



Antwoord van GruunRant, op de vragen, gesteld door het voorzitterschap, in verband met de opstart van de werkbank Haventracé + A102.

1. Waaraan moet het Haventracé volgens uw organisatie beantwoorden? (Verwachtingen op niveau principes als op de uitwerking ervan)

Het project Haventracé staat of valt bij enkele te bereiken doelstellingen:

- Bij dit belangrijke toekomstproject, hebben we eindelijk de kans om ‘de mens’ terug als belangrijkste doelstelling te gaan beschouwen. Uiteraard kunnen mobiliteit en economie belangrijke subdoelstellingen zijn, om de welvaart en het welzijn van ‘de mens’ te behouden en te verbeteren. Maar dat zijn ook biodiversiteit, gezondheid, rust, voldoende plek om te spelen en te sporten en te ontspannen, nabije gezonde landbouw, plek voor fauna en flora, ‘bescherming’ tegen de gevolgen van de opwarming van de aarde, opvang van regenwater, ... Tijd dat we al deze SUBdoelstellingen op gelijke voet plaatsen. En dus niet: “Waar moeten de auto’s dan wél rijden?”, maar “Waar kan de mens leven, en waar is dan de plaats van de auto?”
- Als we willen streven naar een betonstop, moeten we erop toezien dat zoveel mogelijk de bovengrond bewaard, versterkt en verbonden wordt als groene open ruimte, en dat ecologisch verlies, volwaardig, en ter plaatse, wordt gecompenseerd.
- het genereren van een stevig en breed draagvlak. Iedereen, die bereid is, om, op een evenwaardige basis, met voldoende kennis, en in een (gezond) kritische sfeer van vertrouwen, wil meewerken, moet die kans krijgen. Belangrijk is ook om participatie niet te beperken tot ‘luisteren’, maar, aan de hand van geleide discussies, tot een samenleren, samenplannen, samenontwikkelen te komen.
- Participeren vraagt tijd, geld, (veel) geduld, en een nieuwe, open, samenwerking tussen politici, ambtenaren, de wetenschappelijke wereld, bedrijven, én al dan niet-georganiseerde burgers. Denk eens aan het moment van vergaderen (tijdens de werkuren voor ambtenaren, buiten de werkuren voor vrijwilligers, ...?)

Dit is enkel mogelijk als er naar een concreet uitvoeringsgericht eindresultaat gewerkt wordt dat een overtuigend antwoord biedt aan volgende maatschappelijke uitdagingen (de volgorde is niet toevallig):

- grote aantoonbare maatschappelijke meerwaarden die de immense investeringen van overheidsmiddelen verantwoorden.
- een daling van het wegverkeer (modal shift minstens 50/50) en een sturing van de resterende verkeersstromen op de weg met als cruciaal uitgangspunt de negatieve effecten op de omgeving tot het minimum haalbare te herleiden, of - beter nog - om te buigen naar positieve effecten. Bij het ontwerp van de infrastructuur moet de welvaart en het welzijn (bij verplichte keuze met voorrang voor het welzijn) verbeteren voor elk wezen dat leeft, werkt, sport, ontspant, in het landschap.
- een wervend toekomstplan voor het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrand waar het Haventracé/A102 doorheen loopt. Ruimtelijke kwaliteit heeft onder meer te maken met een ecologische waardevolle, beleefbare, robuuste open ruimte (zie witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen), een gezonde leefomgeving, waterbeheer als onderdeel van adaptatie aan klimaatwijzigingen, een hedendaagse kijk (begrenzing) op verdere verstedelijking met inbegrip van collectieve voorzieningen (trage wegen, sportfaciliteiten, stadslandbouw, ...), ...

Voor GruunRant betekent dat concreet, dat na de realisatie van het Haventracé/A102 ook GruunRant op het terrein gerealiseerd **is**. Zie voor deze visie het antwoord op de vraag rond relevante visies, rapporten en documenten.

2. Verwachtingen met betrekking tot het Haventracé en de aansluitingen (principes + de meer concrete uitwerking ervan).

In het deel A12 ter hoogte van Hoevenen en Stabroek zal het cruciaal zijn een plan uitgewerkt te krijgen dat de gewenste modal shift effectief ondersteunt, de waarde van de poldergebieden versterkt, de leefkwaliteit en gezondheid van de woonkernen van Hoevenen en Stabroek positief beïnvloedt en de potenties als ecologische schakelgebied invult (verbinding tussen GruunRant, havennatuur, de polders en de groenstructuur rond de antitankgracht inclusief Opstalvallei). De besluitvorming over de Nx zal om meerdere van deze deelaspecten geïntegreerd moeten worden in de besluitvorming rond het haventracé. GruunRant heeft bovendien sterke twijfels dat de realisatie van de Nx een onderdeel kan zijn van dergelijk totaalplan. Het bestendigen en uitbreidingen van personen- en goederentransport over het water, moet een actiepunt zijn.

In het deel A12 ter hoogte van Ekeren zou een loutere verhoging van de capaciteit zonder wervend toekomstplan voor de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving onmogelijk kunnen leiden tot een draagvlak voor het Haventracé. Voor de zone grenzend aan Ekeren zou best via een soort 7^{de} segment van de overkappingsoefening naar de kansen hiervoor gezocht worden, met een vergelijkbare participatieve werkmethode. Voor GruunRant is het belangrijk dat daarbij gezocht wordt naar een robuuste beleefbare en groene verbinding tussen het Laaglandpark in Merksem (vanaf het Fort van Merksem) en Puihoek in het noorden van Ekeren. Aansluiting moet dan ook gezocht worden met de voorstellen van het ontwerpteam dat het segment Noord heeft uitgewerkt in het kader van de overkappingsoefening. De ontwerpen moeten in mei van dit jaar worden binnengebracht. Deze contacten zijn dus dringend.

In de overgang van de A12 naar A102 is de verknoping met E19 en R1 cruciaal. Aandachtspunten zijn onder meer de gezondheidsimpact ter hoogte van de tunnelmonden, de mogelijkheid om (delen van) de verkeerswisselaar in kokers of tunnels onder te brengen, capaciteit en wenselijkheid van bepaalde richtingen van de verknoping in functie van de gewenste verkeerssturing, afstemming met de overkappingsoefening voor het segment Noord, afstemming met de plannen voor de 2^{de} spoorontsluiting (die hier bij voorkeur ook onder de E19 én de HSL duikt), gedeeltelijke overkapping van de verkeerswisselaar of E19 voor een robuuste landschappelijke en ecologische verbinding noord/zuid, een kwalitatieve invulling van de open ruimte rond de weginfrastructuur en bovenop de ingetunnelde delen ervan (met aandacht voor de behoeften van de omliggende bewoning), opwaardering van de vallei van de Laarse Beek, ...

Zelfs al kunnen we bepaalde aansluitingen (nog) niet overkappen, hou ze onder het maaiveld. Da's beter voor het uitzicht, er zijn meer mogelijkheden voor lucht- en lawaaiervuiling aan te pakken, en biedt de mogelijkheid om later, met nieuwe technieken, toch nog e overkappen.

Voor de A102 zelf is het essentieel dat er een referentieontwerp komt voor een geboorde versie van de volledige A102, zodat de voordelen ervan ten opzichte van het referentieontwerp van de cut-and-cover variant inzichtelijk worden gemaakt. Daarin moet ook rekening gehouden worden met alle waarden van natuur (ecologisch, sociaal en economisch), en andere groene open ruimte. Er is ook een duidelijk zicht nodig op het verschil in mogelijkheden van deze twee uitvoeringsvarianten, om het kunnen behouden en verder versterken van de ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het gebied op en rond de reservatiestrook. GruunRant ziet graag de visie van de Groene Recreatieve Corridor integraal verschijnen in alle voorstellen voor de A102 en GruunRant is vragende partij om de methodiek van het ontwerpend onderzoek van de Groene Recreatieve Corridor te veralgemenen naar het volledige Haventracé/A102. Het haventracé zal in het segment van de A102 een concrete uitwerking moeten bevatten van hoe de bovengrond ingericht zal worden, met een opsplitsing van wat gerealiseerd wordt in het kader van de aanleg van de A102, wat al zal gebeuren voorafgaand aan de aanleg van de A102 en wat door andere actoren zal gerealiseerd worden na de bouw van de A102.

Tevens dienen alle mogelijkheden nagegaan te worden van een aanleg van een geboorde A102 in samenwerking met Infrabel, en samen met de tweede (intussen beslist geboorde versie) havenspoorontsluiting. Dit zou mogelijk kunnen gebeuren met éénzelfde boorkop, wat de prijs opmerkelijk zou drukken.

Wat de aantakking van de A102 op de E313 betreft en de aantakking van lokale en secundaire wegen op de A102, wenst GruunRant een grondige afweging tussen alle mogelijke opties, waarbij er via een kwalitatief participatietraject ruime inspraakmogelijkheden zijn om mee opties te bedenken en te evalueren. Ook de optie zonder op- en afrittencomplex op de A102 zou hierbij onderzocht moeten worden. Het moet mogelijk zijn om te kunnen afwijken van de huidige reservatiestrook (bv onder de Houtlaan in Wijnegem en Krijgsbaan in Wommelgem, zodat doorgaand verkeer al kan gescheiden worden van het Shoppingcenterverkeer – het beschermde landschap Ertbrugge gevrijwaard blijft, en er een ecoverbinding tot stand kan komen tussen Ertbrugge en de Fortvlakte – zie Groene Recreatieve Corridor), zodat duidelijk wordt dat er met een geboorde tunnelvariant meer tracékeuzes mogelijk zijn dan bij een cut-and-cover variant. In die zoektocht naar infrastructurele mogelijkheden is het essentieel om ook het deel

E313, vanaf de aantakking van de A102 tot en met de verknoping met de ring van Antwerpen, mee in het onderzoek op te nemen. De A102 heeft namelijk tot doel om doorgaand en havenverkeer van dat deel van de E313 te verplaatsen naar de A102. Dit deel van de E313 veroorzaakt langs de andere kant een belangrijke impact op de leefkwaliteit van Deurne en is een fysieke barrière in de noord/zuid verbindingen in dit deel van GruunRant. Aansluiting wordt best gezocht met het resultaat van het ontwerpteam Oost van het overkappingsonderzoek. Ook voor dit deel van de E313 geldt dat alle mogelijkheden bespreekbaar moeten zijn (inclusief een intunneling E313 en ook op de R1 voor het bovenlokaal verkeer van en naar E19 zuid), waarbij enkel het lokaal naar de Singel en omliggende wijken (desg. bovengronds maar zeker verlaagd), mogelijk blijft, en de leefbaarheid in Rivierenhof en omliggende woonzones sterk zou verbeteren. Hiervoor is een kwalitatief participatietraject met de omwonenden en andere actoren nodig.

3. De concrete timing of fasering van de realisatie van het haventracé resp. de aanverwante projecten.

Op dit moment is dat een moeilijk te beantwoorden vraag.

Er is natuurlijk ‘de olifant’ van de modal shift, zonder dewelke het hele toekomstverbond zinloos, en dus onverantwoord zal zijn. Dat behoort duidelijk tot Fase 1.

Als we in dit project evenveel aandacht willen besteden aan wegverkeer als aan ‘de rest’ (wat uiteraard nog steeds ‘de auto’ bevoordeligen is), moeten ook die ‘anderen’ vanaf het begin aan bod komen. Anders ontstaat het gevoel, dat ‘de anderen’ vergeten zullen worden, nadat ‘het feest voor de auto is gevierd’.

Het zou wel goed zijn dat maatregelen, die reeds in een vroege fase mogelijk zijn, niet moeten wachten. Ook als ze de leefbaarheid verbeteren. We verwachten ook dat de Vlaamse overheid de visie van GruunRant onderschrijft en bijvoorbeeld bij de heraanleg van gewestwegen binnen GruunRant consequent ontsnipperende maatregelen in haar werken opneemt. Ook kan de Vlaamse overheid, in samenwerking met de provinciale en gemeentelijke overheden, via regulier beleid en via landinrichting de gedragen voorstellen ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid op het terrein uitvoeren, daar waar ze niet conflicteren met de realisatie van de rest van het Haventracé. Bij zo’n conflict moet naar de meest redelijke oplossing gezocht worden.

4. De belangrijkste (mogelijke) knelpunten met betrekking tot de beoogde realisatie van het Haventracé?

Een eerste mogelijk knelpunt is, dat het niet gemakkelijk zal zijn, na onze dertigjarige Oosterweeloorlog, iedereen te gaan overtuigen van de plotse goede wil van alle betrokkenen, om dit project aan te pakken. Het opbouwen van vertrouwen, zal dus een zeer belangrijke aanzet zijn. Ook het behouden van dat vertrouwen zal een hele klus zijn.

Het zal niet evident zijn om actiegroepen, burgerbewegingen en lokale besturen unaniem achter een concreet voorstel voor het Haventracé te krijgen. Dat zal enkel lukken als, na een uitgebreid participatietraject, iedereen overtuigd is, dat, wat op tafel ligt, effectief het best mogelijke haalbare scenario is én als er op dat moment ook een financieel engagement hiervoor wordt aangegaan. Open, maar begeleide, discussie zal hier een belangrijke rol spelen. Zo niet blijft er een reëel risico dat de voorstellen hardnekkig juridisch aangevochten zullen worden met onvoorspelbaar resultaat. GruunRant wil mee mensen verbinden, en zoeken naar de beste haalbare scenario en naar consensus hierover tussen de betrokken burgerbewegingen.

5. Relevante studies, nota's, uitgewerkte ideeën over het projectgebied van het Haventracé en/of het ruimere studiegebied? Met welke relevante elementen uit deze documenten met het Haventracé volgens jou zeker rekening houden.

- Visie GruunRant en GruunRantkaart: zie bijlage
- Memoranda van GruunRant aan de gemeente- en districtsbesturen + kansenkaart (zullen ter beschikking zijn op het ogenblik dat bepaalde gemeenten of districten in beeld komen).

Zeker ook bekijken:

- Groene Recreatieve Corridor
- Landinrichtingsproject Voorkempen
- De Groene Zes
- Ontwerpen van de overkappingsteams
- Ecoverbindingen ihkv Park Groot Schijn
- Het Kanaalplan
- beschermingsdecreet (1985) en beheersplan (in opmaak) Ertbrugge
- plannen voor ecoverbinding Vordenstein/Peerdsbos/ park van Brasschaat in Schoten/Brasschaat
- Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- Bestaande groen- en mobiliteitsplannen
- ...

- De overheid zou kennisinstellingen en -bedrijven moeten stimuleren, om intens te gaan werken rond problemen van mobiliteit, luchtvervuiling, lawaai, tunnelzuivering, ... Beter zelf uitvinden en verkopen, dan in China te moeten gaan kopen. Men zal deze kennis op korte termijn in de hele wereld kunnen gebruiken.

6. Welke stakeholders moeten volgens u betrokken worden?

- Ambtenaren (Vlaamse overheid, provincie/stad/districten)
- Gemeente- en districtsraden (en niet alleen de Colleges)
- adviesraden (zij zullen dikwijls advies moeten uitbrengen, betrek hen van in het begin)
- Lokale scholen, instellingen, bedrijven en verenigingen
- Lokale (stads)landbouwers
- "Lobby"verenigingen (BBLV, (stad)Landbouwersverenigingen, vakbonden, Unizo, VOKA, beweging.net, ...)
- Regionaal Landschap De Voorkepen
- Vzw Red de Voorkepen (expertise havenspoor, R11bis, A102, E313, ...)
- Lenora
- Verenigingen rond de Nx
- Natuurpuntafdelingen
- Fietsersbond
- Voetgangersverenigingen
- Verenigingen voor slechtzienden en blinden, en andere mensen met een beperking
- Antwerps Havenbedrijf
- Antwerpse (Vlaamse?) universiteiten en Hogescholen
- Architecten, ingenieurs, tuinarchitecten, bosbouwers, water- en lawaai- en luchtdeskundigen, ..., studenten, academie, kunstenaars, erfgoed-specialisten, archeologen, ...
- Politieke partijen

- Eigenaars van kasteeldomeinen
- Er moet ernstig gewerkt worden aan het betrekken van 'kansarme' groepen.
- ...

7. Welke maatregelen, instrumenten, ingrepen, ... stelt u voor om de gewenste modal shift te behalen? Prioriteer zo mogelijk en geef desgewenst aan welke maatregel(en) je onwenselijk en/of onaanvaardbaar acht.

- a. De burger moet bewust worden gemaakt van alle negatieve gevolgen van autoverkeer, en dat leren afwegen tegen het eigenbelang én het algemeen belang (prioriteit 1). Dat is een taak voor de overheid, maar ook voor allerhande verenigingen, de wetenschappelijke wereld, de pers, de bedrijven, ... Dat hielp (niet bij allen, maar toch bij velen) ihkv de strijd tegen tabak.
- b. Het is onverantwoord én ondemocratisch, om een veel te groot deel van het algemeen budget, uit te geven, om ervoor te zorgen, dat de auto het snelste en meest comfortabele vervoermiddel blijft. En zo de mensen aan te zetten om sneller de auto te nemen. Het budget voor auto- en vrachtwagenvervoer, moet teruggeschroefd worden, zodat méér geld overblijft voor welzijnsprojecten (duurzaam openbaar vervoer, groene fiets- en wandelverbindingen, propere watertransporten, ...)
- c. De totaalcost van 'onze' salariswagens, zou zo'n 4 mia euro per jaar bedragen (prioriteit 1). Alle bezuinigingsrondes ten spijt. Geld dat uitgegeven wordt om méér mensen in de auto te krijgen. Modal split 80/20? Ongelooflijk wat je voor dat bedrag zou kunnen doen voor 'de mens'.
- d. Bedrijfswagens, die ook voor woonwerkverkeer, vakantie e.d. gebruikt worden, vormen mee de files, en zetten mensen zeker niet aan om op andere vervoersmodi over te stappen. Vraag is zelfs, of dit geen ontdraging van bedrijfsvermogen is (en dus strafbaar). Dat geldt ook voor het gebruik van vrachtwagens en bussen voor woonwerkverkeer.
- e. Veel zgn externe kosten van transport, worden afgewenteld naar 'de gemeenschap', omdat het financiële voordelen opbrengt voor enkelen. (Time is money, just in time, 'anders kunnen we de concurrentie niet aan', ...)

Dit blijven steunen, getuigt niet van aandacht voor het 'algemeen belang'. Wie rijdt, moet daarvoor betalen. Wie méér rijdt, moet méér betalen. Wie niet rijdt, moet niet betalen. En wie geen auto heeft, zeker niet. En wie rijdt op de drukste momenten, betaalt méér. Een algemene kilometerbelasting, zou daaraan kunnen verhelpen. Het motiveert mensen (en bedrijven) om over hun mobiliteit na te denken (worden andere modi niet aantrekkelijker én duurzamer?). En kunstmatig de transportkost laag proberen te houden, schaadt de concurrentie met andere modi. Autorijden is niet meer 'gratis'.

- f. Enkele bedrijven (bv Colruyt en Torfs) maken van duurzaamheid een reclamemiddel. Dit zou nog meer aangemoedigd moeten worden. Ook op vlak van transport. Gratis levering en

terugbezorging is natuurlijk larie. Iemand betaalt die auto's en de chauffeurs, en de bedienden die dat allemaal regelen, en de mensen die alles uit de rekken halen, en er terug inleggen. Is dit geen misleidende reclame? Want uiteindelijk betaalt de koper dat tóch? En ook hier worden externe kosten naar de maatschappij geduwd. In Nederland zouden vorig jaar reeds één miljoen e-commerce-bestelwagens rondgereden hebben. (Lang) Leve de file.

8. Knelpunten en/of opportuniteiten om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen of te versterken

- Vlaanderen heeft zijn grenzen van verharding bereikt. Dat zeggen de wettelijke statistieken. Maar er zijn ook nog enorm veel illegale verharde voor- en achtertuinen, parkings, e.d. Het boscompensatiefonds raakt zijn geld amper kwijt, omdat er geen plek meer is om nieuwe bossen te planten (wat toch de compenserende bedoeling was).
- En toch blijven we nieuwe wegen aanleggen. Hoe gaan we ooit aan onze doelstellingen geraken? Kunnen we misschien eens op voorhand bespreken, waar we gaan ontharden en nieuwe groene open ruimten scheppen, vóór we beginnen betongieten? Dat zou het vertrouwen zeker ten goede komen.
- We slagen er blijkbaar ook niet in, in België, om een weg aan te leggen, zonder daar dan weer kwistig woningen en bedrijven rond te bouwen (waardoor weer andere woningen en bedrijven komen leeg te staan – er water en riolering moet komen – waar openbaar vervoer naartoe moet - en de gemeenschap opdraait voor de saneringskosten - . Nochtans weten we allemaal dat zulks nefast is voor onze biodiversiteit, maar óók voor onze mobiliteit, en onze gezondheid.
- De opwarming van de aarde stelt ons voor een aantal zware beslissingen. Zo zal er veel meer aandacht moeten komen voor water. Het behoudt van de grondwatertafels, het versterken van open groenblauwe verbindingen, en van opvangbassins, moet ook hier prioritair zijn. Zowel voor de biodiversiteit, als tegen overstromingen (mede het gevolg van de verharding), en voor het beleven door mens en dier. Bestaande waterlopen moeten dus gekoesterd en verbeterd worden. Ze moeten ingekapseld worden in échte natuur.
- Vroeger was fietsen iets voor 'in de natuur'. Het sterk stijgende gebruik van de fiets als vervoermiddel, o.m. voor woonwerkverkeer, noopt zeker tot bijkomende fietsinfrastructuur. Maar ook hier: dan kan en moet in een groene omgeving. Dat bevordert de biodiversiteit, de gezonde lucht (ook tijdens het fietsen), de beschutting tegen wind en zon, het dempen van omgevingslawaai, ... Maar, we gaan de verharding voor wonen en wegen, tot niet doorschuiven naar de fietsinfrastructuur? Op een bospad fietsen moet toch mogelijk blijven?
- Elke nieuwe of vernieuwde infrastructuur biedt kansen voor een beter leefmilieu. Maar daar moet dan ook hard aan gewerkt worden, en vanaf het begin. Bekijk het landschap, en de opgemaakte plannen, door een GruunRantbril, en de opportuniteiten stapelen zich op. Misschien moet de infrastructuur zich aanpassen aan het landschap en haar bewoners, en niet omgekeerd, zoals het al een hele tijd gebeurt.

Hoewel niet opgenomen in bovenstaande vragen, brachten onze leden toch ook nog andere

voorstellen binnen:

- Aansluiting van de A102 met de E313 in de richting van de R1 heeft geen zin, want dan stuur je het verkeer, dat je van de ring wil weghalen, terug naar de ring. Dat geeft de mogelijkheid, om die aansluiting, via een geboorde tunnel onder het golfterrein, verder richting Ranst tot stand te brengen, wat de leefbaarheid aan het rondpunt in Wommelgem sterk zou verbeteren, en de mobiliteit aan het Rondpunt vereenvoudigen.
- Groene aaneensluitende open ruimten, zouden als ‘graasweide’ kunnen gebruikt worden, toegankelijk voor fietsers en voetgangers via veeroosters. Via landschapsbeheersplannen dienen de bestaande en ontstane groene open ruimten bestendig worden. Als dit deel uitmaakt van de overeenkomst, zou zulks het vertrouwen zeker bevorderen.
- Toezicht op de bouwwerven. Deze werven zijn prima plaatsen om allerlei afval in de grond te dumpen. Het gebruik van tractoren voor grondvervoer bevuilt de omgeving. Deze tractoren worden o.a. gebruikt om de rijbewijswetgeving en de verplichte reis- en rusttijden te omzeilen. In de contracten moet voorzien worden dat na elke shift de omgeving gereinigd wordt. Bij het zagen van schadelijke stoffen, dient het zaagsel opgevangen en verwerkt te worden. Geen plastic in de grond, enkel biologisch afbreekbare producten.
- De bewijzen, dat diesel schadelijk is voor de gezondheid, stapelen zich op. Grote steden in het buitenland verbieden de diesel. In België is diesel goedkoper dan andere brandstoffen. Vergelijk het met het subsidiëren van DDT en asbest. Wij zullen daarmee in een zeer nabije toekomst keihard worden geconfronteerd. En ik ben ervan overtuigd, dat onze overheid daar kortelings, ook voor veroordeeld zal worden. Schaf diesel af.
- Er dient rekening gehouden met roerend en onroerend erfgoed, schelpen, fossielen, ... die zeker bij graaf- of boorwerken zal aangetroffen worden.
- In Ertbrugge werd een pijplijn aangelegd op het tracé van de A102. Deze moet eerst verplaatst worden, vóór de A102 wordt aangelegd op het bestaande tracé, om te vermijden dat de A102 dan tot tegen het beschermde Ertbruggebos komt te liggen. De open groene ruimte op het tracé, die in 1985 niet mee beschermd werd, maar integraal deel uitmaakt van het landschap, dient bij aan het beschermde landschap worden toegevoegd. Ook dat deel, waarop nu niet-vergunde loodsen staan.
- De ventilatieschachten kunnen, in afwachting van een degelijke luchtzuivering, duurzaam als ‘torens’ aangelegd worden (bv door kunstenaars) tot echte ‘landmarks’ in het groen. Ze worden voorzien van zonnepanelen. In het hele project moet trouwens gezocht worden naar het opwekken van duurzame energie. We streven ernaar, dat de nieuwe infrastructuur energieneutraal wordt.

25/02/2018.

Paul Lermytte

Coördinator