



Antwerpen & Stabroek, 20 februari 2018

Aan : Mevr. Gouverneur Cathy Berx
Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen
kabinet.gouverneur@provincieantwerpen.be

Uw Ref.: KG/RABO/01-2018/Haventracé

Onze Ref.: Tracé A1(0)2_2018-02-20 LENORA Haventracé Q&A

Geachte mevrouw Gouverneur,

Burgerinitiatief Leefbare Noordrand (LENORA) gaat graag samen met u als voorzitter van de werkbank Haventracé, met covoorzitter de heer Cleiren en alle stakeholders in dit dossier, de uitdaging aan om een gedragen Haventracé tot stand te brengen.

Wij willen deze uitdaging inderdaad aangaan met het oog voor mobiliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit maar dan niet alleen in het raam van het zogenaamde Toekomstverbond. Voor LENORA zijn het de mobiliteit maar in het bijzonder de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in de Noordrand die voor ons bepalend zijn voor een gedragen oplossing.

Hieronder geeft Burgerinitiatief Leefbare Noordrand haar antwoorden op de vragen in uw brief dd. 25 januari 2018.

Onze antwoorden zijn gebaseerd op onze actuele inzichten en op de gegevens en kennis waarover wij thans beschikken. Wij sluiten niet uit dat onze antwoorden kunnen wijzigen in functie van het voortschrijdend inzicht.

In afwachting van de uitnodigingen voor de werkbanken,

Met oprechte achting,

Peter Desmaretz

Namens LENORA - Burgerinitiatief Leefbare Noordrand

1 Waaraan moet het Haventracé volgens uw organisatie beantwoorden? Formuleer zo precies en concreet mogelijk uw verwachtingen met betrekking tot het Haventracé en de aansluitingen en dit zowel op het niveau van de principes als de meer concrete uitwerking ervan.

Samenvattende verwachtingen

Ten aanzien van het uit te werken Radicaal Haventracé (zo benoemd in het onderschreven Toekomstverbond) heeft LENORA (Burgerinitiatief Leefbare Noordrand) op hoofdlijnen 2 verwachtingen.

De eerste verwachting van LENORA is dat de realisatie van het Radicaal Haventracé een adequaat antwoord biedt voor enerzijds de **actuele mobiliteitsvragen en -uitdagingen** die nu al een impact hebben en anderzijds de **te verwachten mobiliteitsvragen en -uitdagingen** die op korte en/of op lange termijn een impact zullen hebben op de regio die door LENORA wordt omschreven als de Noordrand.

De tweede verwachting van LENORA - onlosmakelijk verbonden aan de eerste verwachting van LENORA - is dat de antwoorden die geboden worden op de mobiliteitsvragen en -uitdagingen geen enkele negatieve impact hebben op de **leefbaarheid in de Noordrand** en op de **gezondheid van de bewoners van de Noordrand**.

Integendeel ziet LENORA hier en nu een goede gelegenheid om de al aanwezige hinder als gevolg van het uitblijven van degelijke milderende maatregelen voor eerdere infrastructuurwerken, mee aan te pakken en de globale leefbaarheid te verbeteren.

De Noordrand

De **Noordrand** zoals bedoeld door LENORA kan op volgende 3 manieren beschreven worden, waaruit bijkomend een aantal verwachtingen vloeien:

- Geografisch gezien bestaat de Noordrand uit het gebied tussen de Haven van Antwerpen in het westen en de N11 (Kapelsesteenweg, Antwerpesesteenweg, Kapelsestraat) in het oosten en tussen de E19 en Antwerpen-Luchtbal in het zuiden en de Nederlandse grens in het Noorden.

LENORA verwacht dat deze geografische kadering als projectgebied wordt genomen en dat het projectgebied van het Radicaal Haventracé niet beperkt wordt tot een smalle strook naast de A12 en haar aansluitingen, waardoor problemen en impact geminimaliseerd worden. Naast dit gebied heeft LENORA ook aandacht voor het aangrenzend gebied in het zuiden (A102, 2^{de} spoorwegontsluiting Antwerpse Haven en het GRUP Oosterweel).

- Vanuit bestuurlijk oogpunt bestaat de Noordrand uit de Antwerpse districten Ekeren en BeZali (Berendrecht, Zandvliet en Lillo), de Antwerpse wijken Rozemaai en Schoonbroek en de gemeente Stabroek met deelgemeente Hoevenen.

LENORA verwacht van de besturen van deze gemeenten en districten en van alle bovenliggende niveaus dat ze hun verantwoordelijkheid opnemen voor het welzijn en de gezondheid van hun burgers en dat die verantwoordelijkheid primeert op alle andere belangen. Voor LENORA zijn het de bewoners uit deze gemeenten en districten van wie de leefbaarheid en de gezondheid in de weegschaal liggen.

- Als landschap is de Noordrand te beschrijven als de Antwerpse Noorderpolders aangevuld met Ekeren, een dorp tussen stad en polder. De Noorderpolders op de rechter Scheldeoever werden in het verleden voor een groot gedeelte opgeofferd voor de Haven van Antwerpen. De resterende Antwerpse Noorderpolders vormen een typisch landschap tussen het industriële havengebied en de Noorderkempen.

LENORA verwacht dat het Radicaal Haventracé het typische karakter en ruimtelijk uitzicht van de Antwerpse Noorderpolders vrijwaart en geen extra bijkomend ruimtebeslag uitoefent op de polders. Deze verwachting geldt voor wat betreft de polders van Ettenhoven, Muisbroek en Stabroek maar ook de natuurgebieden Bospolder, Ekers Moeras, Oude Landen en Ruige Heide.

Mobiliteitsvragen en -uitdagingen

De hierboven aangehaalde actuele en te verwachten mobiliteitsvragen en -uitdagingen kunnen hun oorsprong hebben zowel binnen de Noordrand alsook buiten de Noordrand. De volgende voorbeelden geven duiding aan wat LENORA verstaat onder 'actueel', 'te verwachten', 'binnen de Noordrand' en 'buiten de Noordrand'. Deze opsomming is bedoeld als verduidelijking en is geenszins een limitatieve lijst.

- Een actueel mobiliteitsprobleem binnen de Noordrand zijn de (sluip)verkeersstromen van buiten de Noordrand die de Noordrand doorkruisen via de dorpskommen.
- Een te verwachten mobiliteitsvraag binnen de Noordrand zal zich stellen rond de ontwikkeling van het Logistiek Park Schijns (te ontwikkelen in het raam van de 'Ontwikkeling Havengebied Antwerpen').
- Een actueel mobiliteitsprobleem dat zich stelt en haar oorsprong heeft buiten de Noordrand, is de al aangekondigde versterking van de A12 (reeds vastgelegd in het onderschreven Toekomstverbond) zonder enige voorafgaande studie of toetsing die rekening houdt met de samenloop van andere projecten en/of de huidige leefbaarheidsproblematiek (overlast aan geluid, fijn stof, ...) die op zich al belastend (kunnen) zijn.
- Te verwachten mobiliteitsuitdagingen buiten de Noordrand als gevolg van de extra containercapaciteit in de Haven van Antwerpen (complex project ECA) waar hoofdzakelijk ingezet wordt op het transport van containers met vrachtwagens van en naar logistieke centra zoals Logistiek Park Schijns, de Churchillsite (de voormalige GM-fabriek aan de Noorderlaan). Daar bovenop komt nog de binnen Segment Noord van het Toekomstverbond mogelijks te creëren transport-hub recht tegenover het Havenhuis, ...

2 Hoe ziet u de concrete timing of in voorkomend geval, fasering van de realisatie van het Haventracé resp. de aanverwante projecten?

Het is voor LENORA op dit moment nog onmogelijk om uitspraken te doen over een concrete timing. Een concrete planning zal maar eerst opgemaakt kunnen worden wanneer alle projectfasen zijn uitgezet en alle te onderzoeken domeinen en pistes zijn bepaald.

Wat fasering betreft wil LENORA wel een aantal punten aanhalen:

- LENORA is voorstander om zo snel als mogelijk een duidelijk en volledig overzicht samen te stellen van alle te behandelen topics en de processtappen die gevolgd moeten worden. Een matrix-aanpak lijkt in deze een goede keuze om de onderlinge verbanden en overlappings weer te geven als gevolg van de interactie tussen de verschillende werkbanken, andere lopende projecten, ...
- LENORA vraagt om bij aanvang van het ontwikkeltraject een inventaris te maken van de huidige hinder die nu al in de Noordrand aanwezig is. Deze inventarisatie of nulmetingen (voor alle domeinen zoals wateroverlast, geluid, geur, licht, luchtverontreiniging, mobiliteitshinder en bodemverontreiniging) moeten fijnmazig genoeg zijn om een goed beeld te vormen van de huidige hinder die nu al in verschillende delen van de Noordrand aanwezig is. Het is vanzelfsprekend dat de hinder zowel tijdens de realisatie als na de realisatie van het Radicaal Haventracé en alle aanverwante projecten niet mag toenemen.
- LENORA verwacht dat de planning van de realisatie van eender welk projectdeel dusdanig wordt opgesteld dat eerst de hindervoorkomende maatregelen worden gerealiseerd en daarna pas de realisatie van het hinderveroorzakende project. Zie ons antwoord op vraag 7.
- Vanuit een groter perspectief verwacht LENORA dat het Radicaal Haventracé in voldoende mate is gerealiseerd om de hinder van de werken aan/op de R1 in Antwerpen op te vangen voordat de hinder ontstaat. LENORA is helemaal niet bereid om akkoord te gaan met scenario's die de huidige A12-infrastructuur al benutten als bypass tijdens de werken aan de ring. Hier ook geldt voor LENORA het principe om eerst de hindervoorkomende maatregelen af te ronden voordat de hinder gecreëerd wordt als gevolg van het uitvoeren/creëren van bepaalde (deel)projecten van het Radicaal Haventracé, Ringland, Oosterweeltunnel, ... (niet limitatief).

3 Wat zijn voor uw organisatie de belangrijkste (mogelijke) knelpunten met betrekking tot de beoogde realisatie van het Haventracé?

Een eerste knelpunt dat LENORA ziet met betrekking tot de realisatie van het Radicaal Haventracé zijn de verschillende doelstellingen die niet over de volledige lijn met elkaar te verzoenen zijn.

- Enerzijds is er de doelstelling die vanuit het Toekomstverbond aan het Radicaal Haventracé wordt gekoppeld en die erop neerkomt dat er een verschuiving van belangrijke vrachtverkeersstromen naar het noorden (naar de Noordrand) wordt gerealiseerd.

Deze doelstelling heeft niet alleen de bedoeling om vrachtverkeer rond de Antwerpse stad te weren maar moet het voor de grote Antwerpse burgerbewegingen (Straten Generaal, Ademloos en Ringland) mogelijk maken 2 belangrijke actiepunten te realiseren: de maximale overkapping van de R1 in Antwerpen en het vrijwaren van het Noordkasteel door het implementeren van een kleine capaciteit op de R1 en in de (nog te realiseren) Oosterweeltunnel en kanaaltunnels.

Bij het opstellen van het Toekomstverbond hebben noch de overheden noch de Burgerbewegingen rekening gehouden met de mogelijke (maar ongetwijfeld te verwachten) extra hinder die de afspraken tot gevolg zouden hebben voor het gebied buiten de Antwerpse agglomeratie. Er wordt immers in het onderschreven Toekomstverbond terecht gesproken (en geschreven) over een '**Radicaal** Haventracé!

LENORA vermoedt dat de participatie van de Antwerpse burgerbewegingen (Straten Generaal, Ademloos en Ringland) aan de werkbanken rond het Radicaal Haventracé veeleer is ingegeven vanuit de wil om kost wat kost de eigen actiepunten te kunnen realiseren dan wel uit bezorgdheid om de leefbaarheid in de Noordrand.

Voor LENORA is het principieel onaanvaardbaar dat een verbeterde leefbaarheid voor een bepaald gebied wordt gerealiseerd door de leefbaarheid en de gezondheid van de bewoners in een ander gebied (de Noordrand) te schaden. Voor LENORA is dit een flagrante schending van het gelijkheidsbeginsel. Voor LENORA is het eveneens onaanvaardbaar dat de leefbaarheid in de Noordrand wordt gezien als pasmunt om het overkappen van de R1 mogelijk te maken of om een site zoals het Noordkasteel te vrijwaren.

- Anderzijds zijn er de verschillende acties voor de 'Ontwikkeling Havengebied Antwerpen' in het kader van het **Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) afbakening zeehavengebied Antwerpen**. Een aanzienlijk deel van die acties maken ook rechtstreeks of onrechtstreeks aanspraak op een 'versterkte' A12 en hebben een impact op de leefbaarheid in de Noordrand.

Hoewel het grootste deel van de acties die worden ontwikkeld in het raam van de 'Ontwikkeling Havengebied Antwerpen' binnen de afbakening van het zeehavengebied vallen, zijn er ook een groot aantal die op de grens van het gebied vallen, in het bijzonder alle wijzigingen die te maken hebben met de versterking van de A12 en het aanpassen (lees 'eventueel schrappen') van op- en afritten.

Een toename van verkeer dat al dan niet gekoppeld is aan de havenactiviteit zal een negatieve impact hebben op de aan het havengebied grenzende Noordrand.

LENORA is niet gekant tegen een verdere ontwikkeling van de Haven van Antwerpen op zich. Maar die ontwikkeling mag niet gebeuren ten koste van de leefbaarheid en de gezondheid in de Noordrand (of ergens anders).

Een tweede knelpunt dat LENORA ziet met betrekking tot de realisatie van het Radicaal Haventracé, is het gebrek aan overzicht.

- Voor LENORA moeten alle projecten die doorgaan in de Noordrand of die een impact hebben op de Noordrand, SAMEN behandeld worden.

Het procedureel verloop en de juridische aspecten mogen (moeten) indien nodig gescheiden blijven maar pragmatisch moeten alle projecten samen behandeld worden wanneer het gaat over het inventariseren en bepalen van de effecten en de hinderveroorzakende gevolgen ervan.

Het samenvoegen van de verschillende projecten in 1 project(gebied) Noordrand biedt voordelen:

- Totaalbeeld van de hinder afkomstig van verschillende bronnen;
- Voorkomen van versnippering in studies;
- Efficiëntere oplossingen voor een totaalontwerp van minder hindermaatregelen;
- Kortere doorloop van de studiefase en het totaal realisatietraject door voorkomen van onderlinge dubbele en eventueel tegenstrijdige (?) toetsingen.

Een derde knelpunt dat LENORA ziet met betrekking tot de realisatie van het Radicaal Haventracé en dat samengaat met het vorige, is de versnippering van het projectgebied.

- Voor LENORA is het vanzelfsprekend dat er een koppeling wordt gemaakt tussen de 2 aparte werkbanken voor enerzijds de A12 Noord (met o.a. verbindingen richting Ekeren/Stabroek) en anderzijds de R2 (o.a. met de industriezone). Deze opsplitsing lijkt ons ingegeven door het willen scheiden van de 2 hogervermelde verwachtingen (vanuit het Toekomstverbond en vanuit de Havenontwikkeling). Maar door het apart behandelen is het moeilijker om een globaal beeld van de extra hinder te vormen. Immers zullen onderzoeken en studies gevraagd worden elks binnen/voor een bepaald projectgebied en niet naar de gecumuleerde hinder van alle projectgebieden samen.
- Ook voor de werkbanken Antwerpen Oost (met de A102) en de A12 Noord (met o.a. verbindingen richting Ekeren/Stabroek) is een koppeling van de studiegebieden logisch. In de onmiddellijke omgeving van Ekeren komen de hinder van de versterkte A12 en de hinder van A102 samen. In het geval de ring effectief zou worden overkapt tot en met Antwerpen-Luchtbal dan komt daar bovenop ook nog de uitstoot (geluid, fijn stof, ...) uit de tunnelmond.

4 Beschikt uw organisatie over relevante studies, nota's, uitgewerkte ideeën over het projectgebied van het Haventracé en/of het ruimere studiegebied? Met welke relevante elementen uit deze documenten moet het Haventracé volgens u zeker rekening houden?

LENORA is ontstaan uit de bezorgdheid over de leefbaarheid en de gezondheid in de Noordrand als gevolg van de voorgenomen plannen in het kader van het Toekomstverbond.

Als jong burgerinitiatief beschikt LENORA nog niet over eigen studies en nota's over het projectgebied.

Wij willen hier de vraag aan koppelen naar wat de bestuurlijke overheden zelf al in hun bezit hebben aan (langlopende) studies en analyses naar geluid, fijn stof, ... (niet limitatief) in de Noordrand. Laat ons hopen dat het onderschreven Toekomstverbond met zijn Radicaal Haventracé ook gebaseerd is op een degelijke analyse van de leefbaarheid in de Noordrand en de extra hinderveroorzakende componenten van zijn vastgelegde beslissingen. Analyses (met nulmetingen uit het verleden) waarop zeker kan teruggevallen worden om naar de toekomst toe de leefbaarheid in de Noordrand te bestendigen en/of te verbeteren.

5 Welke stakeholders moeten volgens u betrokken worden?

Voor LENORA zijn de belangrijkste stakeholders (belanghebbenden) de inwoners van de brede Noordrand. Het is voor LENORA dan ook vanzelfsprekend dat de inwoners van de brede Noordrand voldoende, correct, periodiek en tijdig geïnformeerd worden over het verloop van de projecten.

Omdat LENORA ongetwijfeld de zorgen deelt van vele inwoners in de Noordrand wil LENORA daarin eventueel een actieve rol vervullen. Maar wij willen benadrukken dat volgens ons de verantwoordelijkheid hiervoor eerst bij de wettelijke en bestuurlijke organen ligt daar zij de financiële en materiële middelen en organisatorische relaties hebben om dit op (middel)grote schaal te organiseren. Middelen en relaties die wij binnen onze jonge burgerbeweging LENORA niet hebben.

Voor LENORA mogen de besturen van de gemeenten en districten in de Noordrand (de Antwerpse districten Ekeren, Berendrecht, Zandvliet en Lillo, de Antwerpse wijken Rozemaai en Schoonbroek en de gemeente Stabroek met deelgemeente Hoevenen) als belanghebbenden niet ontbreken. De werkbank behandelt weliswaar geen districtsmaterie maar door participatie aan de werkbank kunnen zij alvast een deel van hun verantwoordelijkheid opnemen door een vinger aan de pols te houden en mee te waken over het welzijn en de gezondheid van hun burgers. De besturen van de aanliggende gemeenten Kapellen, Brasschaat en Schoten zijn volgens LENORA zeker ook betrokken partijen.

Ook het havenbedrijf Antwerpen mag als stakeholder niet ontbreken. Zij zijn zeker betrokken partij als veroorzaker van extra verkeer. Extra container trafiek, aanzuigeffect vanuit Nederland en verder.

De Vlaamse en Antwerpse overheden (provincie en stadsbestuur), sociale verenigingen (vakbonden), werk(gevers)organisaties (Unizo Voka, ...), ... moeten ook betrokken worden bij het overleg. Zij dragen immers een grote (financiële) verantwoordelijkheid bij het inschatten van de gevolgen van & de uitvoering van de uiteindelijke besluitvorming zelf.

'Last but not least' zijn daar de vele burgerbewegingen uit de Noordrand die zich al vele jaren inzetten voor een leefbare mobiliteit, groene recreatie- en landbouwzones, ... : Red de Voorkempen, GruunRant, NixNx, NxPlus, Natuurpunt, Fietsersbond, Het Rondpunt (uit Wommelgem), Red de Hoekakker, ... (niet limitatieve lijst).

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

LENORA zal zich nog verder over dit onderwerp beraden en informeren maar alvast wil LENORA aangeven dat de Modal Shift zal moeten bestaan uit een amalgaan van alternatieve en nieuwe vervoer- en transportmethoden. LENORA volgt in deze (in de mate van het mogelijke) de ontwikkelingen van Routeplan 2030 mee op.

LENORA onderscheidt een 'Modal-Transport-Shift' en een 'Modal-Vervoer-Shift'.

- Een 'Modal-Transport-Shift' zal bepalen op welke manier goederen worden getransporteerd. Dit kan gaan over transport van containers, stukgoed of bulk maar ook over de levering van bloem aan de lokale bakker in het centrum van een dorp, over leveringen door koeriersbedrijven of de verdeling van kranten en post. Hier zal er ongetwijfeld een onderscheid zijn tussen lokale verplaatsingen en verplaatsingen over een langere afstand.
- Een 'Modal-Vervoer-Shift' zal bepalend zijn voor de manier waarop personen zich gaan verplaatsen. Hier zal er ongetwijfeld een onderscheid zijn tussen lokale verplaatsingen en verplaatsingen over een langere afstand.
- Daarnaast wil LENORA een onderscheid maken in een Modal Shift die haar uitwerking krijgt op verkeerscapaciteiten en files, en een Modal Shift die haar uitwerking heeft op leefbaarheid en gezondheid.
- Door containers met binnenschepen te transporteren kan men het aantal vrachtwagens op de weg aanzienlijk reduceren en de files inkorten maar wordt de leefbaarheid er niet beter op. Binnenschepen en ook treinen (in de haven niet geëlektrificeerd) stoten door de gebruikte brandstof meer schadelijke stoffen uit dan de veel strenger gereguleerde vrachtwagens.

Dit soort tegenstellingen maakt dat er afwegingen gemaakt moeten worden. De inbreng van deskundigen is hier van groot belang om geen overbodige en kostelijke maatregelen te treffen en om een volledig beeld te krijgen.

7 Welke knelpunten en/of opportuniteiten ziet u om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen of te versterken?

De belangrijke knelpunten om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen of te versterken, en tevens de grootste bedreigingen voor de Noordrand zijn:

- Onvoldoende middelen om in te zetten in het voorkomen en het inperken van (extra of reeds bestaande) hinder die de leefbaarheid en de gezondheid schade toebrengen.

Alle projecten en deelprojecten die in het kader van het Radicaal Haventracé zullen ontwikkeld worden, hebben zeker een (bepaald) potentieel om de leefbaarheid in de Noordrand aan te tasten. Derhalve zal voor elk project individueel en voor alle projecten samen een scala van maatregelen moeten worden samengesteld die de leefbaarheid en de gezondheid kunnen borgen.

Wanneer er vertrekkende vanuit de urgentie en de wil om de projecten te ontwikkelen eerst middelen worden vrijgemaakt voor de projecten zelf en in tweede instantie pas voor de hindervoorkomende maatregelen, dan vormt dit een serieus knelpunt.

- Onvoldoende wil of gebrek aan visie om in te zetten op keuzes die hinder kunnen voorkomen aan de bron.

Een voorbeeld dat tekenend is voor een gebrek aan visie is te vinden in het Complex Project Extra Containercapaciteit Antwerpse haven. Als transportmodi voor containers op de terminal en binnen de Haven wordt er nog steeds massaal gekozen voor vervoer per vrachtwagen. Het zijn niet de containers die een probleem vormen binnen (maar ook buiten) het havengebied maar de vrachtwagens door wie ze vervoerd worden: geluidshinder, overmatige schade aan de weginfrastructuur (een kost die niet bij de transportsector of terminal wordt neergelegd), files en meer.

De Haven van Antwerpen negeert de vooruitgang in andere belangrijke containerhavens waar volop ingezet wordt op AGV (Automatic Guided Vehicles), zowel op de terminals als voor het transport naar logistieke verwerking.

Om het hoofd te bieden aan deze knelpunten verwacht LENORA dat de planning van de realisatie van eender welk projectdeel dusdanig wordt opgesteld dat eerst de hindervoorkomende maatregelen worden gerealiseerd en daarna pas de realisatie van het hinderveroorzakende project. Als voorbeeld kunnen we stellen dat er eerst een afdoende geluidswering wordt gebouwd en pas daarna de bron van het hinderlijke geluid gecreëerd wordt. In de Noordrand herinneren we ons de saga rond de (niet-voldoende) geluidswanden aan de Edison-wijk wat best geen navolging krijgt.

De eerste middelen die beschikbaar moeten zijn, zijn de middelen voor de hindervoorkomende maatregelen!! Dit is volgens LENORA de enige garantie dat hindervoorkomende maatregelen volledig en tijdig geïmplementeerd worden!!

Als grote opportuniteit ziet LENORA een goede gelegenheid om de al aanwezige hinder als gevolg van het uitblijven van milderende maatregelen voor eerdere infrastructuurwerken mee aan te pakken

en de globale leefbaarheid te verbeteren. Deze aanpak zal bijdragen in het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor de later nog te realiseren projecten.

- De leefbaarheid wordt niet alleen bepaald door meetbare en genormeerde waarden maar ook door de leefbaarheidservaring van personen.
- LENORA aanvaardt niet dat hinder wordt bepaald door gemiddelde waarden. Voor LENORA zijn piekwaarden, ongeacht de duur dat ze voorkomen, een parameter om te bepalen dat een hinder aanvaardbaar is of niet, ook al wordt de piekwaarde uitgemiddeld over een langere periode.

Hinder die de leefbaarheid of de gezondheid kunnen bedreigen zijn (niet limitatief):

- Wateroverlast
- Geluid
- Geur
- Licht
- Luchtverontreiniging
- Mobiliteit (verkeersdrukke, onbereikbaarheid, risico op ongevallen, sluijperkeer, ...)
- Bodemverontreiniging

8 Het Haventracé zal opgedeeld worden in 4 werkbanken:

- 1) Antwerpen Oost (met de A102)**
- 2) A12 Noord (met o.a. verbindingen richting Ekeren/Stabroek)**
- 3) De R2 (o.a. met de industriezone)**
- 4) De E34 (verbinding Waasland).**

Bij welke werkbanken wil uw organisatie betrokken worden?

Zoals aangehaald in het antwoord op vraag 3 is LENORA geen voorstaander van de versnippering van het projectgebied.

Vanuit haar benadering van de Noordrand als LENORA-projectgebied, willen wij als organisatie betrokken zijn bij 3 werkbanken + de overkoepelende werkbank(en):

- 1) Antwerpen Oost (met de A102)
- 2) A12 Noord (met o.a. verbindingen richting Ekeren/Stabroek)
- 3) De R2 (o.a. met de industriezone)
- 4) De overkoepelende werkbank

9 Wie wenst u in uw delegatie voor de gebiedsgerichte werkbanken op te nemen rekening houdend met de verschillende aspecten die tijdens het proces aan bod zullen komen? Kan u iets zeggen over hun expertise? Elke delegatie kan uit maximum 2 permanente leden bestaan.

Onder voorbehoud stellen wij de volgende personen voor om deel te nemen aan de werkbanken. Wanneer de data en de uren van de werkbanken bekend zijn, zullen we deze bevestigen al dan niet wijzigen (in functie van beschikbaarheid van deze personen).

- 1) Antwerpen Oost (met de A102): Frank Rottiers & Saar Stoffels.
- 2) A12 Noord (met o.a. verbindingen richting Ekeren/Stabroek): Peter Desmaretz & Jeroen De Schepper.
- 3) De R2 (o.a. met de industriezone): Boudewijn Jongenelen & Wim Gonthier.
- 4) De overkoepelende werkbank: Wim Gonthier & Peter Desmaretz

.....