

GruunRant, 27/04/2021

BEZWAREN, VOORSTELLEN EN OPMERKINGEN STARNOTA GRUP 'Leidingenstraat Antwerpen – Ruhr (Geleen)'.
<https://omgeving.vlaanderen.be/grups/leidingstraat-Antwerpen-Ruhr>

Betreffende: GRUP_02000_212_0437_00001

Locatie: Leidingenstraat doorheen de districten Merksem en Deurne, en de gemeenten Schoten, Wijnegem en Wommelgem)

De feitelijke vereniging GruunRant werd opgericht in 2016, als een samenwerkingsverband tussen al dan niet georganiseerde burgers, ambtenaren en bestuurders. Ze wil de groene open ruimte in het noorden en oosten van Antwerpen behouden, versterken en verbinden.

Ze ligt o.a. mee aan de basis van het project Groene Recreatieve Corridor (Schoten, Wijnegem en Deurne) en van het Groen Kruis (Provincie Antwerpen).

GruunRant werkt actief mee aan het Toekomstverbond (het Routeplan 2030, de overkapping van de ring, en het Complex Project Oostelijke Verbinding).

Op 6/6/2019 werd de vzw GruunRant opgericht.

Sindsdien werken wij, o.m. aan het Vlaams Subsidieproject GruunRant Onthardt, waarin wij samen met een bedrijf, twee scholen en twee lokale besturen, ontharden en vergroenen, en deze projecten gebruiken om onze doelstelling (behouden, versterken en verbinden) waar te maken.

Ondergetekende, voorzitter van de vzw GruunRant, heeft kennisgenomen van bovenvermelde startnota en formuleert de volgende bezwaren, voorstellen en opmerkingen:

1. Ambitieuze Modal Shift 50/50 (met uitzicht op 70/30)

Het hele project van het Toekomstverbond steunt op een te verwezenlijken ambitieuze modal shift 50/50. Dat houdt in dat een flink percentage van het wegtransport, moet vervangen worden door andere vervoerswijzen.

Leidingen zijn daar een goed voorbeeld van.

Wel moet erop toegezien worden, dat de door de modal shift vrijgekomen ruimte op de wegen, niet terug wordt ingenomen door nieuw verkeer. De overheden zullen dus die vrijgekomen of vrij te komen ruimte voor duurzame doeleinden moeten gaan gebruiken.

Als deze leidingen een hoop vrachtwagens van de baan gaan halen, kunnen logischerwijze autostrades, steenwegen en uitvalswegen gedeeltelijk gebruikt worden voor die alternatieve vervoerswijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, ... en leidingen, en voor meer openbaar groen.

2. Duurzame industrie.

In het kader van de klimaatopwarming en van een gezonder leefmilieu, moeten we streven naar een duurzame, gezonde en circulaire economie en dus ook industrie.

Wij steunen de eisen van o.m. de Bond Beter Leefmilieu naar een industrieel transitiekader. Niet als de petrochemische industrie haar grenzen bereikt heeft, maar nu, teneinde voorop te kunnen gaan in een duurzame en gezonde economische toekomst.

We willen niet meer investeren in weldra achterhaalde industriële activiteit, waaronder plastic en aardolie.

De eerste aanvraag voor zo'n leiding, gaat over propaan, niet direct een duurzaam product. Het zal trouwens voor overheid moeilijk zijn om te blijven controleren of enkel duurzame producten via de leidingen verzonden worden.

Het rondpompen van dergelijke producten doorheen Europa, is niet circulair.

Zo'n leidingenstraat staat haaks op het Vlaamse Energie- en Klimaatplan 2021-2030 en het Uitvoeringsplan Kunststoffen.

De overheid dient aan de slag te gaan als durfinvesteerder in strategische sectoren mét toekomst.

3. Natuur, leefmilieu en klimaat.

Het heeft té lang geduurd, maar het is duidelijk dat de academische én politieke wereld, aan de klimaatalarmbel trekken: investeren in ontharden, klimaatconferenties mét afspraken en verscherpte doelstellingen, stadrandbossen en klimaatbossen, overkapping van de Antwerpse ring, een ambitieuze modal shift 50/50, ...

Vlaanderen wil al jaren het bestaande bosareaal op een belangrijke wijze verhogen. Het kan niet dat ze met de ene hand doet, met de andere teniet doet.

De leidingenstraat zal een enorme impact hebben, op natuur en leefmilieu, op het leven van mens, plant en dier. Dat dwarsboomt de ambitieuze plannen terzake van de Belgische, de Vlaamse, de Provinciale én de lokale overheden op dat vlak. Het is duidelijk dat voor de 'gemakkelijkste' weg gekozen werd: die door de natuur, waarvan gezegd wordt dat die niet voor zichzelf kan opkomen. De klimaatopwarming bewijst echter het tegendeel.

We denken daarbij o.m. aan:

- Het project situeert zich in de buurt van uitgesproken natte natuur (Den Dnjepper en het erkend natuurreservaat 't Asbroek, eigendom van de gemeente Schoten maar in beheer door Natuurpunt). Een zelfs tijdelijk bemaling kan desastreus zijn voor de natte vegetatie in deze gebieden.
- In Schoten zijn ook de oude bossen in de kasteeldomeinen bedreigd.
- Het project loopt door het gebied rondom Ertbrugge, waarvan enkel het tracé niet beschermd werd als landschap. Samen met ANB wordt gewerkt aan een project natte natuur. Bemaling zal een negatieve invloed op het overleven van de biodiversiteit en de natuur in Ertbrugge.
- De impact op de Schijnbeemden is heel groot. Gaat oa door habitatrichtlijngebied in Ranst.

Indien de leidingenstraat er komt, zal die moeten gebundeld worden met bestaande leidingen, en zal er moeten gestreefd worden naar het boven elkaar aanleggen, of boren, om de gebruikte strook zo smal mogelijk te houden.

En misschien moeten de mensen, die de leidingenstraat aanleggen, ervoor zorgen dat de bomen en planten erboven, de structuur van de leidingen niet kunnen aantasten.

4. Complex Project Oostelijke Verbinding.

Indien gekozen wordt voor het zuidelijk tracé, is er duidelijk samenhang met de mogelijke komst van de A102 en het 2^e havenspoor.

Om deze samenhang te managen, beslisten de Vlaamse overheid en het Toekomstverbond, om er een complex project van te maken.

Dit complex project mag niet gedwarsboemd worden door externe projecten, zoals de leidingenstraat. Het project leidingenstraat moet dus geïntegreerd worden in het Complex Project Oostelijke Verbinding.

Waar zogenaamd gekozen wordt om de leidingenstraat parallel aan te leggen met bestaande infrastructuren, willen we erop wijzen, dat de A102 én het tweede havenspoor nog niet aangelegd werden, en dat de uiteindelijke beslissing óm ze aan te leggen, nog lang niet genomen is. Er is dus geen bestaande infrastructuur. Een aanleg van een leidingenstraat dan weer, zou kunnen zorgen voor een bestaande infrastructuur, wat de keuze voor of tegen een A102 en een tweede havenspoor op en belangrijke wijze zouden kunnen beïnvloeden.

Als de A102 en/of het tweede havenspoor wél uitgevoerd worden, zal er zéker moeten mee rekening gehouden worden bij de planning van een mogelijke leidingenstraat.

In Ertbrugge bv is de afstand tussen de bestaande bewoning en de industriezone van Wijnegem 92 meter. Een A102, een tweede havenspoor en een leidingenstraat, zullen dus minstens in drie niveaus moeten aangelegd worden.

5. Leidingenstraat en de E313.

De E313, tussen de Antwerpse Ring en Ranst, werd mee opgenomen in het Complex Project Oostelijke Verbinding.

Dus ook hier zal de leidingenstraat in het complex project moeten behandeld worden.

6. Leidingenstraat en natuur.

Vlaanderen is volgebouwd. Dat maakt het moeilijk of zelfs onmogelijk om grote projecten uit te voeren, zonder enorme schade toe te brengen aan de reeds onvoldoende beschikbare groene open ruimte.

Zoals steeds bij de aanleg van grote projecten, wordt hier gekozen voor gemakkelijkste weg: die door de groene open ruimten.

Het nieuwe Structuurplan Ruimte Vlaanderen (waarvan de Vlaamse Regering zowel het groenboek als het witboek goedkeurde) roept op om de open groene ruimte niet meer te beschouwen als 'restruimte'. Ze heeft een eigen waarde, op vlak van biodiversiteit, en het tegengaan van en de adaptie aan de klimaatopwerking. Corona heeft ons duidelijk gemaakt dat natuur ook belangrijk is voor de fysieke en geestelijke gezondheid, voor gezondere lucht, voor sport, spel, ontspanning, voor voedselgebonden (stads)landbouw, ...

De Vlaamse Regering erkent dat ook. Ze ontwierp de 'Natuurwaardeverkenner', die de 'financiële waarde' van natuur berekent. Zo kunnen de externe kosten van de vernieling van natuur in rekening gebracht worden.

Het doorkruisen van een leidingenstraat in het noorden en oosten van Antwerpen, zal deze waarden ernstig schaden. Oude bossen zullen verdwijnen, om niet meer terug te komen. (De Natuurwaardenverkenner rekent dan de huidige prijs per jaar x 100.)

Voor het tracé van de leidingenstraat zullen de externe kosten uit de pan rijzen. Ze zullen mee in rekening moeten gebracht worden bij de aanleg. Niet in geld, maar in compensaties door nieuwe natuur op plekken, waar die er nog niet is.

7. Leidingenstraat en GruunRant.

Het zuidelijke tracé loopt door de ruggengraat van GruunRant.

De bossen in de kasteeldomeinen in Schoten en Deurne, maar evenzeer de landbouwgronden, zullen een ernstige impact ondervinden van de voorgestelde plannen.

GruunRant is niet tegen verandering. Veranderingen zijn nodig om de 'fouten' uit het verleden recht te zetten.

Maar veranderingen moeten verbeteringen zijn voor mens, plant en dier. Deze leidingenstraat is dat niet.

Conclusies:

- 1. Een leidingenstraat voor niet duurzame, niet gezonde en niet circulaire doeleinden, is geen investering in een goede toekomst. Eerst een industrieel transitiekader.**
- 2. Dé plaats voor een mogelijke leidingenstraat ,is de plek, die vrijgemaakt wordt, doordat er minder vrachtwagens op de baan zijn.**
- 3. Een mogelijk zuidelijk tracé van de leidingenstraat moet opgenomen worden in het Complex Project Oostelijke Verbinding (A102, tweede havenspoor, E313, ...).**
- 4. Het resultaat van een mogelijke aanleg moét een verbetering zijn voor mens, plant en dier. Externe kosten voor een leidingenstraat mogen niet afgewenteld worden op de maatschappij, maar moeten minstens evenredig gecompenseerd worden door diegene die ze aanlegt en gebruikt.**

GruunRant 27/04/2021

Paul Lermytte

Voorzitter GruunRant vzw

ondernemingsnummer 0729.719.617

www.gruunrant.org

GruunRant@telenet.be