



## Toekomstverbond voor de mobiliteit en de leefbaarheid van

### Antwerpen

### Visie Groen Schoten

De burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, de Vlaamse regering en de stad Antwerpen sloten op 15 maart 2017 een toekomstverbond voor de mobiliteit en de leefbaarheid van Antwerpen.

Een stap die een einde moet stellen aan jaren van impasse. Het verbond omvat een ambitieus Routeplan 2030 waarbij:

- het stadsregionale verkeer over een gesloten stedelijke ring R1 kan rijden - verder onderzoek volgt nog naar een gereduceerde capaciteit van de kanaaltunnels;
- het doorgaande en havenverkeer rond de stad wordt geleid via een versterkte R2 **en de aan te leggen A102;**
- er wordt ingezet op een ambitieuze **modal shift naar 50/50** (50 procent autoverkeer, 50 procent alternatieve vervoersmodi) en een slimme mobiliteit;
- de overkapping van de volledige Antwerpse Ring wordt gerealiseerd zoals opgenomen in de ambitienota 'Over de Ring'.

Het proces wordt voortgezet binnen een nieuw op te richten Werkgemeenschap waarin de burgerbewegingen partners blijven van de overheid en de administratie. Binnen die structuur zullen alle partners samen voortwerken om de voortgang van de projecten in het toekomstverbond vlot te laten verlopen.

*Groen Schoten formuleert naar aanleiding van deze beslissing haar visie en eisen:*

#### **1. Inspraak en participatie van de groene rand nu**

Tot nu toe namen Schoten, Wommelgem, Wijnegem, Ekeren, Merksem, Deurne, het actiecomité Red de Voorkempen en de burgerbeweging GruunRant geen deel aan dit overleg. **Om dit historisch akkoord kans op slagen te geven is het van cruciaal belang dat ook de mensen van de rand intensief betrokken worden.** Ook daar zetten actiecomités en gemeentebesturen zich al jaren met hart en ziel in voor een betere leefbaarheid.

#### **2. Ambitieuze modal shift naar 50/50 en een slimme mobiliteit zijn de eerste prioriteit**

De ambitieuze modal shift naar 50 procent autoverkeer/50 procent alternatieve vervoersmodi dient een aantrekkelijke en blijvende duurzame mobiliteit te ontwikkelen

waarbij de burger spontaan de voorkeur geeft aan de meest milieuvriendelijke verplaatsing.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd de aanleg van de A102 daarom als hoofdweg voorwaardelijk naar voor gebracht.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd bepaald dat vooraleer de A102 effectief kan worden aangelegd als hoofdweg, de alternatieven uitputtend moeten worden benut.

Volgende alternatieven moeten eerst worden uitgewerkt:

1. **Verkeersmanagement:** een betere doostroming op de bestaande ring is mogelijk via een beter management van het verkeer. Zo kan bv. het lokale en doorgaande verkeer gescheiden worden. Hierdoor worden opstoppingen vermeden en daalt het risico op ongevallen. Ook de snelheid kan aan elke situatie worden aangepast.
2. **Slimme kilometerheffing:** dit is een belasting op het autogebruik, waarbij je minder betaalt tijdens de daluren en als je met een milieuvriendelijke wagen rijdt en je meer betaalt tijdens de spits en als je auto meer vervuult. Alle studies wijzen uit dat een slimme kilometerheffing de doorstroming en de luchtkwaliteit sterk verbetert.
3. **Gedifferentieerde tolheffingen** aan de tunnels sturen de verkeersstromen (Kennedy, Oosterweel light, Liefkenshoek).
4. **Bedrijfsvoertuigen:** wetgeving aanpassen zodat het gebruik van bedrijfsvoertuigen drastisch vermindert.
5. **Fietsverbindingen:** de fiets als volwaardig alternatief! Daarbij hoort een fijnmazig netwerk van gladde fietspaden en snelfietspaden. Elektrisch fietsen maakt zo het woon- werkverkeer tot 25 km bijzonder aantrekkelijk.
6. **Volwaardig openbaar vervoer:** files kunnen enkel verminderen als er een alternatief bestaat dat betaalbaar, snel, frequent en comfortabel is. Er is nood aan een uitgebreider en beter netwerk!
7. **Albertkanaal:** verhoging bruggen voor meer containercapaciteit en kaaimurenproject voor optimale laad- en losmogelijkheden.

Deze alternatieven dienen volwaardig te worden uitgewerkt (kostprijs, prognoses, plannen, timing, fasering, budgetten...).

Het gaat hier niet over kleine ingrepen maar over grote projecten die het aanzien en de mobiliteit van stad en rand duurzaam veranderen. Voor de realisatie ervan dient een concreet budget van 1 miljard te worden voorzien bovenop het Masterplan 2020.

Met andere woorden: volgens het RSV zal de A102 pas kunnen worden aangelegd als blijkt dat andere ingrepen, zoals hierboven geschetst, niet volstaan om de verkeersoverlast op te lossen.

### 3. Grondig onderzoek naar de effecten van de aanleg van de A 102 op de groene buffer tussen stad en rand en de volksgezondheid

- 3.1. De groene buffer tussen de stad Antwerpen en de rand is van groot belang voor de leefbaarheid van zowel de centrumstad- als randdistricten of -gemeenten. Het gaat o.m. om de aantasting van waardevolle groengebieden en hinder voor woonwijken en voorzieningen in **Schoten**. Specifiek onderzoek dient te gebeuren voor de waardevolle natuurontwikkelingsprojecten (zoals het natuureservaat 't Asbroek, park kasteel van Schoten), de gordel van historische kasteeldomeinen (Amerlo, Calixberg, het kasteel van Schoten, het Withof, Vordenstein), de leefkwaliteit van de wijken (Winkelstap, Amerlo, Filippus, Kasteeldreef, De Lek, Papenaerdekensstraat en Borgeind) en van de scholen in de omgeving (Sint-Michielscollege (secundair), Sint Filippus (basis), Sint Jozef (secundair), Marnixschool (basis)).
- 3.2. Het zou onbegrijpelijk zijn als aan de ene kant geïnvesteerd wordt in de overkapping van de ring vlak bij de stad, maar dat tegelijkertijd de groene rand rond de stad aan stukken wordt gescheurd. Alle steun moet gaan naar het project **GruunRant**, een levend netwerk dat alle grote natuurdomeinen in de noordrand van Antwerpen meer moet verbinden, beschermen en versterken. De voorstellen van GruunRant zijn overigens geïnspireerd door Ringland. Ook zij willen zoveel mogelijk groengebieden in de sterk verstedelijkte rand rond Antwerpen met mekaar verbinden en op die manier de leefbaarheid van de rand versterken.
- 3.3. Er dient voorafgaand onderzoek gedaan te worden naar de nadelige **invloed op de grondwaterlagen** bij de bouw van een tunnel. Natuurgebied het Asbroek in Schoten is immers een zeer vochtig en waardevol natuurgebied dat in beheer is door de vele vrijwilligers van Natuurpunt. Oplossingen tot behoud van de waterspiegel dienen dan ook financieel becijferd en voorgesteld te worden.
- 3.4. Het is nog steeds niet duidelijk hoe de A 102 **gecombineerd wordt met de tweede spoorontsluiting** in hetzelfde gebied. Onderzoek bij een gecombineerde aanleg dringt zich op: hellingsgraden combinatie, kruisingen, boorput, enz.
- 3.5. Als voor beide projecten gekozen wordt voor **cut&cover-oplossingen**, zal de schade en de hinder zeer groot zijn. Deze schade moet volledig in kaart gebracht worden. Het uitgraven van tunnels zal historische parken en waardevolle groengebieden onherstelbare schade toebrengen. Ook als die tunnels nadien terug toegedekt worden. De situatie na de aanleg zal nooit meer dezelfde zijn omdat hoogstambomen onvoldoende diep kunnen wortelen in een grondlaag van 2m.

- 3.6. Het werken met **geboorde tunnels is de enig aanvaardbare oplossing**. Het is ook de enige oplossing die door de gemeentebesturen, waaronder de gemeente Schoten, wordt beschouwd als aanvaardbaar. Deze piste dient volledig uitgewerkt te worden en begroot.
- 3.7. Voorwaarde is dan wel dat er geen op-en afrittencomplex komt t.h.v. Bisschoppenhoflaan/Houtlaan omdat ter hoogte van op- en afritten de boortunnel moet onderbroken worden en vervangen door een cut&cover-gedeelte. **Bij het onderzoek moet dan ook de volgende variant voorzien worden: ten zuiden van het Albertkanaal wordt geen aansluiting voorzien op het onderliggend wegennet.**
- 3.8. Voor de geboorde tunnels moet uitsluitel gegeven worden over de **emissies door het verkeer** in de tunnels: hoe worden die opgevangen, worden die weg gefilterd? Wat is de meerkost daarvan? Wat komt er vrij aan de tunnelmonden en via de schachten op het traject van de tunnels? Welke invloed hebben deze stoffen op de volksgezondheid?
- 3.9. **Fijn stof** vormt een enorm probleem voor de volksgezondheid. Hoeveel kwaliteitsvolle levensjaren verliezen de omwonenden door de emissies van het verkeer op de nieuwe A102?. Waarom is benzine nog steeds niet goedkoper dan diesel? Graag onderzoek naar de gevolgen voor onze gezondheid.
- 3.10. Specifiek onderzoek dient te gebeuren naar de gevolgen van de emissies op de **gezondheid van de schoolgaande kinderen** in de omgeving: Sint-Michielscollege (secundair), Sint Filippus (basis), Sint Jozef (secundair), Marnixschool (basis).
- 3.11. Oplossingen inzake **snelheidsbeperking** dienen onderzocht (70km/u) om de emissies terug te dringen.
- 3.12. Onderzoek naar de **effecten van trillingen op omwonenden en gebouwen** (door goederenspoorverkeer in de spoortunnels en zwaar vrachtverkeer in de autotunnels).
- 3.13. De **hinder in de dorpskern en de woonwijken van Schoten door het aanzuigen van meer verkeer naar de aansluitingen** van de A 102 dient volledig in kaart gebracht te worden d.m.v. prognoses. Zo is er de aansluiting van de A102 in het noordwesten op het bestaand autowegknooppunt Antwerpen-Noord (R1-E19-A12) en de aansluitingen ten zuiden van het Albertkanaal. De A102 zal nieuw verkeer aantrekken. De impact daarvan moet duidelijk worden.

- 3.14. De verkeersbewegingen van de **nieuwe Hoogmolenbrug** (verhoging) moeten mee opgenomen worden in de tellingen. Niet de bestaande toestand.
- 3.15. **Nieuwe wegen, zuigen nieuw verkeer aan.** Prognoses maken over de te verwachten toename van de verkeersstromen zijn dan ook onontbeerlijk. Dit gekoppeld aan de gevolgen voor de volksgezondheid.
- 3.16. Onderzoek voeren naar de aanleg van een **nieuwe tramlijnverbinding naar Schoten en snelfietsverbindingen op de reservatiestrook en het traject van de A102.** Wij denken hier o.a. aan een fietsbrug over de Bisschoppenhoflaan die aansluit aan de nieuwe Hoogmolenbrug.

#### 4. Overkapping ring

De volledige overkapping van de bestaande Ring juichen wij toe. We zijn blij met een nieuwe woon- en recreatiezone in de stad. Het nieuwe Ringland sluit ten noorden aan bij GruunRant en vergroot zo de levensnoodzakelijke groene rand rond de wereldstad Antwerpen.

Bij alle pogingen om deze eisen te omzeilen zullen wij als partij alle democratische middelen inzetten, inclusief referenda, om deze te blokkeren. Wij zien ons verplicht om hier een consequent en radicaal standpunt in te nemen omdat wij inzien dat het niet naleven van onze eisen tot een verplaatsing van de ringproblematiek naar de rand Merksem-Schoten-Wijnegem-Deurne-Wommelgem zal leiden

De stad heeft voordelen voor de rand, de rand voor de stad. Groene stad, groene rand: één strijd!

Groen Schoten  
Voorzitter Maya De Backer  
[Maya.debacker@groen.be](mailto:Maya.debacker@groen.be)  
03 608 88 05  
[www.groenschoten.be](http://www.groenschoten.be)