



## **CPOV Toelichting ontwerp ambitienota LENORA – OPMERKINGEN**

Ekeren, 06 januari 2022

T.a.v. CPOV Administratie  
Mail : oostelijke.verbinding@vlaanderen.be

Mevr. Gouverneur Cathy Berx  
Voorzitster Werkbank Haventracé  
Mail : kabinet.gouverneur@provincieantwerpen.be

Dhr. Dirk Cleiren  
Ondervoorzitter Werkbank Haventracé  
Mail : Dirk.CLEIREN@pomantwerpen.be

Beste,

### **Betreft HAVENTRACÉ Werkbank d.d. 2021-11-30 / Toelichting ontwerp ambitienota**

Naar aanleiding van de toelichting van het ontwerp van ambitienota voor het Complex Project Oostelijke Verbinding (CPOV) willen wij vanuit LENORA volgende opmerkingen overmaken, met als doel om binnen de ambitienota de uitgangspunten op vlak van leefbaarheid meer en beter te benadrukken en aan te scherpen, naast de (hoofdzakelijk) infrastructurele benadering zoals die nu binnen het ontwerp van ambitienota aan bod komt.

Verwijzend naar de *projectdoelstellingen uit de "Startbeslissing CPOV"* waarin een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak nodig wordt geacht (breder dan enkel een verkeerskundige en infrastructurele visie) en een algemene doelstelling naar voor wordt geschoven om een substantiële bijdrage te leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied, vinden we dit paradigma ontbreken in de presentatie van de ambitienota op de werkbank.

*(zie ook volgende pagina)*

## CPOV Toelichting ontwerp ambitienota LENORA – OPMERKINGEN

### 2.4 Projectdoelstellingen

Om de ambities op vlak van mobiliteit, leefbaarheid, klimaat en omgevingskwaliteit te kunnen vertalen naar een concreet programma is een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak nodig. De scope is breder dan louter het verkeerskundige en infrastructurele. Er wordt ook ingezet op een landschapsecologisch programma in functie van leefbaarheid en klimaat.

#### *Algemene doelstellingen*

Het Complex Project heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren met het oog op de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.

Het doel van de onderzoeksfase is evenwel niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid ...), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi. Een andere algemene doelstelling is ook om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen.

Het Complex Project zal in de onderzoeksfase komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobuust uit te bouwen.

De geïntegreerde oplossingen voor het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' omvatten een pakket maatregelen en ingrepen die de omgevingskwaliteit in de brede regio verbeteren, onder meer leefbaarheid, ruimtelijke en ecologische kwaliteit en de verkeersleefbaarheid van woongebieden, de spreiding van het verkeer over het onderliggende wegennet, de verkeersveiligheid, de lokale en bovenlokale mobiliteit (niet limitatief).

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een klimaatrobuuste ruimtelijke ordening: de opvang en opslag van CO<sub>2</sub>-emissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste klimaatbossengordel en het ontharden van bebouwde ruimte om ook de bodem in te zetten in functie van klimaatoplossingen.

We streven naar een maximale co-creatie om de bovenstaande doelstellingen gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, maatschappelijk middenveld, een breed scala aan burgerbewegingen, individuele burgers...

## **CPOV Toelichting ontwerp ambitienota LENORA – OPMERKINGEN**

Voortgaande op deze projectdoelstellingen willen wij onze opmerkingen op de slides, zoals ze tijdens de werkbank d.d. 2021-11-30 voorgesteld werden, onderbouwen. Dit om deze alsnog aangepast genoteerd te zien in de ambitienota van het CPOV.

### ***Slide 41 : “Inhoud van het geïntegreerd onderzoek.”***

Het geïntegreerd onderzoek lijkt hier gereduceerd tot een zuiver mobiliteitsonderzoek en de andere onderdelen staan daar blijkbaar in functie van genoteerd. De startnota had volgens ons de duidelijke ambitie om van het complex project gebruik te maken om de leefbaarheid in al zijn aspecten te verbeteren (zie boven). Deze ambitie is niet te reduceren tot milderende maatregelen die de prioritaire mobiliteitsnoden moeten gladstrijken. De ambitie zou verder moeten gaan en leiden tot een structurele verbetering die de leefbaarheid, gezondheid, milieu, klimaat, ... vooropstelt als uitgangspunt. Als verbetering van de mobiliteit ten koste gaat van de leefbaarheid is de prijs voor de bevolking (op de lange termijn) te hoog.

### ***Slide 42 : “Het complex project heeft een viervoudige ambitie.”***

De ambitie om de leefbaarheid in het hele projectgebied in de brede zin van het begrip te verbeteren, ontbreekt in tegenstelling tot wat in de startnota duidelijk naar voor wordt geschoven.

### ***Slide 43 : “...leefbaarheid (lucht, geluid, ...) ...”***

Het begrip leefbaarheid wordt hier beperkt tot lucht en geluid maar leefbaarheid bevat voor ons een veel breder kader. Het gaat niet enkel over lucht en geluid maar ook over de verder opgenomen elementen zoals klimaat, mensruimte, gezondheid, biodiversiteit, ... die hier niet mee vermeld worden maar waar zeker aandacht aan geschonken moet worden.

De voorstelling van de ambitienota gaat uit van de aanname dat bepaalde onderzoeksambities niet kunnen opgenomen worden omdat ze geen deel uitmaken van zogenaamd “beslist beleid”. In onze visie moet een ambitienota alle mogelijke wetenschappelijk onderbouwde en haalbare alternatieven bestuderen onafhankelijk of deze op dit moment al dan niet door het beleid beslist zijn of politiek gedragen worden. Een diepgaand en onafhankelijk onderzoek is de enige en beste basis waarop later verantwoorde (politieke) beslissingen genomen kunnen worden. Voorafnames op beslissingen van het huidige politiek beleid beperken immers een toekomstgericht en onderbouwd beleid.

### ***Slide 45 : “Huidige verkeerssituatie (bestaande toestand) en het nulalternatief wordt onderzocht.”***

In verband met de studie van “het nulalternatief” missen we hier de duidelijke vermelding dat dit van toepassing gaat zijn voor alle verschillende deelprojecten van het CPOV. Op weg naar een gewenste modal shift is dit onderzoek naar “het nulalternatief” noodzakelijk. Om een toetsing te doen t.o.v. het nulalternatief moet men eerst beslissen voor welke parameters de toetsing moet gebeuren en zal men voor elke parameter een waarde (as-is) moeten bepalen. Hiervoor zijn dus op alle domeinen nulmetingen noodzakelijk.

### ***Slide 46 : “Dit nemen we mee ifv geïntegreerd onderzoek: deel mobiliteit.”***

Hier lijken snelheidsaanpassingen en rekeningrijden, twee denkpijpen met verkeerskundige argumenten in verband met beïnvloeding van mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid serieuze onderzoekstaboes. Het is volgens ons aan de administratie om alle redelijke alternatieven te bekijken, ook deze die momenteel politiek niet haalbaar geacht worden maar in een volgende legislatuur mogelijk beslist beleid zullen/kunnen worden.

## **CPOV Toelichting ontwerp ambitienota LENORA – OPMERKINGEN**

**Slide 48 : “We gaan geen apart fietsplan maken. Enkel fietspaden meenemen als ze duidelijk gelinkt zijn aan de snelwegen of als kruisende elementen aan bod komen.”**

Hier missen we een duidelijke ambitie om (deels) een bestaand probleem in verband met mobiliteit mee op te lossen en daardoor tegemoet te komen aan de vraag naar een duidelijke en degelijke modal shift. Door deze modal shift kunnen eventueel grotere infrastructurele werken en investeringen later niet volledig (meer) nodig zijn. Zie daarvoor ook de omschrijving die gegeven wordt in de startnota onder: “Geografische afbakening van het Complex Project” .

**Slide 49 : “Snelheidsreductie wordt niet als een eerste aanname meegenomen, mogelijks wel als milderende maatregel. Eventueel enkel voor dagperiode. Impact dan naar doorstroming nagaan.”**

Snelheidsreductie heeft impact op doorstroming, veiligheid en last but not least leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid, ...) en kan dus meer impact hebben dan louter en alleen maar dienen als een milderende maatregel.

**Slide 50 : “Fijn stof, leefbaarheid, gezondheid (oversterfte, verloren levensjaren) zijn onderdeel van het onderzoek.”**

Leefbaarheid is de koepel waaronder naast gezondheid met mortaliteit (verloren levensjaren) ook morbiditeit (ziektelast) valt, veroorzaakt door fijnstof, NO<sub>2</sub>, ozon, geluid, ... De gebruikte definitie is onvolledig en te beperkend geformuleerd in het nog te voeren onderzoek en moet zeker uitgebreid worden.

**Slide 51 : “We kunnen enkel toetsen aan de Vlaamse normen, maar de WHO doelstellingen worden wel in beeld gebracht.”**

Normen zijn gebaseerd op voortschrijdend inzicht, zeker ook de Vlaamse normen. Zij zullen tegen de uitwerking van de voorkeursnota aangepast zijn aan de stand van de wetenschap, dus zijn de huidige Vlaamse normen te beperkend als toetssteen. Het is belangrijk om WHO en Europese normen maximaal als toetssteen te houden binnen de studies of u loopt het risico tegen nog niet bestaande muren aan te lopen (zie bv. het nu al beruchte PFOS/PFAS-dossier).

**Slide 52 : “Dit nemen we mee ifv geïntegreerd onderzoek: deel biodiversiteit.”**

Wat we missen in het lijstje is om bij een eventuele aanpassing van de A12 een ECO-traject tussen de Bospolder en de Opstalvallei (bv. via de A12 en/of het vormingsstation Antwerpen-Noord) te realiseren.

**Slide 55 : “Vraag naar nulmeting van de huidige (milieu)kwaliteit: lucht, geluid,... begrijpen we ifv op terrein extra metingen uit te voeren naar geluid, lucht,... We willen wel nog nagaan wat wenselijk en mogelijk is. Sowieso is de huidige situatie altijd een referentiesituatie voor het onderzoek. En wordt daarvoor gebruik gemaakt van de bestaande bronnen zoals meetpalen, monitoringscampagnes,... Maar we begrijpen deze vraag ruimer dan het bestaande monitoringsnetwerk.”**

Zonder degelijk uitgevoerde nulmetingen bestaat er geen referentie om de impact van het complex project op de leefbaarheid te toetsen en het bestaande meetnetwerk in de Antwerpse Noordrand is onvoldoende dekkend om een fijnmazige meting en aansluitende evaluatie(s) uit te voeren. De mogelijkheid bestaat om samen met de Vlaamse overheid een “citizen science meetproject “op te zetten om het huidige officiële meetnetwerk uit te breiden en te verfijnen en de dagelijkse monitoring te ondersteunen.

Er bestaat hiervoor al een Vlaamse website : <https://www.samenvoerzuiverelucht.eu>

Dit initiatief kan door de Vlaamse overheid nog verder uitgewerkt worden tot een degelijk wetenschappelijk onderbouwd netwerk en dienen als (denk)piste voor de realisatie van een haalbaar, betaalbaar en betrouwbaar

## **CPOV Toelichting ontwerp ambitienota LENORA – OPMERKINGEN**

meet- en monitoringsnetwerk binnen het CPOV (zoals het in Nederland via RIVM al jaren van toepassing is en gebruikt wordt).

***Slide 56 : “Wat we niet meenemen Kilometerheffing. Dit is immers geen beslist beleid.”***

Momenteel geen beslist beleid maar in de toekomst zeker een mogelijk scenario. Daar nu geen rekening mee houden lijkt me obsleet (zie ook opmerking slide 49).

***Slide 56 : “Haalbaarheid van personenvervoer op lijn 11 en doortrekking van de spoorlijn naar Rotterdam.”***

Het kan niet dat AWV enkel alternatieven gaat onderzoeken die binnen hun bevoegdheid vallen, dit moet ook ruimer kunnen zodat alle mobiliteitselementen aan bod kunnen komen. Dit is zeker nodig in het kader van de gewenste broodnodige modal shift.

***Slide 57 : “Transportmodus “Siemens Mobility eHighway-systeem” (= een autosnelweg met bovenleiding zodat het vrachtverkeer zonder uitlaatgas over de weg kan).”***

Als je infrastructuur voor de toekomst bouwt, lijkt het ons verstandig om toekomstige en momenteel uitgeteste systemen mee in overweging te nemen want “ambitieuze zijn” mag en moet.

***Slide 58 : “Quick Wins”***

“Quick Wins” kunnen veel verder gaan dan alleen maar infrastructurele investeringen en aanpassingen (zoals het hier voorgesteld wordt). Organisatorische en verkeerskundige maatregelen kunnen ook tot Quick Wins leiden. Waarom worden deze dan uitgesloten? Daarom de warme oproep om zaken zoals snelheidsbeperking, trajectcontrole, slimme trajectsturing, ... zeker mee op te nemen als Quick Win.

Voor LENORA,  
Boudewijn Jongenelen, Peter Desmaretz, Hendrik Baeten, Wim Gonthier.