. Anderzijds zal bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor de aanvraag die nu voorligt, wel het recht worden gegeven om die ook effectief te bouwen. We vrezen dan ook dat het ontwerp in de omgevingsvergunningsaanvraag ook effectief zal worden gebouwd.

Kortom: voor het verbeterde ontwerp hebben we voorlopig geen enkele zekerheid dat men die zal bouwen. Wij vinden dan ook dat goedbedoelde intenties voor een verbeterd ontwerp voor de Schijnpoortknoop ons geen enkele rechtszekerheid bieden. We maken dan ook bezwaar tegen het opnemen van het niet-verbeterde ontwerp van de Schijnpoortknoop in de omgevingsvergunningsaanvraag en vragen dan ook om geen vergunning te verlenen voor het bouwen van de Schijnpoortknoop zoals opgenomen in de aanvraag.



Schijnpoortknoop zoals opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag



Schijnpoortknoop met de vernieuwde ligging van de verbindingsweg NIET opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag

VOORSTEL:

- **Haal het ontwerp van de Hollandse Knoop uit de omgevingsvergunningsaanvraag en dien een nieuw beter ontwerp in met een kleiner ruimtebeslag.**
- **Garandeer via de vergunning, gedekt door een regeringsbeslissing, dat er een beter en compacter ontwerp moet komen voor de Schijnpoortknoop**

2. Schep duidelijkheid over het Radicaal Haventracé (en garandeer de leefkwaliteit in de omgeving ervan).

Vaststelling:

Het is onzeker of het Radicaal Haventracé zal worden gerealiseerd.

De besprekingen in de werkbank Radicaal Haventracé bevinden zich nog in een verkennend stadium. Daardoor is het op dit ogenblik geenszins duidelijk of en in welke mate dit tracé er ook effectief zal komen. De verbetering van de R2 zal er allicht komen. Maar bij de verbinding Ekeren/Merksem – Wommelgem (A 102) worden nog veel vragen gesteld. Om het project alle kansen te bieden, vinden we het noodzakelijk dat ook hier gezocht wordt naar oplossingen die de leefbaarheid ten goede komen, zoals een diep geboorde tunnel-oplossing. Het is erg belangrijk dat ook de leefbaarheid in de randgemeenten niet wordt aangetast (in Ekeren, Merksem, Schoten, Deurne, Wommelgem). Daarbij vinden we het ook noodzakelijk om te onderzoeken of de verdiepte ligging van de R1 Noord tussen Merksem en Luchtbal verder door kan getrokken worden tot de aansluiting met de A102.

Het Haventracé is echter essentieel in het verlichten van de druk op de R1 als ringweg voor stedelijk verkeer, zoals afgesproken in het Toekomstverbond. Onzekerheid over de realisatie van het Haventracé betekent onzekerheid over de hoeveelheid verkeer en daardoor benodigde capaciteit op de R1. Zeker is in elk geval dat de Oosterweelverbinding er eerder zal liggen dan het Haventracé. De Oosterweelverbinding zal er daardoor hoogstwaarschijnlijk na enige tijd overgedimensioneerd bij liggen. Naar onze mening is dit ongewenst en moet het Radicaal Haventracé als uitgangspunt worden afgedwongen bij de berekeningen voor de Oosterweelverbinding.

VOORSTEL

Pas het ontwerp en de wegcapaciteit van de Oosterweelverbinding en de Ring aan, uitgaande van de volledige realisatie van het Radicaal Haventracé (en een volledige ambitieuze modal shift), ofwel scenario OW 5-5-6_AMS100 met de bedoeling een verdere reductie van het verkeer en een blijvende gedragsverandering zoals beschreven in 1.2 te bekomen.

Onderzoek de mogelijkheid om ook de verdiepte ligging door te trekken tot de aansluiting met de A102.

3. Garandeer en realiseer meteen een volledige overkapping in dichtbevolkte wijken of waar de autostrade te dicht bij de woningen komt

Vaststelling:

Er is geen zekerheid over een volledige overkapping. Op heel wat cruciale plaatsen blijven de garanties beperkt tot leefbaarheidsprojecten, zonder overkapping. Zo komen in de meest dichtbevolkte wijken met het minste groen, zoals Antwerpen-Noord, Deurne-Noord en Borgerhout er grote open sleuven. Ook tussen Merksem en Luchtbal ontbreekt er een brede groene overkapping en/of verbinding.

3.1. Maak geld vrij voor een volledige overkapping

De uitvoering van de sluiting van de Ring wordt in uitvoering van het Toekomstverbond samen genomen met de realisatie van een reeks leefbaarheidsprojecten zoals in grote lijnen vastgelegd in het werkstuk 'Over de ring' van de intendant die werd aangesteld om de overkapping van de Ring vorm te geven. De uitvoering van de eerste fase van de overkapping (na een screening van de ingediende leefbaarheidsprojecten per sectie door het team van de intendant, stad en gewest) biedt vooralsnog geen garantie op de realisatie van een volledige overkapping. Door het steeds verder opschuiven van de timing voor de oplevering van het Oosterweelproject zelf (nu gepland voor 2030), schuift ook de realisatie van een volledige overkapping steeds verder naar achter. De studie rond de overkapping van de zuidelijke ring wordt nu pas opgestart. De realisatie hiervan zal dus lang na 2030 plaats vinden. In het Toekomstverbond is sprake van een 'generationeel stappenplan'. Het probleem is dat er na de uitvoering van dit Oosterweelproject, geen enkele garantie meer is op volgende stappen om te komen tot een volledige overkapping. De nodige financiële middelen zijn immers niet voorzien.

De 1,25 miljard € die zijn voorzien door Vlaanderen en de stad dienen voor de realisatie van de goedgekeurde leefbaarheidsprojecten in de ringzone. In deze eerste fase is slechts voor 15% van de Ring een overkapping gepland. Al de andere projecten omvatten het inplanten van groene zones met geluidschermen en -bermen langs de Ring.

Er zijn ook geen beleidsmatige stappen gezet. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door de opstart van een complex project in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, op Vlaams niveau voor de volledige overkapping van de Ring.

VOORSTEL:

Daarom blijven we onverkort pleiten voor een oplossing voor heel de Ring en verwachten we in dat verband onder meer duidelijkheid over:

- ***De uitvoering en financiering van een maximale overkapping;***
- ***De heraanleg van de zuidelijke ring met gescheiden verkeer;***
- ***De ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313***

Zo lang die duidelijkheid er niet is, zijn we genoodzaakt bezwaar in te dienen tegen een project dat vooral neerkomt op het sluiten van de ring en maar in geringe mate voorziet in investeringen in leefbaarheid en in een beperkt aantal overkappingen.

3.2. Overkap de zone van de Schijnpoortknoop volledig

Tussen de Schijnpoortweg en de Buurtspoorweglei wordt er geen overkapping voorzien. De Schijnpoortknoop wordt op korte termijn niet overkapt. Nochtans gaat het hier om het gedeelte van de R1 met de grootste verkeersdrukke dwars door de meest dichtbevolkte wijken van Antwerpen.

Het zou van efficiënt beleid en goed bestuur getuigen indien tegelijkertijd met de bouw van de Oosterweelverbinding meteen ook werk zou gemaakt worden van een maximale overkapping.

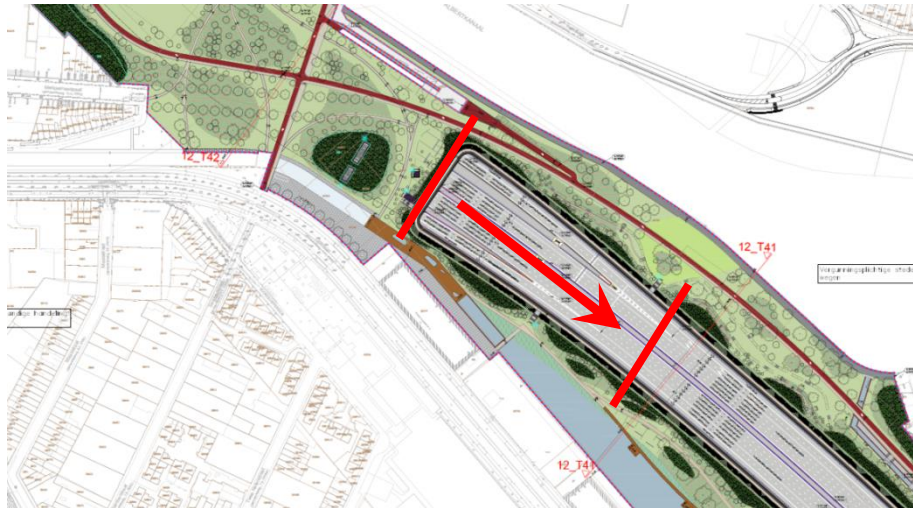
VOORSTEL:

De omgevingsvergunningsaanvraag moet een fundamenteel beter, compacter en leefbaarder ontwerp voor de Schijnpoortknoop bevatten door:

- ***Zoals eerder in dit bezwaar voorgesteld het ontwerp te baseren op volledige ambitieuze modal shift met bijkomende blijvende gedragsverandering en volledige realisatie van het Radicaal Haventracé;***
- ***Minstens de verbindingsweg, zoals overeengekomen binnen de werkbank Oosterweel, tussen de R1 en de waterzuiveringsinstallatie te situeren;***
- ***Extra optimalisaties te onderzoeken. Als gevolg daarvan en door verder te onderzoeken optimalisaties het aantal rijstroken van de R1 en/of stroken als op- en afrit, terug te dringen. Minstens de onderzoeksvragen 21 tot 27 uit de tweede aanvullende richtlijnen van het project-MER dienen onderzocht te worden.***
- ***Een zo groot mogelijk deel van het trajectdeel tussen Schijnpoortweg en Buurtspoorweglei te overkappen.***

3.3. Overkap de sleuf aan het Lobroekdok

Door het vervangen van het viaduct van Merksem door een sleuf zal de geluidsoverlast weliswaar verbeteren, maar zal de luchtkwaliteit verslechteren in de wijk Dam. De sleuf en tunnelmond komt op 140 meter van de bestaande woningen en op 85 meter van de te ontwikkelen woningen te liggen



VOORSTEL:

- *De sleuf aan de wijk Dam moet aangepast worden om de impact op de huidige en toekomstige wijk te verminderen. De tunnelmond en de lange open sleuf ter hoogte van de wijk Dam is een belangrijk knelpunt voor de bestaande buurt en voor de stadsontwikkelingsplannen op de Slachthuisite en het Noordschippersdok. Daarom vragen wij om deze sleuf maximaal (en dus meer dan wat in de omgevingsvergunningsaanvraag staat) te overkappen en om de tunnelmond te verschuiven naar het zuiden (richting Sportpaleis) zodat deze zo ver mogelijk van de woningen komt te liggen. Eventueel kunnen de in- en uitvoegstroken ook iets naar het zuiden verplaatsen, als dat nodig blijkt in functie van de tunnel. Ook dient er aandacht besteed te worden aan luchtfiltering bij resterende tunnelmonden (zie hoofdstuk 5).*

3.4. Groene verbinding tussen Rivierenhof en Borgerhout intra muros

Er is geen rechtstreekse groene verbinding voorzien tussen het Rivierenhof en Borgerhout intra muros. Nochtans is Borgerhout intra-muros de buurt met het laagste aandeel groen van heel de stad. De 100 meter overkapping die voorzien is aan de Buurtspoorweglei volstaat dan ook niet.

VOORSTEL

- *Verleng daarom de kap van de Buurtspoorweglei zuidwaarts tot aan de Turnhoutsebaan, zodat behalve het Cogelsplein ook deze belangrijke verbinding tussen Borgerhout en Rivierenhof/Deurne al de helft leefbaarder wordt. Verschuif hiervoor evt. in- en uitvoegers in zuidelijke richting.*

- *Vergroen Spoor Oost (saneer hiervoor sporen) zodat een echt groene verbinding Rivierenhof Spoor Oost – Park Spoor Noord ontstaat.*

3.5. Niet hypothekeren van een ondergrondse herinrichting van de knoop Antwerpen-Oost en op termijn de E313

De verkeersknoop Antwerpen-Oost ligt buiten het projectgebied Oosterweel, met uitzondering van een nieuwe afrit van Ring-Zuid naar de Hollandse Knoop (knoop Schijnpoort). Deze nieuwe weg doorsnijdt het oostelijk deel van de knoop Antwerpen-Oost.

Momenteel loopt er een overleg en studieronde in samenspraak met de burgerbewegingen en overheden om te onderzoeken hoe de Ring-Zuid (met gescheiden verkeer) in de knoop kan aangesloten worden op Ring-Noord (zonder gescheiden verkeer) en ook om te onderzoeken hoe de knoop ondergronds kan worden aangelegd. Het is best mogelijk dat deze complexe oefening kan resulteren in een andere inpassing van de nieuwe afrit dan wat nu is getekend in de vergunningsaanvraag.

VOORSTEL

In de vergunning duidelijk bevestigen dat op dit punt een latere aanpassing van de vergunning mogelijk moet worden gemaakt ten einde de resultaten van het overleg rond Ring-Zuid te kunnen uitvoeren.

3.6. Zorgen dat ook bomen kunnen groeien op de overkappingen

Een valkuil bij het maken van overkappingen zou kunnen zijn, dat er uiteindelijk geen bomen op zouden kunnen groeien. Het is dan ook heel belangrijk dat er hier veel aandacht aan besteed wordt, zodat bomen hierop goed kunnen groeien.

VOORSTEL

- *Een voldoende dikke grondlaag, namelijk 1,5 meter, voorzien op de overkappingen.*
- *Voldoende volume doorwortelbare ruimte voor de bomen voorzien, zodat ze vrij kunnen uitgroeien.*
- *Goede omstandigheden creëren voor de waterhuishouding en voor vochtbuffering in droge periodes (wat in de toekomst wel vaker zal voorkomen). We kunnen ons voorstellen dat er omwille van civieltechnische redenen gekozen zou worden voor een maximale drainering van het substraat bovenop de overkapping. Maar dat is nefast voor de bomen, zeker met beperkte substraatdieptes en met de droogteperiodes die op ons afkomen door de klimaatverandering. Hier zal voldoende aandacht voor moeten zijn inzake samenstelling teelaarde, profilering, ontwerp drainage en infiltratie, boomsoortkeuze, inplanting van de bomen, ...*

4. Neem maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren in woonwijken waar die zou verslechteren omwille van de bouw van de Oosterweelverbinding.

Vaststelling

In twee zones (Merksem en Antwerpen Dam) op de rechteroever zal de luchtkwaliteit verslechteren naar aanleiding van de aanleg van de Oosterweelverbinding, meer bepaald bij tunnelmonden en uiteinden van overkappingen.

In het project-MER is onderzocht dat de zones met verslechterde luchtkwaliteit merkbaar verkleinen in het geval dat minstens de modal shift 60/40 wordt gerealiseerd.

4.1. Dam/Bredastraat

Om de luchtvervuiling aan de tunnelmond van de Zuidelijke Kanaaltunnel ter hoogte van de wijk Dam/Lobroekdok te milderen wordt een luchtgat ingetekend onder de spoorbrug aan de Bredastraat in de wijk Dam Achteruit.

Dit luchtgat is echter op slechts ongeveer 140 m gelegen van woningen aan de Bredastraat en de Merksemsestraat en paalt bovendien aan een nieuwe groene zone tussen Albertkanaal en de wijk Dam Achteruit. Woningen in deze wijk worden blootgesteld aan een toegenomen luchtverontreiniging afkomstig van de verkeersemisies in de Zuidelijke Kanaaltunnel.

VOORSTEL

De luchtkwaliteit in woonzones mag door dit project niet verslechteren. Verplaats daarom het luchtgat meer westelijk in de richting van de Noorderbrug en installeer luchtkanalen gericht naar het Albertkanaal zodat de verontreiniging wordt afgeleid naar onbewoonde zones.

4.2. Dam/Lobroekdok

De belangrijkste bron van luchtverontreiniging in deze zone is de tunnelmond van de OKA en in mindere mate de tunnelmond van de Zuidelijke Kanaaltunnel. Ter mildering van deze laatste wordt een extra luchtgat ingetekend ter hoogte van de Bredastraat (zie hoger). Niettegenstaande deze milderende maatregelen blijft de luchtkwaliteit ter hoogte van de zone Noordschippersdok slechter dan zonder het Oosterweelproject, zeker in het geval de modal shift 60/40 niet gehaald wordt.

VOORSTEL

De luchtkwaliteit in woonzones mag door dit project niet verslechteren. Onderzoek de haalbaarheid en doelmatigheid van technische systemen voor ventilatie en evacuatie via schouwen en/of voor luchtfiltering. Verleg tunnelmonden aan het Lobroekdok in zuidelijke richting voor zover dit niet resulteert in slechtere luchtkwaliteit in de wijk Kronenburg.

4.3. Lambrechtshoeken/Merksem

Toegenomen luchtverontreiniging in woonzones bij tunnelmond ten noorden van knooppunt Groenendaallaan.

VOORSTEL

***De luchtkwaliteit in woonzones mag door dit project niet verslechteren.
Onderzoek de haalbaarheid en doelmatigheid van technische systemen voor ventilatie en evacuatie via schouwen en/of voor luchtfiltering
Verleg de tunnelmond in Merksem in noorderlijke richting zodat de tunnelmond toch verder ligt van de bewoning.***

5. Maximale beperking van de geluidshinder

Vaststelling

De geluidsoverlast zal verbeteren op plaatsen waar de Ring wordt ingebed in een sleuf. Dat is een goede zaak. Maar toch blijven er plaatsen waar de geluidsoverlast nog niet weg is. Op deze plaatsen kunnen nog verbeteringen worden aangebracht.

5.1. Verbeteringen geluid in het hele projectgebied

In vele zones van de in een sleuf ingebedde ring worden bermen voorzien en glazen schermen. Deze infrastructuur biedt echter niet de beste oplossing voor het maximaal beperken van de geluidshinder in het bijzonder op de hoger gelegen verdiepingen van appartementsgebouwen in de buurt van de Ring, bijvoorbeeld de appartementsgebouwen aan het Cogelsplein, aan Hof ter Lo en de geplande woonuitbreiding aan het Noordschippersdok.

Glazen schermen reflecteren het geluid nagenoeg zonder absorptie in de richting van de hogere verdiepingen en bermen verlagen de 'schaduwlijn' voor geluidstransmissie in vergelijking met rechte wanden.

VOORSTEL

- ***Voorzie geluidsabsorberende schermen en vervang bermen door rechte wanden. Op die manier wordt ook ruimte teruggewonnen. Dit zorgt voor maximale beperking van geluidshinder, inzonderheid op verdiepingen van appartementsgebouwen in de buurt van de Ring.***
- ***Neem In de vergunning een voorwaarde op om het type wegbedekking te gebruiken dat de minste geluidsemissie veroorzaakt.***
- ***Voorzie in de vergunning een monitoring met geluidsmetingen en luchtkwaliteitsmetingen in de woonbuurten voor en na de ingebruikname van de nieuwe wegeninfrastructuur.***

5.2. Geluidsbeperving appartementsgebouwen Cogelsplein

Er is geen overkapping voorzien in de zone van de appartementsgebouwen aan het Cogelsplein. In het project-MER wordt beschreven dat het geluidsniveau op de zesde verdieping van de appartementsgebouwen aan het Cogelsplein betekenisvol daalt. Het is echter niet beschreven welk geluidsniveau verwacht wordt op de hoogste verdiepingen.

VOORSTEL

- ***Daarom stellen wij voor om de geluidsschermen langs de Ring uit te voeren in absorberend materiaal in plaats van reflecterend materiaal zoals nu beschreven in de aanvraag (zie ook 5.1. Tevens stellen we voor om de bermen te vervangen door een rechte wand teneinde het geluidseffect op de hoogste verdiepingen verder te beperken, te meer omdat deze woningen door de verbreding van de Ring dichter bij de snelweg komen te liggen, nl. 60 meter in plaats van de huidige 75 meter.***

5.3. Geluidsbeperving op aansluiting E313

In het MER wordt voorgesteld de snelheid van aansluitende snelwegen te verminderen van 120 naar 100 km/h. Op de E313 is op het traject tussen het rondpunt van Wommelgem en de knoop Antwerpen-Oost de snelheidslimiet nu al 100 km/h voor personenwagens en 90 km/h voor vrachtwagens.

Door zijn ligging op een berm van 7 m hoogte is de E313 is nu een belangrijke bron van geluidshinder en luchtvervuiling in de woonzones Tuinwijk, Deurne-Zuid, Deurne-Noord en het provinciaal domein Rivierenhof. In afwachting van het ondergronds aanleggen van deze snelweg zal een verlaging van de snelheid bijdragen aan een lichte verbetering van de luchtkwaliteit en een bescheiden vermindering van de geluidshinder .

VOORSTEL

Verlaag de snelheidslimiet op E313 naar 80 km/h

6. Maak van het bereiken van de ambitieuze modal shift een topprioriteit

Vaststelling

In het Toekomstverbond werd afgesproken om toe te werken naar een ambitieuze modal shift 50/50 (AMS100) tegen 2030. Om die modal shift te bereiken is er nog een tekort aan investeringen, maatregelen en keuzes voor het openbaar vervoer en de fiets.

De ambitieuze modal shift is essentieel voor de uitvoering van het hele Toekomstverbond. Het terugbrengen van AMS 100 naar AMS 50 is een zee van verschil. Maar ook om een beperkte modal shift te halen, zijn veel extra investeringen nodig in openbaar vervoer, fietsverbindingen en goederenvervoer.

6.1. Werk het Routeplan 2030 beter uit en bied meer en zekerheid voor de modal shift .

Het Routeplan 2030 moet garanderen dat de afgesproken modal shift naar 50% autovervoer en 50% openbaar vervoer en fietsen er komt. Doelen en ambities zijn geformuleerd, maar concrete projecten ontbreken nog. En belangrijker, er zijn momenteel door de Vlaamse regering geen investeringen gepland om dergelijke projecten te bekostigen. De beslissing van de Vlaamse Regering uit 2005 in verband met de gelijktijdigheid van de uitvoering van waterwegen, autowegen en openbaar-vervoer-projecten wordt niet toegepast. Als de beloofde investeringen er niet komen, zet dat heel het Toekomstverbond op losse schroeven.

6.1.1. Investeer NU in openbaar vervoer

VOORSTEL

- *Investeer in de Lijn, maar ook in de spoorwegen.*
- *Werk een concreet plan uit om het Ringspoor te transformeren tot snelle en frequente light-railverbinding met meer stops.*
- *Maak een concreet plan om de treinverbindingen met omliggende steden te verbeteren. Dit is nodig om een goed alternatief te bieden voor het vele langeafstandsverkeer op de ring.*

6.1.2. Geef prioriteit aan doorstroming voor het openbaar vervoer

De realiteit is dat de Lijn in de Antwerpse regio zelfs de bestaande dienstverlening niet naar behoren kan invullen. Rond het Investeringsplan 2021 van de Lijn voor Antwerpen is momenteel discussie, omdat in dit plan eerder bespaard zou worden op bestaande lijnen en dienstverlening, ten gunste van versterkingen elders. Hoogstens blijft het totale voorzieningenniveau gelijk. Met nog 10 jaar te gaan tot dat de modal shift gerealiseerd moet zijn, moet elk jaar effect sorteren.

VOORSTEL

- *De doorstroming van bussen en trams verbeteren, onder andere zorgen dat geen enkele tram of bus nog voor een rood licht moet wachten (door hen voorrang te geven op auto's)*

6.1.3. Openbaar vervoer op Bisschoppenhoflaan versterken

Het project-MER toont aan dat het verkeer op de Bisschoppenhoflaan zal stijgen en dat de luchtkwaliteit en geluidsoverlast er zal verslechteren:

Wegvak		Referentie		Basis		voorkeursontwerpscenario's									
		OW 0-0-1		OW 1-0-0		OW 5-0-0		OW 5-0-6		OW 5-6-6 _ams50		OW 5-6-6 _ams50_v37		OW 5-5-6 _ams100	
		OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP
Noorderlaan zuid	w-o	1.640	2.720	1.630	2.500	1.560	2.620	1.580	2.610	1.330	2.330	1.530	2.200	1.110	2.070
Groenendaallaan west	o-w	1.530	1.240	1.400	910	1.260	900	1.180	970	1.030	830	990	650	1.020	470
	w-o	870	1.610	750	1.350	810	1.250	850	1.280	590	1.070	570	1.000	330	920
Groenendaallaan midden	o-w	2.220	1.810	1.640	1.330	1.560	1.210	1.600	1.280	1.680	1.150	1.840	1.320	1.640	1.070
	w-o	1.330	2.400	1.180	2.050	1.160	2.080	1.160	2.090	1.090	1.840	980	1.550	970	1.620
Groenendaallaan oost	n-z	1.020	1.390	1.030	1.320	930	1.290	950	1.260	840	860	740	780	560	490
	z-n	1.040	1.250	830	1.250	800	1.280	830	1.240	670	960	800	910	580	690
Theunisbrug	n-z	1.350	1.300	1.200	1.110	1.270	1.140	1.230	1.110	1.150	980	1.190	1.010	770	750
	z-n	1.370	1.590	1.140	1.500	1.180	1.550	1.160	1.530	1.060	1.380	920	1.200	930	1.120
Vaartkaai	o-w	880	360	710	230	800	180	790	190	510	200	660	340	200	150
	w-o	240	1.120	170	1.000	170	980	190	980	90	800	110	510	50	350
Bisschoppenhoflaan	o-w	1.180	1.290	1.750	1.570	1.730	1.570	1.770	1.530	1.560	1.350	1.420	1.260	1.330	990
	w-o	1.190	1.350	1.480	2.100	1.450	2.120	1.430	2.100	1.320	1.780	1.160	1.440	910	1.110
Schiinpoortweg	o-w	2.260	1.610	2.070	1.390	2.050	1.360	2.080	1.300	1.770	1.170	1.790	1.280	1.280	790

Het is dan ook logisch dat alternatieve vervoersmodi, namelijk de fiets en het openbaar vervoer, meer plaats moeten krijgen op deze as.

VOORSTEL

- **De aanleg van een goede tramverbinding op de Bisschoppenhoflaan is noodzakelijk om de extra overlast op de Bisschoppenhoflaan te beperken en om een betere modal shift op deze verkeersas te bereiken.**

6.1.4. Openbaar vervoer op Blancefloerlaan versterken

Het project-MER toont aan dat het verkeer op de Blancefloerlaan zal stijgen en dat de luchtkwaliteit en geluidsoverlast er zal verslechteren:

Tabel 17-24: Intensiteiten onderliggende net volgens doorrekening pvm Antwerpen – voorkeursontwerpscenario's

Wegvak		Referentie		Basis		voorkeursontwerpscenario's									
		OW 0-0-1		OW 1-0-0		OW 5-0-0		OW 5-0-6		OW 5-6-6 _ams50		OW 5-6-6 _ams50_v37		OW 5-5-6 _ams100	
		OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP	OSP	ASP
N49a Charles De Costerlaan	o-w	1.490	1.290	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT
	w-o	1.210	1.330	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT
Waeslandtunnel	o-w	1.480	1.790	610	1.470	590	940	830	1.000	830	930	830	860	820	890
	w-o	1.850	1.100	1.480	330	900	340	980	680	940	800	850	830	920	810
Parallelweg noord	n-z	180	510	440	910	370	940	310	920	300	800	150	490	240	640
	z-n	170	220	530	630	670	520	710	540	670	350	530	180	490	280
Parallelweg midden	n-z	850	840	1.160	920	820	1.040	750	1.120	730	1.000	900	810	580	880
	z-n	960	790	1.130	910	1.400	1.240	1.500	1.090	1.290	980	640	840	1.020	790
Parallelweg zuid	n-z	640	1.010	560	1.080	790	1.020	800	1.000	700	890	390	530	610	780
	z-n	460	430	620	540	910	900	850	860	820	870	510	680	740	810
Blancefloerlaan	o-w	780	630	1.240	1.420	1.550	1.280	1.630	1.200	1.410	890	970	750	1.170	740
	w-o	380	460	980	880	740	1.140	700	1.300	630	1.160	680	1.090	600	970

Het is dan ook logisch dat alternatieve vervoersmodi, zoals openbaar vervoer en de fiets, meer plaats moeten krijgen op deze as.

VOORSTEL:

- ***Het optrekken van de capaciteit op de tramverbinding op de Blancefloerlaan is noodzakelijk om de extra overlast op de Blancefloerlaan te beperken en om een betere modal shift op deze verkeersas te bereiken.***

6.2. Verschuif zo veel mogelijk goederenvervoer naar water of spoor

Gezien het hoge aandeel vrachtverkeer op de Ring zijn ook voor het stimuleren van goederenvervoer via het spoor en het water projecten nodig. Deze ontbreken of bevinden zich nog in pril stadium.

VOORSTEL

- ***Werk concrete projecten uit voor meer goederenvervoer via het spoor en op het water.***

6.3. Versterk de fietsinfrastructuur

6.3.1. Fietsinfrastructuur overal dimensioneren op basis van adviezen Fietsberaad Vlaanderen

We merken op dat de voorziene fietsinfrastructuur op een aantal plaatsen niet voldoet aan de hoge standaarden die nodig zijn om een groeiend gebruik in veilige omstandigheden te realiseren.

VOORSTEL:

- ***Alle fietsinfrastructuur in het project screenen op basis van en aanleggen volgens de adviezen van Fietsberaad Vlaanderen. Op die manier maken we al deze nieuwe fietsinfrastructuur klaar voor een duurzame toekomst, rekening houdend met een groeiend gebruik in veilige omstandigheden.***

6.3.2. U-turns in fietspaden ter hoogte van Oosterweelknoop wegwerken

Aan de in- en uitgang Oosterweeltunnel ter hoogte van de Oosterweelknoop, moeten fietsers oncomfortabele U-turns maken.

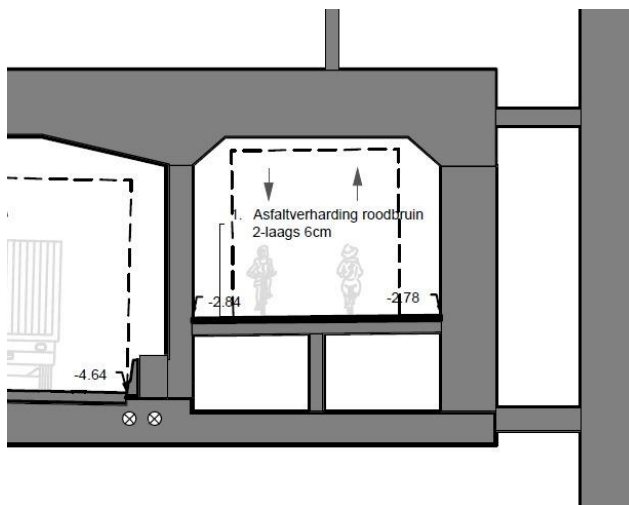


VOORSTEL

- *Ontwerp aanpassen, zodat er zachte bochten zijn voor fietsers.*

6.3.3. Fietspad in fietskoker Oosterweeltunnel 6 meter breed

De koker van de fietstunnel aan de Oosterweeltunnel is 6 meter breed. Maar eigenlijk moet, om tegemoet te komen aan het groeiend fietsverkeer, het dubbelrichtingfietspad zelf (dus binnen de belijning) in de tunnel 6 meter breed zijn.

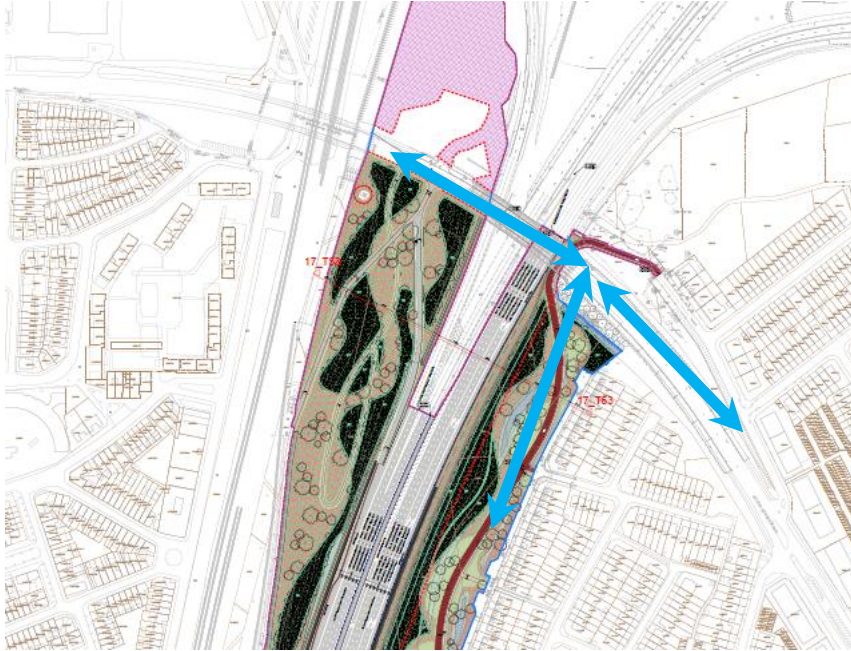


VOORSTEL

- *Een bredere fietskoker, zodat de belijning van het dubbelrichtingfietspad 6 meter breed kan zijn.*

6.3.4. Een betere fietsconnectie tussen de fietssnelweg langs de R1 Noord en de Masurebrug

Een goeie fietsverbinding/-aansluiting tussen het fietspad langs de R1-Noord en de Oost-West-verbinding via de Masurebrug ontbreekt:



VOORSTEL

- **Fietspad langs de R1-Noord aantakken op de oost-west-fietsverbinding via de Masurebrug**

6.3.5. De fietssnelweg langs de R1 Noord iets westelijk verschuiven

De fietssnelweg langs de R1 Noord kronkelt Noord-Zuid-waarts, maar ligt heel dicht bij de huizen en de straten van Merksem. De groene zone, wordt echter veel gebruikt om te gaan wandelen of te gaan spelen. En dat zal alleen maar toenemen, als dat stuk als een bermenlandschap wordt ingericht. Het oversteken van een fietssnelweg is gevaarlijk en zeker voor kinderen.



VOORSTEL

- ***De fietssnelweg langs de R1-Noord opschuiven richting autostrade, zodat er een bredere, bruikbare, groene zone ontstaat tussen de huizen en de fietssnelweg.***

6.3.6. U-turns in de fietsbrug over het Albertkanaal oplossen

De fietsbrug over het Albertkanaal, tussen Merksem en Antwerpen-Dam heeft een U-turn aan de kant van Antwerpen-Dam. Dat is onhandig fietsen. Er is ook altijd gezegd aan de buurt dat de brug "opengeplooid" zou worden, als de Oosterweelverbinding werd aangelegd. Het is ook spijtig dat de fietsbrug niet ineens over de Slachthuislaan gaat.

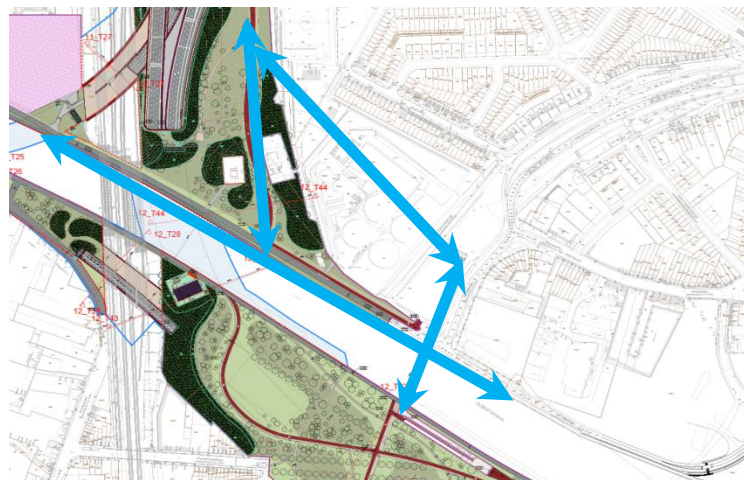


VOORSTEL

- ***De helling van de fietsbrug tot aan de Slachthuislaan aanpassen, zodat de fietsers niet meer via U-turns moeten fietsen.***
- ***Onderzoeken of de fietsbrug niet ineens de Slachthuislaan kan oversteken.***

6.3.7. Aantakking Noord-Zuid-fietsverbinding langs R1 aantakken op fietsbrug over Albertkanaal en Vaartkaai

De Noord-Zuid-fietsverbinding tussen de Groenendaallaan en het Albertkanaal lijkt niet goed aan te takken op de fietsbrug over het Albertkanaal. En deze Noord-Zuid-fietsverbinding tussen de Groenendaallaan en het Albertkanaal lijkt ook niet goed aan te takken op de fietspaden langs de Vaartkaai.

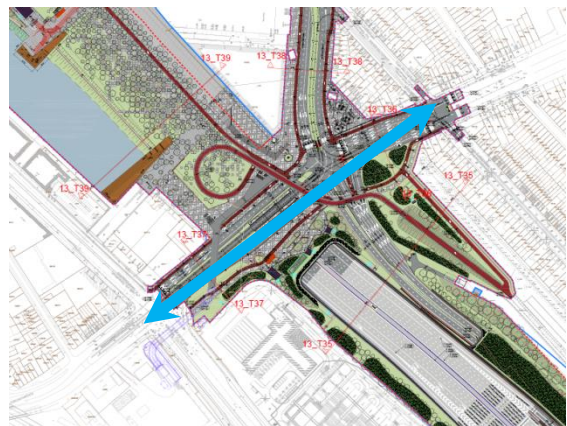


VOORSTEL

- **Aantakken van de Noord-Zuid-fietsverbinding tussen de Groenendaallaan en het Albertkanaal op de fietsbrug over het Albertkanaal.**
- **Aantakken van de Noord-Zuid-fietsverbinding tussen de Groenendaallaan en het Albertkanaal de fietspaden in beide richtingen langs de Vaartkaai.**

6.3.8. Fietsverbinding zonder kruispunten tussen Bisschoppenhoflaan en Schijnpoort

Er is/wordt geïnvesteerd in een passerelle tussen Spoor Oost en het Sportpaleis/Ringfietspad, maar fietsers op de veel vaker gebruikte verbinding Antwerpen Noord – Deurne Noord (tussen Bisschoppenhoflaan en Schijnpoort) moeten nog steeds de ene drukke weg na de andere met verkeerslichten oversteken. Er wordt geen veilige conflictvrije fietsverbinding voorzien tussen de Bisschoppenhoflaan en Schijnpoortweg/Pothoekstraat.



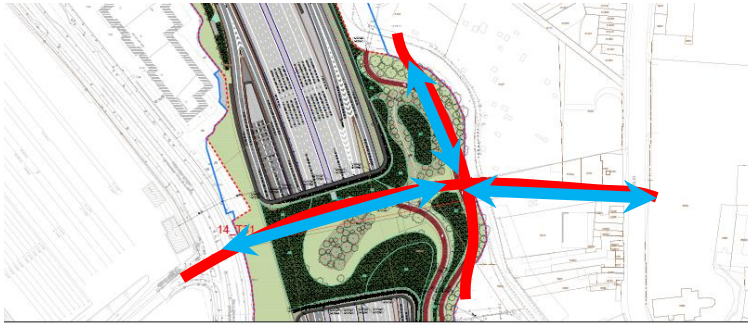
Nochtans is dat een zeer belangrijke fietsverbinding stad in- en uitwaarts. De provinciale fietsbarometer telde in 2019 924.896 fietsers op de Schijnpoortweg en stond daarmee op plaats 5 van de drukste fietsverbindingen in provincie Antwerpen.

VOORSTEL

- **Het ontwerp aanpassen in functie van een conflictvrije en/of ongelijkgrondse fietsverbinding tussen de Bisschoppenhoflaan en de Schijnpoortweg/Pothoekstraat. Maak bijvoorbeeld een extra toegang tot de passerel vanaf de Schijnpoortweg en één van/naar de Bisschoppenhoflaan. Hiermee wordt fietsers in elk geval de mogelijkheid geboden om deze verbinding conflictvrij te overbruggen.**
- **Andere fietsconnecties met de Theunisbrug, de Slachthuislaan en de Noordersingel kunnen mee bekeken worden in deze oefening.**

6.3.9. Betere fiets- (en voetgangers-)connecties ter hoogte van kap Buurtspoorweglei

De voorziene kap ter hoogte van de Buurtspoorweglei heeft in de plannen van de omgevingsvergunningsaanvraag geen nuttige functie voor langzaam-verkeersverbindingen. Dat is een gemiste kans. Er ontbreekt ontbreekt ook een fietsverbinding in verschillende richtingen (Deurne-Dorp – Borgerhout – Deurne Ten Eekhove). Bovendien begrijpen we niet



waarom al die bochten hier in het fietspad liggen. Voor functioneel fietsverkeer, wat het Ringfietspad toch is, is het beter om de onnodige kronkels te vermijden. Het is ons ook onduidelijk waarom de fietspaden vanuit het zuiden

ontdubbeld worden. Het lijkt ons veel logischer om die te bundelen en rechtdoor te laten gaan, waardoor ze ook veel beter op elkaar kunnen aansluiten.

VOORSTEL

- ***fietsverbinding Borgerhout (Spoor Oost-Buurtspoorweglei) – Deurne-Dorp voorzien***
- ***aansluiting Borgerhout ringfietspad richting Ten Eekhovellei voorzien***
- ***onnodige kronkels vermijden***
- ***fietspaden vanuit het zuiden bundelen***

6.3.10. Een fiets- en voetgangersconnectie tussen Luchtbal en Merksem-Distelhoek

Op volgende plaats, ter hoogte van Luchtbal en Merksem-Distelhoek, ontbreekt een fiets- (en voetgangers)verbinding:

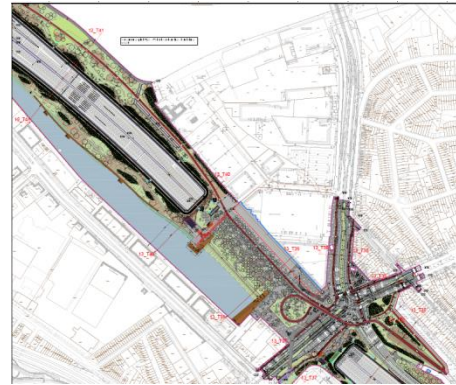


VOORSTEL

- ***een fiets- (en voetgangers)verbinding Luchtbal – Merksem Distelhoek voorzien***

6.3.11. Het Ringfietspad 6 meter breed

Het Ringfietspad is op verschillende plaatsen 4 meter. Nochtans zou het moeten geconcipeerd worden als fietssnelweg en dus 6 meter breed moeten worden. Tussen Lobroekdok en Albertkanaal is het 4 meter breed. De brug over de Schijnpoortweg is 4m70 breed.



VOORSTEL

- **Ringfietspad tussen Lobroekdok en Albertkanaal 6 meter breed maken. (en ernaast voetpad van 2 meter houden).**
- **Brug/passerelle over Schijnpoort 6 meter breed maken, met langs beide kanten 75cm reserve en langs één kant een voetpad van 2 meter breed.**

Ook ter hoogte van de kap tussen Borgerhout en Deurne is het Ringfietspad 4 meter breed:



VOORSTEL

- **Ringfietspad ter hoogte van kap tussen Borgerhout en Deurne 6 meter breed maken. (en ernaast voetpad van 2 meter houden).**

6.3.12. Fietspaden Schijnpoortweg (voet Theunisbrug) 4 meter breed

De fietspaden op de Schijnpoortweg (aan de voet van de Theunisbrug) zijn veel gebruikte fietspaden en zouden tweerichtingsfietspaden moeten zijn van 4 meter. Op het plan zijn ze maar ingetekend als enkelrichtingsfietspaden van 3 meter breed.

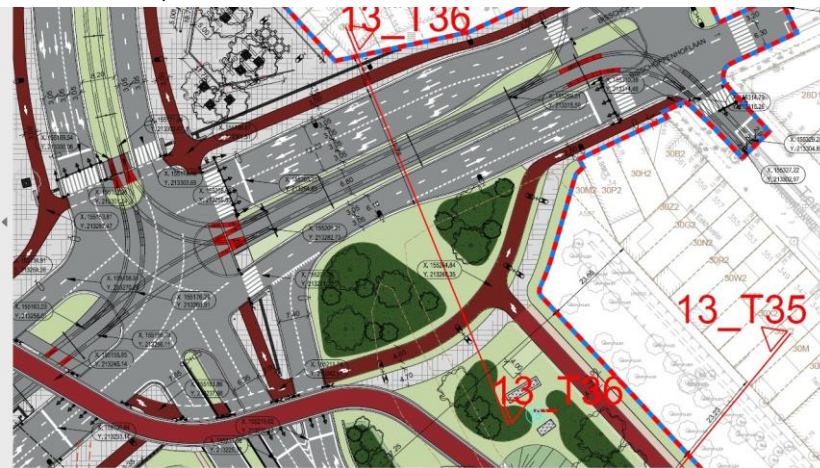


VOORSTEL

- *Van de fietspaden op de Schijnpoortweg, aan de voet van de Theunisbrug, tweerichtingsfietspaden van 3 meter breed maken.*

6.3.13. Fietspaden Bisschoppenhoflaan 3 meter breed

Het project-MER toont aan dat het verkeer op de Bisschoppenhoflaan zal stijgen en dat de luchtkwaliteit en geluidsoverlast er zal verslechteren. Nu al zijn de fietspaden aan de Bisschoppenhoflaan (waar ze aantakken op de Schijnpoortweg) zeer druk befietste fietspaden. Het is dus belangrijk dat de fietspaden aan beide zijden minstens 3 meter breed zijn. Om de noodzakelijke modal shift hier te bereiken moet op deze plek ruimte voor de fiets (en openbaar vervoer – zie boven omtrent tramverbinding Bisschoppenhoflaan) voorrang krijgen op ruimte voor de auto. In het ontwerp wordt echter maar 2 meter breedte aan de ene kant en 2,50 meter breedte aan de andere kant voorzien:



VOORSTEL

- *Van de fietspaden op de Bisschoppenhoflaan, fietspaden van 3 meter breed maken, zodat ze de (noodzakelijke) toenemende fietsintensiteit kunnen slikken.*

7. Negatieve impact op wijken en onderliggend wegennet minimaliseren

Vaststelling

Naast de bovenstaande bezwaarpunten in relatie tot het Toekomstverbond zijn er ook een aantal concrete zorgpunten en suggesties in verband met specifieke wijken en het onderliggend wegennet.

7.1. Groene buffer langs de R1 Noord tussen Groenendaallaan en Masurebrug in Merksem

In de zone tussen de Groenendaallaan en de Masurebrug, ter hoogte van de Merksemse straten Geertshoek, Bergen Op Zoomlaan, Geertshoekpad, Meierhoek, Hooimate, Ganzemate, Haakakkerpad, Rietschootvelden, Schoordijk, Lambrechtshoeken, Winterling en Blijvoort zal er tot zéér dichtbij de huizen gewerkt moeten worden. In de plannen zijn grote stukken ontbossing aangeduid waarvan wij sterk de vraag stellen of het voor de werken noodzakelijk is om zo veel te ontbossen. Daarom vragen we expliciet om de ontbossing tot het absolute minimum te beperken en om de ontbossingszone zeer zorgvuldig te herbekijken en enkel groen te verwijderen of te kappen waar het echt niet anders kan. Zo is het bijvoorbeeld niet nodig om het groen op het talud aan de Geertshoek te verwijderen. Maar deze oefening moet voor de hele zone gemaakt worden. We vragen daarom om voor heel de zone een grondige en zorgvuldige oefening te doen. Welke bomen en struiken kunnen behouden blijven tijdens de werken, maar evengoed voor de definitieve toestand van het groene bermenlandschap? Als een aantal van de huidige grote bomen behouden kan worden, kunnen ze ook bij de definitieve toestand snel een mooi groen karakter geven aan het vernieuwde bermenlandschap.

7.2. Aandacht voor de bewoners van de wijk Dam Achteruit

Op de plannen staat dat het stuk achter de Merksemsestraat een groenzone zou worden, wat we natuurlijk een goede zaak vinden. Is dit definitief? Er zijn ooit plannen geweest om hier appartementen te bouwen. We vragen dan ook om duidelijkheid hierover. De bewoners van dit klein deelwijkje van Antwerpen-Dam worden wel eens vergeten. Daarom vragen we om de bewoners van den Dam Achteruit expliciet te betrekken en uit te nodigen als er ontwerp oefeningen zouden gebeuren betreffende deze zone.

7.3. Negatieve impact op verkeer in Antwerpen Noord, omgeving Schijnpoort en Borgerhout/Deurne beperken.

Door het moeilijker bereikbaar maken van de Waaslandtunnel zal er meer verkeer via de Schijnpoort de wijk inrijden. Wij maken ons zorgen om de impact hiervan op het onderliggend wegennet in Antwerpen-Noord (zeker in combinatie met evenementen in het Sportpaleis/Lotto Arena) Deze gewijzigde verkeerscirculatie op het hoofdwegennet kan gevolgen hebben op het hele onderliggend wegennet in Antwerpen Noord (en zou bijvoorbeeld invloed kunnen hebben op planvorming in lokale straten zoals de Lange Beeldekenstraat). Daarom vragen we het nodige onderzoek en gerichte monitoring te doen in de straten in Antwerpen-Noord zodat eventuele extra verkeersoverlast kan gereduceerd worden via de juiste circulatiemaatregelen. Door toevoeging van aansluitingen van/naar het noorden in de Schijnpoortknoop, zal het gebruik van de aansluiting Schijnpoort toenemen, wat ook tot hogere verkeersdruk kan leiden op lokale straten zoals de Pothoekstraat, Kerkstraat en Turnhoutsebaan. Dit zijn straten met een relatief smal en gemengd profiel, met

nu al leefbaarheidsproblemen. Zonder maatregelen die dit effect aantoonbaar neutraliseren is dit onaanvaardbaar.

7.4. Zo weinig mogelijk bomen kappen op Linkeroever en aan het Noordkasteel

Een groot stuk van het Sint-Annabos en het Noordkasteel zullen moeten verdwijnen voor de toegang tot de Scheldetunnel. Dat er een groot deel van het Sint-Annabos behouden blijft en een stuk van het Noordkasteel gered is, is natuurlijk een heel goede zaak. Toch is het jammer dat er zo veel groen verdwijnt. Daarom vragen we dan ook om zeer zuinig te zijn met het kappen van bomen en dus héél zorgvuldig enkel dat groen te verwijderen dat strikt noodzakelijk is. Het is wel een goede zaak dat de Charles De Costerlaan gesupprimeerd wordt en dat hier een degelijk fietspad komt.

8. Neem maatregelen op korte termijn en tijdens de bouw om de leefbaarheid te verhogen en hinder en schade te beperken.

De projectdocumentatie richt zich sterk op de definitieve toestand, maar maatregelen tijdens de bouwfase en op korte termijn blijven onderbelicht. Wij geven hiervoor een aantal aandachtspunten/suggesties mee.

8.1. Grijp kansen op korte termijn

- Verlaag de **maximumsnelheid op de Ring** nu al naar 80 km/u, om een minimum aan verbetering van leefbaarheid te bereiken, om de veiligheid tijdens de werken te garanderen en om de modal shift te stimuleren.
- Voer het **snelheidsregime** van 80 km/u ook in op de **aftakkende snelwegen**, in het bijzonder de E313 tussen het rond punt van Wommelgem en de Ring. Dit komt de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast ten goede in recreatie- en ontspanningsgebieden zoals de Grote Schijn en het Rivierenhof en in de woonwijken daarrond. Het maakt bovendien de huidige weefbewegingen veiliger.
- Maak de **Liefkenshoektunnel** nu al **tolvrij**. Dit zorgt al voor enige ontlasting van de verkeersdruk op de Ring, wat eveneens bijdraagt tot een betere leefbaarheid.

8.2. Neem de noodzakelijke maatregelen tijdens de bouw

- Garandeer de toegankelijkheid van de omliggende wijken tijdens de werken. Tijdens de heraanleg van de Ijzerlaan werd bijvoorbeeld de Merksemeestraat vergeten waardoor

deze voor een periode volledig ontoegankelijk was. Dit moet absoluut voorkomen worden in de toekomst.

- Doe er alles aan om de hinder van trillingen (met schade tot gevolg), lawaai en stof te beperken tijdens de werken. Zo hebben sommige buurten nu reeds lange tijd hinder gehad van voorbereidende werken van de Oosterweelverbinding en kan die hinder de komende jaren nog sterk toenemen. Op sommige plaatsen zal er alles opgeteld gemakkelijk 10 jaar lang hinder geweest zijn. Dat is een generatie opgroeiende kinderen. De hinder moet daarom voor alle omwonenden in omvang en tijd tot een absoluut minimum beperkt worden.
- Hoe krijgen omwonenden de garantie dat er tijdens de bouw de nodige groenbuffers, taluds en/of geluidswanden worden voorzien, zodat visuele overlast en overlast van stof en geluid wordt beperkt?
- Hoe wordt schade aan huizen rondom de werken voorkomen? Hoe wordt er voor gezorgd dat, wanneer er toch schade zou zijn, deze schade snel, correct en professioneel wordt hersteld, zonder bijkomende zorgen van verzekeringskwesties en schadeclaims? Hoe wordt aan omwonenden voldoende garanties voor rechtszekerheid gegeven in geval van schadeclaims?
- Richt een meldpunt op waar mensen klachten van schade en overlast kunnen indienen.
- Roep een ombudsdienst in het leven om te bemiddelen bij klachten van schade en overlast?

Ondertekenaars van dit bezwaarschrift: zie bijlage