



COMPLEX PROJECT DE NIEUWE RAND. BEMERKINGEN BIJ DE TUSSENNOTA.

06/03/2024

1. Algemeen

Wij willen bijgaande bemerkingen beperken tot het grondgebied van GruunRant: Ekeren, Merksem, Deurne, Schoten, Wijnegem, Schilde en Wommelgem.

Wij willen onze waardering uitdrukken voor de open werkwijze, die in DNR gebruikt wordt, en voor de inzet van de hele werkbank. En ook voor onze voorzitters, die alles in goede banen leiden. De werkbank DNR is zeker een voorbeeld voor de andere werkbanken van het Toekomstverbond, en voor andere projecten, waar professionelen en vrijwilligers samenwerken. Wij hebben écht het gevoel dat er naar ons geluisterd wordt, en dat onze ideeën aanvaard en geapprecieerd worden.

Wij zijn dan ook bereid om verder, op een positief kritische basis, aan dit project mee te werken. Als tenminste de 'contractvoorwaarden' dezelfde blijven:

- Leefbaarheid, mobiliteit en natuur (LMN) moeten blijven hand in hand gaan. Alle drie moeten ze uitgewerkt en gebudgetteerd worden. Zij maken integraal deel uit van de kostprijs van DNR.
- Het niet aanleggen van infrastructuur, sluit de verbetering voor de leefbaarheid en de natuur niet uit. Die waren immers mee de basis voor het CP.
- Voorafnames en dogma's worden vermeden.
- Er is plaats voor voortschrijdend inzicht.

Het betreft een Complex Project. Dat is duidelijk. De vraag is, of de 'doorsnee burger' erin zal slagen om het voorstel tussennota te 'doorgronden'. Al is er héél veel werk van gemaakt, om het zo simpel en duidelijk mogelijk voor te stellen. En dat stellen wij (namens 'de burger') op prijs.

De tussennota en al zijn bijlagen is wel een heel dik document, dat vooral te begrijpen is als je al heel erg ingewerkt bent in de materie. Gelukkig, dank zij de werking van de werkbankformule, is GruunRant in staat om feedback te geven over wat er goed in is en waar het nog beter kan. We staan heel positief over de inspanningen van het onderzoeksteam, de leidende ambtenaren en de procesleiding om er voor te zorgen dat werkbankleden goed geïnformeerd zijn. We maken ons geen illusie dat het bredere middenveld en de lokale besturen onmogelijk even nauwgezet het project hebben kunnen volgen. Laat staan de kennis heeft kunnen verwerken om suggesties te formuleren.

In de periode die nu komt is het extra belangrijk om zelfs nog meer dan ervoor in te zetten op co-creatie en drempelverlagend te zijn voor een bredere groep aan betrokkenen. Vanaf nu hoort er met alle opgebouwde (en verder op te bouwen) kennis én met alle actoren een drietal evenwichtige programma's samengesteld te worden, die samen uitvoering geven aan de doelstellingen inzake een bereikbare, leefbare en klimaatrobuuste rand. Dat deel van de onderzoeksmethodiek (co-creatief ontwerpend onderzoek in functie van het samenstellen van de programma's) is nog onvoldoende uitgeschreven in de onderzoeksmethodiek van deze Tussennota.

De door GruunRant gevraagde wijzigingen, op hoofdlijnen, van de onderzoeksmethodiek zijn:

- beperken van de onderzoekscapaciteit voor een verzamelende A102, om voldoende te kunnen blijven werken rond de opbouw van een programma dat wel kans op slagen heeft
- voor de geboorde doorgaande A102 tunnelvariant uitgaan van een kleinere diameter (2 rijstroken zonder pechstrook ofwel 1 rijstrook met een spits/pech-strook; referentie: Westerscheldetunnel Nederland)
- extra onderzoekscapaciteit om via ontwerpend onderzoek en het activeren van de werkbankleden te kunnen komen tot een co-creatief gedragen evenwichtig totaalprogramma
- aanpassingen aan E313 west volwaardig blijven meenemen in het programma
- voor de klimaatgordel reeds die maatregelen in het voorkeursbesluit opnemen die nu nodig zijn om de uitrol van de visie op het gebied te waarborgen.
- kansen voor ontharding als extra onderzoeksstrategie uitrollen

Wij blijven volhouden, dat het spoorwegcomplex aan de Oude Landen (Ekeren) en de aanzet van het 2^{de} spoor voor de haven (Merksem, Schoten), integraal deel moet uitmaken van CPDNR. De wijze van aanleg bepaalt o.m. het uitzicht van, en de mogelijkheden voor, de Fortvlakte in Merksem, en een stuk van Schoten.

De Nieuwe Rand is voor GruunRant uitermate belangrijk: dit CP zal GruunRant maken of kraken. Voor ons wordt het 'maken'.

2. De onzin en onredelijkheid om een verzamelende A102 te blijven meenemen als optie

Het blijft ons verbazen dat er nog steeds een programma met een verzamelende A102 wordt meegenomen als 'kansrijk programma', terwijl de huidige onderzoeksresultaten volgens ons duidelijk aangeven dat de gevolgen van dergelijke infrastructuur nooit kunnen leiden tot een totaalprogramma dat past binnen de doelstellingen van het complex project. Dergelijke infrastructuur kan wel voor de deeldoelstelling 'bereikbare rand' (vlotter rijdend gemotoriseerd verkeer) op sommige plaatsen optimaler zijn, maar het maakt het bereiken van de andere deeldoelstellingen (klimaatrobustheid en leefbaarheid) onmogelijk.

In plaats van een significante verbetering inzake leefbaarheid en klimaatrobustheid te bereiken, zorgt dit programma volgens de tussentijdse onderzoeksresultaten voor een verdere degradatie van die aspecten. Het beschermd landschap Ertbrugge wordt verminkt, de natuur op bovengrond zal door de werken irreversibel aangetast worden omdat de kansen voor een boortunnel heel ernstig gehypothecerd geraken (in Deurne/Wijnegem/Wommelgem onmogelijk gemaakt, in Schoten onzeker want afhankelijk van verder onderzoek), het grondwatersysteem wordt door een cut-and-cover nadelig beïnvloed (significante verdroging aan de westzijde), het noodzaakt tot onteigeningen om het te kunnen aanleggen, de verkeerswisselaars met E19 en E313 zorgen voor zeer significante verslechtingen ter hoogte van het Laaglandpark en de vallei van het Groot Schijn, ... Dit zijn allemaal onderzoeksresultaten van De Nieuwe Rand zelf, waar nu vlotjes overheen lijkt gestapt te worden.

Wat meer is: de tussentijdse onderzoeksresultaten in het thema mobiliteit tonen weinig significante voordelen voor het verkeerssysteem van een A102 met op- en afrit en symmetrische verkeerswisselaars (op E19 en E313): het ringsysteem wordt amper ontlast, de A12 wordt extra belast zodat er een extra rijstrook op moet komen, de saturatie van de Liefkenshoektunnel dreigt problemen in het functioneren van de haven te veroorzaken, de lokale verschuivingen op het

onderliggend wegennet naar het aansluitingscomplex A102 kunnen niet vertaald worden in overtuigende maatschappelijke voordelen in functie van het algemeen belang en de modal shift wordt structureel tegengewerkt (oa met een toename van de gereden autokilometers tot gevolg). Dus zelfs op het thema bereikbare rand scoort een verzamelende A102 niet significant beter dan een doorgaande (geboorde) A102.

Het is duidelijk dat een verzamelende A102 nu al gemotiveerd weggeschreven zou kunnen worden als een niet redelijke variant of minstens 'op pauze' gezet. In de voorbereidingsfase van de Tussennota was dit trouwens het initiële voorstel van het onderzoeksteam aan de werkbankleden, slechts enkele actoren waren het er niet mee eens. De huidige onderzoeksresultaten tonen aan dat een verzamelende A102 nooit kan passen binnen de doelstellingen van De Nieuwe Rand. Het valt niet te verwachten dat extra onderzoeksresultaten daar iets aan gaat kunnen veranderen. Je mag dus niet verwachten dat mensen en verenigingen die zich engageren voor een leefbare en klimaatrobuuste rand, ooit een verzamelende A102 gaan kunnen aanvaarden. Deze denkpiste zit op een dood spoor.

De argumenten om een verzamelende A102 mee te blijven nemen zijn pover en discutabel: stad Antwerpen ziet dit als een voorafname op het heractiveren van het idee van de Grote Ring (wat in geen enkele mobiliteitsvisie is opgenomen, ook niet in het Routeplan 2030, maar wel in strijd met de besluitvorming rond de R11bis), Ringland ziet voordelen voor de leefbaarheid van de woonkernen wat echter niet gestaafd wordt door het onderzoek en Straten Generaal vindt dat het Toekomstverbond een hogere status heeft dan dwingende rechtsregels en principes van goed bestuur. Deze discutabele argumenten krijgen volgens ons te veel aandacht. De energie van het onderzoeksteam en van de actoren in de werkbank dreigt zich nu te gaan focussen op een zinloze polarisatie rond alle directe en indirecte gevolgen van een op- en afrittencomplex, terwijl we al die energie nodig hebben om co-creatief tot een gedragen totaalplan te komen. We 'verschieten al ons kruit' op een denkpiste die het nooit kan halen, dat is geen verstandige inzet van de beschikbare middelen.

2. Garantie op voldoende onderzoekscapaciteit is cruciaal voor een doorstart van het project

Het gevolg van dit alles is dat er veel te veel onderzoekscapaciteit wordt geïnvesteerd in het scenario met de polariserende verzamelende A102. Dit kannibaliseert ernstig op de beschikbare mankracht om het – volgens ons – enige A102 programma met kans op slagen dermate op te laden zodat het een gedragen totaalplan kan worden. Het worst case scenario komt zo dichterbij: een complex project dat nooit landt. Voorstanders en tegenstanders van de A102 zouden zich beter verenigen rond het bedenken van een totaalprogramma dat een reële slaagkans heeft.

Maar zelfs in die context wil GruunRant zich blijven engageren in dit proces en verzetten we ons niet tegen verder onderzoek, we voelen ons gesterkt door de resultaten van het reeds gevoerde onderzoek dat de piste van een verzamelende A102 op een dood spoor zit.

Dit mag echter niet tot gevolg hebben dat er onvoldoende tijd en onvoldoende onderzoekscapaciteit is om co-creatief, onderbouwd door onderzoeksresultaten, een mooi totaalplan te bedenken en als samenhangend en onlosmakelijk geheel aan maatregelen aan de Vlaamse Regering voor te leggen voor besluitvorming. De Tussennota moet ons de zekerheid geven dat alle onderzoek zal gebeuren om dat doel te bereiken (dit is met inbegrip van co-creatief ontwerpend onderzoek). Wij kunnen ons enkel blijvend constructief inzetten voor dit proces als deze zekerheid gegeven wordt, via een aanpassing van de Tussennota (zie verder).

3. Vragen tot aanpassing van de Tussennota

-> We vragen om de tunnelvarianten in Ekeren en het op niveau -1 brengen van E313 west te blijven opnemen in het onderzoek op strategisch niveau. Dit heeft het voordeel dat er geen nieuwe tussennota en publieke raadpleging nodig is als blijkt dat die ideeën terug opgepikt moeten worden om de doelstellingen voor een leefbare rand te kunnen waarmaken. Uit de in het proces opgebouwde kennis rond de huidige knelpunten inzake leefkwaliteit en gezondheidsimpact van verkeer, is het namelijk waarschijnlijk dat dit zal moeten gebeuren. Er is diepgaand ontwerpend onderzoek nodig naar alle mogelijke maatregelen om de negatieve impact van het verkeer (van de A12 op Ekeren centrum en van de E313 west op Deurne en Borgerhout en van de E19 op Merksem en Ekeren Donk) te verminderen en om de kansen te benutten voor het verbeteren van de leefbaarheid en de klimaatrobuustheid van de omgeving errond.

Het op de pauzeknop zetten van tunnelvarianten ter hoogte van Ekeren en het weg-zeven van een E313 west op -1 is te voorbarig, want op deze plekken zijn er nog geen onderzoeksresultaten rond de naar verwachting zeer doorslaggevende aspecten lucht en geluid. Zoals ook Lenora steeds heeft aangegeven, zou in het proces uitgegaan moeten worden van ambities van te bereiken doelen in functie van de te bereiken verbetering van de gezondheid. Uit eerder onderzoek in de ambitiefase van De Nieuwe Rand is reeds gebleken dat het een uitdaging wordt om meer verkeer op sommige verkeersassen (zoals A12 en E313) te kunnen verzoenen met de noodzaak voor een significante daling van de gezondheidsimpact van het verkeer. Het recente arrest van de Raad Voor Vergunningsbeslissingen rond het spoorvertakkingscomplex Oude Landen zette dit nog eens op scherp: extra uitstoot door verkeer (in dat plan ging het over extra dieseltreinen) is in Ekeren onvergunbaar. Ongetwijfeld geldt dat ook voor andere woongebieden rond De Nieuwe Rand, onder meer in Merksem, de omgeving rond E313 west en de omgeving van het rond punt van Wommelgem.

We verwachten in het voorkeursbesluit een beslissing te zien welke aanpassingen er aan de A12 in Ekeren zullen doorgevoerd worden. Voor ons is cruciaal dat dit uitgaat van het hertekenen van het aansluitingscomplex Ekeren (in tegenstelling tot de andere aansluitingscomplexen hoort dit wel helemaal herontworpen te worden in de onderzoeksfase), gepaard gaand met het compacter herinrichten van de A12, met ruimtewinst aan de kant van Ekeren centrum voor geluidsbuffering, water en natuur. In de Tussennota lijkt het enkel nog maar te gaan over een kleine kap ter hoogte van Bospolder, maar het onderzoek zal gegarandeerd uitwijzen dat dit ruim onvoldoende is om de doelstellingen van De Nieuwe Rand op deze plek waar te maken.

Specifiek voor de E313 west tonen de reeds beschikbare onderzoeksresultaten aan dat kansen voor dit stuk onlosmakelijk verbonden zijn met de besluitvorming over de A102. Dit geldt voor alle drie de programma's, maar in het geval van een verzamelende A102 of geen A102 zijn de consequenties voor dit wegsegment enorm. Je kan ze niet ontkoppelen. Een beslissing over de aanpassingen van E313 west moet dus mee een onderdeel zijn van het voorkeursbesluit, wat betekent dat het onderzoek een beslissing hierover moet onderbouwen. Zo zorgt een verzamelende A102 tot lange weefbewegingen op E313 west die niet overkapt of ingetunneld kunnen worden, zodat ifv een leefbare rand eventueel wel een sleuf op niveau -1 moet overwogen kunnen worden (wat dan wel inhakt op de kansen om de vallei van de Koude Beek te verbeteren). In een programma zonder A102 wordt de negatieve impact geconcentreerd in E313 west, waar je dus een helder plan klaar moet hebben om dit op te lossen (bijvoorbeeld door de E313 er op niveau -1 te brengen). Maar ook in een

scenario met een doorgaande A102 mogen er vanuit de doelstelling van een leefbare en klimaatrobuuste rand maatregelen verwacht worden in het voorkeursbesluit om dit ook hier waar te maken.

-> We vragen om in de Tussennota niet enkel een verfijning van enkele onderzoeksaspecten te beschrijven, maar ook een ambitieuze co-creatieve aanpak met ontwerpend onderzoek in een verfijning van de onderzoeksmethodiek helder toe te lichten. Het onderzoeksteam moet zelf creatief aan de slag gaan, maar ook de werkbankleden moeten in de aankomende fase intensief geholpen worden om hun terreinkennis en ideeën te laten vertalen in uitgetekende voorstellen die ook qua financiële impact ruw begrootbaar zijn (zoals ook tijdens het participatietraject voor de ringparken gebeurde).

We wensen duidelijke engagementen over de grondigheid van deze aanpak, zodat er genoeg onderzoeks- en overlegcapaciteit kan gevrijwaard worden voor dergelijke opbouwende aanpak.

We wensen veel breder opgezette 'longlist' van mogelijke ingrepen, de huidige lijst is erg onvolledig (voorstellen die GruunRant verzamelde in de ambitiefase zijn slechts beperkt opgenomen, de voorstellen vanuit het Groen Kruis zijn als 'referentie 2030' opgenomen; terwijl het voorstellen zijn om mee te liften in de besluitvorming van De Nieuwe Rand, ...).

We wensen heldere criteria over de na te streven detailgraad van de set aan maatregelen en ingrepen die opgenomen gaan worden in het voorkeursbesluit, in wat de 'infrastructuurstrook' wordt genoemd (de ruime omgeving rondom de huidige en overwogen hoofdwegen en gewestwegen binnen het projectgebied).

Dit gaat de slaagkans om te landen met dit complex project gevoelig verhogen

-> We vragen het nodige onderzoek en overleg in de onderzoeksmethodiek op te nemen, met als doel te bepalen welke maatregelen voor de Klimaatgordel best al opgenomen worden in het voorkeursbesluit, in functie van een borging van de kansen voor deze Klimaatgordel.

Het onderzoek wees al vanaf de ambitiefase van het complex project waar op enkele cruciale plekken een planinitiatief aangewezen is om de kansen voor de klimaatgordel te vrijwaren. Zo zijn er enkele signaalgebieden en waardevolle zonevreemde bossen en strategisch gelegen planologisch te ontharden plekken. Sommige plekken zijn reeds integraal of gedeeltelijk opgenomen in de laatste reeks aanduidingen als WORG, maar er is nog werk voor De Nieuwe Rand. Vanuit de terreinkennis van GruunRant denken we in de eerste plaats aan het instellen van een bouwverbod en een engagement tot opmaak van een projectbesluit (oa RUP) voor:

- De Zetten (Schilde): bewarend bouwverbod in voorkeursbesluit, engagement om dit eeuwenoud bos een natuur- of bosbestemming geven, ook het deel dat niet opgenomen werd als WORG.
- Vallei Klein Schijn (Schoten, Schilde, Wijnegem): engagement tot opmaak projectbesluit (RUP + ingrepen) voor de invulling van Iepenburg, het behoud van de huidige goede situatie inzake landbouw en natuur (behoud van beide functies), een actieve inrichting van de huidige natuurlijke structuren als overstromingsgebied en de

opmaak van een plan om de vele private eigenaars te ondersteunen bij het bereiken van een gecoördineerd initiatief.

- Vallei Laarse Beek (RUP + ingrepen): herbestemming signaalgebied Laarhof voor minstens het deel dat niet als WORG geselecteerd werd, ontwikkeling van beekbegeleidende natte bosstructuren om het habitat van het Peerdsbos uit te breiden richting Oude Landen, verwerving van gronden in deze zone, ontsnippering van kruisende gewestwegen (Kapelsesteenweg, Bredabaan, Ekersesteenweg, Elshoutbaan), engagement voor maatregelen om verdroging tegen gaan in het bovenstreams gedeelte van de Laarse Beek, engagementen om te ontsnipperen, ecologisch te verbinden en ingebuisde waterlopen terug open te leggen in het benedenstreams gedeelte (A12 volgend tot Bospolder en Schoon Schijn).
- Omgeving Fort Merksem en reservatiestrook Merksem: bewarend bouwverbod voor de verspreid gelegen harde bestemmingen binnen het laaglandpark te Merksem, engagement om dit mee te nemen in het projectbesluit die de visie op deze zone zal concretiseren.

-> Uitgaan van een kleinere diameter voor de geboorde, doorgaande, A102 tunnelvariant (1 rijstrook minder dan wat in de Tussennota wordt voorgesteld)

De vraag rijst waarom er voor de A102 als doorgaande weg 2 x 2 rijvakken voorzien worden. 2 x 1 rijvak is volgens de onderzoeksresultaten voldoende. 2 x 1 rijvak zou de A102 kleiner, goedkoper en verkeersveiliger maken. Het is trouwens helemaal niet duidelijk waarom er ook nog een 'pechstrook' bijkomt. Of waarom er een busstrook van de pechstrook zou moeten gemaakt worden (een busstrook is enkel nuttig op plaatsen die file gevoelig zijn, terwijl er in een ADR tunnel geen file zou mogen staan).

Zeker bij de geboorde variant waar de kostprijs exponentieel stijgt met de diameter is het discutabel om te blijven rekenen met de extreme worst-case hypothese van 3 stroken per richting (2 rijstroken + 1 pechstrook met optie voor busverkeer op de pechstrook), want zo kom je uit op een diameter van 17m, wat volgens de tussennota overeen komt met de grootste diameter van boorschild die er wereldwijd (in China) al is toegepast. Met een kleinere diameter kan er langer geboord worden (tunnel zit minder diep), het kost minder (in euro en CO2 uitstoot) en er ontstaat potentieel synergie met de 2de spoorontsluiting en het spoorvertakkingscomplex Oude Landen (hetzelfde boorschild voor de diverse tunnels te gebruiken). We vragen dus om voor de geboorde doorgaande A102 variant uit te gaan van een kleinere diameter met enkel 2 stroken per richting (1 rijstrook + 1 pech/spits of 2 rijstroken zonder pechstrook). Dit is qua lengte en diameter trouwens erg vergelijkbaar met de ADR-C veilige Westerscheldetunnel in Nederland.

-> Ontharding integreren in de onderzoeksstrategie

In het kader van de 'bouwshift' (betonstop) moet er ook gekeken worden, hoe we de bijkomende verharding, kunnen compenseren met bijkomende, evenredige, ontharding. Er moet dus onderzoek worden opgestart naar die onthardingsmogelijkheden. In het meest uitgebreide wegennet van Europa (buiten Malta) moeten geen extra wegen meer komen, en moeten we nagaan, welke wegen er zouden kunnen verdwijnen, waardoor er ook ontsnipperd wordt. GruunRant kan hier zeker een inbreng doen. En we verwijzen ook naar

‘Breekijzer’, en het project ‘waar een wil is, kan een weg weg’, die ingeschakeld kunnen worden voor een screening naar onthardingskansen.

-> Onderzoeksaspect 22 (verstoring biodiversiteit): passende beoordeling en VEN-toets uitvoeren als instrument voor co-creatie en besluitvorming, niet enkel voor het voorontwerp voorkeursbesluit.

In de voorgestelde verfijning rond OA 22 wordt voorgesteld om het instrument Passende Beoordeling en de VEN-toets enkel op te maken in functie van het voorontwerp voorkeursbesluit. Dit lijkt ons in strijd te zijn met de Europese richtlijnen terzake, waarbij het onderzoek naar impact op Natura 2000 gebieden en VEN gebieden onderdeel hoort uit te maken van het geïntegreerd onderzoek, zodat ook deze inzichten meegenomen worden in het zoekproces naar het meest gewenste programma aan maatregelen. Het kan bovendien zijn dat de conclusies van een Passende Beoordeling en de VEN-toets randvoorwaardenbepalend zijn voor wat er mogelijk is binnen De Nieuwe Rand (bvb. stikstof impact op habitatgebied en VEN gebied). Dit soort onderzoek dus doorschuiven naar het einde van het denkproces is niet aanvaardbaar.

4. Verwachtingen naar het verdere procesverloop en het voorkeursbesluit, houding van GruunRant

De tijd is gekomen om eens na te denken of, op basis van de reeds gevoerde onderzoeken, een aantal alternatieven als niet redelijk en niet kansrijk kunnen beschouwd worden, en waar we dus geen tijd, geld en moeite meer moeten in steken.

Daar waar de AON alle voorstellen verzamelde, met als doel, om ze, aan de hand van onderzoeken, op hun merites te onderzoeken, wordt daar nu vanaf gestapt. Logisch in deze stand van het project.

Maar het houdt uiteraard **ook gevaren** in.

Wegtrechters en of op de pauzeknop drukken, kunnen hun impact hebben **op andere projecten**. Wij denken daarbij bv aan overkapping van de R1 en de impact ervan op een overkapping van de E313, en omgekeerd.

En momenteel is er een Strategisch MER Routeplan 2030. Dit is een strategisch ‘mobiliteitsplan’, waar de aandacht voor LN minder aandacht krijgt. Het risico bestaat dat de overheid hier strategische beslissingen gaat nemen, die voorafnames doen op zaken, waar in DNR wél aan gewerkt wordt. DNR moet de uitwerking zijn van RP2030, en alle potenties moeten dus open gehouden.

Niet alle 31 werkvoorbeelden werden al volledig onderzocht. Het is goed dat het onderzoek daarin verder gaat, om te vermijden dat er leemtes in het onderzoek ontstaan.

Een beetje ingewikkeld, maar tóch goed bevonden, is de **evaluatieroos**. Hier kunnen we duidelijk mee maken, dat acties wel degelijk positief scoren op vlak van alle drie de basisvereisten.

De mogelijke **cut&cover-plekken** en **open sleuven**, worden nog verder **onderzocht**. Dat is goed. Hoe meer kennis, hoe beter beslissingen. Momenteel blijven ze voor GruunRant **zeer negatief doorwegen** in de groene en rode zones van deze evaluatieroos, maar ook in het ‘duurzame’ van de blauwe zone.

De ontwikkeling van de gebiedsprogramma's moet worden verder gezet, op basis van de drie steunpilaren LMN. Ook als uit voortschrijdend onderzoek zou blijken dat bepaalde infrastructuur niet kansrijk is (bv A102), maar de rest van het gebiedsprogramma (LN) wél, moet **de implementatie van het LN-deel tóch voorzien worden**.

In de varianten zonder A102, of een aanleg van een doorgaande diepgeboorde A102, moet **tegelijkertijd** voorzien worden in het **schrapen van het tracé**, en het vastleggen van dat tracé als **aaneengesloten groene open ruimte** (met plaats voor natuur én landbouw).

Het aspect kostprijs hoort uitgewerkt en opgesplitst te zijn voor zowel de infrastructuur als de andere onderdelen van elk van de drie programma's. In de tussennota is enkel nog maar een inschatting van de infrastructurele kost opgenomen, maar de aspecten leefbaarheid en klimaatrobustheid verdienen ook een fors taakstellend budget toebedeeld te krijgen in het voorkeursbesluit.

Een voorkeursbesluit kan enkel maar een draagvlak vinden als het een houvast geeft door het moeizaam bereikte evenwicht van maatregelen in het gekozen programma te verankeren. Dit betekent dat het voorkeursbesluit een engagement van de Vlaamse Regering moet zijn, waarin alle acties zijn opgenomen die als gezamenlijk programma zullen uitgevoerd worden. Alle acties dienen reeds qua kostprijs conservatief ruw geraamd te zijn, zodat er in het voorkeursbesluit een taakstellend budget kan bepaald worden voor zowel de infrastructuur als de onderdelen die zich meer focussen op leefbaarheid en klimaatrobustheid.

4.1. A102

Het standpunt van GruunRant over de aanleg van een mogelijke A102, is niet veranderd sinds de aanvang van het project. Niet omdat wij ons standpunt niet **willen** aanpassen, maar omdat er vooralsnog geen onderzoeksresultaten gekend zijn, die ons ertoe aanzetten, om dat standpunt te wijzigen.

- **Bewijs eerst dat een A102 zinvol is, op vlak van mobiliteit, leefbaarheid én natuur.** We gaan toch geen nutteloze miljarden € uitgeven, als we dringend moeten inzetten op een klimaatcrisis, een mobiliteitscrisis, een energiecrisis, de grote transitie naar een koolstofvrije wereld, een gezonde leefomgeving, en een AMS 50/50?
- Als er voldoende elementen uit het wetenschappelijk onderzoek naar voor komen, waaruit blijkt dat een A102 zinvol is, dan dient die A102 aangelegd te worden **in een geboorde tunnel, zonder tussenliggende op-en afritten, met een asymmetrische aansluiting op A12 en E313.** Een A102, aangelegd op gelijk welke andere manier, heeft **een grote impact op de bovengrond**, die we hierbij even schetsen van noord naar zuid:
 - De Fortvlakte in Merksem, met Fort, landbouw, en een prachtig vergezicht van de Bredabaan tot Ekeren.
 - Opeenvolgend de kasteeldomeinen Amerlo en Calixberg, Borgeind, het groengebied langs het Park van Schoten (Mama Calinka) op grondgebied Schoten
 - Stadspark De Bremweide, het beschermde landschap Ertbrugge, Park Groot Schijn, op grondgebied Deurne
 - De Schijnvallei

Indien er een A102 komt, is de **asymmetrische aansluiting** volgens **het golftracé** ('Uilenbaantracé') van het grootste belang:

- Het maakt een monster-rondpunt overbodig, en het huidige rondpunt kan verkeersveiliger gemaakt worden. Tenminste, als gekozen wordt voor **het 'golftracé'**.
- Er komen **geen open sleuven** ter hoogte van Park Groot Schijn, de Schijnvallei, en de woonzones rond het rondpunt. Het zou dus de negatieve impact qua lawaai- en luchtvervuiling beperken.
- Het geeft **meer tunnelkansen** aan A102 én E313.

In functie van de juridische robuustheid is het misschien belangrijk om toch de twee opties voor een asymmetrische aansluiting op de E313 met elkaar te blijven vergelijken, aan de hand van de onderzoeksaspecten en de drie hoofddoelstellingen. Ook de positie van de boorput en werfzone kan onderscheidend zijn of belangrijk voor het vinden van een lokaal draagvlak: het einde van de boortunnel leggen ter hoogte van de Uilenbaan, in het golfterrein of op de plaats van het (te saneren) woonwagenvak kan misschien al in het voorkeurbesluit verankerd worden want is op strategisch niveau onderscheidend vanuit de private en publieke belangen die er spelen (bijvoorbeeld wie hierdoor onteigend gaat moeten worden).

Ook de keuze voor een **asymmetrisch ASC** voor de aansluiting van een eventuele A102 op de A12 is enorm belangrijk: het zorgt voor minder verharding, minder CO2, minder barrières. Het geeft mogelijkheden om het bestaande ASC te ontsnipperen en te verblauwgroenen.

Voortgaande op de huidige resultaten, is de impact van de A102 op de fileproblematiek op de R1 en de leefkwaliteit er rond, klein. In tegenstelling tot de verwachtingen ervan in het Toekomstverbond.

Wij blijven met veel aandacht het wetenschappelijk en ontwerp onderzoek volgen, en willen er positief kritisch aan meewerken. In de huidige stand van het onderzoek, menen we te kunnen vaststellen:

- Een A102 lijkt **onvoldoende probleemoplossend** voor de R1. Hij voldoet blijkbaar niet aan de verwachtingen, zoals ze werden opgenomen in het Toekomstverbond. Er wordt weinig 'filewinst' geboekt op het hoofdwegennet. En wat de impact betref op het **lokale wegennet** zijn de nu gevoerde onderzoeken **niet representatief** (want de gebruikte doorrekeningsmodellen zijn hier niet voor geschikt). Een (matige) ontlasting van **enkele kilometer** R1, verantwoordt o.i. geen miljardentunnel.
- Het lijkt erop dat een A102 **bijkomend verkeer** zal aantrekken. Niet alleen van het lokale wegennet. En de verpletterende **verantwoordelijkheid** voor de **lokale besturen**, om elke vrijgekomen verkeersruimte onmiddellijk op te vullen voor niet-autodoeleinden, lijkt me niet min. Als ze dat niet, onvoldoende of te laat doen, zal er zeker bijkomend verkeer worden aangetrokken. Dat is in strijd met de AMS 50/50, die toch de basis vormt van het hele Toekomstverbond.
- Het **CO2-onderzoek** gaf een verpletterend resultaat. Op het ogenblik dat we treven naar een CO2-arme samenleving lijkt dit geen duurzame oplossing.
- Elke andere variant dan 'geen A102', zal een grote impact hebben op leefbaarheid en natuur, in de laatste stukken groene open ruimte in de rand van Antwerpen. Een half miljoen mensen wonen op 15 minuten fietsen van GruunRant.

Besluit A102:

Op basis van de onderzoeksresultaten, die nu voorhanden zijn, lijkt, voor ons, een A102 een onredelijk alternatief.

Als de beslissing wordt genomen om géén A102 aan te leggen, moet dat besluit tevens inhouden dat het tracé geschrapt wordt, én dat de huidige groene open ruimte bestendig, versterkt, en met elkaar verbonden wordt.

Het opgestelde gebiedsprogramma moet dan worden uitgevoerd op vlak van LN.

4.2. E313 west:

De **E313 scoort negatief** op vlak van:

- Lawaai thv het Rivierenhof (die haar taak van rustgebied niet kan uitvoeren – zie Groenplan Deurne) en de omliggende woonzones (met diverse ‘ouderlingentehuizen).
- Luchtvervuiling voor omwonenden en gebruikers Rivierenhof.
- Als barrière voor mensen die het Rivierenhof willen bereiken. (Onderzoek ihkv het Groenplan Deurne wees uit, dat het overgrote deel van de bezoekers uit Deurne-noord komt, en amper uit Deurne-zuid, net vanwege die barrièrevorming.) Uiteraard is het ook een barrièrevorming voor wild.

Er is **geen plek voor geluidsbermen**, en zeker met een E313 op niveau +1 zou dat de barrièrevorming nóg extra vergroten. In zoverre het nut van geluidsbermen al bewezen is. Alleen geluidsschermen zullen niet veel zoden aan de dijk brengen. Lawaai (gedeeltelijk) en luchtvervuiling blijven.

Een overkapping op niveau +1, zou de barrièrevorming nog groter maken, en is visueel ook niet te verkiezen. Het zou wel een (gedeeltelijke) verbetering voor lawaai en lucht betekenen.

Een tunnelvariant E313 is, op vlak van (be)leefbaarheid, zeker te verkiezen, maar mogelijk technisch niet overal mogelijk. Verder onderzoek moet dat uitwijzen. Volgens de huidige stand van het onderzoek zijn er wel degelijk (beperkte) tunnelmogelijkheden.

Een overkapte E313 West op maaiveld, zou een ook belangrijke verbetering kunnen betekenen voor lawaai, luchtvervuiling en barrièrevorming.

Tunnel- en overkapte maaiveldvariant kunnen ook gecombineerd worden met openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden, ...

De heraanleg van **de E313 moet deel blijven uitmaken van CP De Nieuwe Rand**. Er moet nauw worden samengewerkt met de ontwerpers van Poort Oost, die ondergronds en deels overkapt zal worden. Een ondergrondse aansluiting E313/R1, en mogelijk met een A102-tunnel, gecombineerd met een ‘overkapte’ A102, zou de hele buurt veel aangenamer maken.

De Nieuwe Rand zal sneller tot een formele beslissing leiden dan wat er voor de Knoop Oost mag verwacht worden (het eerste ontwerpvoorstel is nog in de maak, een echt variantenonderzoek dat getoetst wordt aan een project-MER is nog niet in opmaak). Het is dus logisch dat in het voorkeursbesluit van De Nieuwe Rand randvoorwaarden worden opgelegd aan het ontwerp van Knoop Oost. Dit is reeds bepaald in de Tussennota. Maar daarmee vervalt ook de argumentatie

verderop in de Tussennota (pag. 93) dat er voor E313 west nog geen beslissing kan genomen worden over ondertunneling of overkapping omwille van de interactie met Knoop Oost. Als DNR in afstemming met de ontwerpers van Knoop Oost de randvoorwaarden voor Knoop Oost bepaalt, kan de besluitvorming over E313 west dus wél in het voorkeursbesluit opgenomen worden.

We vragen ons af, of de aanleg van een **bijkomende rijstrook** op de E313 zinvol is, vermits de flessenhals blijkbaar slechts enkele kilometer wordt opgeschoven en de R1 extra wordt belast. En het maakt uiteraard de ASC veel complexer, duurder en 'ruimte-rovender'.

Besluit E313 west:

De keuze van wijze van heraanleg van de E313 West, lijkt ons minstens even belangrijk als de keuze voor een aanleg van een A102. Misschien nog belangrijker, en dringender. De planning voor de R1 gaat immers met rasse schreden vooruit.

De kans om de E313 West te vertunnelen of te overkappen, doet zich NU voor, en mogelijk daarna nooit meer.

Het onderzoek naar het overkappen/vertunnelen van de E313 West moét deel blijven uitmaken van het onderzoek, in nauwe samenwerking met de ontwerpers van de R1.

We spreken ons niet uit over de wijze van overkapping, maar blijven wel aandringen op verder wetenschappelijk én ontwerpelijk onderzoek, om te komen tot zo lang mogelijke vertunneling/overkapping.

De Nieuwe Rand legt voorwaarden op aan Knoop Oost, op een zodanige manier dat de besluitvorming over E313 west (intunneling, overkapping) niet langer opgehouden wordt door de onzekerheid over het ontwerp van Knoop Oost.

Een symmetrische aansluiting van de A102, of een aansluiting op het rondpunt van Wommelgem, maakt deze optie een stuk moeilijker, en beschouwen wij als niet redelijk en niet kansrijk.

De overkapping of intunneling van de E313 daarentegen, wél.

4.3. R11:

Jaaaren geleden werkten wij mee aan het project A102/R11bis.

Het idee van een R11bis werd uiteindelijk afgevoerd, wegens **technisch** niet te verwezenlijken (vnl in Wilrijk).

Ook hier bleef men zoeken naar oplossingen. De laatste oplossing was een geboorde tunnel van aan het vliegveld, onder Mortsel en Edegem door, naar Kontich, van waaruit er dan terug naar de R1 kon gereden worden ... (En dat, terwijl een voorstel voor een geboord tunneltje onder Klein Zwitserland, eerder als te duur werd afgewezen).

De aanleg van een 'dubbele tunnel' aan het vliegveld, blijkt dus een dure voorafname geweest te zijn. Hopelijk worden dergelijke voorafnames in huidig CP niet gemaakt.

Wij begrijpen dan ook niet dat een R11 bis terug ter sprake wordt gebracht door de Stad Antwerpen (ook al niet, omdat het overgrote deel ervan niet op hun grondgebied ligt).

Het idee achter die R11bis, was om **de R11**, die quasi de hele tijd door woonzones loopt, **te ontlasten**.

Het aansluiten van de R11 op een mogelijke A102 zou **net het tegengestelde** effect hebben: bij file op de A102 of de E313, zou er nog meer (vracht)verkeer de R11 gaan gebruiken.

Het zou het rondpunt, nog complexer en gevaarlijker maken.

Besluit R11

Een aansluiting van de R11 op een mogelijke A102 is geen goed idee voor omwonenden van de R11, en is dus volgens ons geen redelijk en kansrijk voorstel.

Het argument van een mogelijke kans om op termijn de R11(bis) in het verlengde van de A102 aan te sluiten, is bijgevolg geen redelijk argument voor de keuzes inzake de A102.

4.4. E313 oost:

De E313 Oost is nu **oververzadigd**. De doorrekeningen wijzen uit, dat bijkomende rijstroken, die oververzadiging niet zullen oplossen. Zeker is dat ze **bijkomend verkeer** zullen aantrekken.

Het zou trouwens de flessenhals maar opschuiven tot aan het ASC RE313/E34.

We beschikken al over het (tweede) meest uitgebreide wegennet van Europa. Dat maakt onze mobiliteit, maar ook onze voorzieningeninfrastructuur super moeilijk. En zorgt voor veel te veel verkeersdoden en -gewonden. En een enorme hoop **verharding**. Als we beslissen tot nieuwe autostrades, rijstroken, wegen, tunnels, ..., zouden we **evenredig moeten ontharden** (waar een wil is, kan een weg weg).

Bijkomende rijvakken zijn de -zoveelste- '**tegemoetkoming**' aan het **autoverkeer**, en zijn compleet **tegenstrijdig** met de AMS 50/50 (nochtans de conditio sine qua non van het hele Toekomstverbond). We blijven ons uitputten om van de (vracht)auto het meest comfortabele transportmiddel te maken, ten nadele van meer duurzame vervoersmiddelen.

Een tramspoorverlenging richting Q8 (ook voor goederen?) is wél een goede keuze. Maar hier stellen we toch nog een aantal vragen:

- Wordt het een sneltram? Dat moet wel, als je mensen voor zo'n lange afstand op de tram wil krijgen.
- Maar wat met de woonzones tussenin, waar veel mensen wonen, die verstoken blijven van degelijk openbaar vervoer?

Dit maakt deel uit van RP2030, maar is belangrijk in dit onderzoek. Voorafnames, of pauzeren, zouden hier belangrijke kansen kunnen laten verloren gaan.

Voor bijkomende rijvakken én een sneltramweg is er **niet voldoende plaats**, als we tenminste waardevolle natuur willen behouden. Anders draait de evaluatie roos de prak in.

De sneltram is mogelijk wel kansrijk, maar hier moet nog veel onderzoek gebeuren.

Dat heb je in een **volgebouwd Vlaanderen**.

Besluit E313 oost.

Bijkomende rijvakken op de E313 Oost verplaatsen de flessenhals.

De E313 Oost is oververzadigd, en zal dat blijven

Ze hebben een grote impact op de waardevolle natuur.

Ze zorgen voor veel bijkomende verharding, en er is veel te weinig plaats voor compensatie (ontsnippering, ontharding, ...)

Ze werken de AMS 50/50 tegen.

Bijkomende rijvakken zijn o.i. geen redelijk en kansrijk alternatief.

Files moeten worden opgelost door een ambitieuze MS 50/50 (met doorkijk naar 30/70), en niet door bijkomende autowegen.

4.5. A12:

Zie onze opmerkingen onder punt 3 “Vragen tot aanpassing van de tussennota”.

4.6. Het referentiekader:

Het ‘referentiekader’ zelf is voor discussie vatbaar.

G.1

Er wordt vertrokken van het concept van ‘**eeuwige groei**’ van de **huidige** Antwerpse haven.

Minstens een deel van de petrochemie zal echter op korte termijn voor een belangrijke transitie staan. Dit zal ongetwijfeld impact hebben op de toekomst, na 2030.

Corona heeft ons geleerd, dat we beter een aantal strategische producten hiér produceren, ipv ze door de hele wereld rond te voeren. Er zal dus meer moeten ingezet worden op ‘maakindustrie’ en minder op ‘transportindustrie’.

Sinds de Club van Rome weten we, dat de ‘eeuwige groei’ **een utopie** is. Al zowat honderd jaar verteren we al véél meer dan ons deel van de aarde, en nemen daarbij het deel af van miljarden andere aardgenoten (mensen en dieren). Onze welvaart, ten koste van andermans welzijn.

Als we niet zélf van de eeuwige groei afstappen, zullen anderen, of de natuur, ons daartoe dwingen.

Een klimaattransitie zal een sociale transitie moeten zijn. Ook in CPDNR.

Voor een referentiekader mogen we niet klakkeloos afgaan op de **wens-cijfers van de Antwerpse haven**. Wat we nu aanleggen, doen we voor de volgende honderd jaar. Jaren waarin vele transities zullen nodig zijn. Oók in de haven.

G.2

Diezelfde haven ‘**zegt**’ dat het goederenspoorvervoer ‘**zal**’ toenemen van 7 naar 15%. Op welke basis ‘weten’ zij dat? Sinds tientallen jaren neemt het goederentreinvervoer af, als gevolg aan gebrek aan investeringen in het spoor, terwijl ‘we’ het vrachtautoverkeer massaal blijven ondersteunen. In hoeverre is de haven van Antwerpen in de mogelijkheid om én Infrabel en de NMBS, én de opeenvolgende **regeringen te verplichten** om die investeringen te doen?

Infrabel neemt die cijfers gewoon over. Wishful thinking is geen goede basis om toekomstplannen op te smeden.

G.3

Infrabel ‘zegt’ dat zij **bijkomende sporen** nodig hebben, en dat terwijl het goederenspoorvervoer al tientallen jaren achteruit boert.

Maar ze gebruiken die sporen ‘nonchalant’. Zo lang de overheid niet investeert in personeel en materiaal, lijkt zo’n uitbreiding, in het land met het dichtste spoorwegnet van Europa, niet onmiddellijk (of niet) nodig.

G.4

Het referentiekader gaat uit van **beslist beleid aan de Q8**. Aan een oververzadigde E313, zelfs met bijkomende rijvakken. Een prof van de UA verklaarde eerder dat de Q8 de allerlaatste plek is, waar een nieuwe industriezone moet komen.

En, watergebonden bedrijven? Wie gaat dat uiteindelijk 'verplichten' eens er bedrijven komen of verhuizen? Mag een watergebonden bedrijf ook een golf aan vrachtwagenverkeer uitlokken in de omliggende woonwijken? **En enkel auto-bereikbaar zijn?**

Besluit referentiekader:

Het referentiekader is, op diverse vlakken, gebaseerd op niet te controleren aannames.

'De tweede grootste haven blijven'.

Wij zijn benieuwd of dit referentiekader juridisch steek zal blijven houden.

4.7. Modal shift en Routeplan 2030:

De **modal shift 50/50** (met doorkijk naar 30/70) is de basis van het hele

Toekomstverbond. 'Zonder die modal shift zijn alle werken rond Antwerpen zinloos.'

Maar intussen wordt er ijverig gewerkt aan de Oosterweelverbinding, een de bijkomende Scheldekruising, en in DNR worden plannen gemaakt voor bijkomende autowegen.

Maar er moet nog gestart worden met de modal shift. (Het paard achter de wagen).

1/3 van het huidige autoverkeer moet van de baan. We weten nog niet hoe we dat gaan doen.

Maar zeker is, dat we de mensen **een degelijk en betrouwbaar alternatief** moeten bieden. Uiteraard vóór we die auto's weg halen (tegen 2030! Dat is nog amper **één legislatuur**).

De overheid moet duidelijk maken, dat het **niet** gaat **om 'automobilistje pesten'**, maar om werken aan een betere en gezondere leefomgeving.

De overheid móet durven zeggen dat autorijden slecht is voor dat leefmilieu, en daarnaar handelen.

Volgens recente berichtgeving in de pers zou 1/3 van de Vlamingen al géén eigen auto meer hebben.

Rekeningrijden voor iedereen, zou een meer rechtvaardige oplossing zijn. En voor de meesten ook nog goedkoper. Als we enkel onze auto zouden gebruiken, als dat écht nodig is, zouden er amper files zijn, en zou iedereen vlot ter bestemming geraken. Er zouden ook veel minder verkeersdoden en - gekwetsten zijn.

Deze MS 50/50 **gaat veel geld** kosten. En dat geld moet **éerst** uitgegeven worden, dus vóór we nieuwe wegen, tunnels, bruggen, beginnen aanleggen.

In eerste instantie moeten er dus investeringen komen in stappen, trappen, en vooral: **openbaar vervoer**.

Besluit modal shift en Routeplan 2030:

In het RP2030 moet nog gestart worden met de modal shift 50/50.

Eigenlijk zou deze tussennota al moeten kunnen verder bouwen op die MS 50/50.

Dat is niet mogelijk, en dat maakt het kiezen tussen al dan niet kansrijke varianten lastig.

DNR moet heel nauw samenwerken met de andere werkbanken, en met de ploeg die nu zou gaan werken rond de MS 50/50 (Lantis).

Uiteindelijk beslissingen tot bijkomende infrastructuur zullen moeten wachten tot de MS 50/50 tot stand gekomen is.

4.8. Klimaatgordel:

Het opstarten van de Klimaatgordel, geeft blijk van inzicht over de huidige slechte toestand van LN, én van de vrees, dat DNR (+oosterweel+R1+tweede scheldeverbinding), **een niet te compenseren impact** zullen hebben op LN (verharding van groene open ruimte, versnippering, CO2, lawaai, ... **Want de bedoeling van DNR is, om mobiliteit, leefbaarheid én natuur te verbeteren.**

Natuurlijk is GruunRant 'fan' van het zoeken, in GruunRant, naar bijkomende voordelen voor klimaat, leefbaarheid en biodiversiteit.

Wij vrezen, dat door het samen gooien van al die belangrijke begrippen in het weinig zeggende 'klimaatvriendelijk', de biodiversiteit het kind van de rekening zal worden. Wij zullen **biodiversiteit** op de agenda blijven zetten, het moet **uitdrukkelijk in het Voorkeursbesluit** voorkomen.

Wij zullen niet aanvaarden dat al de verbeteringen uit het Klimaatplan, **in de plaats komen** van de groene open ruimte in GruunRant ter hoogte van de A102 en E313.

DNR moet aanleiding geven tot **bijkomende leefbaarheid en biodiversiteit**, en **niet tot verplaatsing, of opstapeling** van de ene groene ruimte op de andere.

Tot nu toe, levert Sweco heel goed werk, ook in dit onderdeel van DNR.

Het bijeenbrengen van alle potenties in dit gebied, is ook belangrijk voor andere projecten.

We stellen echter vast, dat er al wel (veel nullen-)cijfertjes staan naast de infrastructuurprojecten, maar helemaal nog niet naast de LN-projecten.

Wij vinden dat in het Voorkeursbesluit, ook aandacht en financiële doorrekening moet zijn voor de Klimaatgordel, en voor de compenserende maatregelen in de potentiële werfzone.

Deze, en andere – indirecte- kosten moeten duidelijk opgenomen worden in het Voorkeursbesluit, zodat onze politici een eerlijke keuze kunnen maken.

Een deel van deze indirecte kosten, moeten berekend worden met de **Natuurwaardenverkenner**, die de financiële waarde van natuur vastlegt. (Maar natuur heeft uiteraard nog andere 'waarden'.)

Deze Klimaatgordel moet ook werk maken van de **'toekomst van het tracé'**.

In de twee resterende varianten met een ondergrondse A102, en in de variant, dat er géén A102 komt, moeten een aantal zaken in de beslissing worden opgenomen:

- Het tracé moet **geschrapt** worden
- In de plaats moet een **RUP** komen, dat de huidige toestand (groene open ruimte) vastlegt.

Behoud het weinige, dat je hebt.

Besluit klimaatgordel

De Klimaatgordel is een logisch gevolg van de vrees voor bijkomende leefmilieuproblemen door de verwezenlijking van het infrastructurele gedeelte van DNR.

Het mag echter geen reden zijn om in en rond de werfzone bestaande GruunRant-natuur definitief te vernielen.

Compenseren moet gebeuren op nieuwe (bv ontharde) open ruimte, en niet 'bomen op een bestaande groene open ruimte'.

Deze en andere indirecte kosten, moeten mee ingebracht worden in het Voorkeurbesluit, teneinde een eerlijke voorkeurbeslissing te kunnen nemen.

De bovengrond van de potentiële A102 moet als groene open ruimte behouden, versterkt en verbonden worden.