

Deurne, 13 januari 2025

College van Burgemeester en Schepenen  
T.a.v. dienst Omgeving/Vergunningen  
Grote Markt 1  
2000 Antwerpen

**Betreft: bezwaar met betrekking tot omgevingsvergunningsaanvraag OMV\_2024063363**

Geacht College van Burgemeester en Schepenen

Met dit schrijven wensen wij als buurtbewoners formeel bezwaar in te dienen tegen de omgevingsvergunningsaanvraag met projectnummer OMV\_2024063363.

Binnen dit project is de heraanleg voorzien van een deel van het openbaar domein van de Gitschotellei, de Drakenhoflaan en de Boekenberglei. Daarnaast zal ook nieuwe traminfrastructuur worden aangelegd die toelaat om trams te laten keren via de Gitschotellei-Drakenhoflaan-Boekenberglei-Cruyslei, de zogenaamde 'keerlus'.

Een heraanleg van bovengenoemde straten is nodig en meer dan welkom. De nieuwe traminfrastructuur vormt daarentegen absoluut geen meerwaarde voor de buurt. De nieuwe keerlus zal worden gebruikt om tramlijn 4 in te korten en dus te besparen op het openbaar vervoer. Dit terwijl er net nood is aan meer en performanter openbaar vervoer. De aanleg van nieuwe traminfrastructuur binnen dit project brengt bovendien veel nadelen met zich mee voor de buurt op het vlak van o.a. verkeersveiligheid, mobiliteit en leefbaarheid, en dient het algemeen belang bijgevolg niet, noch kan er hierdoor sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. De omgevingsvergunning kan bijgevolg niet worden verleend.

Gelieve op de volgende pagina's onze bezwaren te willen vinden.

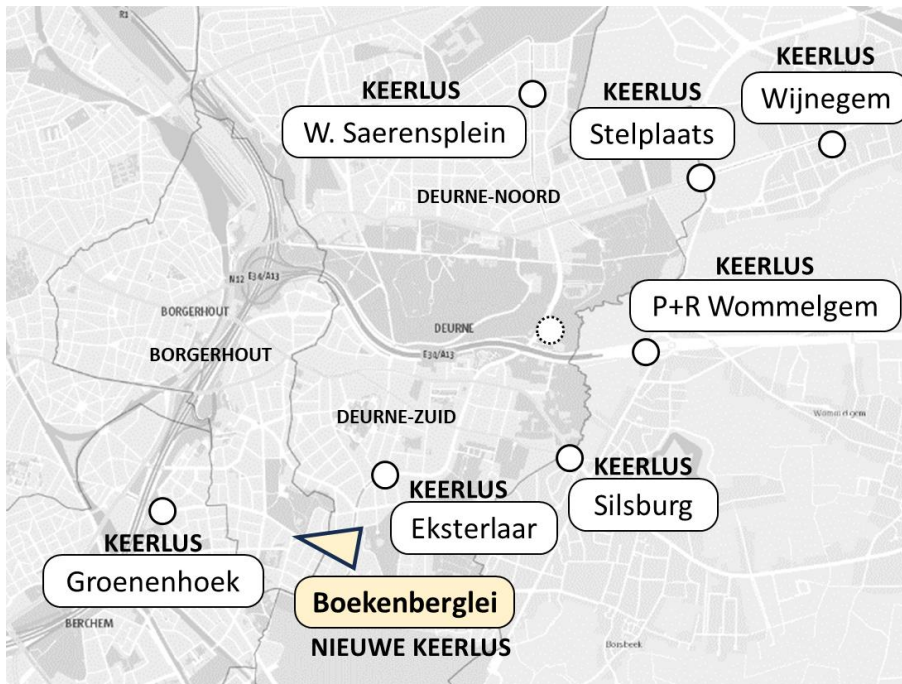
## Inhoud

1.	Inkrimping van het tramaanbod, het niet onderzoeken van alternatieven en het ontbreken van een langetermijnplan .....	3
2.	Het ontstaan van ernstige problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid in een belangrijke schoolomgeving (De Vlinderboom, Land van Nu, Drakenhof) .....	11
3.	Het ontstaan van verkeersdoorstromingsproblemen .....	20
4.	De wekelijkse woensdagmarkt kan niet terugkeren naar de Gitschotellei na de werken .....	23
5.	Gemiste kansen voor fietsinfrastructuur .....	25
6.	Verlies van parkeerplaatsen, verhoogde parkeerdruk en meer zoekverkeer .....	29
7.	Het ontbreken van een Milieueffectenrapport voor het aanleggen van meer dan 1 km aan tramspooren .....	30
8.	Het aantasten van het groene karakter van de betrokken straten .....	33
9.	De (nieuwe) trambochten resulteren in geluidshinder over de gehele projectzone .....	42
10.	Verregaande impact op het straatbeeld .....	48
11.	Niet respecteren van de eigen bouwcode .....	50
12.	Starten van voorbereidende werken zonder vergunning .....	52
13.	Het lozen van vervuild bemalingswater op een parkvijver met hoge ecologische waarde .....	54
14.	Het ontbreken van een milieueffectenrapport ondanks de aanzienlijke gevolgen voor het milieu .....	57
15.	Belemmering inzagerecht .....	66
16.	Schending van verschillende juridische voorschriften .....	67
17.	Conclusie .....	74

## 1. Inkrimping van het tramaanbod, het niet onderzoeken van alternatieven en het ontbreken van een langetermijnplan

De noodzaak voor een nieuwe keerlus voor trams en nieuwe tramsporen binnen de projectzone, een investering geraamd op meer dan 7 miljoen euro<sup>1</sup> is niet ten gronde aangetoond.

- Trams van De Lijn kunnen gebruikmaken van verschillende bestaande keerlussen in de buurt, waaronder die van Silsburg (aangezien er plannen zijn om tramlijn 24 niet meer tot Silsburg te laten rijden, komt er capaciteit op de keerlus vrij, zie ook punt 14 en Figuur 41) en die van het Wim Saerensplein (een aanpassing om hier de capaciteit te verhogen zal alleszins goedkoper zijn dan de aanleg van een nieuwe keerlus aan de Sint-Jozefkerk).



Figuur 1 – Visualisatie van de nieuwe keerlus ‘Boekenberglei’ en de bestaande keerlussen rondom grondgebied Deurne.

- De huidige keerlus Eksterlaar zou ook behouden kunnen blijven om calamiteiten op te vangen, waardoor het een technisch spoor wordt. Men zou immers gebruik kunnen maken van rubbervulling in de tramsporen zodat fietsers zich niet kunnen vastrijden in de tramsporen (het traject waar de keerlus het fietspad doorkruist is slechts zo’n 12 meter lang). Men heeft recent succesvolle tests gedaan in Gent met een zogezegde halfvulling<sup>2</sup>. Die laat toe dat de sporen gebruikt kunnen worden door trams, maar voldoende opgevuld worden zodat fietsers zich niet kunnen vastrijden. Men zou ook kunnen opteren voor een volledige rubbervulling zolang de keerlus niet in gebruik is. Op die manier kan het veiligheidsprobleem dat wordt aangehaald in de begeleidende nota aangepakt worden zonder de huidige keerlus Eksterlaar volledig op te heffen.

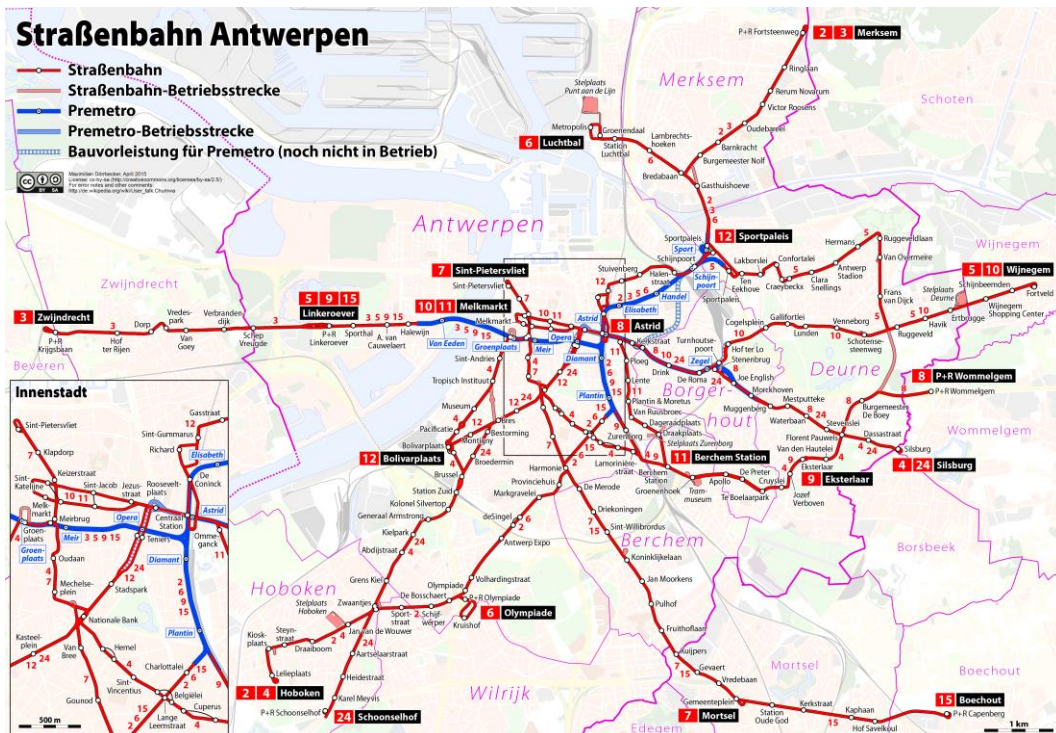
<sup>1</sup> Informatie verkregen per mail van De Lijn op 7 maart 2024, in het kader van de openbaarheid van bestuur.

<sup>2</sup> “Test met halfvulling om tramsporen veiliger te maken voor fietsers”: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/nieuws-evenementen/test-met-halfvulling-om-tramsporen-veiliger-te-maken-voor-fietsers#:~:text=Aan%20de%20haltes%20Duivelsteen%20en,de%20tramwielen%20net%20niet%20oraakt.>



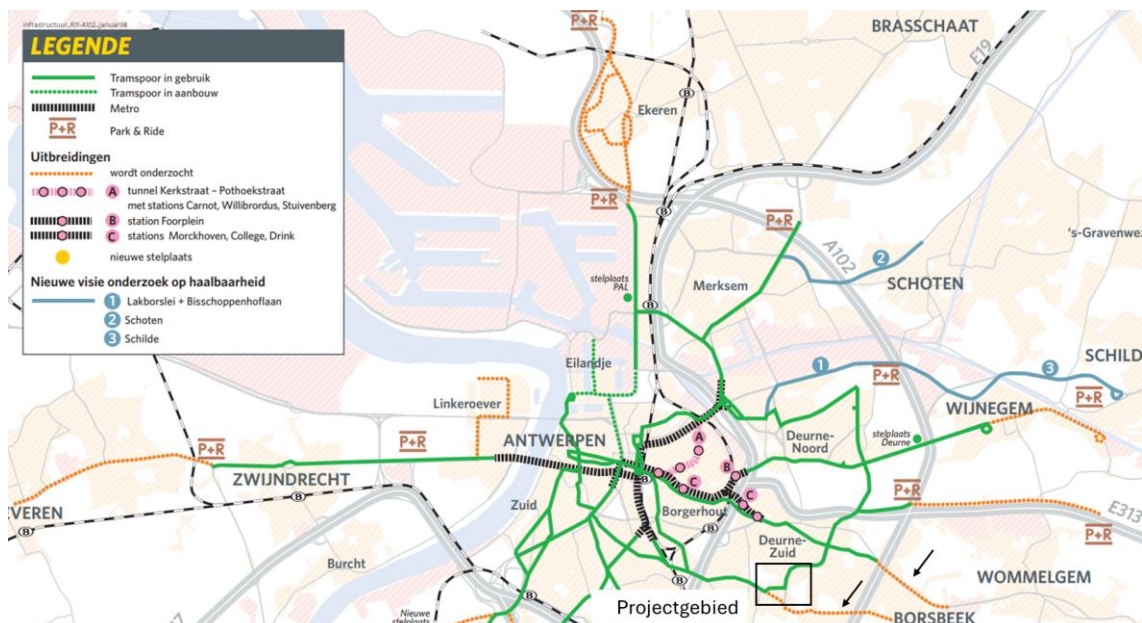
Figuur 2 – Kruising van huidige keerlus Eksterlaar met fietspad (links) en mogelijke toepassing van rubber spoorvulling om vastrijden te voorkomen (rechts).

- Het tramtraject tussen de huidige keerlus Groenenhoek en huidige keerlus Eksterlaar bedraagt zo'n 2300 meter. Het tramtraject tussen keerlus Groenenhoek en huidige keerlus Silsburg bedraagt zo'n 3700 meter. Zulke afstanden tussen twee opeenvolgende keerlussen zijn zeker geen unicum op het Antwerpse tramnet. Zo bedraagt de afstand tussen keerlus Mortsel Gemeenteplein en keerlus P+R Boechout (tramlijn 15) zo'n 3200 meter, tussen keerlus Mortsel Gemeenteplein en keerlus t.h.v. Koninklijkelaan zo'n 2800 meter (tramlijn 7 en 15), tussen keerlus P+R Krijgsbaan en P+R Linkeroever zo'n 3800 meter (tramlijn 3), tussen keerlus P+R Fortssteenweg Merksem en de keermogelijkheid t.h.v. de Frans de l'Arbreiaan zo'n 3000 meter (tramlijn 2 en 3), en tussen keerlus t.h.v. Koninklijkelaan en keerlus t.h.v. Leopoldstraat zo'n 3200 meter (tramlijn 7). Zelfs in het geval dat men de huidige keerlus Eksterlaar permanent zou verwijderen, is de afstand tussen de bestaande keerlussen Groenenhoek en Silsburg nog steeds te overbruggen. Er is dus geen nood aan een nieuwe keerlus ter hoogte van de Boekenberglei om calamiteiten op het spoor op te vangen.



Figuur 3 – Tramnet in Antwerpen met aanduiding van de verschillende tramtrajecten en keermogelijkheden. Bron: [https://nl.wikipedia.org/wiki/Antwerpse\\_tram](https://nl.wikipedia.org/wiki/Antwerpse_tram)

- Hoe de nieuwe keerlus op de lange termijn zal worden gebruikt, is niet duidelijk. De voorbije jaren waren alle voorstellen voor nieuwe tramplannen voor de regio Antwerpen onderhevig aan kritiek, en is in september 2022 beslist door de Vervoerregioraad Antwerpen dat er voorlopig geen nieuw tramplan voor Antwerpen zal komen. Het huidige tramplan zal dus voorlopig behouden blijven. Een Antwerps tramplan waarin de nieuwe keerlus een rol speelt op de lange termijn, ontbreekt tot op heden. Voordat dure en ingrijpende werken worden uitgevoerd voor het aanleggen van nieuwe traminfrastructuur, moet eerst duidelijk zijn hoe deze in de toekomst gebruikt zal worden.
- In 'Routeplan 2030 Vervoerregio Antwerpen: Analysenota - deel 2: inventarisatie van bestaande plannen en visies (revisie 1.0)'<sup>3</sup> lezen we (p. 68 – 69) dat er twee mogelijke tramuitbreidingen bekeken worden: (1) Deurne / Borsbeek / Wommelgem, en (2) Deurne / Borsbeek. Onderstaande kaart toont de stand van zaken voor de tramprojecten van Masterplan 2020 waarbij twee bovenstaande trajecten in oranje stippellijn zijn voorgesteld. Optie (2) bevat een tramtraject in het projectgebied van de huidige aanvraag. Hierbij is het belangrijk op te merken dat (i) er geen keerlus voorzien is/wordt en dus niet nodig geacht wordt, (ii) een tramuitbreiding een dubbel spoor vereist aangezien de tram in twee richtingen moet kunnen rijden (stad in- en uitwaarts). De aanleg van de nieuwe keerlus zou optie (2) verhinderen, aangezien het huidige dwarsprofiel van de straten niet toelaat om een tram in twee richtingen te laten rijden, en men zou dan de kruispunten Drakenhoflaan-Boekenberglei en Gitschotellei-Cruyslei opnieuw moeten heraanleggen.



Figuur 4 – Plan uit 'Routeplan 2030 Vervoerregio Antwerpen: Analysenota - deel 2: inventarisatie van bestaande plannen en visies (revisie 1.0)' toont dat er momenteel twee pistes onderzocht worden om een tramverlenging naar Borsbeek te creëren: via het projectgebied, of via Silsburg.

<sup>3</sup> <https://routeplan2030.be/documenten/>

- Tijdens het infomoment over de definitieve plannen (oktober 2022) werd gezegd dat *“het doortrekken van beide tramlijnen momenteel niet [kan]. Er zouden dan bijkomende tramstellen en extra chauffeurs nodig zijn, omdat er meer kilometers gereden worden.”* (Q&A infomoment Boekenberglei-Drakenhoflaan-Gitschotellei, 21 oktober 2022, p. 3, <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/boekenberglei-heraanleg/doe-mee/boekenberglei-infomoment-def-ontwerp-20221005>). Men wil dus miljoenen investeren in nieuwe traminfrastructuur, met enorm veel nadelige gevolgen voor de buurt, gewoon omdat er momenteel geen middelen zijn voor bijkomende tramstellen en chauffeurs. Dit is voor ons onbegrijpelijk. Investerings in het openbaar vervoer dringen zich op, teneinde een degelijk aanbod te kunnen blijven garanderen.
- Eind 2023 vroeg De Lijn zelf om het aanbod tijdelijk te mogen afbouwen, tot de capaciteitsproblemen opgelost zijn. Volgens directeur-generaal van De Lijn Ann Schoubs is er jaarlijks 100 miljoen euro extra nodig om de vloot en de infrastructuur op orde te krijgen (Gazet van Antwerpen, 9 november 2023, [https://www.gva.be/cnt/dmf20231109\\_95430427](https://www.gva.be/cnt/dmf20231109_95430427)).
- In juni 2024 deed zich een spoorbreuk voor omwille van het doorroesten van de tramsporen gebruikt door tramlijn 4 en tramlijn 9 ter hoogte van de Borsbeekbrug (Gazet van Antwerpen, 5 juni 2024, [https://www.gva.be/cnt/dmf20240604\\_92622832](https://www.gva.be/cnt/dmf20240604_92622832)). Over een lengte van 9 meter zijn toen de tramsporen doorgeroest. De oorzaak hiervan was “slijtage door achterstallig onderhoud” volgens woordvoerder Ine Pieters van De Lijn. Voor ons toont dit aan dat er een enorme nood is aan investeringen in de bestaande infrastructuur, in plaats van in een nieuwe keerlus ter hoogte van de Boekenberglei, die negatieve gevolgen heeft voor de buurt en niet zorgt voor extra capaciteit.

De nieuwe keerlus die voorzien is binnen dit project brengt geen extra capaciteit terug naar Deurne, en heeft geen significante positieve invloed op het tramnet in Antwerpen.

- De keerlus zal fungeren als terminus, met de eindhalte t.h.v. de Sint-Jozefkerk in Deurne. Hierdoor zal tramlijn 4 permanent worden ingekort, zoals beschreven in de Begeleidende nota (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_NOTA\_DEF\_versie25102024). De trams zullen enkel eindigen en keren op de grens van Deurne met Borgerhout, en dit op een plek die absoluut niet geschikt is als terminus (zie verder). De afstand van de nieuwe halte t.h.v. de Sint-Jozefkerk ten opzichte van de dichtstbijzijnde bestaande tramhalte op de Cruyslei is slechts 330 m. Men kan dus niet stellen dat deze halte een nieuw gebied ontsluit.
- De nieuwe keerlus zal in eerste instantie worden gebruikt om tramlijn 4 te laten keren. Deze tramlijn keert normaliter aan keerlus Eksterlaar. In tijden van klimaatopwarming, waarin het gebruik van het openbaar vervoer wordt aangemoedigd en men de mond vol heeft van de Modal Shift, is deze inkorting onbegrijpelijk. Er is nood aan méér openbaar vervoer, niet minder. Zeker in de nabije omgeving van Eksterlaar, waar veel wooneenheden bijkomen (cf. projecten Eksterlaar, Arena, Eksterhof en Vonk), maar ook scholen (o.a. STREaM Campus Groot Schijn en de nieuwe school aan Arena) en andere infrastructuur die veel bezoekers aantrekt (Park Groot Schijn, Sportoase, ...). De huidige tramcapaciteit in Deurne is ontoereikend sedert de inkorting van tram 4 tot aan Berchem station.<sup>4</sup> Door deze inkorting

<sup>4</sup> Zie o.a.: <https://treintrambus.be/persberichten/willen-we-meer-mensen-op-bus-en-tram-schaf-die-dan-niet-af/>

werd de capaciteit voor een aanzienlijk deel van Deurne-Zuid gehalveerd.

- In de nabijheid van de nieuwe eindhalte worden maar liefst 95 van de 149 bestaande parkeerplaatsen verwijderd in de nieuwe toestand. Normaliter wordt een terminushalte voorzien van parkeergelegenheid zodat mensen die zich richting centrum Antwerpen willen begeven, makkelijk de overstap kunnen maken naar openbaar vervoer (concept van een “park and ride”). Gezien de reeds hoge parkeerdruk voor bewoners in deze zone van het projectgebied, biedt de nieuwe toestand vrijwel geen enkele parkeerplek voor zulke reizigers. De locatie voor deze terminus is ongeschikt gezien de beslissing om een groot aantal parkeerplaatsen op te heffen.
- Onafhankelijke mobiliteitsorganisaties zoals TreinTramBus en ZoRRo (Ringland)<sup>5</sup> staan niet achter de aanleg van de nieuwe keerlus omdat deze het openbaar vervoer in Antwerpen niet ten goede komt. Zo schrijft ZoRRo o.a. het volgende over de nieuwe keerlus:  
*“Als voorafname op de districtentramlijn kan lijn 9 vanaf Eksterlaar verlengd worden tot de Luchtbal of het MAS. Dat kan via het traject van lijn 4, de LIVAN-kruising aan het Ruggenveld, lijn 5 tot Deurne-Noord, via de Ten Eeckhovelei en de Van der Delfstraat naar het Sportpaleis, via de Theunisbrug en lijn 6 naar Luchtbal. Het kan ook interessant zijn om naar het MAS te rijden om bij problemen in de metro een alternatief richting stad aan te bieden. Tevens wordt dan de Noorderlijn volledig gebruikt. De voordelen zijn duidelijk: er is een bijkomende verbinding met Antwerp-Stadion, het Sportpaleis en de Lotto Arena bij evenementen en dit is ook een bypass voorbij de plaats waar de zwaarste impact van de Oosterweelwerken verwacht kan worden. Deurne heeft dan ook eindelijk een volwaardige Noord-Zuidverbinding. **Tevens moet in vraag gesteld worden of de geplande bouw van een keerlus aan de Cruyslei echt wel een goed idee is. Het zijn dure werken, er is geen meerwaarde voor het openbaar vervoer en nogal wat buurtbewoners zijn ertegen, onder wie ook intense gebruikers van het openbaar vervoer. Wel moet de bestaande keerlus Eksterlaar behouden blijven als noodlus bij storingen. Dit bewijst eens te meer dat de positieve impact van het project op het tramverkeer, zowel lokaal als bovenlokaal, dermate beperkt is dat deze niet het algemene belang, noch de modal shift dient.**”* (bron: ‘Quick wins om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken in de regio Antwerpen, onderdeel De Lijn’, ZoRRo 2021)

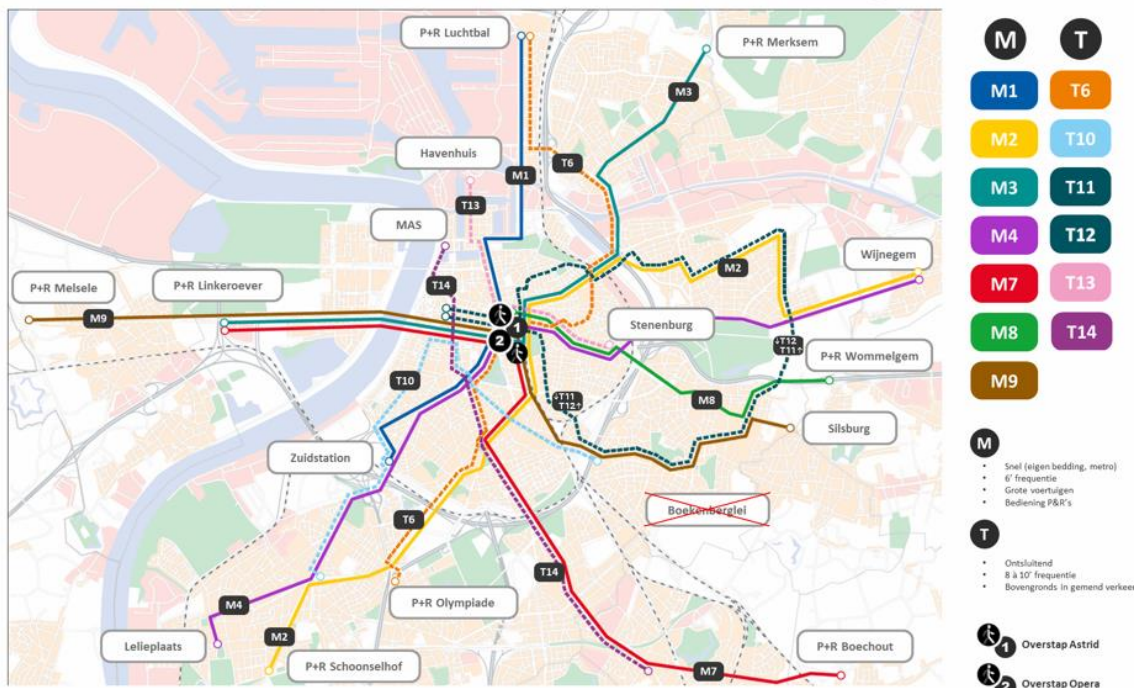
Ook organisatie TreinTramBus stelt een alternatief tramnet voor met een Noord-Zuid verbinding en Deurne en zonder de nieuwe keerlus t.h.v. Boekenberglei (zie onderstaande figuur).

Deze alternatieven zonder keerlus bewijzen eens te meer dat de positieve impact van het project op het tramverkeer, zowel lokaal als bovenlokaal, dermate beperkt is dat deze niet het algemene belang, noch de modal shift dient.

---

<sup>5</sup> Zie o.a.: “Quick wins om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken in de regio Antwerpen, onderdeel De Lijn”: [https://www.ringland.be/sites/default/files/2022-03/Zorro%20Quick%20wins%20voor%20De%20Lijn%20Antwerpen\\_0.pdf](https://www.ringland.be/sites/default/files/2022-03/Zorro%20Quick%20wins%20voor%20De%20Lijn%20Antwerpen_0.pdf)

## Voorstel nieuw tramnet met aanpassing TTB



Figuur 5 – Alternatief tramplan voorgesteld door TreinTramBus waarbij de aanleg van de nieuwe keerlus Boekenberglei niet nodig is én waarbij men wel een groter OV-aanbod in Deurne bekommt, inclusief een Noord-Zuidverbinding. (Bron: [www.treintrambus.be](http://www.treintrambus.be))

- Ook op politiek vlak is er amper draagvlak voor dit project, zie hiervoor de partijstandpunten zoals opgevraagd voor de verkiezingen in 2024: <https://www.juistespoor.be/verkiezingen-24>. Op 11 januari 2025 organiseerden Groen, CD&V, PVDA en Vooruit samen een optocht tegen de keerlus ("Optocht tegen keerlus trekt honderden actievoerders: "Als buurtbewoner moet je toch een stem hebben?"", [https://www.gva.be/cnt/dmf20250111\\_95602554](https://www.gva.be/cnt/dmf20250111_95602554)).

stap mee in de

# optocht tegen de keerlus

en geef een duidelijk signaal dat dit project niet gewenst is!

**11 jan. Vosplein**

Aanvang 13u00  
Start wandeling 13u15

Kom samen met bewoners op straat. We wandelen het parcours van de keerlus en verzamelen terug op het Vosplein.

Gast spreker: Het Juiste Spoor

een initiatief van

cd&v GROEN pvda VOORUIT\*

V11 - Middelplein - Deurne - 11.1.2025



- Daarnaast is er ook binnen de projectzone weinig draagvlak bij buurtbewoners en lokale handelaars, getuige hiervan de meer dan 3500 eerder ingediende bezwaarschriften en verschillende protestacties die op veel persaandacht konden rekenen:  
<https://www.juistespoor.be/meer-info/in-de-pers.>

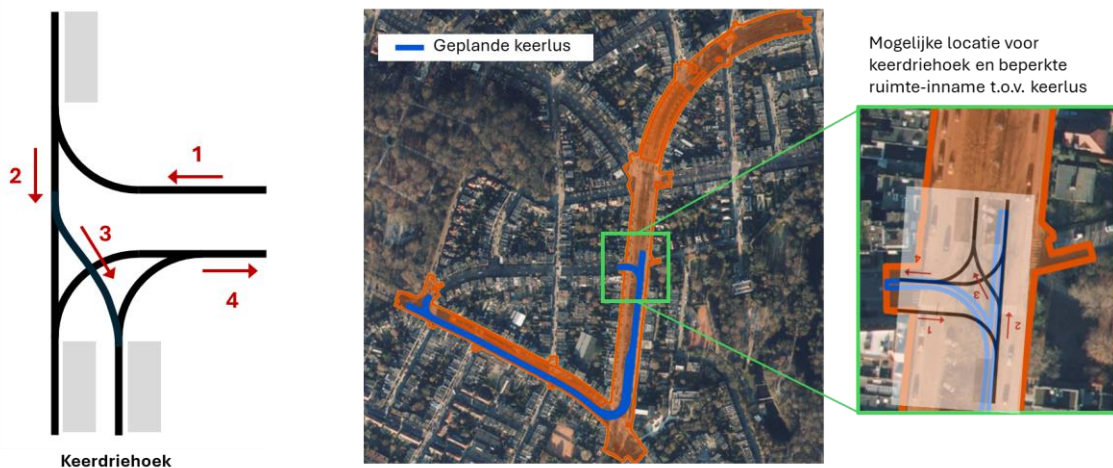
In de projectaanvraag zijn geen documenten te vinden die aantonen welke alternatieven voor de keerlus onderzocht werden, keerlus Silsburg daargelaten. Aangezien het project een enorme impact heeft op de ruimtelijke ordening binnen het projectgebied, dienen tenminste onderstaande alternatieven grondig onderzocht te worden:

- Zoals hierboven reeds aangehaald zijn er meerdere bestaande keerlussen in de nabije omgeving die gebruikt kunnen worden. Ook de huidige keerlus Eksterlaar zou behouden kunnen blijven als technisch spoor, enkel te gebruiken in geval van calamiteiten op het spoor.
- Het inzetten van tweerichtingstrams zou de nood aan een nieuwe keerlus zelfs volledig opheffen.
- De inrichting van een tramlijn tussen Deurne-Noord en Deurne-Zuid zou een veel beter alternatief zijn. Immers wilt De Lijn ook buslijn 19 opheffen, momenteel het enige openbaar vervoersmiddel dat beide helften van district Deurne met elkaar verbindt. Een permanente trambediening over het gehele district zou niet alleen veel meer reizigers aantrekken, deze zou meteen ook het nieuwe sportcomplex Sportoase en Park Groot Schijn toegankelijk maken met het openbaar vervoer. Investerings in de hiervoor nodige infrastructuur werden reeds jaren geleden gedaan: een eigen bedding, tramsporen en toegankelijke haltes zijn klaar. Tot op heden worden de sporen in kwestie echter enkel gebruikt om trams richting stelplaats te rijden. Men zou bijvoorbeeld tramlijn 4 kunnen laten doorrijden over de huidige sporen tot aan de keerlus van Wim Saerensplein in Deurne-Noord.
- Tevens dienen alternatieve tramplannen zonder nieuwe keerlus te worden onderzocht, waaronder dat van TreinTramBus, zoals bijv. het verbinden van lijn 11 over de Rugeveldlaan met lijn 12 als Noord-Zuidverbinding in Deurne i.p.v. buslijn 19, waardoor er terug een tweede tramlijn in Deurne bijkomt die de huidige capaciteitsproblemen oplost.<sup>6</sup> Ook de alternatieven voorgesteld door ZoRRo dienen onderzocht te worden.
- Daarnaast gaf bevoegd Schepen Koen Kennis in het verleden zelf al aan dat er veel nadelen zijn verbonden aan keerlussen. In eerdere berichtgeving te lezen dat de Schepen voorstander is van tweerichtingstrams, en keerlussen niet genegen is:
  - *"Een keerlus neemt veel ruimte in", zegt Kennis. 'Als er één ding niet is in een stad, is het veel ruimte. Bovendien veroorzaken de trams bij het nemen van de bocht van de keerlus een scherp kriepend geluid, dat is zeer storend voor de buurtbewoners. Bij wegenwerken, jaarmarkten of ongevallen moet een tramlijn soms volledig of gedeeltelijk worden geschrapt omdat de trams niet kunnen draaien door de afwezigheid van een keerlus. [...] Het oprijden van de keerlus houdt ook veiligheidsrisico's in, omdat de tram soms een rijweg, een fietspad en een voetpad moet oversteken."*  
Uit: De Standaard, 22 augustus 2015,  
[https://www.standaard.be/cnt/dmf20150821\\_01828586](https://www.standaard.be/cnt/dmf20150821_01828586).

---

<sup>6</sup> Zie hiervoor Erik Heylens (TreinTramBus) PowerPointpresentatie van 22 januari 2023, beschikbaar via <https://www.juistespoor.be/meer-info/acties>.

- *"De stad Antwerpen wil af van de keerlussen voor trams. Ze nemen veel ruimte in en zijn gevaarlijk. De trams maken in de lus een ook scherp kripend geluid. De oplossing: tramstellen met 2 stuurcabines."*  
Uit: Nieuwsblad, 22 augustus 2015, [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150821\\_01829050](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20150821_01829050).
- *"Het keren van eenrichtingstrams, die Antwerpen nu kent, is ingrijpender, aangezien er een keerlus nodig is. Tweerichtingstrams kunnen met twee wissels toe die overal in de baan kunnen worden ingebouwd. Bovendien, zo redeneert de stad, zijn tweerichtingstrams veiliger. Keerlussen kruisen namelijk nog wel eens ander verkeer."*  
Uit: OV Magazine, 26 augustus 2015, <https://www.ovmagazine.nl/nieuws/antwerpen-wil-tweerichtingstrams>.
- Zelfs wanneer men toch zou vasthouden aan de aanleg van een keermogelijkheid in de projectzone, zijn er geen alternatieve oplossingen onderzocht. Zo zou men bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van een keerdriehoek zoals o.a. gebruikt door de kusttram (keerdriehoek Zonnebloem en keerdriehoek Harendijke) en verschillende tramlijnen in Nederland. Zulke keerinfrastructuur kan aangelegd worden met een beperkte impact op de ruimtelijke ordening (de geplande keerlus zal immers maar liefst 3 straten innemen, terwijl een keerdriehoek slechts enkele tientallen meters dient te bedragen).



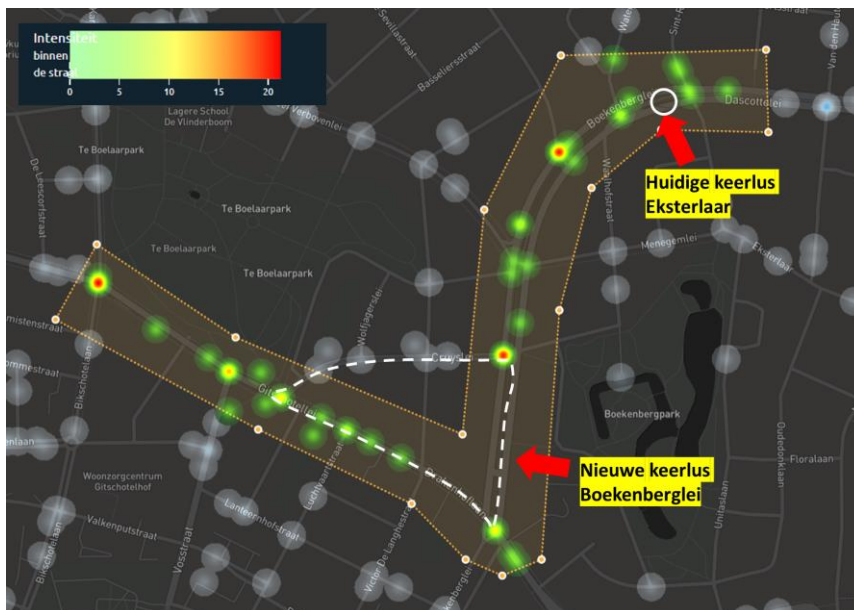
*Figuur 6 – Een keerdriehoek kan geplaatst worden in de projectzone met een veel beperktere inname van ruimte t.o.v. de voorziene keerlus (blauwe lijn). Werking keerdriehoek: de tram volgt spoor 1 en stopt aan de halte om passagiers te laten uitstappen; de tram rijdt traag achteruit (elk tramstel kan aan beperkte snelheid achteruitrijden) en volgt spoor 2 en 3; nieuwe passagiers stappen op en de tram vervolgt zijn traject terug langs spoor 4.*

Wij zijn van oordeel dat er geen omgevingsvergunning verleend kan worden alvorens er alternatieven voor de nieuwe keerlus werden onderzocht. De noodzaak aan nieuwe tramsporen en een nieuwe keerlus ter hoogte van de Boekenberglei dient gestaafd te worden aan de hand van een volwaardig en toekomstbestendig tramplan en dient afgewogen te worden t.o.v. onder andere bovengenoemde alternatieve oplossingen. Zonder deze elementen kan het project onmogelijk beschouwd worden als goede ruimtelijke ordening die het algemeen belang dient. Als bewoners binnen de projectzone menen we dat een Noord-Zuid tramverbinding in Deurne een logischere investering zou zijn die het algemene belang wel dient, meer openbaar vervoer voorziet en de nood aan een nieuwe keerlus tenietdoet.

## 2. Het ontstaan van ernstige problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid in een belangrijke schoolomgeving (De Vlinderboom, Land van Nu, Drakenhof)

De aanvrager stelt dat de huidige keerlus Eksterlaar onveilig was en verwijderd diende te worden. Dit wordt echter nergens in de aanvraag gestaafd met ongevallencijfers. Er wordt enkel gesteld dat de sporen het fietspad kruisen (het voetpad wordt niet gekruist door de sporen). De onveiligheid van de huidige keerlus wordt dus onvoldoende gestaafd.

- De kruising met het fietspad bevindt slechts aan één zijde van de straat en bedraagt zo'n 12 meter (zie Figuur 2). Het veiligheidsprobleem is dus beperkt en erg lokaal. Een alternatieve oplossing, zoals bijv. het opvullen van sporen (supra) werd niet onderzocht.
- Uit officiële cijfers van de Federale Politie, zie onderstaande kaart, blijkt dat keerlus Eksterlaar helemaal niet onveilig is, terwijl de andere kruipunten binnen de projectzone veel onveiliger zijn (bron: interactieve ongevallenkaart PoliVisu met ongevallencijfers 2014 – 2020). Op de heatmap is duidelijk te zien dat de zone rondom de huidige keerlus Eksterlaar groen kleurt (weinig ongevallen). Meer nog, de ongevallen vinden allemaal plaats t.h.v. van het dichtstbijzijnde kruispunt en lijken als dusdanig weinig te maken te hebben met de bestaande keerlus zelf. De drie kruispunten waar de nieuwe keerlus door gevormd wordt, kleuren duidelijk geel (matige hoeveelheid ongevallen) en zelfs dieprood (veel ongevallen).



Figuur 7 - Heatmap ongevallencijfers Federale Politie tussen 2014 en 2020 (PoliVisu) toont dat keerlus Eksterlaar geen hotspot is voor ongevallen, terwijl de kruispunten van de nieuwe keerlus dit wel zijn.

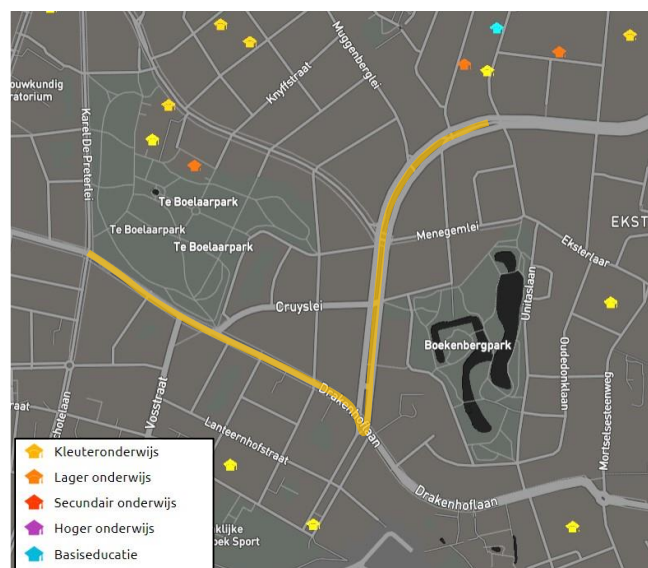
Niet alleen gaat men uit van de foutieve premisse dat keerlus Eksterlaar onveilig is, men voorziet op geen enkele manier een veiligere oplossing in de nieuwe toestand.

- De nieuwe keerlus wordt ingetekend over meerdere straten en kruist daarbij maar liefst drie (gevaarlijke) kruispunten. Hierdoor ontstaan veel meer conflicten met andere weggebruikers (zie verder). De (on)veiligheid op deze kruispunten wordt niet in rekening gebracht, terwijl deze kruispunten volgens officiële en objectieve cijfers onveiliger zijn. De stelling dat men een veiligheidsprobleem oplost door de keerlus van Eksterlaar te vervangen door de nieuwe keerlus Boekenberglei, is dus absoluut onjuist.

De omgevingsvergunningsaanvraag kan niet gunstig worden beantwoord aangezien dit project niet gezien kan worden als goede ruimtelijke ordening. Ook het algemeen belang van de keerlus is onvoldoende aangetoond.

- De noodzaak van dit project m.b.t. de nieuwe traminfrastructuur dient terdege in vraag gesteld te worden gelet op de enorme impact op de buurt (verkeersveiligheid, minder openbaar vervoer, mobiliteitsproblemen, sociale cohesie, nutteloze investeringen, etc., zie verder.). De aanleg van de nieuwe keerlus kan niet worden gezien als goede ruimtelijke ordening gelet op de grote nadelige impact op de buurt.
- Aangezien de nieuwe keerlus geen oplossing biedt voor het vermelde veiligheidsprobleem en ook de noodzaak ervan in het kader van het openbaar vervoer niet terdege is aangetoond, kan men onmogelijk beroep doen op het algemeen belang van dit project.
- Op verschillende plaatsen in de begeleidende nota verwijst men naar het algemeen belang om afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften te staven. Artikel 4.4.7. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt nochtans:  
*“§ 2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.”*  
 De impact van het project kan onmogelijk als ruimtelijk beperkte impact beschouwd worden. De afwijkingen tegenover de stedenbouwkundige voorschriften kunnen dan ook niet vergund worden om deze reden.

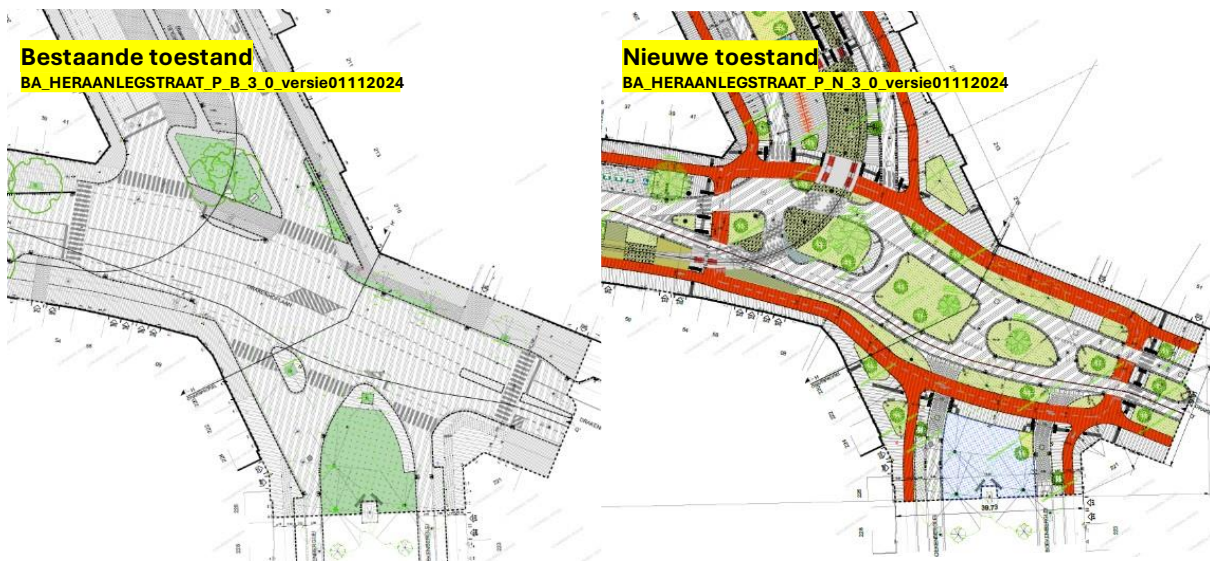
Dit project situeert zich in een belangrijke schoolomgeving, met o.a. de scholen De Vlinderboom, Land van Nu en Drakenhof in de directe nabijheid van de projectzone. Meer dan 1500 leerlingen zorgen voor een belangrijke mobiliteitsstroom van zachte weggebruikers waarmee onvoldoende rekening werd gehouden in de plannen. Slechts op één as van één kruispunt, het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei, wordt een verkeerslicht met drukknop voorzien. Deze ingreep is ontoereikend om de veiligheid van alle scholieren binnen de projectzone te garanderen.



Figuur 8 - Overzicht van de scholen in de nabijheid van de projectzone (gele lijn).

De aanleg van de nieuwe traminfrastructuur voor de nieuwe keerlus heeft een direct effect op de inrichting van de drie betrokken kruispunten. De inrichting van deze kruispunten is niet verkeersveilig in de nieuwe toestand, voornamelijk door de aanwezigheid van de tramsporen en de gemaakte keuzes in het kader van de doorstroming van de tram. We bespreken deze kruispunten één voor één.

Het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan is een uitgestrekt kruispunt. In de bestaande toestand is het kruispunt volledig geregeld met verkeerslichten. Het aantal conflictsituaties is bijgevolg beperkt aangezien men slechts met één kruisende verkeersstroom rekening dient te houden. Er is geen traminfrastructuur aanwezig op het kruispunt. Bijgevolg is dit een relatief veilig kruispunt, ondanks de uitgestrektheid, zeker in vergelijking met de niet-lichtengeregelde kruispunten de Cruyslei-Boekenberglei en Muggenberglei-Boekenberglei.



Figuur 9 - Links: kruispunt in bestaande toestand, lichtengeregeld. Rechts: kruispunt in nieuwe toestand met talloze conflictsituaties en niet lichtengeregeld.

- In de nieuwe toestand heeft men beslist over te gaan op een “zelfregelend” kruispunt zonder verkeerslichten, en dit met toegelaten snelheid van 50 km/uur, waardoor de positieve elementen van de bestaande toestand verdwijnen. De voornaamste redenen die hiervoor gegeven werden (Infomoment Stad Antwerpen d.d. 5 oktober 2022), waren dat dit (i) tot een betere doorstroming zou leiden (het tegendeel blijkt echter uit de verkeerssimulaties die werden uitgevoerd, zie punt 3) én (ii) dat de tram zodoende geen tijd zou verliezen bij het kruisen van het kruispunt. Hieruit blijkt dat men, ten voordele van onnodige traminfrastructuur, beslist om de verkeersveiligheid én -doorstroming nadelig te beïnvloeden. Wij zijn dan ook van mening dat deze keerlus het algemeen belang niet dient, wel integendeel.
- De voorgestelde snelheidslimiet van 50 km/u in combinatie met de toevoeging van een trambocht en het wegnemen van verkeerslichten op het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei creëert een onveilige situatie. Tijdens het Coördinatieoverleg openbaar domein van 4 juli 2016 (volgnummer verslag 20160606) werden “zwarte twijfels [geuit] bij een niet-lichtengeregeld kruispunt met fietsverkeer, autoverkeer en tramverkeer.” Aan het gunstig advies betreffende de herinrichting van het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan werd toen de voorwaarde gekoppeld dat er verder onderzocht diende te worden “of en hoe het kruispunt zonder verkeerslichten veilig en vlot kan functioneren, ook rekening houdend

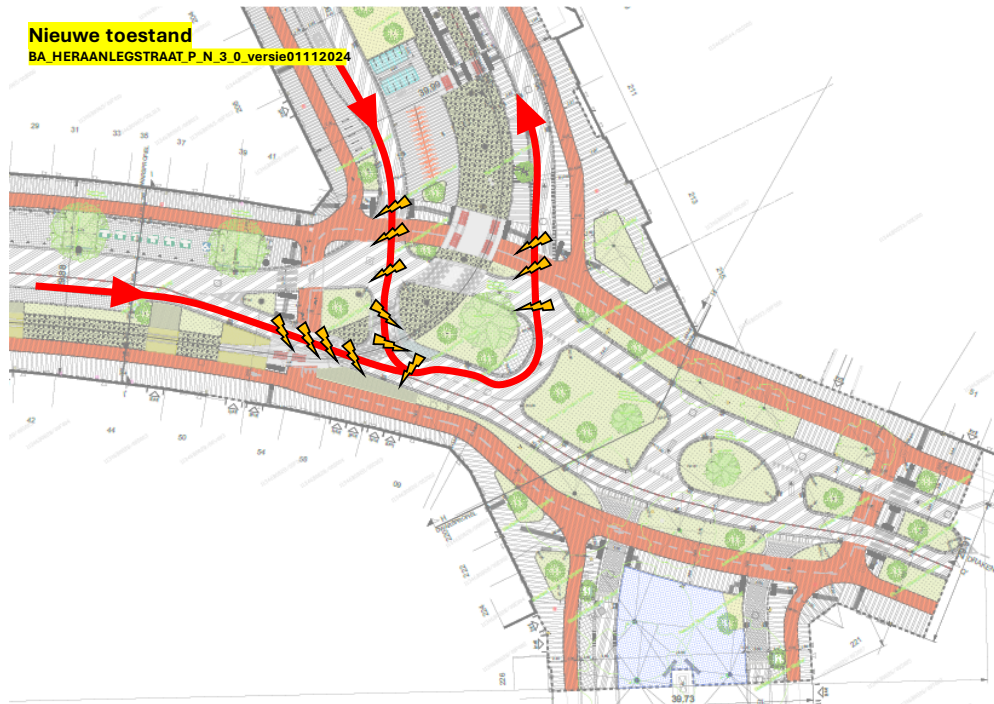
met het tramverkeer". Het is onduidelijk hoe tegemoet werd gekomen aan deze bezorgdheden en vragen.

- Mobiliteitsexpert Professor Dirk Lauwers geeft de nieuwe inrichting van het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan een onvoldoende. Het kruispunt wordt complexer, met auto's die uit verschillende richtingen kunnen komen en de aanwezigheid van trams. Het kruispunt is te gevaarlijk voor kinderen en ouderen. Professor Lauwers benadrukt ook dat de lange wachttijden (zie tevens punt 3) zullen leiden tot het nemen van meer risico's, wat de onveiligheid zal doen toenemen. De inrichting van het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei met verschillende verkeersgeleiders kan bovendien enkel goed functioneren qua doorstroming en zeker qua verkeersveiligheid bij max. 30 km/u volgens Professor Lauwers.

The slide is titled "Verkeersveiligheidsimpact plannen voor een keerlus" and is dated 22 januari 2023. It lists several points regarding the intersection of Boekenberglei and Drakenhoflaan. The points are: 3. 'Overzichtelijke' oversteekplaatsen; ✓ +++ autoluwe zijstraten: minder conflict(punt)en; ✓ +++ middenberm gesloten aan oa Muggenberg; ✓ --- complexiteit – drukte op kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan waar auto's uit verschillende kanten kunnen komen + trams: te gevaarlijk voor kinderen en ouderen voor fietsers die geen voorrang moet gegeven bij oversteek: lange wachttijden, zullen meer risico's nemen; ➤ verkeerslichten aan park-Cruyslei-Gitschotellei en Boekenberglei-Drakenhoflaan noodzakelijk. There is a small diagram of the intersection and a red 'A' warning symbol.

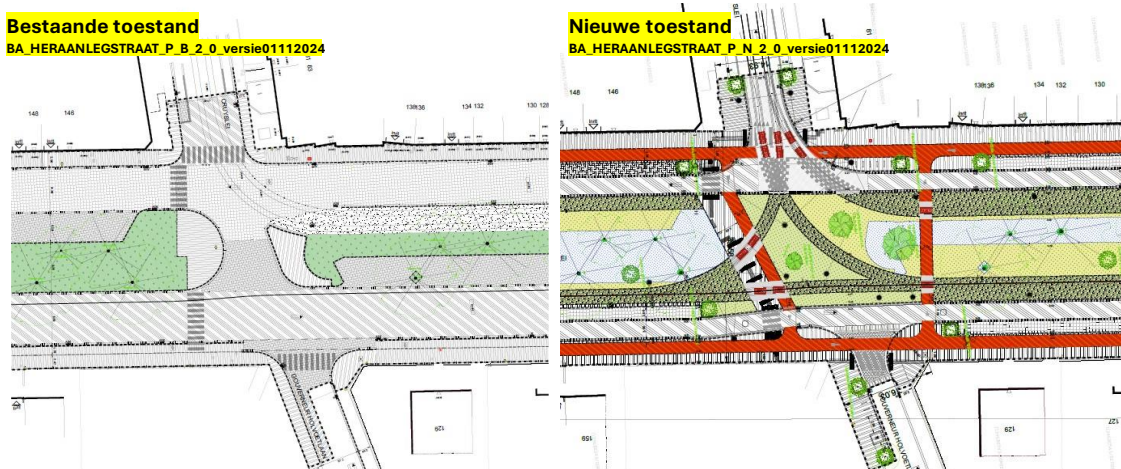
Figuur 10 - Enkele plus- en minpunten van het nieuwe kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan volgens Mobiliteitsexpert Prof. Dirk Lauwers zoals werd voorgesteld tijdens een infomoment georganiseerd door de buurt op 22 januari 2023.

- Door het dichtmaken van de oversteek Cruyslei-Boekenberglei en de keermogelijkheid net voor het bestaande kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan, ontstaan extra verkeersstromen die gebruik zullen maken van het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan om Deurne in te rijden. Dit zorgt voor bijkomende conflictsituaties op het nieuwe (en onoverzichtelijke) kruispunt. Op de figuur hieronder wordt het autoverkeer komende vanuit de Gitschotellei en de Cruyslei dat richting Deurne-Zuid wilt rijden aangeduid met rode pijlen. Deze verkeersstromen zorgen voor maar liefst 13 conflictsituaties. Gezien het feit dat dit kruispunt zich in een drukke schoolomgeving bevindt met veel zachte weggebruikers, en integraal deel uitmaakt van de districtenroute voor fietsers (zie punt 5), is de voorgestelde nieuwe inrichting niet wenselijk. Om de veiligheid van de zachte weggebruikers te garanderen, zijn verkeerslichten op dit kruispunt noodzakelijk.



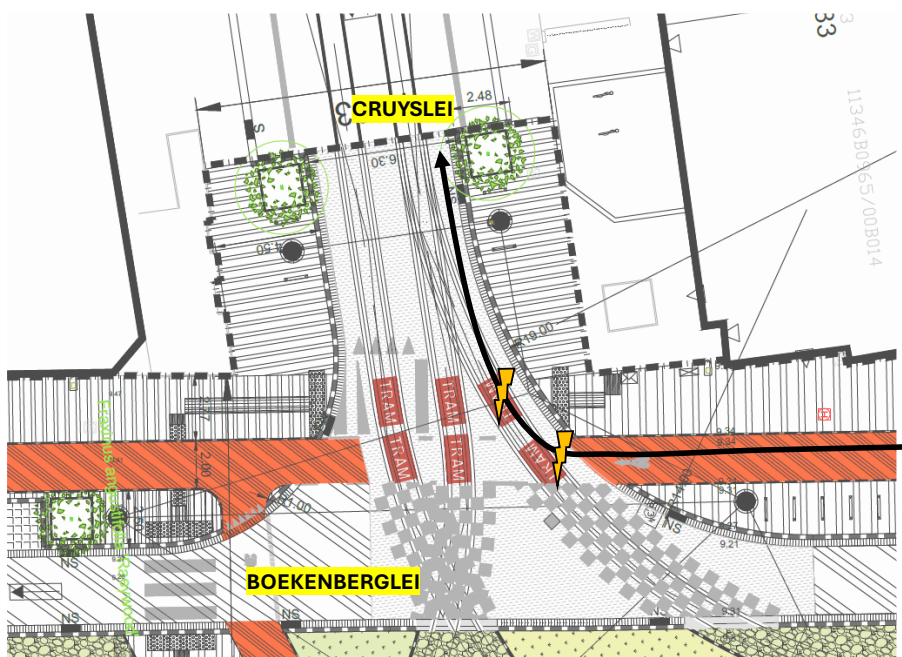
Figuur 11 - Conflictsituaties met autoverkeer op kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan wegens het dichtmaken van oversteek Cruyslei-Boekenberglei waardoor alle verkeer het nieuwe kruispunt moet gebruiken.

Kruispunt Boekenberglei-Cruyslei is in de bestaande toestand erg gevaarlijk wat zich ook aftekent in de officiële ongevallencijfers. De voornaamste redenen voor de onveiligheid hier zijn (i) het gebrek aan een (slimme) lichtenregeling waardoor er zich vaak conflictsituaties voordoen, en, (ii) de beperkte zichtbaarheid voor mensen die op de Boekenberglei (richting Drakenhoflaan) het kruispunt naderen en voorrang dienen te verlenen aan verkeer uit de Cruyslei én aan de twee tramlijnen. Automobilisten dienen zeer dicht te naderen om te kijken of er verkeer uit de Cruyslei komt, waardoor ze zich opstellen op de tramsporen. Tegelijkertijd dienen autobestuurders en fietsers zeer oplettend te zijn voor trams die ondertussen langs achter naderen om de Cruyslei in te draaien.



Figuur 12 – Links: kruispunt in bestaande toestand met doorsteek richting Boekenberglei zonder lichten. Rechts: nieuwe toestand met meer trambochten, kluwen van tramsporen, geen fietsruimte om Cruyslei in te draaien, zonder oversteek Boekenberglei en zonder lichten.

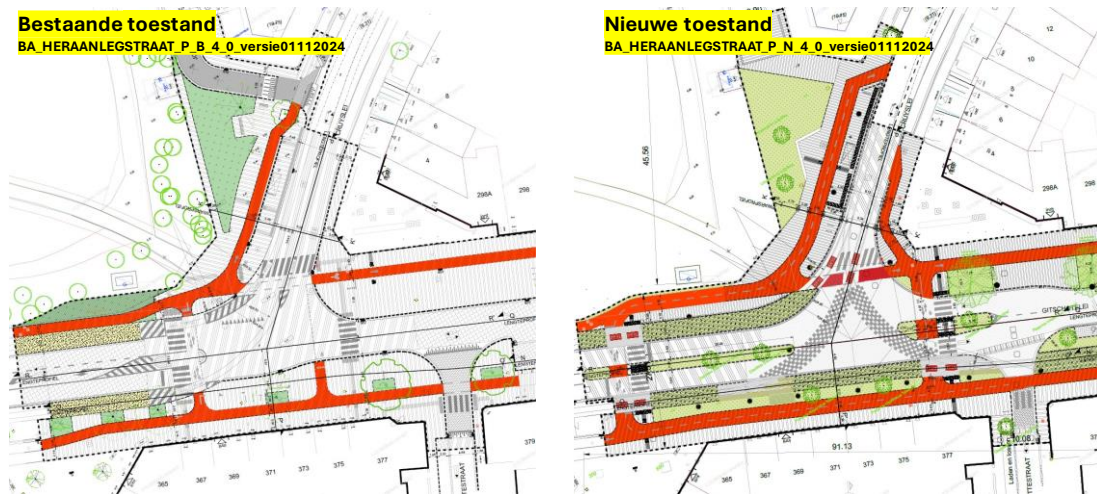
- In de nieuwe situatie zijn deze twee pijnpunten niet aangepakt, wel integendeel. Het kruispunt wordt er ons inziens nog gevaarlijker op. Er wordt geen (intelligent) verkeerslicht geplaatst waardoor de conflictsituaties tussen verschillende weggebruikers zich blijven voordoen. Vreemd genoeg erkent de aanvrager wel de nood aan een vraaggestuurd verkeerslicht aan het andere einde van de Cruyslei.
- Op het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei wordt nog een extra trambocht aangelegd, en een andere bocht verplaatst, waardoor ook het tramverkeer voor conflictsituaties zal blijven zorgen. Weggebruikers uit de Cruyslei dienen in het nieuwe plan voorrang te verlenen, maar wegens de beperkte zichtbaarheid zullen zij zich opstellen op het zebrapad, de fietsoversteek en de tramsporen. Deze situatie kan enkel verholpen worden indien het verkeer wordt geregeld met een (intelligent) verkeerslicht.
- Fietsers die zich vanuit de Boekenberglei richting Cruyslei begeven, dienen zich een weg te banen tussen een wirwar van sporen, zie onderstaande figuur. De afstand tussen tramspoor en goot bedraagt slechts 50 cm, waardoor levensgevaarlijke situaties ontstaan waarbij de fietsers zich in de tramsporen zullen vastrijden. Het zebrapad op dit kruispunt is onvoldoende zichtbaar door het kluwen van tramsporen dat bijna de volledige breedte van de straat inneemt.



*Figuur 13 – Fietsers die de Cruyslei indraaien vanuit de Boekenberglei dienen een kluwen van tramsporen te kruisen.*



Ook kruispunt Gitschotellei-Cruyslei is in bestaande toestand een gevaarlijk kruispunt. Desondanks wordt het kruispunt er in de nieuwe toestand nog gevaarlijker op.



Figuur 14 – Links: bestaande toestand zonder lichten. Rechts: nieuwe toestand met één verkeerslicht op oversteek links en minder compacte uitvoering van kruispunt.

- In de nieuwe toestand wordt een deel van het Te Boelaerpark opgeofferd om het kruispunt uitgestrekter te maken. Nochtans zijn compacte kruispunten doorgaans veiliger cf. Vademecum Voetgangersvoorzieningen, p. 96:

*“Het is wenselijk dat de voetgangers die een bepaalde weg volgen aan de kruispunten zo weinig mogelijk van hun rechte lijn (= kortste weg) moeten afwijken. In dat opzicht is het wenselijk om de oversteekplaatsen zo dicht mogelijk bij het (midden van het kruispunt) in de planten (= in het verlengde van de voetpaden). Daar zal de overstekende voetganger ook reeds vroeg zichtbaar zijn voor de afslaannde automobilist”.*

<https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/voetgangers>

- Positief is dat er een vraaggestuurd verkeerslicht wordt aangebracht t.h.v. de linkse oversteek. Echter, als het gevaar voor schoolgaand verkeer hier erkend wordt, waarom worden er dan geen lichten geplaatst aan de andere oversteeken én aan de andere kruispunten binnen de projectzone?
- Op dit kruispunt komt er nog een extra trambocht bij tegenover de huidige toestand waarbij de tram komende vanuit de Cruyslei linksaf de Gitschotellei kan oprijden. De reden voor het aanleggen van deze bocht wordt niet vernoemd in de begeleidende documenten. Nochtans is het duidelijk dat deze bocht een doordachte keuze was. De bocht laat namelijk toe om de nieuwe keerlus vanuit twee richtingen te nemen: (i) door trams komende staduitwaarts vanaf de Gitschotellei, en (ii) door trams komende vanaf de Boekenberglei-Cruyslei. Dit betekent dat er in de toekomst trams zullen zijn die vanuit de Cruyslei linksaf slaan en richting Sint-Jozefkerk zouden rijden. Zo dreigt dit kruispunt nog gevaarlijker te worden.
- In de begeleidende nota (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_NOTA\_DEF\_versie25102024) lezen we: *“In de Cruyslei blijven beide sporen behouden Dit omdat bij calamiteiten het spoor in de richting Gitschotellei – Boekenberglei nog gebruikt kan worden.”* (p. 25)  
We vinden het opmerkelijk dat het spoor zagezegd enkel zal dienen als technisch spoor omwille van volgende redenen:  
(i) dit spoor kan enkel calamiteiten opvangen die zich zouden voordoen op de nieuwe keerlus

(nieuwe sporen Gitschotellei-Drakenhoflaan-Boekenberglei). Als de nieuwe keerlus al zo problematisch wordt ingeschat dat een technisch spoor nodig is als *bypass* van die lus, toont dit aan dat het idee van de keerlus als geheel herbekeken dient te worden.

(ii) aan de premisse van dit dossier ligt o.a. de verkeersveiligheid van fietsers t.h.v. de bestaande keerlus Eksterlaar waar zo'n 10 meter tramsporen het fietspad snijden. In de Cruyslei delen fietsers de rijbaan met tramverkeer en gemotoriseerd verkeer. Het behouden van het "technisch" spoor in de Cruyslei over een lengte van maar liefst 400 meter (inclusief trambochten over gevaarlijke kruispunten) is dan wel erg wrang voor de fietsers. Zij kunnen zich vastrijden op een spoor dat vrijwel nooit gebruikt zal worden. Er werden geen voorzorgsmaatregelen zoals rubbervulling voorzien.

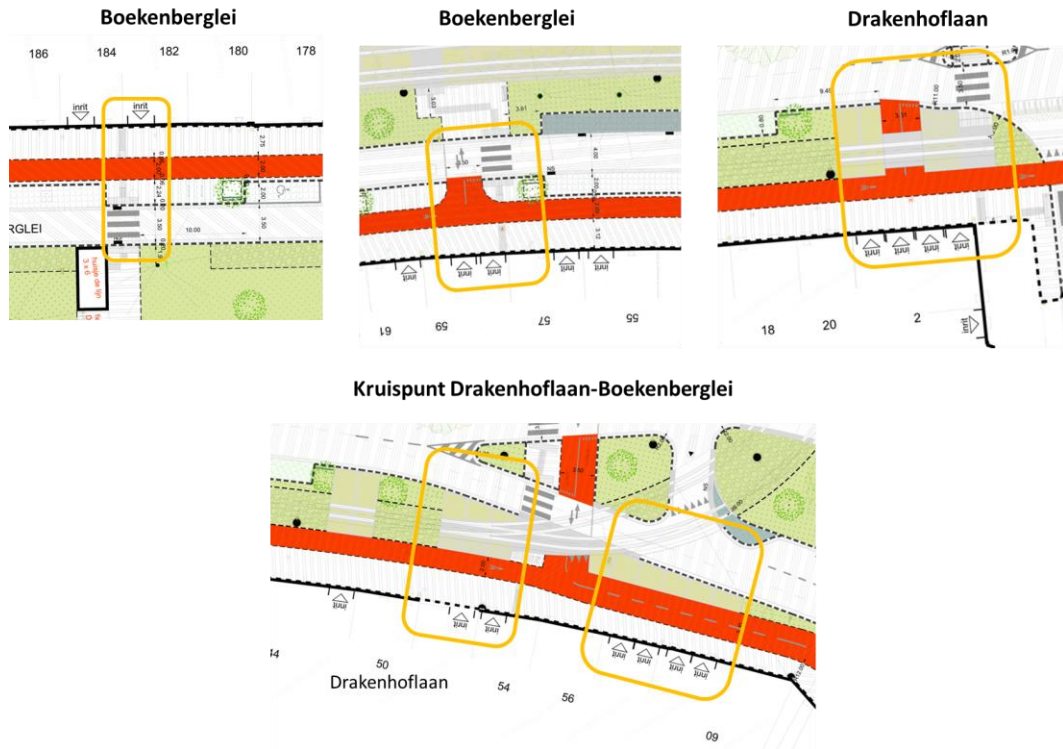
(iii) het lijkt er eerder op dat dit technisch spoor een volwaardig tramspoor zal zijn, maar op dit moment niet als dusdanig wordt vermeld om niet nog meer onvrede te creëren bij buurtbewoners. Zo is het traject van een staduitwaartse tramlijn via Gitschotellei-Cruyslei-Boekenberglei zo'n 250 meter korter dan via Gitschotellei-Drakenhoflaan-Boekenberglei. Dat betekent dat er – met de huidige doorkomsttijden van tramlijn 9 – zo'n 7500 km extra per jaar zal worden afgelegd. Dit wilt zeggen dat de exploitatiekosten veel hoger liggen (langere ritten, meer chauffeurs, meer kilometers) indien het spoor in de Cruyslei niet gebruikt zou worden. Gezien één van de doelstellingen van De Lijn is om nieuwe tramnetten zo efficiënt en economisch mogelijk in te richten, is het duidelijk dat het label van technisch spoor tijdelijk is om dit dossier goedgekeurd te krijgen. Nadien zal het spoor naar alle waarschijnlijkheid als volwaardig tramspoor gebruikt worden.

- Het ingetekende middeneiland ter hoogte van het Vosplein biedt onvoldoende ruimte voor fietsers. Dit eiland heeft een breedte van slechts 2,08 meter, wat maar net voldoende is voor een standaardfiets (lengte 1,94 meter) en onvoldoende voor langere fietsen zoals bakfietsen, fietsen met fietskar, ligfiets, etc. dewelke een maatgevende lengte hebben van 3 meter (maatvoering uit Fiche A1 van het 'Vademecum fietsvoorzieningen' (versie 1.0) van het Agentschap Wegen & Verkeer). Door de nabijheid van kleuteronderwijs en lager onderwijs is er een belangrijke fractie aan langere fietsen zoals bakfietsen en fietsen met fietskar. Deze kunnen zich dus onmogelijk (veilig) opstellen op het middeneiland.

Naast bovenstaande bezwaren, zijn er ook nog andere opmerkingen met betrekking tot de verkeersveiligheid:

- In de Cruyslei worden geen verkeersremmende maatregelen, noch maatregelen tegen de hoge verkeersdichtheid genomen. Als directe verbinding tussen de Gitschotellei en de Boekenberglei heeft dit project een duidelijke impact op de Cruyslei. De dynamiek van deze drie straten is echter niet voldoende bekeken en de kansen die er lagen voor de Cruyslei worden door deze heraanleg teniet gedaan.
- Op de Gitschotellei wordt aan de pare zijde gekozen voor dwarsparkeren. Echter geldt in deze straat een toegelaten snelheid van 50 km/u en wordt de rijbaan maar liefst 3 meter smaller dan in de huidige toestand. Dit zal zorgen voor gevaarlijke situaties. Het inrichten van dwarsparkeren op een 50km/u weg druist in tegen de gezaghebbende Nederlandse CROW richtlijnen voor stedelijke verkeersvoorzieningen (<https://www.crow.nl/themas/wegontwerp/asvv>).

- Op de plannen zijn verschillende inritten van garages op oversteekplaatsen ingetekend. Hierdoor worden de bewoners niet alleen gehinderd bij het in- en uitrijden van hun garage, maar ontstaan er ook gevaarlijke conflictsituaties met andere weggebruikers. De meeste van deze inritten zouden veiliger aangelegd kunnen worden met bijv. een klein opstelvak, indien er geen keerlus zou worden aangelegd.



*Figuur 15 – Inritten van woningen ter hoogte van oversteekplaatsen zullen zowel de bewoners als de andere weggebruikers ernstig hinderen.*

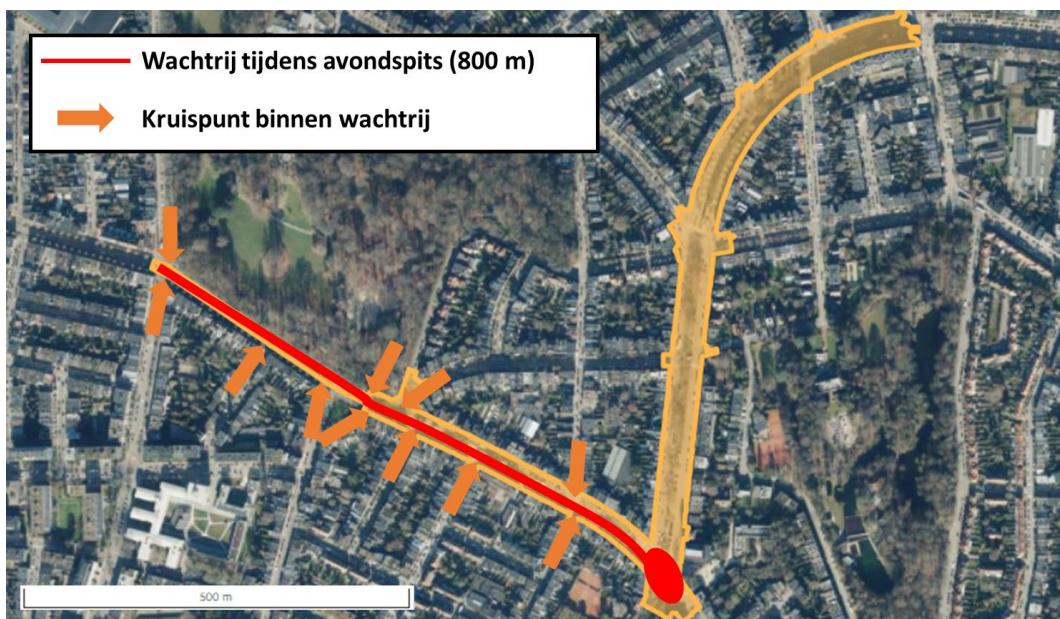
We zijn van oordeel dat er geen omgevingsvergunning voor deze projectaanvraag verleend kan worden op basis bovenvermelde problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Een doorgedreven mobiliteitsstudie is een vereiste, maar ontbreekt in de huidige projectaanvraag. Daarnaast dienen de recentste snelheidsaanbevelingen te worden gevolgd voor verkeer in de bebouwde kom<sup>7</sup>. Alle betrokken kruispunten binnen dit project, dus ook Drakenhoflaan-Boekenberglei en Boekenberglei-Cruyslei zouden moeten worden voorzien van verkeerslichten. Alle verkeerslichten dienen te worden uitgerust met rateltickers zodat blinden en slechtzienden eveneens veilig kunnen oversteken binnen dit projectgebied. De rateltickers dienen ook 's avonds laat genoeg actief te blijven (dit is nu niet het geval ter hoogte van de Jozef Verbovenlei).

<sup>7</sup> [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1638886808/Afwegingskader\\_3050\\_hsjju2.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1638886808/Afwegingskader_3050_hsjju2.pdf)

### 3. Het ontstaan van verkeersdoorstromingsproblemen

De studie van Tractebel (april 2022, BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_BIJLAGEII\_K698) wijst op ernstige doorstromingsproblemen op het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei in de avondspits met mogelijke wachtrijen tot 800 meter staduitwaarts indien geen bijkomende maatregelen zoals verkeerslichten of de inrichting van een ovonde (ovale rotonde) worden genomen. De studie onderschat tevens het verkeer aangezien de analyse beperkt blijft tot het kruispunt, zonder rekening te houden met de gevolgen over gans de projectzone, alsook werd geen rekening gehouden met de meest recente verkeerssituatie en werd een achterhaald tramplan in rekening genomen.

- De ontstane wachtrij belemmert tevens de verkeersdoorstroming op maar liefst 8 kruispunten met de Gitschotellei. Deze belemmeringen werden niet opgenomen in de studie van Tractebel waardoor de mobiliteitsproblemen zelfs onderschat werden. Tevens is het duidelijk dat dit de verkeersveiligheid niet ten goede zal komen.



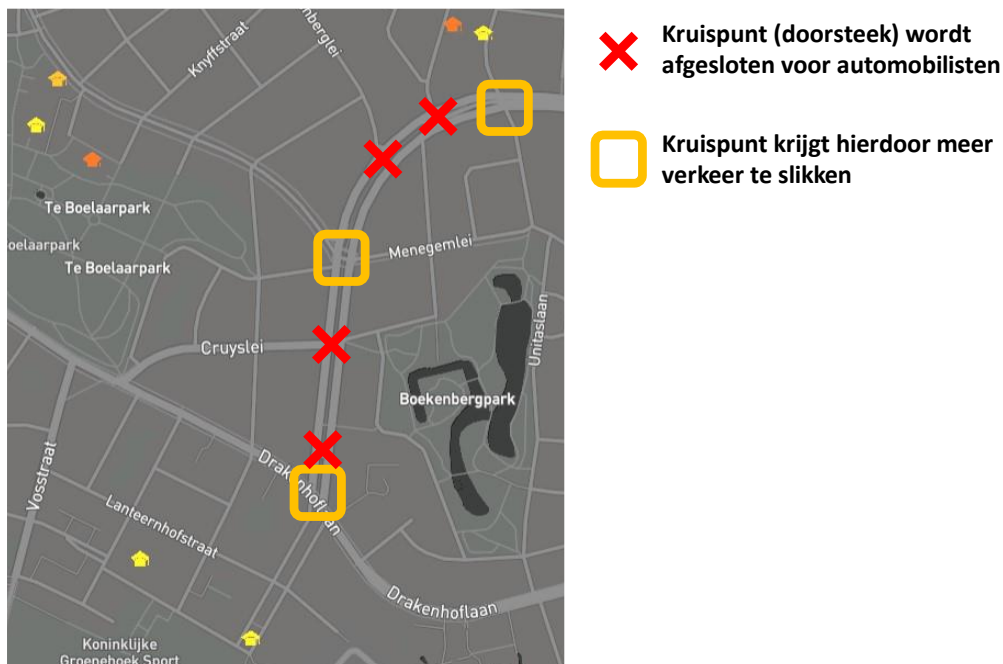
Figuur 16 - Visualisatie van de enorme wachtrij tijdens de avondspits.

- De nieuwe stelplaats van De Lijn zal vanaf 2024 zorgen voor 500 extra busbewegingen per dag over grondgebied Deurne (<https://www.hln.be/deurne/deurne-bezorgd-over-komst-stelplaats-de-lijn-aan-luchthaven-elke-dag-500-bussen-door-woonwijken-dat-wordt-levensgevaarlijk-br~acc64467/>). Dit zal een aanzienlijke invloed hebben op de as Drakenhoflaan-Gitschotellei waarlangs een groot deel van de bussen stadinwaarts zal rijden. De studie van Tractebel heeft hier geen rekening mee gehouden, waardoor de verkeersbewegingen – en mobiliteitsproblemen – schromelijk onderschat worden.
- De verkeerssimulatie is uitgevoerd met tramlijnen en doorkomsten die niet relevant zijn voor de huidige aanvraag. Zo zijn de volgende details te lezen op p. 14:
  - “- Lijn M2 komt via de Cruyslei van het Noorden naar links de Drakenhoflaanopgedraaid, en rijdt vervolgens naar kruispunt K698 waar het naar links naar het noorden rijdt via de Boekenberglei.”
  - De intensiteit van lijn M2 (Olympiade-W.Sarens-Boekenberg) is 5 trams per uur tijdens het spitsuur (OSP & ASP).”
  - De intensiteit van lijn M9 (Silsburg-Zwijndrecht) is 12 trams per uur tijdens het spitsuur (OSP & ASP).”Deze tramlijnen M2 en M9 verwijzen naar het voorgestelde tramplan uit 2021 dat ondertussen gesneuveld is. In de huidige aanvraag schrijft men dat de huidige tramlijn 4 zal

keren aan de nieuwe keerlus (deze keert nu aan keerlus Groenenhoek) en dat tramlijn 9 gebruik zal maken van de nieuwe sporen om staduitwaarts richting Silsburg te rijden (en aldaar te keren). De huidige intensiteit van tramlijn 9 is 8 trams per uur tijdens het spitsuur (ochtend- en avondspits), die van tramlijn 4 eveneens ook 8 trams per uur tijdens het spitsuur (ochtend- en avondspits). Ook zijn de trajecten van tramlijn 4 en tramlijn 9 anders dan de onderzochte lijnen M2 en M9, waarbij ook de keerlus anders gebruikt zal worden.

- De verkeerssimulatie houdt geen rekening met de schoolomgeving waarin dit kruispunt zich bevindt. Door de nabijheid van de scholen is er immers een grotere intensiteit aan zachte weggebruikers (vele kinderen zijn te voet of komen met de fiets, vaak samen met hun ouders). Voor de verkeerssimulatie heeft men echter enkel rekening gehouden met een hogere intensiteit aan gemotoriseerd verkeer tijdens de ochtend- en avondspits (op p. 14 lezen we “De zwakke weggebruikers werden niet verhoogd met respectievelijk 1,14 (OSP) of 1,03 (ASP)”), waardoor men de effecten op de afwikkeling van het kruispunt ruim onderschat.

Door het afsluiten van vier oversteken op de Boekenberglei, nl. ter hoogte van nr. 202, de Cruyslei, de Muggenberglei en het Boekenbergplein, zal er een veel groter aantal automobilisten gebruik maken van de drie dichtstbijzijnde kruispunten, respectievelijk Boekenberglei-Drakenhoflaan, Boekenberglei-Menegemlei en Boekenberglei-Sint-Rochusstraat. Deze impact werd onvoldoende (of zelfs niet) onderzocht waardoor mogelijke andere doorstromingsproblemen en ook verkeersveiligheidsissues onderbelicht blijven.



Figuur 17 - Verkeersdoorstromingsproblematiek door afsluiten oversteken werd niet onderzocht.

De voorgestelde laad- en loszone in de Joris Helleputtestraat is ongeschikt aangezien grote vrachtwagens niet veilig kunnen manoeuvreren in deze smalle straat, noch afslaan richting Lanteernhofstraat. Vrachtwagens zullen bijgevolg achteruit uit de Joris Helleputtestraat op de Gitschotellei rijden, waardoor er zeer gevaarlijke conflictsituaties ontstaan met voetgangers, fietsers (fietspad in schoolomgeving), tramverkeer en voertuigen. Hier kan men onmogelijk spreken van goede ruimtelijke ordening. Vrachtwagens die wel kunnen doorrijden, worden door smalle woonstraten gestuurd, een situatie die ons inziens ook beter kan worden vermeden ten behoeve van de verkeersveiligheid in deze straten.

Deze verkeersdoorstromingsproblemen moeten worden opgelost en de aanbevelingen uit de studie van Tractebel moeten worden gevolgd om het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan anders vorm te geven, alvorens een omgevingsvergunning kan worden toegekend. Gezien de studie van Tractebel geen rekening houdt met de meest recente situatie dient deze geüpdatet te worden.

#### **4. De wekelijkse woensdagmarkt kan niet terugkeren naar de Gitschotellei na de werken**

De woensdagmarkt op de Gitschotellei vormt al decennialang het kloppend hart van deze buurt. Bovendien is het een van de best draaiende markten in Antwerpen en biedt aan zo'n 30 markthandelaars een goede bron van inkomen. Ook de lokale middenstand (een tiental zaken) surft mee op het succes van de verhoogde passage op marktdag. De markt vervult daarnaast een essentiële sociale en verbindende functie voor de buurtbewoners; ze wordt wekelijks druk bezocht door jong en oud. Zeker voor oudere en minder mobiele buurtbewoners is de markt van groot belang om zelfstandig boodschappen te kunnen doen en onder de mensen te komen. Desondanks is er in de nieuwe toestand geen plaats meer voor de markt in de projectzone en zal deze dus verdwijnen.

- Een alternatieve locatie voor de markt werd tot op heden niet gevonden. Hoewel verschillende plekken in de nabijheid overwogen werden, is geen enkele locatie geschikt bevonden als permanente marktlocatie.
- De markt gaat door in, en valt onder de bevoegdheid van, district Borgerhout. Een opheffing van deze markt dient dan ook in overleg met district Borgerhout te gebeuren. Een gunstig advies van het district ontbreekt echter.
- Er zijn geen nutskasten voor de markt zichtbaar op de plannen, noch is er in de beschrijvende nota enige verwijzing te vinden naar de markt. Op basis hiervan gaan wij ervan uit dat de markt niet kan terugkeren naar de Gitschotellei, met inkomstenverlies voor de markthandelaars en de lokale middenstand tot gevolg, alsook een negatieve impact op het sociaal leven, welzijn en gebruiksgenot van buurtbewoners en marktbezoekers.
- Ook in het advies van de brandweer wordt de markt niet vermeld. Dit toont aan dat de markt niet kan terugkomen op de Gitschotellei na de werken.
- Door het verdwijnen van de markt zullen veel buurtbewoners die nu hun wekelijkse boodschappen doen op de markt, hun inkopen elders moeten doen, bij verder afgelegen winkelmogelijkheden (bijvoorbeeld hypermarkten). De mobiliteitseffecten hiervan werden niet onderzocht.
- Aangezien er tijdens infomomenten geen duidelijkheid werd geboden over het lot van de markt en een eventuele alternatieve locatie, noch in de begeleidende nota van dit openbaar onderzoek enige duiding wordt gegeven, blijft het voor de betrokken buurtbewoners en markthandelaars gissen wat er met de markt zal gebeuren. Dit aspect zou nochtans deel moeten uitmaken van de projectaanvraag, gezien de grote invloed die de markt heeft op de buurt.

Als buurtbewoners vragen we dat de wekelijkse woensdagmarkt na de werken terugkomt naar de Gitschotellei en dat hier formeel over wordt gecommuniceerd naar de markthandelaars en de buurt toe. Er dient tevens voldoende aandacht te worden besteed aan de veiligheid van markthandelaars en bezoekers, indien een tram naast de markt zou komen te rijden, door een buffer te voorzien tussen de tram en de markt.



*Figuur 18 – De drukbezochte wekelijkse woensdagmarkt op de Gitschotellei. Op de achtergrond de Sint-Jozefkerk en de vele hoogstammige bomen op de Gitschotellei en Drakenhoflaan.*



## 5. Gemiste kansen voor fietsinfrastructuur

In de project-MER-screening op het inzageloket lezen we: "Er worden overal veilige, voldoende brede verhoogde fietspaden voorzien." (p.16). Wanneer we de plannen echter in detail bekijken, zien we dat deze niet voldoen aan bovenstaande uitspraak. Op meerdere plaatsen wordt de minimumbreedte voor een fietspad met lage intensiteit niet gehaald. Aldus voldoen de nieuwe fietspaden niet aan de voorwaarden zoals vooropgesteld in het 'Vademecum fietsvoorzieningen' (versie 1.0) van het Agentschap Wegen & Verkeer.

- Een deel fietspad t.h.v. Boekenberglei nr. 25 tot nr. 45 is minder dan 2 meter breed.
- De tweerichtingsfietspaden t.h.v. kruispunt Gitschotellei-Cruyslei (tevens een zeer gevaarlijk kruispunt) zijn slechts 2,50 en 2,60 meter breed i.p.v. de vooropgestelde minimumeis van minstens 3 meter.
- Fietsersbond Deurne wijst sinds 2017 op het feit dat de voorgestelde fietspadbreedtes niet toekomstgericht zijn. De voorziene breedte van 2 meter is de minimumbreedte voor lage fietsintensiteit en lokaal verkeer, terwijl de projectzone deel uitmaakt van de districtenroute. ([www.facebook.com/FietsersbondDeurne](https://www.facebook.com/FietsersbondDeurne), 23 september 2022).
- De Stad Antwerpen definieert de districtenroute als volgt: "De districtenroute bundelt snelle en veelgebruikte fietsverbindingen in en tussen de districten"<sup>8</sup>. De aan te leggen fietspaden hebben dus duidelijk als doel om als hoofdverbinding tussen de districten te fungeren, en dus, gecombineerd met de grote concentratie aan schoolgaand verkeer in de projectzone, kan een hoge mate van fietsintensiteit verondersteld worden. De minimumbreedte zou dan zelfs 3,0 meter moeten bedragen voor enkelrichtingsfietspaden (zie tabel hieronder).

Type	Intensiteit (verwachte aantal fietsers drukste uur)	Standaardbreedte (m)
Éénrichtingsfietspad	0 – 250	≥ 2,00
	> 250	≥ 3,00
Twee­richtings­fiets­pad	0 – 250	≥ 3,00
	> 250	≥ 4,00
Fietssnelweg	0-500	≥ 4,00
	> 500	≥ 6,00

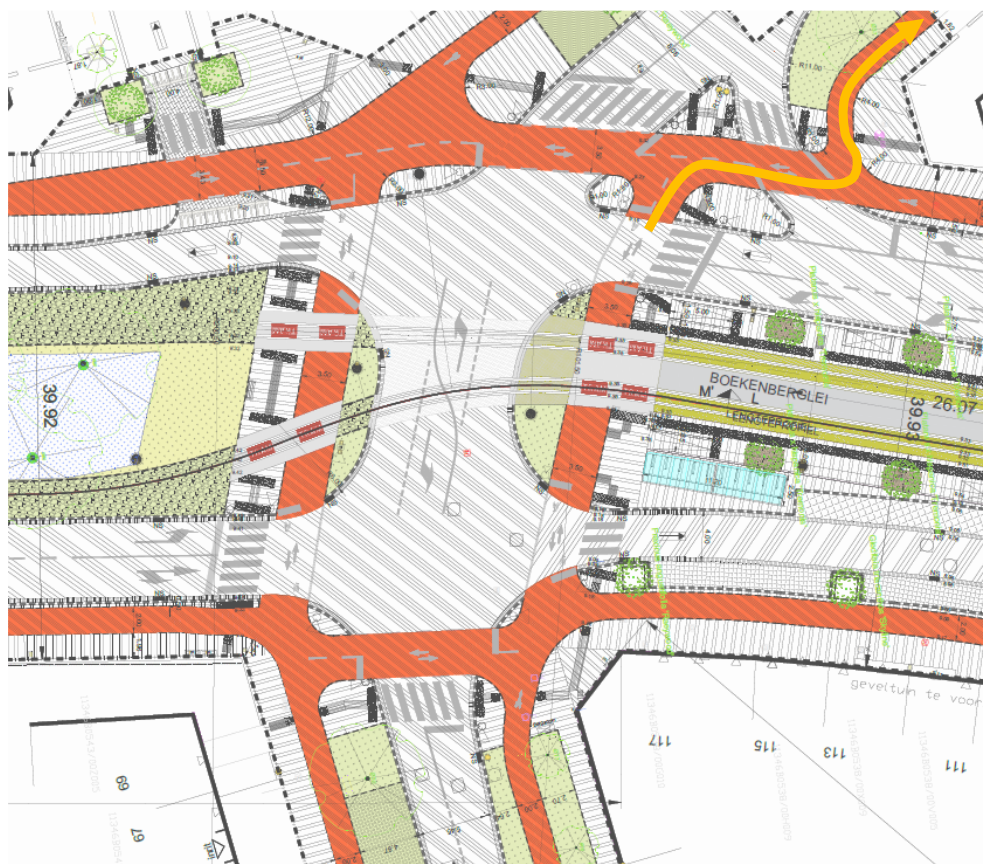
Tabel 1: Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden, rekening houdend met intensiteit fietsverkeer.

Figuur 19 – Richtlijnen voor standaardbreedtes fietspaden uit het 'Vademecum fietsvoorzieningen' (versie 1.0) van het Agentschap Wegen & Verkeer.

<sup>8</sup> <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/districtenroute/over>

In de nieuwe toestand ontstaan op verschillende plaatsen in de projectzone gevaarlijke situaties voor fietsers:

- Fietsers die vanuit de Boekenberglei de Cruyslei inrijden hebben nauwelijks plaats om de Cruyslei in de rijden tussen de sporen en de stoeprand (< 50 cm), en moeten over een kluwen van tramsporen rijden (extra spoor wegens aanleg nieuwe keerlus), wat zal leiden tot fietsongelukken.
- Fietsend vanuit de Menegemlei naar de Jozef Verbovenlei moeten fietsers een onmogelijke bocht maken t.h.v. het kruispunt. Deze onmogelijke bocht bevindt zich net op het punt waar twee éénrichtingsfietspaden samenkomen in een tweerichtingsfietspad én heeft een bochtstraal die aanzienlijk minder (ongeveer 2 meter) is dan de minimumbochtstraal (4 meter) opgelegd in Fiche B2 van het 'Vademecum fietsvoorzieningen' (versie 1.0) van Agentschap Wegen & Verkeer.



*Figuur 20 – Nieuwe toestand van kruispunt Boekenberglei-Menegemlei blijft onoverzichtelijk. Fietsers moeten veel scherpe bochten nemen (o.a. een onmogelijke bocht richting Jozef Verbovenlei, aangeduid met gele pijl) en beschikken over zeer kleine opstelvakken die niet voorzien zijn op de verkeersstroom.*

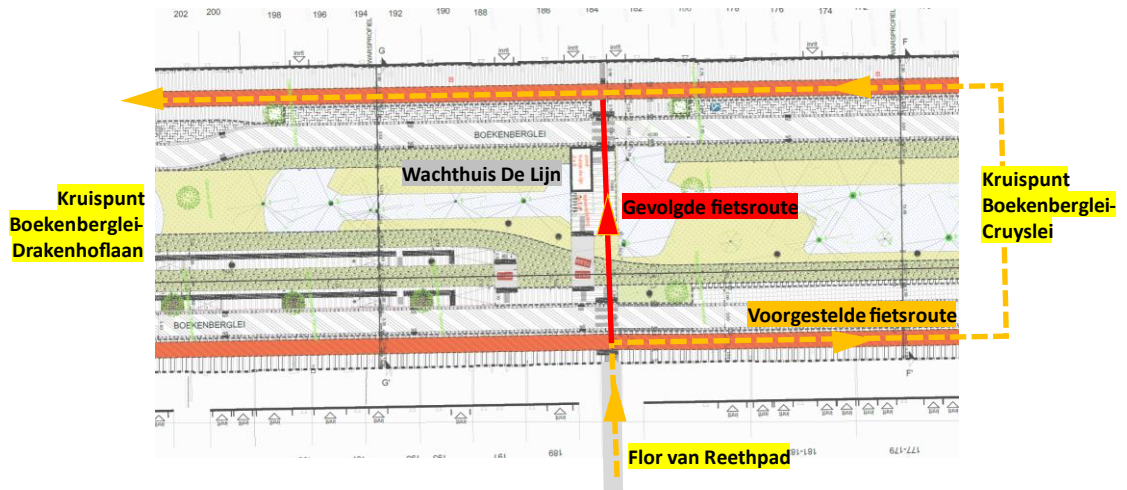
- De route Menegemlei - Jozef Verbovenlei zal ook voor onnodige problemen zorgen door veel en scherpe bochten én kleine opstelvakken die niet voorzien zijn op de verkeersstroom. 's Morgens rijden hier immers veel schoolgaande kinderen. Dit kruispunt blijft ook in de nieuwe toestand onoverzichtelijk.

- De nieuwe oversteekplaats t.h.v. de Muggenberglei is niet voorzien op oversteekbewegingen voor fietsers, terwijl dit wel zo is op de andere oversteekplaatsen in de projectzone. Dit zal leiden tot conflictsituaties met voetgangers. De nieuwe situatie is als dusdanig minder veilig dan de bestaande toestand.



*Figuur 21 – De oversteekplaats aan de Muggenberglei is enkel voorzien op voetgangers ondanks dat het fietspad een oversteekplaats insinueert.*

- De Boekenberglei heeft een middenberm. In de huidige praktijk heeft dit als gevolg dat fietsers de straat niet oversteken en over het voetpad in de verkeerde richting rijden. Een enkelrichtingsfietspad is op de Boekenberglei derhalve niet toereikend om de bestaande problemen op te lossen. Een tweerichtingsfietspad is hier absoluut vereist, maar door het plaatsen van een keerlus is hiervoor echter geen ruimte.
- De oversteekplaats t.h.v. het Flor van Reethpad is evenmin voorzien op oversteekbewegingen voor fietsers. Nochtans vormt het Flor van Reethpad een directe en veelgebruikte verbinding voor fietsers richting het Boekenbergpark en de zwembijver, horeca en sportfaciliteiten aldaar. Fietsers zullen in de praktijk gebruik maken van de voetgangersoversteek i.p.v. om te rijden via een officiële fietsoversteekplaats. Er kan een volwaardige fietsoversteekplaats worden voorzien als de onnodige traminfrastructuur zoals het nieuwe wachthuis voor personeel van De Lijn dat zich op de oversteekplaats bevindt, verwijderd wordt.



*Figuur 22 – Oversteekplaats t.h.v. Flor van Reethpad is niet voorzien op fietsers, maar zal in de praktijk door vrijwel alle fietsers worden gebruikt. Dit zorgt voor onnodige verkeersconflicten.*

Onze vraag is om de fietspaden binnen de projectzone toekomstbestendiger te maken. Ook dienen alle bovengenoemde gevaarlijke situaties voor fietsers te worden opgelost alvorens een omgevingsvergunning kan worden toegekend.

## **6. Verlies van parkeerplaatsen, verhoogde parkeerdruk en meer zoekverkeer**

De nieuwe toestand creëert een groot onevenwicht m.b.t. het aantal parkeerplaatsen binnen de projectzone, waardoor er een zeer hoge parkeerdruk ontstaat in de zone waar de nieuwe keerlus wordt aangelegd. Dit creëert veel zoekverkeer doorheen de omliggende woonbuurten.

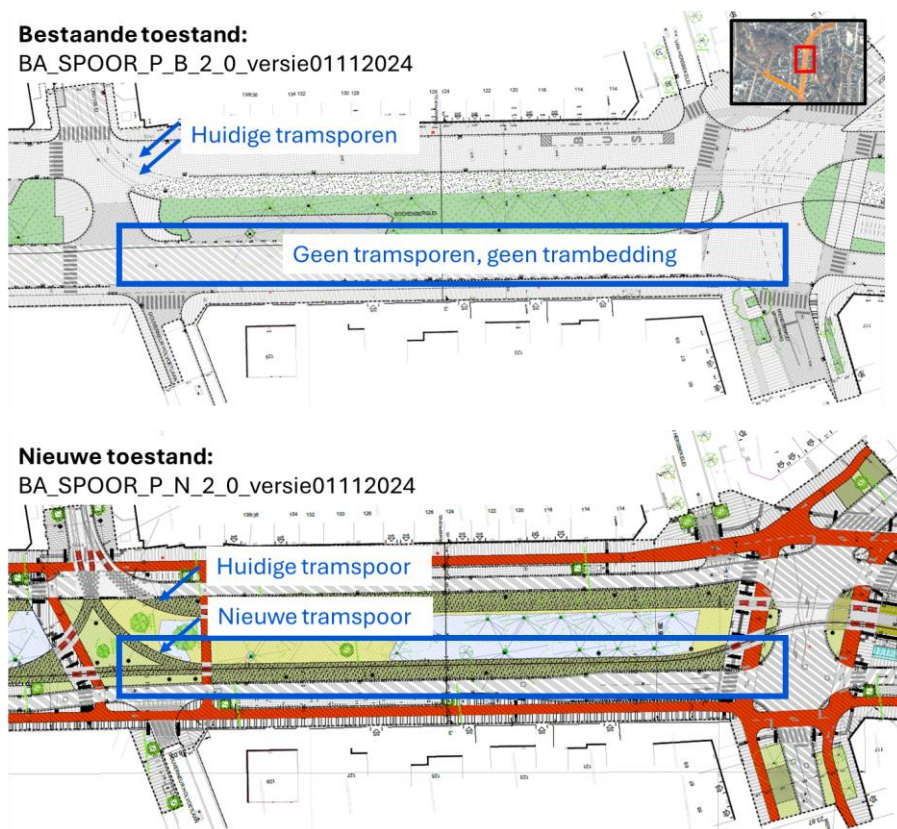
- In de MER-screening lezen we (op p. 16): *“Mogelijk zoekverkeer bevindt zich lokaal en heeft geen negatieve impact op de veiligheid en bereikbaarheid van de as.”*  
Dat de effecten op de mobiliteit niet als aanzienlijk te beschouwen zijn, en dat mogelijk zoekverkeer geen hinder zal veroorzaken, wordt niet gestaafd aan de hand van cijfers en klopt volgens ons niet.
- Na de heraanleg zullen er 55 parkeerplaatsen verdwijnen, waardoor de parkeerdruk en het zoekverkeer in de omliggende straten enorm zullen toenemen.
- Op de Gitschotellei en Drakenhoflaan verdwijnen “slechts” 13 parkeerplaatsen. In de Boekenberglei tussen de Jozef Verbovenlei en de Drakenhoflaan zal het aantal parkeerplaatsen echter verminderen van 149 naar 54. Dit betekent dat 95 plekken, 2/3<sup>de</sup> van de bestaande parkeerplaatsen, verdwijnt! Dat de parkeerdruk in deze buurt nu al hoog is, werd zelfs niet mee in rekening gebracht.
- De bewoners, de kerk, de feestzaal, de apotheek, de dokters- en tandartspraktijk op de Boekenberglei verliezen nagenoeg alle parkeermogelijkheid voor bezoek(ers), klanten en patiënten. Daarnaast verliest de middenstand binnen de gehele projectzone parking voor klanten evenals laad- en losruimte, zonder dat hier een waardig alternatief voor wordt voorzien.
- De nieuwe parkeerplaatsen die zullen worden voorzien t.h.v. de huidige keerlus Eksterlaar bevinden zich in het andere uiterste van het projectgebied en vormen bijgevolg geen alternatief voor de weggenomen parkeerplaatsen op de Gitschotellei, Drakenhoflaan en Boekenberglei (tot aan het kruispunt Boekenberglei-Menegemlei). Tevens zullen de bewoners daar hun groene uitzicht op de bomen verliezen (de grote platanen worden immers verplant).

Wij zijn van oordeel dat een oplossing moet worden gevonden voor de te hoge parkeerdruk en het verdwijnen van 95 parkeerplaatsen in de buurt van de Sint-Jozefkerk, om te vermijden dat de bewoners, de middenstand, de medische praktijkhuizen en het buurt- en verengingsleven hier ernstig onder zullen lijden.

## 7. Het ontbreken van een Milieueffectenrapport voor het aanleggen van meer dan 1 km aan tramsporen

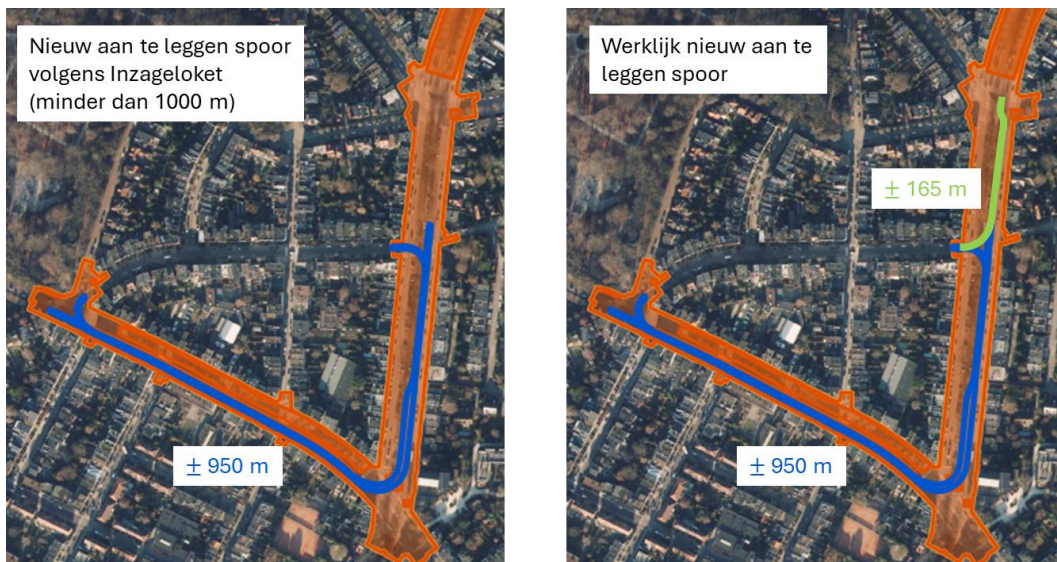
De activiteit i.v.m. het aanleggen van nieuwe tramsporen binnen het project werd ten onrechte ingedeeld als een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-m.e.r. besluit, meerbepaald 'rubriek 10 g): trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd (projecten die niet onder bijlage II vallen)'. Het aanleggen van de nieuwe tramsporen in dit project valt weldegelijk onder de 'm.e.r.-rubrieken Bijlage II Rubriek 10j: Aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd met een lengte van 1 km of meer'. Voor deze rubriek geldt dat "niet enkel de aanleg van nieuwe spoorinfrastructuur met de vernoemde lengte onder de rubriek valt, maar tevens dat een verbreding, verlegging en verlenging van bestaande spoorinfrastructuur met de vernoemde lengte onder rubriek 10j valt", aldus de 'Interpretatiegids m.e.r.-rubrieken Bijlage II Rubriek 10j'. Dit heeft tot gevolg dat een project-m.e.r.-procedure of eventueel een ontheffingsprocedure gevolgd dient te worden. De project-m.e.r.-screening in het dossier is dus ontoereikend.

- In de projectzone zal meer dan 1000 meter aan nieuwe tramsporen worden aangelegd. Het betreft alle sporen van het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei tot en met het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei, alle sporen van het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei tot en met het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei, en nieuwe tramsporen aan de onpare zijde van de Boekenberglei tussen het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei en Boekenberglei-Menegemlei (zie onderstaande figuur).



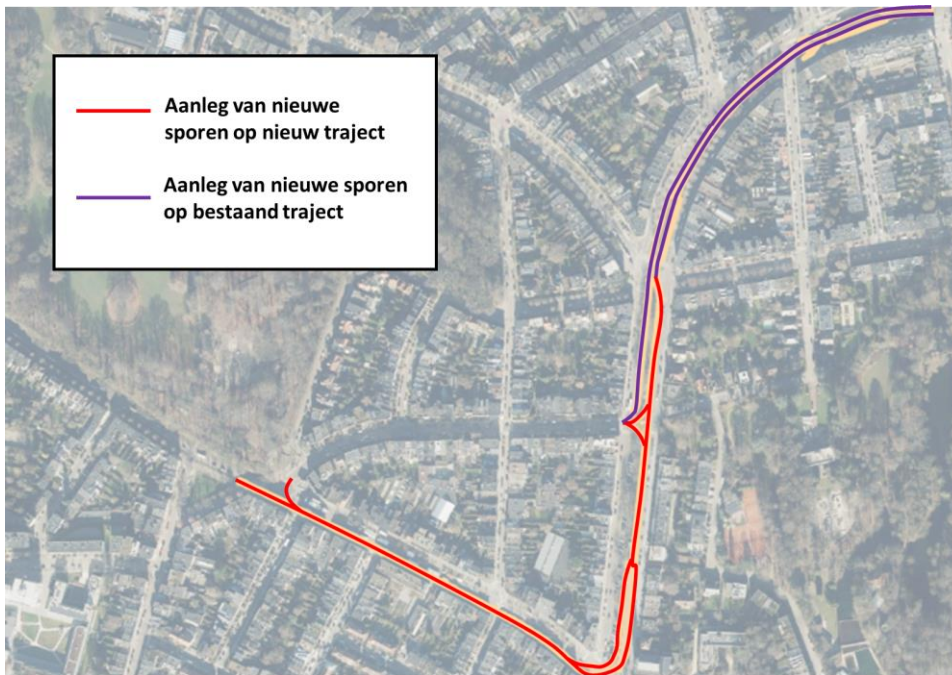
Figuur 23 – De sporen aan de onpare zijde van de Boekenberglei tussen het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei en Boekenberglei-Menegemlei betreft weldegelijk de aanleg van nieuwe sporen. In de huidige toestand zijn er aan de onpare zijde immers geen trambedding noch tramsporen.

- De nieuwe tramsporen aan de onpare zijde van de Boekenberglei tussen kruispunt Boekenberglei-Cruyslei en Boekenberglei-Menegemlei werden niet als dusdanig opgegeven in het loket (zie onderstaande figuur), waardoor deze mogelijks niet zijn meegenomen door de bevoegde ambtenaar om te bepalen onder welke m.e.r.-rubriek de aanvraag valt. Nochtans zal er over deze lengte een nieuwe trambedding en nieuw tramspoor worden aangelegd en kan dit dus onmogelijk gezien worden als een vervanging van huidige sporen. Tevens stelt de 'Interpretatiegids m.e.r.-rubrieken' dat een verbreding, verlegging en verlenging van bestaande spoorinfrastructuur eveneens in rekening gebracht dient te worden. In de m.e.r.-screening schrijft de aanvrager zelf dat het (ook) gaat om het verleggen van sporen: "Om de nodige bochtstralen te kunnen voorzien, wordt één van de bestaande tramsporen, tussen de Cruyslei en de Jozef Verbovenlei, verlegd naar de andere zijde van de middenberm." (p. 8).  
 Op basis van de bijgevoegde plannen leidt dit tot het aanleggen van zo'n 1115 meter, en dus meer dan 1000 meter, aan nieuwe (of verlegde) tramsporen.



Figuur 24 – Een screenshot uit het Inzageloket (links) toont het foutieve beeld van de infrastructuurwerken m.b.t. het aanleggen van nieuw tramspoor. De figuur rechts toont de werkelijke situatie, waarbij de totale afstand meer dan 1000 m bedraagt.

Zie onderstaande figuur voor een beeld van de projectzone met aanduiding van de nieuwe sporen.



*Figuur 25 - Aanleg van nieuwe traminfrastructuur in de projectzone.*

In de vergunningsaanvraag ontbreekt een project-m.e.r., alsook een onderzoek via ontheffingsaanvraag. Aangezien de correcte procedure niet werd gevolgd, kan geen omgevingsvergunning worden toegekend.



## 8. Het aantasten van het groene karakter van de betrokken straten

Bij de bekendmaking van het openbaar onderzoek (gele affiche) is het voorwerp van de aanvraag als volgt *“aanleggen van nieuwe traminfrastructuur, heraanleggen van het openbaar domein en vellen van 62 bomen en een bemaling noodzakelijk voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel”*. Meermaals wordt er in de begeleidende nota en/of project-m.e.r.-screening verwezen naar 62 te vellen bomen, maar in het dossier zijn ook andere getallen te vinden. Hoeveel bomen exact worden gerooid, is hierdoor niet duidelijk.

- Op p. 27 in de project-m.e.r.-screening lezen we *“Er worden 62 bomen gerooid.”*. In de begeleidende nota vinden we echter 63 te kappen bomen wanneer we de som maken van de oplijsting op p. 18. Volgens de legende in de figuur op p. 18 gaat het zelfs om 65 bomen (zie screenshot).

### Oplijsting op p.18 Begeleidende nota

Te kappen bomen:

- Aesculus hippocastanum: 1 exemplaar te verwijderen (niet vergunningsplichtig)
- Betula pendula: 3 exemplaren te verwijderen (niet vergunningsplichtig)
- Carpinus betulus 'Fastigiata': 2 exemplaren te verwijderen
- Platanus hispanica: 27 exemplaren te verplanten, 21 exemplaren te kappen (4 niet vergunningsplichtig)
- Prunus serrulata 'Kanzan': 2 exemplaren te verwijderen
- Quercus robur 'Fastigiata': 1 exemplaar te verwijderen (niet vergunningsplichtig)
- Tilia Cordata: 4 exemplaren te verplanten, 30 exemplaren te verwijderen (21 niet vergunningsplichtig)
- Tilia Platyphyllos: 2 exemplaren te verplanten, 3 exemplaren te verwijderen

### Legende van figuur op p.18 Begeleidende nota

- Te verplanten Platanen (27)
- Te verplanten Lindes (6)
- Te rooien bomen omwille van te oppervlakkige wortels (52)
- Te rooien bomen omdat ze in minder goede staat zijn (3)
- Te rooien bomen omwille van profielwijziging (10)

*Figuur 26 – Screenshots genomen uit de begeleidende nota leiden tot 63 of zelfs 65 te kappen bomen i.p.v. de aangevraagde 62.*

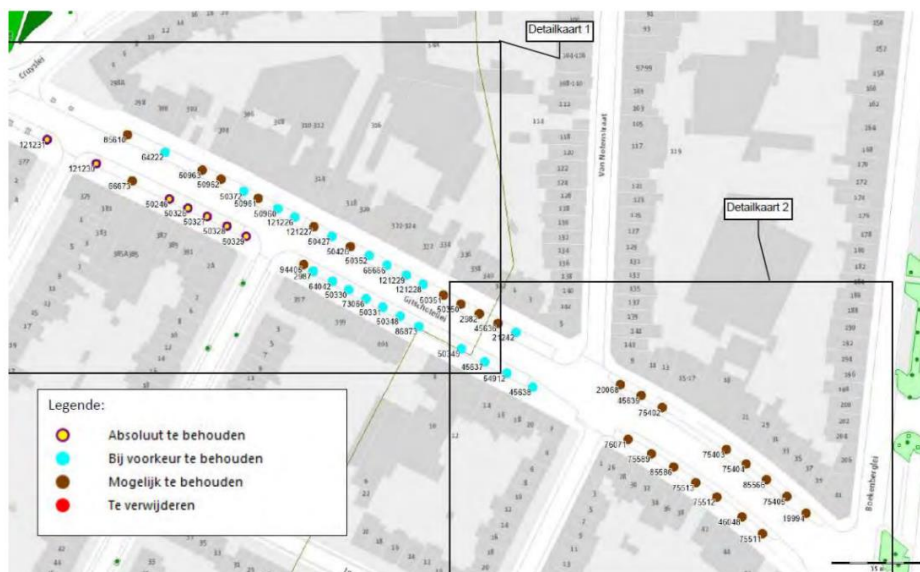
Het project heeft aanzienlijke en nefaste gevolgen voor het groene karakter van de betrokken straten aangezien meer dan de helft van de bestaande (hoogstammige) bomen zullen verdwijnen of dreigen af te sterven. Hierdoor verdwijnt veel kostbaar groenvolume dat onze buurt voorziet van schaduw, verkoeling, propere lucht en helpt bij de opname van regenwater.

- Er worden 62 bomen geveld, waarvan 39 hoogstammige bomen (minstens 1 meter omtrek op 1 meter hoogte). Dit heeft verregaande gevolgen voor de openbare ruimte en het milieu. Bijgevolg zou deze ingreep ondersteund moeten worden door een project-.m.e.r.. Een project-m.e.r.-screening is ontoereikend.
- Op het deel van de Gitschotellei-Drakenhoflaan dat binnen dit project wordt heraangelegd, verdwijnen vrijwel alle bomen, waardoor het bestaande groene straatbeeld voorgoed verdwijnt. De bewoners van deze straten krijgen een tramspoor voor hun deur in de plaats.



Figuur 27 – De grote laanstructuren in de projectzone t.h.v. de Boekenberglei (links: zomereiken) en t.h.v. de Drakenhoflaan/Gitschotellei (rechts: platanen en lindes)

- De hier voorziene nieuwe aanplantingen zijn in volume niet toereikend om het groenverlies te compenseren. In de project m.e.r.-screening wordt bevestigd dat er minder groenvolume zal zijn, wat zal leiden tot minder verkoeling: *“Het vernieuwen van de groenstructuur (rooien van bestaande bomen, verplanten van bestaande bomen en nieuwe aanplant) zal weliswaar een tijdelijke impact hebben op de verkoeling.”* (p. 23)
- In 2018 heeft de Stad Antwerpen een bomentoets laten uitvoeren voor de Gitschotellei-Drakenhoflaan door de eigen groendienst (rapportnummer: AI\_2018\_005, opgesteld door Jos Schenk, deskundige bomen stad Antwerpen). Dit document wordt echter nergens in het inzageklok vermeld, noch lijkt er rekening te zijn gehouden met de resultaten uit deze bomentoets. Hieruit blijkt immers dat het overgrote deel van de bomen die geveld zouden worden in dit project als ‘absoluut te behouden’, ‘bij voorkeur te behouden’ of ‘mogelijk te behouden’ zijn gelabeld. In de bomentoets is ook te zien dat de bomen niet in ‘slechte staat’, ‘zeer slechte staat’ of ‘dood’ zijn en dus nog alle groeipotentieel hebben. De Stad Antwerpen gaat in dit project dus in tegen de aanbevelingen van de eigen groendienst. Gezonde en te behouden bomen worden gekapt ten voordele van onnodige en onveilige traminfrastructuur (zie punten 1 en 2).



Figuur 28 - Bomentoets Gitschotellei-Drakenhoflaan 2018 toont aan dat vrijwel alle bomen op de Gitschotellei-Drakenhoflaan te behouden zijn.

- Op de Drakenhoflaan richting Borsbeek, in het verlengde van de projectzone, werd de straat in 2024 wel heraangelegd met maximaal behoud van bomen (OMV\_2022157605, zie foto's hieronder). Waarom is deze werkwijze niet mogelijk binnen dit project, wordt niet geduid in de beschrijvende nota. Andere voorbeelden van projecten waarin bomen maximaal werden gespaard bij een heraanleg zijn de heraanleg van de Ooststatiestraat te Kontich en de heraanleg van de Lindenlei te Mortsel.



*Figuur 29 – Heraangelegde Drakenhoflaan (pare en onpare zijde) waarbij alle bomen werden behouden. In de verte ziet men het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei dat deel uitmaakt van deze omgevingsvergunningaanvraag. De bomen en het straatprofiel zijn nagenoeg identiek aan die van het stuk Drakenhoflaan-Gitschotellei van deze projectaanvraag. Waarom is deze werkwijze dan niet mogelijk binnen dit project?*

Ook worden er 27 hoogstammige, en dus oudere, bomen verplant binnen de projectzone. Dit is een ingreep die de nodige risico's met zich meebrengt en een veel lagere kans op slagen heeft dan een nieuwe aanplanting. Nergens wordt een inschatting gemaakt van de slaagkansen van het verplanten van deze bomen, maar elke tuinier weet dat men een oude boom niet zomaar kan verplaatsen. Daarnaast leert de ervaring van buurtbewoners dat vrijwel alle nieuwe aanplantingen die de voorbije jaren zijn gebeurd in de projectzone vrijwel onmiddellijk zijn afgestorven. Er is dus een grote kans dat de te verplaatsen bomen zullen afsterven. Dit leidt mogelijk tot een additionele afname van maar liefst 33 bomen (27 hoogstammige, 6 gewone), bovenop de 62 bomen die reeds verwijderd zullen worden.



Figuur 30 - Links: de te verwijderen en te verplanten bomen in de projectzone. Rechts: foto (d.d. 15/08/2023) van de afgestorven nieuwe aanplantingen uit 2022 op de Boekenberglei (met daarachter de eeuwenoude eiken).

Het rooien van de 62 bomen (waarvan 40 hoogstammige bomen) heeft een enorme impact op het ecosysteem in onze buurt. Deze bomen bieden immers voedings-, nest-, voortplantings- of rustplaatsen aan verschillende vleermuizen, insecten, knaagdieren en vogelsoorten. Vele van deze diersoorten zijn bovendien beschermd. Aangezien vrijwel alle bestaande bomen op de Gitschotellei gerooit (of verplant) worden, zal er aanzienlijke schade aan het ecosysteem worden toegebracht. Dit is in strijd met meerdere bepalingen uit het Soortenbesluit. Eveneens werd dit effect op het milieu onvoldoende in rekening gebracht.

- In het Groenplan Deurne is het volgende te lezen:

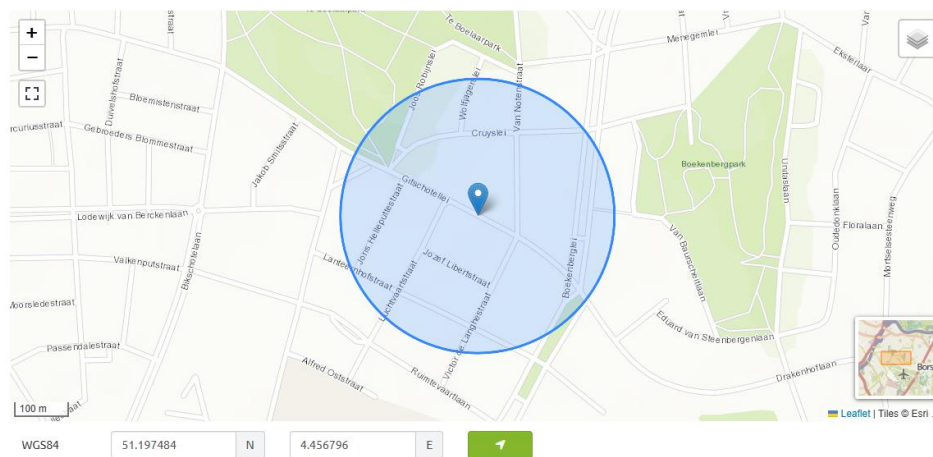
*“Boekenberg/Unitas is één van de weinige gebieden in de stad waar veel straten met een laanstructuur aanwezig zijn: Boekenberglei, Menegemlei en Drakenhoflaan. Deze lanen vormen de dragers van het groen netwerk. Ze verbinden het Boekenbergpark met het Te Boelaerpark, Oude Donk, Eksterlaar, de luchthaven en het Rivierenhof. Hoewel in de drie lanen nog statige boomstructuren aanwezig zijn, is de uitstraling en verblijfskwaliteit in alle drie voor een groot deel verloren gegaan de laatste decennia. Behoud, bescherming en kwalitatieve versterking van deze laanstructuren kan ervoor zorgen dat het groene micronetwerk doorheen dit districtsdeel verbetert.”*

Bron: <https://www.antwerpen.be/nl/info/59ba39eca677936c916e7bce/groenplan-deurne>

Quod non in casu. Door het verwijderen van alle bomen op de Gitschotellei-Drakenhoflaan supprimeert men de groene verbinding tussen het Boekenbergpark en het Te Boelaerpark (die reeds aanwezig was op de Ferraris kaart uit de 18<sup>e</sup> eeuw<sup>9</sup>). Deze ingreep vormt een aanslag op de biodiversiteit en belet fauna (vogels, vleermuizen, insecten, etc.) om veilig tussen beide parkgebieden te kunnen bewegen.

- De volgende beschermde diersoorten die werden gespot tussen 28/12/2024 en 07/01/2025 in een zone van 250 meter rondom Gitschotellei nr. 340 (zie figuur), vallen onder Artikel 9. van het Soortenbesluit (en zijn aldus beschermd)<sup>10</sup>: rode eekhoorn, steenmarter, aalscholver, appelvink, blauwe reiger, boomklever, boomkruiper, buizerd, dodaars, ekster, fuut, gaai, geelpootmeeuw, goudhaantje, graspieper, groene specht, groenling, grote bonte specht, grote gele kwikstaart, grote zaagbek, havik, heggenmus, houtduif, ijsvogel, kauw, keep, kievit, kleine mantelmeeuw, knobbelzwaan, kokmeeuw, kolgans, koolmees, koperwiek, kraakeend, kramsvogel, kuifeend, meerkoet, merel, ooievaar, pimpelmees, putter, ransuil, roodborst, sijs, slechtvalk, slobend, smient, sperwer, spreuw, staartmees, stormmeeuw, tafeleend, tijftjaf, torenvalk, Turkse tortel, veldleeuwerik, vink, vuurgoudhaantje, waterhoen, watersnip, wilde eend, winterkoning, wintertaling, zanglijster, zilvermeeuw, zwarte roodstaart en zwartkop.

De vele soorten die waargenomen werden in dit nauwe tijdsframe, bevestigen opnieuw de hoge ecologische waarde van de groenstructuren in dit deel van de projectzone.



Figuur 31 – Zone van 250 rondom Gitschotellei nr. 340 gebruikt om te waarnemingen van beschermde diersoorten in deze zone van het projectgebied te bepalen.

- Ook de volgende vleermuizen (beschermde diersoorten) werden op dezelfde locatie gespot in de periode van 1 tot 10 september 2024 (periode gekozen o.b.v. activiteit vleermuizen voornamelijk in zomermaanden)<sup>11</sup>: Gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. Deze vleermuizen vallen eveneens onder bijlage 4 van de habitatrictlijn (<https://www.ecopedia.be/europees-beschermde-natuur/bijlage-4-soorten-van-de-habitatrictlijn>).
- Gezien de duidelijke aanwezigheid van beschermde diersoorten in deze straat, en de aanwezigheid van nest- en rustplaatsen in de bomen (zie bijv. onderstaande foto's, genomen op 08/01/2025), is het gegeven advies van Agentschap Natuur en Bos ontoereikend. Immers is de aanwezigheid van nest-, voortplantings- of rustplaatsen van beschermde diersoorten reeds bewezen. Men dient preventief een soorttoets op te stellen voor alle gerooide bomen in deze zone in samenspraak met Agentschap Natuur en Bos.

<sup>10</sup> [https://waarnemingen.be/fieldwork/observations/explore/?end\\_date=2025-01-07&point=POINT\(4.45679599999994%2051.197484\)&distance=0.25](https://waarnemingen.be/fieldwork/observations/explore/?end_date=2025-01-07&point=POINT(4.45679599999994%2051.197484)&distance=0.25)

<sup>11</sup> [https://waarnemingen.be/fieldwork/observations/explore/?end\\_date=2024-09-10&point=POINT\(4.45679599999994%2051.197484\)&distance=0.25](https://waarnemingen.be/fieldwork/observations/explore/?end_date=2024-09-10&point=POINT(4.45679599999994%2051.197484)&distance=0.25)

- De volgende bepalingen uit het Soortenbesluit worden hierdoor geschonden:  
Artikel 14 § 1. *“Het is verboden de nesten van beschermde vogelsoorten of de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van andere beschermde diersoorten dan vogels opzettelijk te vernielen, te beschadigen of weg te nemen.”*

→ Het is duidelijk dat er beschermde vogelsoorten en andere beschermde diersoorten aanwezig zijn in deze zone. Het rooien van de bomen zal de habitat van deze dieren ernstig beschadigen of zelfs volledig vernietigen. Gezien de vele waarnemingen van beschermde diersoorten, kan men er eveneens vanuit gaan dat de aanvrager op de hoogte hiervan zou moeten zijn, en zich dus niet kan beroepen op ‘onopzettelijkheid’.

Artikel 10 § 1. 3° *“Ten aanzien van specimens van beschermde diersoorten zijn de volgende handelingen verboden : het opzettelijk en betekenisvol verstoren, in het bijzonder tijdens de perioden van de voortplanting, de afhankelijkheid van de jongen, de overwintering en tijdens de trek.”*

→ Het rooien van de bomen kan beschouwd worden als opzettelijke verstoring, aangezien de aanwezigheid van beschermde diersoorten reeds bewezen is.

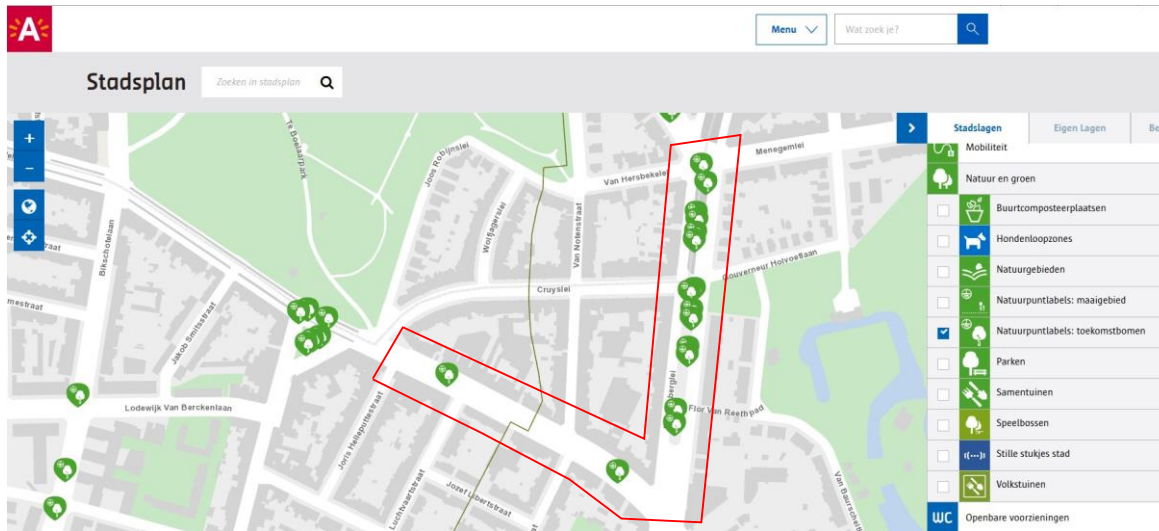
In de projectzone bevinden zich volgens de Groeninventaris Stad Antwerpen zestien toekomstbomen. Dit zijn bomen in een straat of op een plein die voldoende ruimte en bescherming krijgen, zowel boven als onder de grond. Zo krijgen de bomen de kans om uit te groeien tot grote en monumentale bomen, die makkelijk 120 jaar kunnen worden.<sup>12</sup> Het label ‘Toekomstboom’ ontstond uit een samenwerking tussen Natuurpunt en Stad Antwerpen. De Stad kent een label toe aan bomen die ook als dusdanig in de groeninventaris teruggevonden kunnen worden. Het verbaast ons dat twee toekomstbomen zullen worden gerooid, en dat de andere toekomstbomen binnen de projectzone hun groeikansen aanzienlijk zullen zien slinken door het aanleggen van een trambedding en bovenleidingen.

- Eén toekomstboom is een zomereik met stamomtrek van 300 centimeter ter hoogte van de Boekenberglei nummer 146. De trasporen voor de nieuwe keerlus zullen op minder dan één meter t.o.v. de stam worden gelegd (gemeten vanaf de stam). De kruinprojectie zal tot ver buiten de trasporen komen waardoor de groei belemmerd wordt, en de toekomstboom danig gesnoeid dient te worden aan één zijde om de trampalen en -kabels mogelijk te maken. Dit tast niet alleen de levensvatbaarheid van deze en de andere toekomstbomen in de eikendreef aan (grote snoei, belemmering/vernietiging van de wortels tijdens en na werken, belemmering groeiruimte), maar eveneens wordt het uitzicht van de zomereikendreef aangetast.
- Bovenstaand punt geldt tevens voor de andere zomereiken op de Boekenberglei waarlangs de nieuwe trambedding zal worden aangelegd (zie onderstaande figuren). Deze zijn dan misschien niet allemaal geclassificeerd als toekomstbomen (13 ervan wel), maar de dreef is beeldbepalend en heeft een zeer hoge ecologische waarde.<sup>13</sup> Slechts voor 2 zomereiken wordt een bijkomend wortelonderzoek uitgevoerd, maar gezien er 22 zomereiken zijn waarvan de kroonprojectie in conflict komt met de trambedding en bovenleidingen, zou bijkomend onderzoek voor al deze bomen aangewezen zijn.

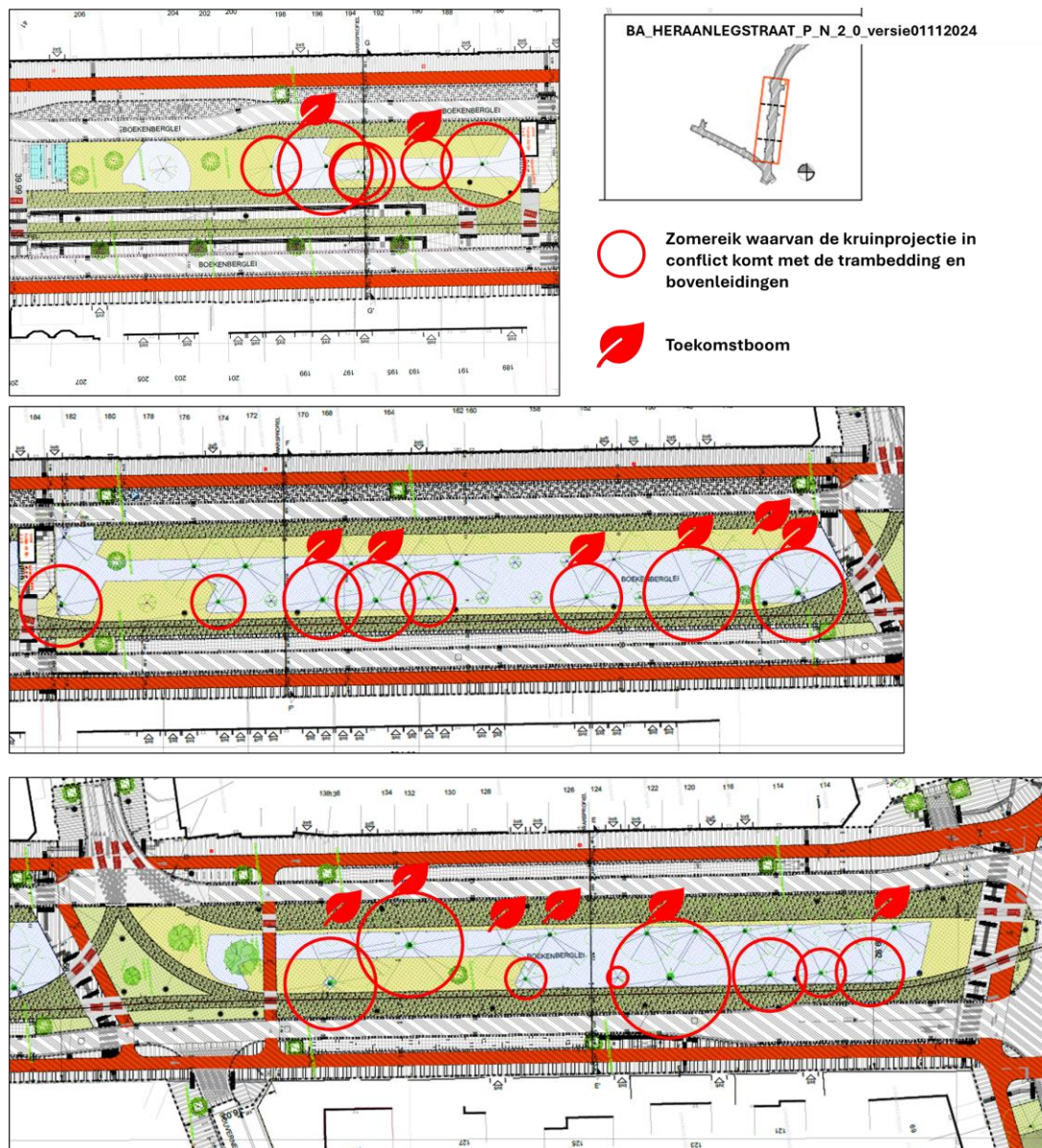
<sup>12</sup> <https://www.antwerpen.be/info/5b167c942d2a3c1c6f2b30d6/toekomstbomen>

<sup>13</sup> <https://www.onzenatuur.be/artikel/inlandse-eik-verwelkomt-meer-dan-1000-soorten>

- Twee andere toekomstbomen zijn een winterlinde met stamomtrek van 112 centimeter t.h.v. Gitschotellei 391, en een gewone plataan met stamomtrek van 162 centimeter t.h.v. Drakenhoflaan 44. Deze toekomstbomen worden volgens de plannen gerooid, wat indruist tegen de eigen maatregelen die de Stad Antwerpen voorziet voor bomen met dit label.



Figuur 32 - Stadsplan Antwerpen waarop de zestien toekomstbomen binnen de projectzone aangeduid staan.



*Figuur 33 - Aanduiding van de kruinprojectie van de zomereiken op de Boekenberglei (tussen Drakenhoflaan en Cruyslei) die in conflict komen met de traminfrastructuur (bedding, palen, bovenleidingen). Deze tonen duidelijk dat de traminfrastructuur wordt aangelegd binnen de kruinprojectie van de bomen en dus aanzienlijke gevolgen zal hebben qua gezondheid en uitzicht.*

In de MER-screening (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_MER\_DEF\_versie18072024) staat op p. 35 dat tijdens de werf de bestaande bomen afgeschermd worden met een hekwerk zodat de bomen geen schade kunnen oplopen, en dat er geen materiaal in de wortelzones van de bomen gestockeerd mag worden. Tijdens eerdere werken in het kader van dit project (zie verder onder punt 12. Starten van voorbereidende werken zonder vergunning), werden deze maatregelen allerminst gerespecteerd, zie onderstaande foto's.

Voorzichtigheid is nochtans absoluut geboden om het kostbare groen in de projectzone te vrijwaren. In de MER-screening wordt niet gepreciseerd hoe het toezicht hierop zal gebeuren teneinde beschadiging aan de bomen te vermijden. Aangezien tijdens voorbereidende werken er duidelijk geen voorzichtigheid noch toezicht te bespeuren was, kan men onmogelijk stellen dat er geen aanzienlijke gevolgen voor het groen in deze straat zullen zijn.





*Figuur 34 – Foto's genomen tussen mei en augustus 2023 tonen aan dat geen enkele beschermende maatregelen worden genomen om de eeuwenoude zomereiken te beschermen tijdens de (voorbereidende) werken.*

Tijdens de aanleg van nieuwe tramsporen door De Lijn in de Begijnhoflaan te Gent zijn een aantal kastanjabomen beschadigd geraakt door onvoorzichtigheid tijdens de werken:

- “Bomen in Begijnhoflaan raken beschadigd bij werken aan tramsporen: “Als dit zo doorgaat, zijn we ze straks allemaal kwijt””: [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240318\\_95559888](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240318_95559888)
- “Wortels van 5 Begijnhoflaanbomen beschadigd bij werken van De Lijn. “Wormen en beluchtingskanalen moeten groei stimuleren””: <https://www.hln.be/gent/wortels-van-5-begijnhoflaanbomen-beschadigd-bij-werken-van-de-lijn-wormen-en-beluchtingskanalen-moeten-groei-stimuleren~a5fe0a06/>

Binnen dit project zal er ook 67 vierkante meter van het Te Boelaerpark worden ontbost. Dit stuk parkgebied zal worden ingetekend als openbaar domein. Ontbossing is volgens de Vlaamse regelgeving verboden, tenzij het een uitzondering betreft met het oog op handelingen van algemeen belang. Echter is binnen dit project het algemeen belang niet voldoende aangetoond, en kan de ontbossing bijgevolg niet plaatsvinden.

- De ontbossing kadert volgens de aanvrager in het algemeen belang, om zo een veiligere oversteekplaats aan kruispunt Cruyslei-Gitschotellei te creëren. Echter biedt de ingreep weinig meerwaarde qua verkeersveiligheid omdat het kruispunt minder compact wordt gemaakt (zie ook punt 2).
- Afwijkingen tegenover de regelgeving in het kader van het algemeen belang kunnen slechts plaatsvinden indien ze een ruimtelijk beperkte impact hebben. Gezien de grote ruimtelijke impact door (i) het ontbossen van 67 vierkante meter van het Te Boelaerpark, en (ii) heraanleg van kruispunt Gitschotellei-Cruyslei in uitgebreidere vorm dan bestaande toestand, kan er geen uitzondering worden toegestaan o.b.v. het ingeroepen algemeen belang.

Vanwege de ernst van de gevolgen inzake milieu die ontstaan binnen dit project zijn wij van oordeel dat een project-m.e.r. moet worden opgemaakt. De gevolgen voor het milieu dienen in kaart te worden gebracht en hier dient rekening mee te worden gehouden bij het opmaken van de plannen, wat tot nu toe niet is gebeurd. De MER-screening in de aanvraag is niet toereikend. Ook met het Soortenbesluit (en meer specifiek art. 14 en 10) dient rekening te worden gehouden. In het kader van de huidige projectaanvraag kan bijgevolg onmogelijk een omgevingsvergunning worden toegewezen.

## 9. De (nieuwe) trambochten resulteren in geluidshinder over de gehele projectzone

De kromtestraal van trambochten bedraagt volgens aanbevelingen van De Lijn minimaal 25 meter. Zo lezen we in de 'Doorstromingsgids van bus en tram' van De Lijn het volgende: "Bochtstralen onder de 25,00 m zijn vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet voor exploitatie op de openbare weg geschikt". Deze aanbeveling wordt niet gevolgd voor de nieuw aangelegde bochten t.h.v. kruispunt Cruyslei-Gitschotellei (21,5 m), Boekenberglei-Drakenhoflaan (24,5 m) en Cruyslei-Boekenberglei (21 m). Tevens zijn de nieuwe trambochten binnen de projectzone zeer scherpe bochten (tot wel 60 graden) en ook zeer lange bochten (tot wel 70 meter).

(Scherpe) trambochten veroorzaken vaak lawaaihinder door het zogenaamde booggeluid (Eng. *Curve squeal*), wat nadelige effecten heeft op de gezondheid (zie verder). Daarnaast kunnen ze zorgen voor veiligheidsproblemen. In de projectzone zijn in 2013 en 2019 trams ontspoord ter hoogte van het kruispunt Boekenberglei-Cruyslei, tevens in een bocht met een kleine kromtestraal (24 m) (zie o.a. "Niet het eerste ongeval met tram in bocht op Boekenberglei" [https://www.gva.be/cnt/dmf20190828\\_04579396](https://www.gva.be/cnt/dmf20190828_04579396)).

Deze gevaarlijke situatie blijft behouden. Sterker nog, ze wordt nog verder uitgebreid in het project gezien de vijf nieuwe bochten met een (te) kleine kromtestraal (zie onderstaande figuur). Het toevoegen van deze extra trambochten verhoogt het risico op ontsporingen. Enkel wanneer de bochten te allen tijde met voldoende lage snelheid worden genomen, kunnen ongevallen worden vermeden. Echter, rekening houdend met de variabiliteit in menselijk gedrag en bovenvermelde historiek van ontsporingen, zijn wij als buurtbewoners ongerust over de toevoeging van zoveel extra scherpe trambochten in de buurt.



Figuur 35 – Nieuwe aan te leggen trambochten in de projectzone met aanduiding van bochtstraal, -lengte en -hoek.

De reeds aanwezige bochten binnen de projectzone veroorzaken reeds geluidsoverlast en zorgen al jaren voor klachten. In de nieuwe situatie zullen nog meer bochten, waaronder zeer scherpe bochten met kleine kromtestraal, zorgen voor nog meer geluidsoverlast over de gehele projectzone.

Verschillende studies vermelden de nadelige gevolgen van lawaaiërige trambochten:

*"Curve squeal is one of the loudest and most disturbing noise sources from railways, metros and tramways. It is a strongly tonal noise (i.e. dominated by a single frequency) occurring in sharp curves. [...] Its tonal nature means that it is more annoying than a broad-band noise of the same level. Squeal noise therefore causes considerable environmental noise disturbance in the vicinity of curves as well as for rail passengers in vehicles and on stations. [...] It was estimated that in highly populated areas, curve squeal is likely to affect an average of about 1000 inhabitants within 250 m of a squealing curve."*

Bron: David Thompson, Chapter 9 - Curve Squeal Noise, Editor(s): David Thompson, Railway Noise and Vibration, Elsevier, 2009, Pages 315-342, ISBN 9780080451473, <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-045147-3.00009-8> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080451473000098>).

*"Tram lines in towns are often constructed with a small radius, and therefore curve squealing occurring at high level disturbs people living or working near tram lines. Curve squeal is characterized by extreme high-pitched noise levels, resulting in major discomfort while sleeping, increased risk of cardiovascular disease, and other health problems."*

Bron: Panulinova E, Harabinová S, Argalášová L. Tram squealing noise and its impact on human health. Noise Health. 2016 Nov-Dec;18(85):329-337. doi: 10.4103/1463-1741.195799. PMID: 27991464; PMCID: PMC5227013 (<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27991464/>).

Het geproduceerde geluid in trambochten kan oplopen tot wel 100–110 dB op slechts 7.5 m afstand van de sporen:

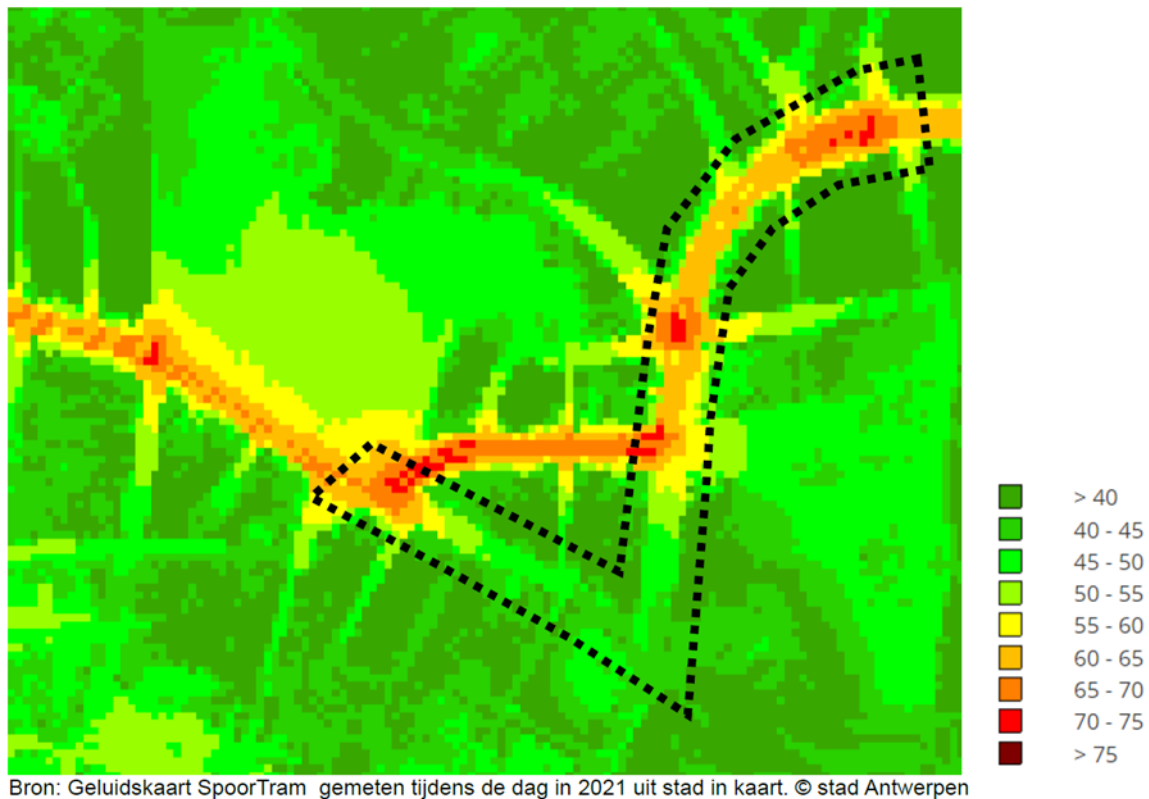
*"High noise levels: sound pressure levels up to 130 dB can be recorded close to the wheel, and up to 100–110 dB at 7.5 m from the track centre [3], [4]. Squeal noise levels can exceed usual rolling noise levels by more than 15–20 dB."*

Bron: N. Vincent, J.R. Koch, H. Chollet, J.Y. Guerder, Curve squeal of urban rolling stock—Part 1: State of the art and field measurements, Journal of Sound and Vibration, Volume 293, Issues 3–5, 2006, Pages 691-700, ISSN 0022-460X, <https://doi.org/10.1016/j.jsv.2005.12.008>.

De projectzone bevindt zich in dichtbevolkt verstedelijkt woongebied waardoor een groot aantal buurtbewoners deze hinder dagelijks zullen ondervinden. In de MER-screening is te lezen dat de nieuwe trambedding bijkomend geluid en trilling met zich zal meebrengen (p. 26), en ook dat er na afronding van de werffase, ter plaatse van de nieuwe traminfrastructuur, geluid en trillingen ontstaan (p. 27).

De geluidsarme spooroplegging en alternerende railpads (zoals beschreven in de MER-screening p. 26) zullen niet verhinderen dat er extra geluidshinder door de nieuwe trambochten ontstaat aangezien deze enkel een invloed kunnen hebben op het rolgeluid van de tram. De geluidsproblematiek m.b.t. de trambochten, het booggeluid, wordt niet behandeld in de screening. Nochtans is dit één van de meest storende geluidsbronnen bij tramverkeer. Door het niet in beschouwing nemen van deze enorm belangrijke bron aan tramgeluid, kan men onmogelijk stellen dat de mogelijke effecten op het milieu en omgevingsgeluid grondig werden bekeken.

Op de eerste kaart op p. 25 van de MER-screening (zie hieronder) is duidelijk zichtbaar dat er veel geluidshinder is in de trambochten. Na de werken zullen er binnen de projectzone alleen maar meer trambochten, en dus meer geluidsoverlast, bijkomen.



De te verwachten geluidshinder is minstens van diezelfde aard, en waarschijnlijk zelfs groter gezien de scherpe en lange bochten met kleine kromtestraal, dan in andere zones in Antwerpen zoals het kruispunt van de Blancefloerlaan en de Halewijnlaan ([https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20230716\\_96095336](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20230716_96095336)) en de tramkeerlus in Wijnegem (<https://www.hln.be/wijnegem/onderzoek-naar-piepende-tramsporen~a4c8291a/>). Ook in andere Vlaamse steden zorgen trambochten voor enorme geluidshinder, en De Lijn geeft zelf aan dat hier nog geen totaaloplossing voor bestaat, dus, met andere woorden, dat de geluidshinder veroorzaakt in (scherpe) trambochten, niet kan worden vermeden noch verholpen:

- Bewoners klagen over piepende kusttram in Knokke: "Geluidspieken tot 90 decibel": <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/10/02/piepende-tram/>

*"Van 5.00 uur 's ochtends tot 1.00 uur 's nachts veroorzaakt de tram hier geluidspieken tot 90 decibel. Het is écht niet te doen." Bij vervoersmaatschappij De Lijn zijn ze op de hoogte van het probleem. "De tram maakt daar een scherpe bocht. Hoe krupper de bocht, hoe meer contactgeluid er veroorzaakt worden", zegt Frederik Wittock van De Lijn. "Het contactgeluid van de tramwielen op metalen sporen is een gekend probleem. Bij nieuwe sporen, zoals hier het geval is, komt dat probleem vaker voor. Omdat de tram in Knokke rechtsomkeer maakt in een soort "keerlus" is de kans op geluidsoverlast groter. "In de keerlus mogen de trams 5 kilometer per uur rijden. Als ze sneller gaan, zorgt dat voor geluidsoverlast", zegt Wittock. [...] De Lijn probeert de hinder te beperken door de snelheidslimiet, maar ook met "smeertrams", die de sporen invetten. Iedere dag rijden er zo tien rond aan onze kust. "Maar een*

*totaaloplossing voor het probleem is helaas nog niet op de markt", klinkt het. "Een andere mogelijkheid is om een vaste smeerinstallaties te installeren op bepaalde locaties als we de traminfrastructuur vernieuwen. Die zorgen plaatselijk voor een bijkomende smering". Al is ook dat geen definitieve oplossing, want ook externe factoren spelen een rol in de overlast. "Bij warm en droog weer wordt er meer geluid veroorzaakt."*

- Oostendenaars overwegen rechtszaak tegen piepende tram: "Ik word zot": <https://focus-wtv.be/nieuws/oostendenaars-overwegen-rechtszaak-tegen-piepende-tram-ik-word-zot>

*"Aan het Marie-Joséplein in het centrum van Oostende klagen de burens massaal over de kusttram. Elke vijf minuten passeert er een exemplaar. Het is blijkbaar zo erg, dat buurtbewoners overwegen om naar de rechter te stappen. "Het is onmenselijk. Als je er begint op te letten word je zot", vertelt buurtbewoner Erna Jonckheere. "Wij vluchten ons huis uit, want het is van 's morgens vroeg tot 's nachts."*

- Buurtbewoners van keerlus in Mortsel ondervinden geluidshinder door piepende trams: "Niet meer vol te houden": [https://www.gva.be/cnt/dmf20240819\\_96779907](https://www.gva.be/cnt/dmf20240819_96779907)

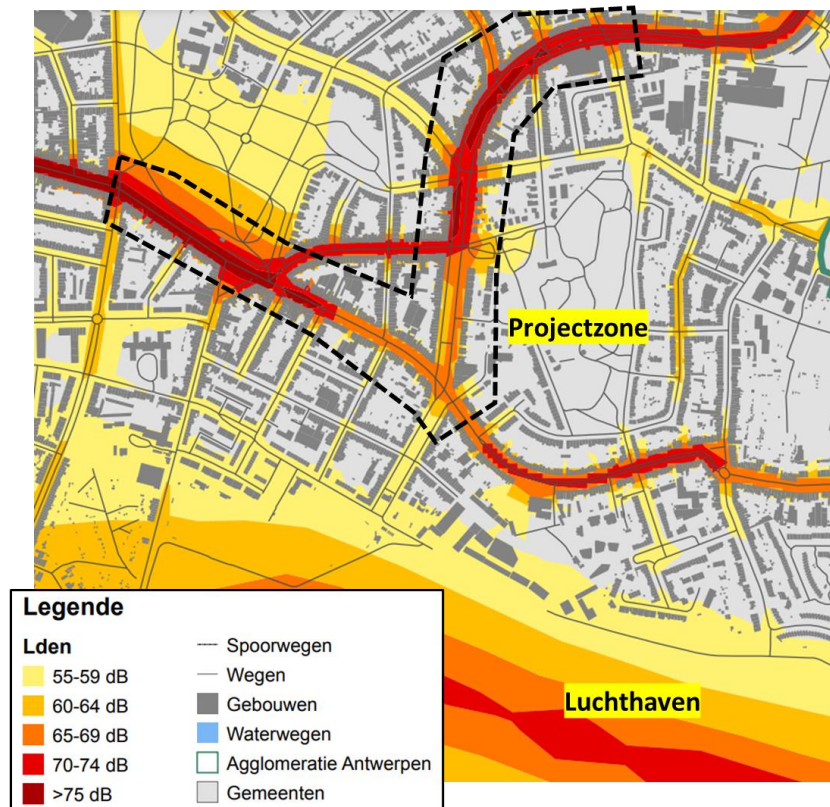
*"De buurtbewoners en horeca-uitbaters van het Gemeenteplein zijn het geluid van de piepende trams meer dan beu. Ze ondervinden al langer last van het geluid, maar sinds de heraanleg van de sporen is de situatie alleen maar erger geworden. "Ik word er gek van", getuigt een buurtbewoner. [...] De Lijn is op de hoogte van het probleem en bevestigt dat de nieuwe sporen voor meer lawaai zorgen. Dat betekent net dat de tram goed in het profiel past. De krappe bocht en ook het warme weer versterken het probleem."*

Onze buurt heeft nu al te maken met veel lawaaihinder, o.a. door de nabijheid van de Ring en de regionale luchthaven. Uit de geluidskaarten van het Departement Omgeving blijkt dat de projectzone nu al oververzadigd is: de straten kleuren oranje (> 65 dB) en rood (> 70 dB), terwijl de geluidsdrempel 70 dB bedraagt (Geluidsactieplan agglomeratie Antwerpen). Het deel Gitschotellei-Drakenhoflaan-Boekenberglei dat nu oranje is, zal door de toevoeging van tramsporen en trambochten, en het toegenomen verkeer, ook rood kleuren. Hierdoor zal de geluidsdrempel voor honderden buurtbewoners overschreden worden. Dit is niet zonder gevolgen voor de gezondheid. De Stad Antwerpen stelt zelf:

*"Blootstelling aan geluid afkomstig van verkeer kan zowel ergernis als slaapverstoring veroorzaken. Dat kan dan weer leiden tot hoge bloeddruk, hartaandoeningen, oververmoeidheid, angst en depressies."*

Bron: <https://www.antwerpen.be/info/58b92683a67793614f1e1678/wat-doet-de-stad-tegen-geluidshinder>

### Strategische geluidsbelastingkaart (referentiejaar 2016)



Figuur 36 – Strategische Geluidsbelastingkaart Agglomeratie Antwerpen (2016) toont de geluidsvervalen waarmee de buurt reeds te maken heeft. De toename in verkeer en nieuwe spoorinfrastructuur in de Gitschotellei, Drakenhoflaan en Boekenberglei zullen ook zorgen voor een rode zone waar er nu nog een oranje zone is.

In het Geluidsactieplan 2019-2023 agglomeratie Antwerpen lezen we het volgende:

“De meest recente strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Antwerpen, voor referentiejaar 2016, zijn op 13 juli 2018 goedgekeurd door de Vlaamse Regering en kunnen geconsulteerd worden via <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten>. De kartering van de geluidsbelasting in de agglomeratie Antwerpen vormt de basis voor de afbakening van zogenaamde geluidsknelpunten. Bij het bepalen van deze geluidsknelpunten wordt uitgegaan van een drempelwaarde Lden 70 dB. Hierbij wordt rekening gehouden met alle gemeentewegen waarlangs woningen worden blootgesteld aan een Lden geluidsniveau van 70 dB of meer. Dit geluidsniveau wordt in het kader van voorliggend geluidsactieplan gehanteerd als ‘plandrempel’, waarbij het nemen van maatregelen aangewezen is (zie verder maatregel P3M5).”

“In steden is omgevingslawaai één van de belangrijkste milieu-gerelateerde factoren die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. Uit een studie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2011) in zes Europese lidstaten blijkt dat omgevingslawaai na luchtkwaliteit de belangrijkste negatieve impact heeft op de volksgezondheid.”

“Op lange termijn kan geluidshinder aanleiding geven tot negatieve gezondheidseffecten zoals stress, hoge bloeddruk, cardiovasculaire aandoeningen, cognitieve effecten en slaapstoornissen (IST, 2012). De impact hiervan kan worden uitgedrukt in een verlies aan gezonde levensjaren. Het totale verlies wordt in West-Europa geschat op 1 000 000 gezonde levensjaren per jaar (WHO, 2011).”

“De verschuiving naar meer gebruik van het openbaar vervoer, zoals vooropgesteld in P2M1, houdt in dat geluidsemisatie door bussen en trams steeds belangrijker wordt. ... . Hoewel trams reeds elektrisch worden aangedreven, is geluidsemisatie vanwege tramverkeer toch een belangrijke bron van blootstelling aan hoge geluidsniveaus. Volgens de recentste berekeningen worden de woningen van

*ongeveer 20 000 Antwerpse bewoners gemiddeld blootgesteld aan meer dan 70 dB(A) (Lden) als gevolg van tramverkeer (zie deel 1 bij de beschrijving van het geluidsklimaat) (Schillemans, 2018). ... Het contact wiel-rail is de belangrijkste bron van lawaaiproductie. Doordacht straatontwerp (bv tramsporen verder van de gevels van woningen, optimaliseren van bochten), geluidswerende toepassingen aan de voertuigen en de spoorbaan, en optimaal onderhoud kunnen bijdragen aan het terugdringen van de blootstelling aan te hoge geluidsniveaus vanwege tramverkeer.”*

Het moge duidelijk zijn dat de Stad Antwerpen als aanvrager het eigen geluidsactieplan niet ter harte neemt. Welke maatregelen worden genomen om de geluidshinder en trillingen van de tram(bochten) te beperken, is niet op te maken uit de projectgegevens zoals beschikbaar in het inzageket. Nochtans is te lezen in het geluidsactieplan van de Stad Antwerpen dat:

*“De stad van ontwikkelaars [vraagt] dat ze voor elk nieuw bouwproject nadenken over geluid. Ze moeten al in het ontwerp garanderen dat ze geluidshinder zullen beperken.”*

Bron: <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/geluidsactieplan/over>

Wij zijn van oordeel dat er maatregelen genomen dienen te worden om de geluidshinder die zal voortkomen uit de trambochten maximaal te beperken, en dat de trambochten conform de aanbevelingen van De Lijn moeten te worden aangelegd (kromtestraal > 25 m). Zo niet, kan er geen omgevingsvergunning worden toegekend.

## **10. Verregaande impact op het straatbeeld**

In het inzageloket is te lezen dat het effect op het onroerend erfgoed binnen de projectzone beperkt is, omdat er geen obstakels of bomen worden geplaatst voor de volgende beschermde monumenten:

- Parochiekerk Sint-Jozef: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11250>
- Huis Flor Van Reeth: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11255>
- De Lianahalle: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11254>

De impact op het straatbeeld en bovengenoemde beschermde monumenten is weldegelijk aanzienlijk. Er worden bomen geveld en er wordt een dubbel perron aangelegd ter hoogte van de beschermde kerk. Deze infrastructuur zal fungeren als eindhalte. Daarnaast worden bovenleidingen, trambeddingen en een tramhalte voorzien. Dat de kleur van de trampalen wordt uitgevoerd in stadsgrijs (MER-screening, p. 36), maakt deze nog niet onzichtbaar. Het uitzicht van het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei, waar de beschermde kerk zich bevindt, verandert bijgevolg aanzienlijk.

De bewoners van de Drakenhoflaan en Gitschotellei krijgen een tramspoor en bovenleidingen voor de deur i.p.v. de huidige bomenrij. Ook hun straatbeeld (evenals hun wooncomfort en veiligheid) verandert hierdoor dus ingrijpend.

Daarnaast wordt een wachthuis met fietsenstalling voor personeel van De Lijn ingetekend in de zomereikendreef op de Boekenberglei. De bomen op deze dreef maakten ooit deel uit van het Boekenbergpark dat is beschermd als cultuurhistorisch landschap. Het wachthuis met fietsenstalling doet niet alleen afbreuk aan de zomereikendreef, maar ook aan de zichtbaarheid van De Lianahalle (Boekenberglei 176) als De Architectenwoning Flor Van Reeth (Boekenberglei 178). Het wachthuis dient elders te worden ingetekend teneinde de zomereikendreef en de geklasseerde architectenwoningen maximaal te vrijwaren, en om een veilige fietsoversteek te kunnen voorzien van en naar het Flor van Reethpad (zie punt 5).

Op de Drakenhoflaan en Boekenberglei waar nieuwe traminfrastructuur wordt aangelegd, staat tevens onderstaand bouwkundig erfgoed:

- Kunstenaarswoning Georges Collard: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305079>
- Meergezinswoning in baksteenpolychromie: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305080>
- Woning Himschoot: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/212411>
- Architectenwoning Groothaert: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305047>
- Art-decoburgerhuis: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305061>
- Art-decoburgerhuis: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305062>
- Art-decoburgerhuis: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305065>
- Bel-etagewoning in naoorlogs modernisme: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305048>
- Burgerhuis in art deco: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305052>
- Burgerhuis in sobere beaux-artsstijl: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305053>
- Ensemble van drie woningen in cottagestijl: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305059>



- Ensemble van twee gespiegelde villa's in art deco:  
<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/11249>
- Gespiegelde burgerhuizen in art-decostijl:  
<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305058>
- Meergezinswoning in beaux-artsstijl:  
<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305054>
- Modernistische meergezinswoning:  
<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305050>
- Woning Rosshändler: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305064>

De nieuwe traminfrastructuur, die het algemeen belang niet dient, zal het straatbeeld aanzienlijk impacteren.

## **11. Niet respecteren van de eigen bouwcode**

In dit project laat de Stad Antwerpen na om de eigen bouwcode te respecteren. Verschillende artikelen uit de bouwcode werden niet gevolgd. Aangezien het project werd ingediend voor 15 juli 2024 (wanneer de nieuwe bouwcode in Antwerpen van kracht ging), werd het project aan de toen geldende bouwcode afgetoetst.

### **Artikel 5 Cultuurhistorisch erfgoed**

*“In CHE-gebied, voor gebouwen opgenomen in de inventaris van bouwkundig erfgoed en/of voor gebouwen in beschermd landschappen wordt de wijziging van de bestaande toestand van elk gebouw of constructie onderworpen aan de wenselijkheid van het behoud. Het behoud van de elementen met historische, stedenbouwkundige, architecturale, bouwhistorische en/of esthetische waarde primeert boven de andere voorschriften. Dit geldt zowel voor het exterieur, als het interieur.”*

Er is weldegelijk een groot en nadelig effect op het bouwkundig erfgoed (zie punt 10).

### **Artikel 6 Harmonie en draagkracht**

*“3. De aard en grootte van de functie, de typologie en schaal van een project worden afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving en dit voor alle delen van de constructie. Verwevenheid van functies is een essentieel kenmerk van een binnenstedelijk gebied. Maar een te grote mix van verschillende functies of een te grote concentratie van één bepaalde functie kan tevens voor conflicten en overlast zorgen. Voorbeelden van overlast hierbij zijn geluidsproductie, parkeerdruk, mobiliteitsgeneratie, laden en lossen, dag- of nachtactiviteiten. ... . De typologie en schaal kunnen overlast genereren door middel van concentraties. Daarom wordt de draagkracht van de omgeving getoetst bij elk voorstel van functie, typologie en schaal.”*

De projectaanvraag zorgt duidelijk voor conflicten en overlast, zoals toegenomen geluidsproductie, toegenomen parkeerdruk, mobiliteitsgeneratie, laden en lossen, onveilige verkeerssituaties, etc.. De draagkracht van de omgeving werd niet voldoende getoetst.

### **Artikel 17 Behoud en heraanplanting**

*“1. Met het oog op het bewaren van bestaande waardevolle natuurlijke, cultuurhistorische of landschappelijke elementen moet de inplanting van de vergunningsplichtige werken zo worden bepaald dat de aanwezige waardevolle landschappelijke en ecologische elementen maximaal behouden kunnen blijven.*

*2. De inplanting van de vergunningsplichtige en meldingsplichtige werken worden zo bepaald dat de aanwezige bomen maximaal behouden kunnen blijven.”*

Zoals beschreven onder punt 8 zal een zeer groot deel van de (hoogstammige) bomen in de projectzone geveld worden om de nieuwe tramsporen voor de nieuwe keerlus aan te kunnen leggen. Alternatieven waarbij de aanwezige bomen maximaal behouden konden blijven werden niet onderzocht.

## **Artikel 18 Groenbescherming bij de uitvoering van werken**

*“1. Bij het uitvoeren van werken dienen alle mogelijke voorzorgen genomen te worden om de opgaande beplanting te beschermen, om deze in goede gezondheid te houden en om schade te voorkomen.*

*2. Op bouwwerven moet de ruimte tot 2 meter van de stam van te behouden, hoogstammige bomen vrij blijven van bouwverkeer, stapeling of storting van bouwmaterialen, bouwafval, vuurhaarden, bouwbarakken, schaftwagens, e.d. Deze ruimte moet worden omheind of omkast. De boomwortels moeten afdoende beschermd worden door ze te bedekken met een schokdempend materiaal. Het vastspijkeren van latten e.d. aan bomen is verboden.”*

Het is niet duidelijk welke beschermingsmiddelen genomen zullen worden tijdens de werken. In aanloop naar deze omgevingsvergunningaanvraag is men echter al gestart met voorbereidende werken (zie punt 12). Deze werken toonden duidelijk aan dat er geen enkele rekening wordt gehouden met de eigen bouwcode tijdens de uitvoering van werken. Bomen werden niet beschermd, stapeling van bouwmaterialen gebeurde tot tegen de bomen, de ruimte rondom de stam bleef niet vrij van bouwverkeer, etc. Deze werkwijze is onaanvaardbaar gezien de hoge waarde van de bomen in de projectzone, en toont aan dat de aanvrager hiermee onzorgvuldig omspringt.

## **Artikel 30 Autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen**

*“Bij grootschalige projecten kan er bijkomend onderzoek naar de parkeernoodzaak en verkeers(over)last noodzakelijk zijn. We wensen hierbij steeds te streven naar een ruime waaier aan vervoersmogelijkheden die tegelijkertijd het zuinig ruimtegebruik faciliteren. Op basis van een toelichtende nota met voldoende elementen naar mobiliteit is een afwijking van het vooropgestelde aantal mogelijk. Het kader voor de mobiliteitselementen van de toelichtende nota wordt gevormd door het richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies van de Vlaamse overheid en het standaardjabloon mobiliteitstoets. Beiden kunnen teruggevonden worden op: <http://www.mobienvlaanderen.be/vademecums/mober.php>”*

Wij zijn van mening dat het hier een grootschalig project betreft, duizenden buurtbewoners worden immers geïmpacteerd. De parkeermogelijkheden binnen de projectzone wijzigen aanzienlijk. Een toelichtende nota met voldoende elementen naar mobiliteit is dus ook een vereiste om een afwijkingen van de parkeermogelijkheden toe te staan. Deze nota is niet bijgevoegd in het inzageket.

## 12. Starten van voorbereidende werken zonder vergunning

Tot grote ontsteltenis van de buurt, startte een externe firma in maart 2023 met het voorbereiden van de bomen op de Boekenberglei om ze te kunnen verplanten in het kader van dit project. De bomen zouden in het najaar van 2023 worden verplant. Opmerkelijk is dat deze werken niet werden aangekondigd – zelfs district Deurne werd niet op de hoogte gebracht – en dat de omgevingsvergunningsaanvraag op dat moment nog niet was gepubliceerd, laat staan toegekend. De Stad nam de vlucht vooruit en ging er blijkbaar vanuit dat het project hoe dan ook zal kunnen worden uitgevoerd, zonder hierbij rekening te houden met eventuele ongunstige adviezen en/of bezwaren die tijdens de omgevingsvergunningsaanvraag worden ingediend. Ook in het Te Boelaerpark werden reeds voorbereidende werken uitgevoerd voor het plaatsen van de nieuwe trampalen.



Figuur 37 – Foto's genomen in maart 2023. De wortels van de hoogstammige bomen op de Boekenberglei werden zonder pardon doorgezaagd ter voorbereiding op het verplanten in het kader van dit dossier.

Zie ook volgende persartikelen die bovengenoemd feit belichten:

- *Bomen aan de Boekenberglei worden voorbereid voor verplanting.*  
Deurne Leeft, 31 maart 2023  
<https://www.deurneleeft.be/nieuws/mobiliteit/bomen-aan-de-boekenberglei-worden-voorbereid-voor-verplanting-omgeving-boekenberglei-verbeteren-en-verfraaien/>
- *Werken aan keerlus tram begonnen zonder vergunning? “Neen, het is een standaardprocedure”*  
Het Laatste Nieuws, 31 maart 2023  
<https://www.hln.be/deurne/werken-aan-keerlus-tram-begonnen-zonder-vergunning-neen-het-is-een-standaardprocedure~a09ec1bbf/>
- *PVDA vraagt stopzetting werken voor keerlus*  
Gazet van Antwerpen, 30 maart 2023  
[https://m.gva.be/cnt/dmf20230330\\_93526065](https://m.gva.be/cnt/dmf20230330_93526065)
- *Grondwerken aan bomen Boekenberglei ter voorbereiding van verplaatsing, buurt reageert misnoegd: “Niemand heeft ons hiervan op de hoogte gebracht”*  
Gazet van Antwerpen, 29 maart 2023  
[https://www.gva.be/cnt/dmf20230329\\_96193111](https://www.gva.be/cnt/dmf20230329_96193111)
- *Vorbereidende werkzaamheden zijn gestart zonder omgevingsvergunning*  
Gazet van Deurne, 29 maart 2023  
<https://www.gazetvandeurne.be/2023/03/29/voorbereidende-werkzaamheden-zijn-gestart-zonder-omgevingsvergunning/>

Ook in mei 2023 werden in de buurt reeds grote werken uitgevoerd. Hier betrof het voorbereidende nutswerken. Gevraagd naar de aard van de werken, heeft de verantwoordelijke werfleider expliciet vermeld dat alvast de nodige nutsvoorzieningen werden klaargelegd om de traminfrastructuur voor de nieuwe keerlus te kunnen voorzien. Opnieuw werd dus reeds gestart, doch voor een omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend, met werken voor de nieuwe keerlus. Daarbij komt dat de aannemer geen enkele aandacht besteedde aan de bescherming van de bomen binnen het projectgebied. Zo werden bouwmaterialen tot tegen de bomen gestapeld, wat regelrecht indruist tegen de Bouwcode van de Stad Antwerpen.



Figuur 38 – Foto's genomen in mei 2023 tonen de nutswerken die werden uitgevoerd in aanloop naar de nieuwe keerlus.



Figuur 39 – Foto's genomen tussen mei en augustus 2023 tonen aan dat geen enkele beschermende maatregelen worden genomen om de eeuwenoude zomereiken te beschermen tijdens de (voorbereidende) werken.

Ook de straatverlichting werd in een deel van de projectzone reeds vernieuwd zoals voorgeschreven binnen deze projectaanvraag. Ondanks het onomstotelijk bewijs dat er al voorbereidende werken werden uitgevoerd in het kader van dit dossier, worden geen van deze werken vermeld op het loket:

Vlaanderen | OMGEVINGSLOKET.BE

[Startpagina](#) > [Kaart](#) > [2024063363](#) > [Inhoud.aanvraag](#) > [Gitschotellei/Boekenberglei/Drakenhoflaan](#) > [Dossierstukken](#)

**OMGEVINGBOEKENBERGLEI** (2024063363)

TOESTAND: HET OPENBAAR ONDERZOEK LOOPT TOT EN MET 14.01.2025

< [Terug naar topvoorwerp](#) | Dossierstukken

---

Zijn de aangevraagde werken reeds gestart / Aanduiding tijdelijke vergunningsaanvraag

ZIJN DE WERKEN REEDS GESTART ?

Is er al begonnen met de uitvoering van de werken of handelingen ? 🗿

Figuur 40 – Het inzageloket maakt geen melding dat de aangevraagde werken reeds gestart zijn.

### **13. Het lozen van vervuild bemalingswater op een parkvijver met hoge ecologische waarde**

De aanvrager vraagt een bijstelling op de lozingsnorm voor arseen en voor individuele PFAS parameters. De gevraagde lozingsnorm voor arseen ligt tien maal hoger dan de normale norm, die voor PFAS vijf maal hoger. Enkel wanneer het bemalingswater deze verhoogde lozingsnormen overschrijdt, zal men een waterzuivering (enkel voor PFAS) voorzien. Het bemalingswater wordt geloosd in de vijver gelegen in het Boekenbergpark. Dat men overweegt om vervuild bemalingswater in de vijver van het park te lozen, zonder een voorafgaande screening van eventuele schadelijke gevolgen voor het ecosysteem in en rond de vijver, is onacceptabel. Dit is eveneens in strijd met meerdere bepalingen uit het Soortenbesluit.

- Het Boekenbergpark is volgens de ‘Biologische Waarderingskaart’ (opgesteld door het Instituut Natuur- en Bosonderzoek) een complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen. Het wordt eveneens gekarteerd onder de volgende habitattypes volgens de Natura 2000 habitattypen (<https://natura2000.vlaanderen.be/habitattypes>): (i) Eiken-Beukenbossen op zure bodems (9120), en (ii) Essen-Eikenbossen zonder Wilde hyacint (9160). Daarnaast vormt het park een beschermd cultuurhistorisch landschap (<https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/11273>).
- De parkvijver wordt direct gebruikt door verschillende vissen, amfibieën, vleermuizen, insecten, knaagdieren en vogelsoorten als voedings-, nest-, voortplantings- of rustplaats en heeft dus een hoge ecologische waarde. Vele van deze diersoorten zijn bovendien beschermd.  
Zo zijn er de afgelopen jaren de volgende beschermde vogelsoorten gespot nabij de parkvijver (bijlage-1 broedvogels waarvoor natuurdoelen zijn opgesteld)<sup>14</sup>: Ijsvogel (*Alcedo atthis*), Zwartkopmeeuw (*Larus melanocephalus*), Lepelaar (*Platalea leucorodia*), Ooievaar (*Ciconia ciconia*) en Slechtvalk (*Falco peregrinus*).  
Ook de volgende vleermuizen (beschermde diersoort) zijn er gespot<sup>15</sup>: Watervleermuis (*Myotis daubentonii*), Rosse Vleermuis (*Nyctalus noctula*), Ruige Dwergvleermuis (*Pipistrellus nathusii*), en Gewone Dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*).  
De volgende beschermde diersoorten zijn eveneens gespot nabij de parkvijver en vallen onder Artikel 9. van het Soortenbesluit (en zijn aldus beschermd)<sup>16</sup>: laatvlieger, rode eekhoorn, West-Europese egel, aalscholver, appelvink, blauwe reiger, boomklever, boomkruiper, bosuil, buizerd, dodaars, ekster, fitis, fuut, gaai, gierzwaluw, goudhaantje, grauwe gans, grauwe vliegenvanger, groene specht, grote bonte specht, grote gele kwikstaart, grote zilverreiger, havik, heggenmus, holenduif, houtduif, houtsnip, huismus, ijsvogel, kauw, keep, kerkuil, kleine bonte specht, knobbelzwaan, kokmeeuw, koolmees, koperwiek, kraanvogel, krakeend, kruisbek, kuifaalscholver, kuifeend, lepelaar, meerkoet, merel, ooievaar, pimpelmees, putter, roodborst, sijs, slechtvalk, slobend, sperwer, spreeuw, staartmees, tjiftjaf, Turkse tortel, vink, vuurgoudhaantje, waterhoen, wilde eend, winterkoning, witte kwikstaart, zanglijster, zilvermeeuw, zwarte mees, zwartkop, zwartkopmeeuw, alpenwatersalamander, bruine kikker, gewone pad, en kleine watersalamander.

<sup>14</sup> <https://waarnemingen.be/locations/189961/species/>

<sup>15</sup> <https://waarnemingen.be/locations/189961/species/>

<sup>16</sup> <https://waarnemingen.be/locations/189961/species/>

- Op het inzageloket is het volgende te lezen:

*“Het lozingspunt was initieel voorzien op de riolering in de Gouverneur Holvoetlaan. Het lozingspunt werd herbekeken. Er wordt momenteel voorzien om via het lozingspunt t.h.v. de Gouverneur Holvoetlaan het bemalingswater te lozen op de vijver in het Boekenbergpark.”<sup>17</sup>*

Noch in de begeleidende nota, de m.e.r.-screening of in de bemalingsnota wordt verklaard waarom deze wijziging heeft plaatsgevonden. Meer zelfs, in deze documenten wordt zelfs niet expliciet gesteld dat men zal lozen op de parkvijver. Er is duidelijk geen aandacht besteed aan de mogelijke schadelijke gevolgen van deze vervuilde lozingen op de vijver.

- De volgende bepalingen uit het Soortenbesluit worden hierdoor geschonden: Artikel 14 § 1. *“Het is verboden de nesten van beschermde vogelsoorten of de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van andere beschermde diersoorten dan vogels opzettelijk te vernielen, te beschadigen of weg te nemen.”*  
→ Het is duidelijk dat er beschermde vogelsoorten en andere beschermde diersoorten aanwezig zijn in en rond de parkvijver. De lozing van vervuild water kan de habitat van deze dieren ernstig beschadigen of vernietigen. Aangezien de aanvrager reeds weet dat het bemalingswater vervuild zal zijn, is dit eveneens een opzettelijke beschadiging.

Artikel 10 § 1. 3° *“Ten aanzien van specimens van beschermde diersoorten zijn de volgende handelingen verboden : het opzettelijk en betekenisvol verstoren, in het bijzonder tijdens de perioden van de voortplanting, de afhankelijkheid van de jongen, de overwintering en tijdens de trek.”*

→ De chemische vervuiling van de vijver kan leiden tot verstoring van diersoorten die afhankelijk zijn van het ecosysteem van de vijver, zoals vissen, insecten, en vogels die van deze vijver afhankelijk zijn voor voedsel en water. Dit kan beschouwd worden als opzettelijke verstoring, aangezien de gevolgen van de lozing voorzienbaar zijn.

- De voorziene waterzuivering wanneer de verhoogde lozingsnormen niet worden gehaald is ondermaats. Zo lezen we in het inzageloket: *“Op basis van de gescreende bodemonderzoeken en de achtergrondwaardenkaarten van OVAM wordt een verhoogde lozingsnorm aangevraagd voor arseen. Gezien de rapportagegrenzen voor PFAS licht overschreden werden in het grondwater worden verhoogde lozingsnormen aangevraagd voor de individuele PFAS parameters. Er wordt een waterzuivering voorzien voor het geval de lozingsnormen voor PFAS overschreden worden in het bemalingswater. Er wordt aangeraden om de kwaliteit van het bemalingswater (influent en effluent waterzuiveringsinstallatie) te monitoren.”<sup>18</sup>*

Op basis van deze informatie is het niet duidelijk of de waterzuivering ook ingeschakeld zal worden wanneer de concentratie aan arseen in het bemalingswater te hoog is. Men spreekt immers enkel over de zuivering van PFAS.

Het keerlusproject bevindt zich in een no regret-zone voor PFAS gezien de nabijheid van o.a. de brandweerkazerne op de Waterbaan. Uit een recente studie van het VITO blijkt dat

<sup>17</sup> <https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024063363/inhoud-aanvraag/ZVcpU2mjSb6DwS1eh3OntQ/CXM9u6QzRrK2hUWIAyp0Yg>

<sup>18</sup> <https://omgevingsloketinzage.omgeving.vlaanderen.be/2024063363/inhoud-aanvraag/ZVcpU2mjSb6DwS1eh3OntQ/UityqM9PQzu1WjwSVxO9Lg>

(ultra)korte keten PFAS niet eenvoudig te detecteren zijn<sup>19</sup>, en dat de huidige filtertechnieken deze stoffen niet of niet voldoende kunnen uitfilteren<sup>20</sup>. Met de maatregelen die nu binnen het project genomen worden is het dus onmogelijk om te meten hoeveel (ultra)korte keten PFAS effectief in de vijver belanden omdat ze niet uitgefilterd kunnen worden.

In de projectdocumentatie ontbreekt een grondige analyse van de schadelijke gevolgen van deze vervuilde lozing, wat niet alleen juridisch problematisch is, maar ook ecologisch onverantwoord. Het gebrek aan maatregelen voor zuivering van arseen en de beperkingen van de huidige technologieën om (ultra)korte keten PFAS uit te filteren maken dit probleem nog ernstiger. Deze aanpak dreigt de biodiversiteit in en rond de vijver blijvend te verstoren, met onomkeerbare ecologische schade als gevolg. Een omgevingsvergunning kan zodoende niet verleend worden.

---

<sup>19</sup> [https://reflabos.vito.be/werkgroep/28nov2023\\_Presentatie-Ultra\\_korte\\_keten\\_PFAS.pdf](https://reflabos.vito.be/werkgroep/28nov2023_Presentatie-Ultra_korte_keten_PFAS.pdf)

<sup>20</sup> "Beste beschikbare technieken (BBT) voor de zuivering van met PFAS belast bedrijfsafvalwater en bemalingswater" (2023)



#### **14. Het ontbreken van een milieueffectenrapport ondanks de aanzienlijke gevolgen voor het milieu**

De m.e.r.-screening (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_MER\_DEF\_versie18072024) werd onzorgvuldig uitgevoerd en neemt meerdere effecten op het milieu niet eens in beschouwing. Deze screening is ruim onvoldoende voor een project van deze grootte, dat een grote invloed heeft op mobiliteit, de bodem, het watersysteem, geluid en trillingen, biodiversiteit, onroerend erfgoed en de sociale cohesie in de buurt. Een volwaardig project-m.e.r. uitgevoerd door een onafhankelijk bureau is een duidelijke vereiste.

Hieronder analyseren we de project-m.e.r. screening die aan het dossier werd toegevoegd punt-per-punt. De pagina's waar hieronder naar wordt verwezen (achter elke titel) hebben betrekking op de m.e.r.-screening (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_MER\_DEF\_versie18072024).

##### **MER-plicht (p. 3)**

In de m.e.r.-screening stelt men foutief dat het nieuw aan te leggen spoor minder dan 1000 meter bedraagt. Zoals uitvoerig aangetoond in punt 7, wordt er weldegelijk meer dan 1000 meter nieuw spoor aangelegd en verlegd. Aldus is een project-m.e.r. (of een ontheffing daartoe) sowieso een juridisch-bindende vereiste voor dit dossier.

##### **Effecten op mobiliteit (p. 4-16)**

De aanvrager stelt het volgende (p.5):

*“Dit project kadert in de realisatie van de doelstelling van de stad Antwerpen om tegen 2030 een modal shift van 50/50 te hebben.”*

→ Er wordt echter op geen enkele manier gestaafd op welke manier dit project zal leiden tot het bekomen van deze modal shift. Zoals aangetoond in punt 1 is de meerwaarde voor het tramnet beperkt en wordt er geen nieuwe zone ontsloten door de nieuwe geplande terminushalte t.h.v. de Sint-Jozefkerk. Als dit het uitgangspunt is voor het ganse dossier, is dit opnieuw een bewijs dat de noodzaak niet ten gronde is aangetoond.

De aanvrager geeft aan dat de heraanleg de volgende voordelen zal opleveren (p.5):

*“Binnen het voorliggende project omgeving Boekenberglei worden bij de heraanleg over de volledige as, meer fietsenstallingen, een HUB met deelwagens en deelfietsen, extra tramhaltes en een verkeersveiligere en meer comfortabele infrastructuur (veilige fietspaden, veilige voetpaden, veiligere kruispunten en oversteekplaatsen) voorzien. De straten zijn gereguleerd als zone 50, m.u.v. een variabele zone 30 aan de schoolomgeving. In alle straten wordt in de twee richtingen gereden. In de Boekenberglei zijn de rijstroken van elkaar gescheiden met een middenberm.”*

→ Zowat al deze zaken zijn reeds aanwezig in de bestaande toestand. Zo zijn er reeds fietsenstallingen, parkeerplaatsen voor deelwagens en een Vélo-station met deelfietsen aanwezig in de projectzone, en zijn de rijstroken in de Boekenberglei reeds van elkaar gescheiden met een middenberm. Eveneens toonden we in punt 2 aan dat de verkeersveiligheid net negatief beïnvloed wordt door het creëren van drie gevaarlijkere kruispunten op het traject van de nieuwe keerlus. Ook het snelheidsregime is vrijwel identiek in de bestaande toestand en kan dus niet gezien worden als een verhoging van verkeersveiligheid.

De aanvrager stelt dat de veiligheid van de huidige keerlus Eksterlaar de aanleiding gaf tot het supprimeren ervan, leidend tot de projectaanvraag met nieuwe keerlus t.h.v. Sint-Jozefkerk (p.6):

*“Sinds 2022 is tramlijn 4 ingekort tot aan Groenenhoek (Berchem) omwille van veiligheidsredenen met de keerlus ter hoogte van de Sint-Rochusstraat (zie verder). Tramlijn 4 zal keren ter hoogte van de nieuwe keerlus. Tramlijn 9 blijft keren aan Silsburg. Ook wordt de nieuwe keerlus gebruikt in functie van calamiteiten.”*

*en*

*“Er was een onveilige situatie voor alle weggebruikers. Sinds 2022 is de huidige keerlus niet meer in gebruik.”*

→ Zoals aangetoond met ongevallencijfers van de Federale Politie in punt 2 is de bestaande keerlus Eksterlaar niet onveilig en geen bron van ongevallen. De kruispunten waar men de nieuwe keerlus plant zijn dit echter wel en dreigen nog gevaarlijker te worden (zie punt 2).

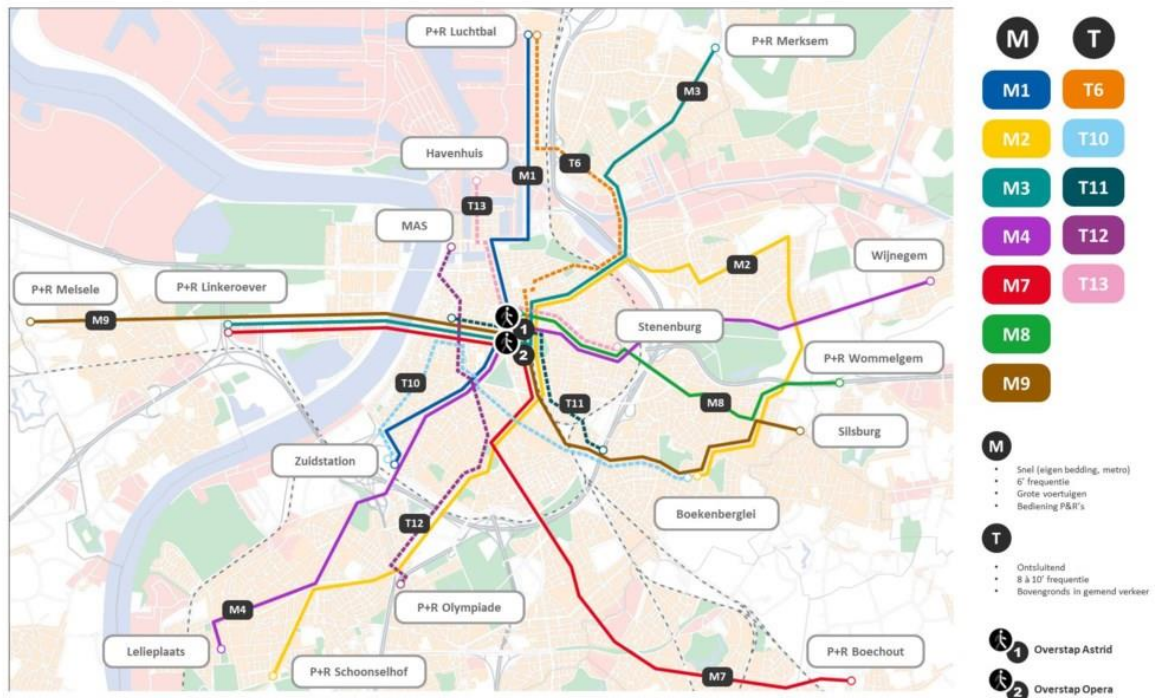
→ Ook de claim dat de bestaande keerlus Eksterlaar onveilig is voor alle weggebruikers en tram 4 daarom ingekort werd, is niet correct. De Lijn besloot immers om keerlus Eksterlaar buiten gebruik te stellen op 7 november 2022 omdat de sporen versleten waren. Zo lezen we het volgende in het antwoord van Vlaams minister van mobiliteit en openbare werken Lydia Peeters op de schriftelijke vraag nr. 1659 van Imade Annouri (8 september 2022) het volgende: *“Het is altijd de bedoeling geweest om eerst de keerlus Boekenberglei af te werken en in dienst te nemen en dan pas de keerlus Eksterlaar uit dienst te nemen. Helaas laat de staat van de sporen van de keerlus Eksterlaar het niet meer toe om deze nog te blijven gebruiken”.*

De aanvrager stelt het volgende (p. 7):

*“Tijdens het ontwerpproces werd onderzocht of de keerlus gesupprimeerd kon worden binnen het projectgebied en de tramlijnen 4 en 9 tot aan de eindhalte aan Silsburg zouden kunnen doorrijden. Dit zou betekenen dat een extra tramlijn zou keren aan de keerlus in Silsburg. De huidige infrastructuur van deze keerlus kan een extra tramlijn niet opvangen en uitbreiding is omwille van ruimtegebrek niet mogelijk.”*

→ Dit is een eenzijdige voorstelling van de feiten gebaseerd op een status quo van de huidige tramplannen. Men is op dit moment bezig met het uittekenen van een nieuw Antwerps tramnet. In het laatste voorstel (d.d. 2022) stelde De Lijn zelf voor om nog maar één tramlijn te laten keren aan keerlus Silsburg (zie onderstaande figuur). Dit was lijn M9, dewelke overeenstemt met huidige tramlijn 4 (tot voor de inkorting tot aan keerlus Groenenhoek). Tramlijn T13, die overeenstemt met huidige tramlijn 24, werd ingekort tot keerlus Stenenbrug. Aldus kan men stellen dat de keerlus Silsburg toelaat om zowel tramlijnen 4 en 9 te laten keren aan de keerlus Silsburg. Ook zijn er andere oplossingen mogelijk wanneer men ook de Noord-Zuidverbinding in Deurne zou realiseren, zoals het keren aan de keerlus t.h.v. het Wim Saerensplein.

## Voorstel nieuw tramnet



Figuur 41 - Voorstel nieuw tramnet waarin slechts één lijn keert aan keerlus Silsburg.

De aanvrager stelt het volgende (p.8):

*“Met uitzondering van twee bushaltes worden alle haltes integraal toegankelijk gemaakt. Door de aanleg van de nieuwe keerlus, wordt een nieuwe halte gecreëerd ter hoogte van de kerk en het parochiegebouw. Hierdoor zullen meer reizigers gebruik maken van de tram omdat de afstand tot aan de halte verkleint voor de omwonenden.”*

→ Op p. 9 stelt de aanvrager zelf dat de tramhalte Cruyslei niet integraal toegankelijk kon worden gemaakt, en dus is bovenstaand statement dat alle haltes m.u.v. twee bushaltes integraal aangelegd worden incorrect. Eveneens is de impact van de nieuwe eindhalte t.h.v. de Sint-Jozefkerk erg beperkt gezien de nabijheid van de tramhalte Cruyslei (zie onderstaande figuur). De getekende cirkels van 300 m radius rondom de bestaande tramhalte Cruyslei en nieuwe tramhalte t.h.v. de kerk, overlappen elkaar voor meer dan de helft. De impact op de hoeveelheid extra reizigers die gebruik zullen maken van de tram (en dat voorheen niet deden omdat de halte te ver gelegen zou zijn) zal dus minimaal zijn. Eveneens is er nu reeds een bushalte t.h.v. de Sint-Jozefkerk, dus voor de buslijnen is er helemaal geen extra effect (in tegendeel, tijdens de vorige openbare onderzoeken was er sprake van het schrappen van buslijn 19 aan deze halte).



Figuur 42 - De nieuwe tramhalte t.h.v. de Sint-Jozefkerk zal een minimale winst aan nieuwe reizigers opleveren gezien de nabijheid van reeds bestaande tramhaltes.

De aanvrager stelt het volgende (p. 10):

*“Alle verhoogde enkelrichtingsfietspaden zijn minimaal 2m breed en worden uitgevoerd in roodbruine asfalt.”*

→ Zoals besproken in punt 5 is een deel van het éénrichtingsfietspad t.h.v. Boekenberglei nr. 25 tot nr. 45 minder dan 2 meter breed. De tweerichtingsfietspaden worden hier genoemd, vermoedelijk omdat deze ook op meerdere plekken niet de minimale breedte hebben (zie punt 5).

De aanvrager stelt het volgende (p. 11):

*“Vandaag zijn de voetpaden in slechte staat en op bepaalde plaatsen te smal. Alle voetpaden worden voldoende ruim gedimensioneerd (minimaal 1,65m) en voorzien van een comfortabel beloopbare ondergrond.”*

→ Opnieuw wordt de werkelijkheid hier erg eenzijdig voorgesteld. Als we de maatgeving van 1,65 meter aanhouden als minimale voetpadbreedte, voldoet slechts 18 meter van de voetpaden in de bestaande toestand niet aan deze eis.

De aanvrager stelt het volgende (p. 12) i.v.m. het dichtmaken van de oversteekplaatsen op de Boekenberglei:

*“Voor het gemotoriseerd verkeer naar de omliggende straten heeft dit slecht een beperkte omrijfactor tot gevolg. Mogelijks heeft het een gunstig effect aangezien in bepaalde lokale straten minder sluipverkeer zal zijn.”*

→ Aangezien men vroeger vanuit de verschillende zijstraten vlot kon doorsteken, zal er in de nieuwe toestand net méér verkeer zijn in de omliggende straten. Men moet nu immers omrijden tot één van de volgende kruispunten, waardoor bestuurders sluipwegen zullen zoeken in de woonwijken. Ook wordt de claim van beperkte omrijfactor en mogelijks gunstig effect op geen enkele manier gestaafd. De mobiliteitsstudie die werd uitgevoerd (BA\_OMGEVINGBOEKENBERGLEI\_BIJLAGEII\_K698) heeft immers enkel betrekking op het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan. Andere mobiliteitsstudies ontbreken. Aldus kan geen enkele claim over beperkte mobiliteitseffecten gestaafd worden en berusten deze louter op de subjectiviteit van de aanvrager die de impact van het eigen project minimaliseert.

Over het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei stelt de aanvrager het volgende (p. 13-14):

*“Doordat er geen verkeerslichten zijn, zal het verkeer in de Drakenhoflaan ook meer gespreid het verkeerspunt opkomen. Het overstekend verkeer kan op een veilige manier gebruik maken van de openingen de doorgaande verkeersstroom.”*

*“Dit ontwerp werd door studiebureau Tractebel op 4 april 2022 onderzocht door middel van een VISSIM- of microsimulatie. (zie bijlage II: K698) Uit de resultaten blijkt dat het nieuwe kruispunt het verkeer vlot kan afwikkelen. Enkel tijdens de avondspits is er mogelijk een langere wachttijd stad uitwaarts in de Drakenhoflaan. Dit heeft slechts een beperkte impact. Om deze impact te verminderen werd de afslagstrook naar Boekenberglei verlengd.”*

→ Zoals uitgebreid aangetoond in punt 2 en punt 3 zijn er weldegelijk nadelige effecten te verwachten m.b.t. verkeersdoorstroming en -veiligheid. Deze worden echter niet eens behandeld in de m.e.r.-screening. Zoals geschetst in Figuur 16, is deze wachtrij aanzienlijk en heeft ze invloed op 7 nabijgelegen kruispunten, wat men onmogelijk als ‘beperkte impact’ kan beschouwen. Deze cumulatieve effecten werden eveneens niet meegenomen in de mobiliteitsstudie. Hierbij dient dan ook nog eens opgemerkt te worden dat de mobiliteitsstudie de verkeersstroom onderschat (zie punt 3).

Over het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei stelt de aanvrager (p. 14):

*“Aan het kruispunt Gitschotellei - Cruyslei, ter hoogte van het Vosplein wordt een oversteek voor voetgangers en fietsers voorzien in functie van de veiligheid in deze schoolomgeving. Deze oversteek is lichtengeregeld.”*

→ In nieuwe toestand wordt dit kruispunt net minder compact gemaakt, terwijl men voor alle andere kruispunten in de projectomgeving telkens een compactering doorvoert omwille van verkeersveiligheid. Ook wordt er slechts één (!) oversteek op het kruispunt lichtengeregeld omwille van de nabijheid van de schoolomgeving. Op de andere twee oversteeken op het kruispunt, die eveneens zorgen voor conflicten met gemotoriseerd en tramverkeer, worden geen lichten geplaatst. De nieuwe toestand van dit kruispunt voldoet niet aan de voorwaarden m.b.t. veilige schoolomgevingen.

→ Het is eveneens opmerkelijk dat men expliciet verwijst naar een lichtenregeling m.b.t. een schoolomgeving, terwijl de andere kruispunten ook nabij schoolomgevingen liggen (zie punt 2). Zo is de school Land Van Nu op slechts 250 meter gelegen van het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei dat niet lichtengeregeld is en waar een snelheidsregime van 50 km/uur geldt. Ter vergelijking, de school De Vlinderboom ligt op 550 meter verwijderd van het kruispunt Gitschotellei-Cruyslei. Desondanks werd enkel op dit laatste kruispunt minimale aandacht gevestigd op de nabijheid van een schoolomgeving. Dit toont opnieuw aan dat het dossier onzorgvuldig werd opgemaakt. In ieder geval kan men veronderstellen dat er voor het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan aanzienlijke effecten kunnen zijn voor de zachte weggebruikers, mede door de grote stroom aan weggebruikers van/naar school Land Van Nu.

De aanvrager stelt:

*“In de Boekenberglei, tussen de Drakenhoflaan en de Jozef Verbovenlei verdwijnen de schuine parkeerplaatsen zodat de brandweerroute kan voorzien worden en de tramhaltes kunnen gerealiseerd worden. (van 149 naar 54 parkeerplaatsen);” (p. 15)*

*“Mogelijk zoekverkeer bevindt zich lokaal en heeft geen negatieve impact op de veiligheid en bereikbaarheid van de as.” (p. 16)*

→ Het verlies van 95 parkeerplaatsen op de totale 149 plaatsen zonder enige compensatie in de nabije omgeving t.h.v. de Sint-Jozefkerk zal leiden tot een enorme toename aan zoekverkeer in de omliggende straten. Dit zal dus ook leiden tot een verkeerstoename op de as Boekenberglei-Drakenhoflaan-Gitschotellei aangezien via die as de zijstraten bereikt worden. Uiteraard bevindt zoekverkeer zich lokaal, we zien niet in hoe dit de nadelige effecten zou minimaliseren. De toename van gemotoriseerd verkeer in de omliggende woonwijken zal net tot meer conflictsituaties leiden met o.a. zachte weggebruikers. Men kan onmogelijk stellen dat er geen impact op de veiligheid plaatsvindt. Dit wordt ook helemaal niet gestaafd door de aanvrager. Opnieuw berust de screening op een zeer subjectieve en minimalistische inschatting van de effecten van het eigen project.

Samengevat kan men onmogelijk stellen dat de effecten op mobiliteit (in de exploitatiefase) niet aanzienlijk zullen zijn. De m.e.r.-screening werd onzorgvuldig, onvolledig en subjectief opgemaakt.

### **Effecten op de bodem (p. 17)**

De aanvrager motiveert dat de effecten op de bodem (tijdens werf- en exploitatiefase) als niet aanzienlijk beschouwd kunnen worden (p. 18):

*“In functie van de bemaling worden de nodige voorzorgsmaatregelen genomen en wordt in de bemalingsnota voldoende beschreven dat deze geen significant effect zullen hebben op de bodem. Op basis van de beschikbare informatie zijn er geen aanwijzingen die op significante effecten op de bodem of op menselijke gezondheid kunnen wijzen.”*

→ Zoals uitgebreid aangetoond in punt 13 heeft de bemaling enorme gevolgen voor de habitat rondom de parkvijver van het Boekenbergpark. In de bemalingsnota wordt de lozing op de parkvijver helemaal niet beschreven. De effecten van verhoogde lozingsnormen op het ecosysteem werden niet onderzocht.

→ Gezien de aanwezigheid van oude, hoogstammige en beeldbepalende bomen, waaronder 16 toekomstbomen, kan de bemaling een ernstig effect hebben op de gezondheid van de bomen aangezien deze (tijdelijk) een watertekort zullen ondervinden. De bemalingsnota, opgemaakt door Aquafin, schat de effecten op het omliggende groen niet correct in. Hier is expertise van de groendienst of een externe boomverzorgingsfirma nodig.

Aldus kan men onmogelijk beweren dat er geen effecten op bodem of menselijke gezondheid zullen zijn. Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

### **Effecten op het watersysteem (p. 18)**

De aanvrager motiveert dat de effecten van bemaling niet aanzienlijk zijn (p. 21):

*“De kwaliteit van het lozingswater dient nagegaan te worden voor de parameters arseen en PFAS. Indien het bemalingswater de lozingsnormen niet overschrijdt, worden de effecten van de lozing als niet aanzienlijk beschouwd. (zie bemalingsnota)”*

→ Dit is wel erg kort door de bocht. Zoals uitvoerig besproken in punt 13 worden er eerst en vooral verhoogde lozingsnormen gevraagd, om het water te lozen in een ecologisch belangrijke parkvijver. Uit de beschrijving lijkt er geen waterzuivering voorzien te zijn voor arseen, dus het is niet duidelijk wat er gebeurt wanneer deze limiet overschreden wordt. Ook kan men (ultra) korte PFAS momenteel

onvoldoende uitzuiveren en zijn de meetonzekerheden enorm groot. Aldus kan er met de huidige maatregelen onmogelijk vermeden worden dat er water met verhoogde concentraties aan arseen en PFAS geloosd worden op de parkvijver. De effecten dienen dus als aanzienlijk beschouwd te worden.

De aanvrager stelt eveneens (p. 21):

*“Door maximaal in te zetten op infiltratie van hemelwater in de ondergrond beperken we de druk op het rioleringsstelsel. Zo brengen we de grondwaterstand meer in evenwicht. Het project zal aldus geen aanzienlijke negatieve effecten hebben op het watersysteem.”*

→ Hierbij wordt echter geen rekening gehouden met het feit dat de Gitschotellei en Boekenberglei momenteel deels in kasseien zijn uitgevoerd. Ze zijn daardoor reeds waterdoorlatend. Deze straten worden in de nieuwe toestand geasfalteerd, waardoor het water meteen de riolering in zal lopen en vermoedelijk onmiddellijk de infiltratiecapaciteit bereikt wordt, waarna het overtollige water via de overloop alsnog via de normale riolering wordt afgevoerd. De aanzienlijke effecten zijn er dus waarschijnlijk wel.

Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

#### **Effecten op de luchtkwaliteit (p. 21)**

De aanvrager stelt (p. 23):

*“De niet-geleide emissies zijn afkomstig van het gemotoriseerd verkeer. Gezien het een bestaande verkeersas betreft waar geen extra verkeer gegenereerd zal worden, zullen er geen bijkomende emissies ten opzichte van de huidige toestand ontstaan.”*

→ Door het dichtmaken van de verschillende doorsteken op de Boekenberglei en de bijhorende omrijfactor, alsook het verdwijnen van de vele parkeerplaatsen en ontstaan van extra zoekverkeer, zal net méér gemotoriseerd verkeer gegenereerd worden. Er zullen dus wel bijkomende emissies ten opzichte van de huidige toestand ontstaan en dus zijn er aanzienlijke effecten op de luchtkwaliteit.

De aanvrager stelt (p. 23):

*“Het vernieuwen van de groenstructuur (rooien van bestaande bomen, verplanten van bestaande bomen en nieuwe aanplant) zal weliswaar een tijdelijke impact hebben op de verkoeling. Verschillende nieuwe bomen worden aangeplant in plantmaat 20/25. Bijkomend worden voor zowel de nieuwe, de te verplanten en de bestaande bomen verschillende ondergrondse maatregelen voorzien die de doorwortelbare ruimte maximaliseren waardoor ze tot een volwaardige groenstructuur kunnen uitgroeien. Dit zal een aanzienlijk positief effect hebben op de verkoeling.”*

→ Gelet op het feit dat men in de Gitschotellei en Drakenhoflaan alle 55 bomen in bestaande toestand zal verwijderen en er nadien slechts 33 bomen teruggeplaatst worden (waaronder vele nieuwe bomen die een veel kleinere plantmaat hebben dan de huidige), is er weldegelijk een groot verlies aan groenvolume in deze twee straten van het projectgebied, én is dit permanent (het groenvolume wordt immers ook niet gecompenseerd wanneer de nieuwe aanplantingen groeien). De bewoners in deze straat kunnen dus een aanzienlijke gevolgen ondervinden m.b.t. luchtkwaliteit en verkoeling. In de m.e.r.-screening wordt hier echter niet over gerept.

Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

### **Effecten van geluid en trillingen (p. 24)**

De aanvrager stelt dat de effecten niet aanzienlijk zijn (p. 27). Aangezien de toename van geluidshinder door het booggeluid t.h.v. de nieuwe trambochten niet in rekening is gebracht (zie punt 9), wordt het effect van geluid en trillingen sterk onderschat. Het in rekening nemen van deze bron aan geluidshinder zou net leiden tot een verslechtering t.o.v. de bestaande toestand voor o.a. de Gitschotellei, Drakenhoflaan en een deel van de Boekenberglei. De effecten zijn als dusdanig aanzienlijk. Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

### **Effecten op de biodiversiteit (p. 27)**

De aanvrager stelt het volgende om te motiveren dat er geen nadelige, én zelfs voordelige, effecten zullen zijn op de biodiversiteit (p. 35):

*“Tijdens de werffase worden de bomen beschermd. Hierdoor zal er weinig impact zijn op deze bomen.*

*In functie van een duurzame klimaatbestendige vergroening zijn volgende maatregelen opgenomen in dit project:*

- *Er worden meer bomen nieuw aangeplant dan er geveld worden.*
- *De nieuw aan te planten bomen zijn van een groter formaat.*
- *Er worden ondergrondse voorzieningen in het project opgenomen in functie van de duurzame uitgroei van de bomen.*
- *De bomen worden niet in vorm teruggesnoeid maar kunnen maximaal uitgroeien met een natuurlijke kruin.*
- *Er worden diverse maatregelen genomen zodat de nieuwe bomen goed kunnen uitgroeien en de bestaande bomen (o.a. in de Boekenberglei) gezond blijven.*
- *Doordat de te ontbossen zone gecompenseerd wordt in het park zelf door aanplanting van bomen en bosgoed, zal de impact van het ontbossen beperkt zijn.”*

→ We verwijzen graag naar punt 8 waarin we uitvoerig ingaan op de negatieve effecten die de projectaanvraag heeft op het groen in de straten. Gelet op bovenstaande lijst, lichten we hier graag volgende zaken uit:

- In de Gitschotellei en Drakenhoflaan worden er minder bomen aangeplant dan er geveld zullen worden. Het groenvolume gaat in deze straten achteruit.
- De nieuw aan te planten bomen zijn niet van een groter formaat dan diegene die geveld worden. Plantmaat 20/25 betekent een stamomtrek 20 à 25 cm. Er worden maar liefst 39 hoogstammige bomen geveld in dit dossier, dat zijn bomen met een stamomtrek van meer dan 100 cm! Ook de andere bomen die geveld worden hebben een stamomtrek die groter is dan die van plantmaat 20/25.
- Alle bomen, waaronder ook de enorm waardevolle zomereiken op de Boekenberglei, die langs de traminfrastructuur staan zullen permanent teruggesnoeid en dus geïmpacteerd worden. Ze kunnen dus niet maximaal uitgroeien met een natuurlijke kruin.
- De maatregelen die getroffen worden voor een betere groei (o.a. ploffen van grond) zijn onvoldoende gezien de permanente schade die wordt toegebracht door het vellen van bomen en het aanleggen van traminfrastructuur naast bestaande bomen.
- Het merendeel van de te vellen bomen, namelijk 34, betreft lindes met een grote biodiversiteitswaarde. In totaal zal men maar liefst 6 verschillende soorten bomen vellen met



aanzienlijke gevolgen voor de biodiversiteit: Platanus Hispanica (21), Tilia Cordata (28), Carpinus Betulus (2), Prunus Serrulata (2), Tilia Platyphyllos (6), Betula Pendula (3). Daarbij komt ook nog eens dat deze te vellen bomen een grote rol spelen in een groene verbinding tussen Te Boelaerpark en Boekenbergpark, waardoor hun biodiversiteitswaarde alleen maar toeneemt (zie ook punt 8).

- Tijdens de voorbereidende werken is duidelijk gebleken dat men aan de bescherming van de bomen onvoldoende aandacht schonk, zie punt 12.

→ De lozing van vervuild bemalingswater op de parkvijver en de daarmee gepaarde effecten op het ecosysteem en de biodiversiteit in deze zone worden niet besproken noch in rekening gebracht. Er zijn aanzienlijk negatieve effecten verwachten, zie punt 13.

De beweringen van de aanvrager berusten dus niet eens op feitelijkheden. Gelet op onze weerlegging en het ontbreken van een analyse van de parkvijver kan er dus onmogelijk worden gesproken van een positieve invloed op de biodiversiteit, én zijn er weldegelijk enorm schadelijke gevolgen. Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

### **Effecten op onroerend erfgoed (p. 36)**

De aanvrager stelt het volgende (p. 36):

*“De effecten van de nieuwe trambaan op de bovenstaande panden is minimaal. Bovenleidingen en trampalen maken inherent deel uit van het openbaar vervoersnetwerk. Bij de inplanting ervan wordt steeds rekening gehouden in functie van de minimale impact van publieke ruimte en zijn bebouwde omgeving. Daarenboven is de kleur van de trampalen stadsgrijs. Deze kleur vervaagt naar de achtergrond.”*

→ Dat bovenleidingen en trampalen deel uitmaken van een openbaar vervoersnetwerk wordt niet betwist. Dit wil echter niet zeggen dat ze geen nadelige effecten hebben op het straatbeeld en het zicht van onroerend erfgoed (zie ook punt 10). Zo komt ter hoogte van de Sint-Jozefkerk, een beschermd monument, een kluwen aan tramsporen en bovenleidingen. Het is niet omdat deze grijs zijn, dat ze onzichtbaar zijn en het zicht op de kerk niet verstoren. De nadelige effecten zijn er wel, maar worden ten onrechte geminimaliseerd. Opnieuw toont dit aan dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd.

### **Algemene conclusie (p. 38)**

De aanvrager stelt concluderend (p. 38):

*“Huidige omgevingsvergunningsaanvraag brengt geen aanzienlijke effecten met zich mee, waardoor een project-MER niet vereist is.”*

→ Zoals hierboven punt-per-punt werd weerlegd en onderbouwd, zijn er weldegelijke aanzienlijke effecten te verwachten m.b.t. mobiliteit, bodem, watersysteem, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, biodiversiteit en onroerend erfgoed. Daarnaast werd nagelaten om ‘ongevallen en rampen’ als criterium te vermelden waarbij ook aanzienlijke effecten zullen optreden aangezien de verkeersveiligheid erop achteruit gaat. Ook cumulatieve effecten werden niet onderzocht.

Samenvattend kunnen we stellen dat de m.e.r.-screening onzorgvuldig, onvolledig en subjectief werd uitgevoerd. Een volwaardige project-m.e.r. is een vereiste.

## **15. Belemmering inzagerecht**

De plannen op het inzageloket bevatten zodanig veel layers dat er geen onderscheid kon worden gemaakt tussen de verschillende elementen. Inzoomen kon slechts beperkt. De plannen downloaden was niet mogelijk. Hierdoor was het erg moeilijk om een volledig beeld te krijgen van de nieuwe toestand. De terrein- en lengteprofielen op het inzageloket zijn eveneens te summier uitgevoerd. Hierop is geen enkele informatie te vinden over de bomen, de opbouw van verhardingen, de traminfrastructuur (palen, kabels, sporen, perrons, etc.), etc. Nochtans is dit essentiële informatie om als burger een inschatting te kunnen maken van het nieuwe straatbeeld.

Als burgers betreuren wij dat het inzagerecht op deze manier wordt bemoeilijkt.

## **16. Schending van verschillende juridische voorschriften**

De Europese Natuurherstelwet legt bindende doelen op die behaald dienen te worden door de lidstaten. Artikel 8 van de wet richt zich specifiek op stedelijke ecosystemen en is dus relevant voor deze projectaanvraag. Lidstaten moeten ervoor zorgen dat er tegen 31 december 2030 geen nettoverlies is in de totale oppervlakte van stedelijke groene ruimte en boomkruinbedekking.

### ***Europese Natuurherstelwet – Artikel 8***

*De Lidstaten moeten verzekeren dat er geen nettoverlies is in de nationale oppervlakte aan ‘stedelijke groene ruimte’ en ‘stedelijke boomkroonbedekking’ in ‘stedelijke ecosysteemgebieden’ ten opzichte van de situatie in 2024 (art. 8.1). Vanaf 2030 laat de verordening dit achteruitgangverbod bovendien ook vergezeld gaan van een vooruitganggebod: “totdat een bevredigend niveau is bereikt” (art. 8.2 en 8.3).*

→ Het vellen van 62 bomen, waarvan 39 hoogstammige zal een groot verlies aan boomkroonbedekking veroorzaken (zie punt 8 en punt 14). Daarbijkomend kan ook het verplanten van 33 bestaande bomen onsuccesvol zijn, waarbij een nog groter verlies boomkroonbedekking wordt bekomen. De voorgestelde nieuwe aanplantingen, meer specifiek die op de Gitschotellei-Drakenhoflaan, zijn ontoereikend om het groenverlies hier op te vangen aangezien zij nooit het nodige boomkroonvolume kunnen hebben tegen 2030. Dit is dus in strijd met de Europese Natuurherstelwet artikel 8 gezien het nettoverlies aan stedelijke boomkroonbedekking.

→ 67 vierkante meter van het Te Boelaerpark wordt ontbost (zie punt 8) en verhard. De compensatie gebeurt slechts door aanplant van nieuwe bomen in een reeds groene zone. Ook dit is in strijd met artikel 8 van de Natuurherstelwet. Er mag immers geen netto afname van de oppervlakte stedelijke groene ruimte optreden. Door deze 67 vierkante meter af te nemen van het park, en te verharderen, gebeurt dit wel.

→ Slechts voor 2 zomereiken op de Boekenberglei wordt een grondig wortelonderzoek uitgevoerd en worden maatregelen genomen. Voor de andere 20 zomereiken waar de trambedding en bovenleidingen de kroonprojectie kruisen is er geen bijkomend onderzoek, noch worden er bijkomende maatregelen getroffen. Aldus is het aannemelijk dat deze bomen ook geïmpacteerd zullen worden (o.a. beschadigen van wortels en snoeien van takken) waardoor ze zullen afsterven. Dit zorgt voor een verdere afname van de stedelijke boomkroonbedekking en is dus opnieuw in strijd met artikel 8 van de Natuurherstelwet.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt in Artikel 4.3.1. §2 1° en 2°:

### ***VCRO – Artikel 4.3.1.***

*§ 2. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen :*

*1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;*

*2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:*

- a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° ;*
- b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:*
- 1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;*
  - 2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;*

→ Het moge duidelijk zijn dat de ruimtelijke ordening in de nieuwe toestand niet beschouwd kan worden als goede ruimtelijke ordening gezien de nadelige impact op mobiliteit, ruimtegebruik, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Als er al enige rendementsverhoging gebeurt, kan deze onmogelijk beschouwd worden als verantwoord of doorgevoerd met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Hiervoor verwijzen naar alle voorgaande punten in dit bezwaarschrift. Aldus kan het project niet beschouwd worden als goede ruimtelijke ordening volgens Artikel 4.3.1. van de VCRO.

De VCRO stelt in Artikel 4.4.7. § 2:

***VCRO – Artikel 4.4.7.***

*§ 2. In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructures of voorzieningen tot gevolg hebben.*

*De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.*

*Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.*

→ Gezien de enorme ruimtelijke impact dat dit dossier heeft op de straten in het projectgebied kan er niet worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften onder het mom van handelingen die kaderen in het algemeen belang. Daarbijkomend hebben we ook meermaals aangetoond dat het algemeen belang net niet gediend wordt in de nieuwe toestand, bijvoorbeeld door een gebrek aan meer/beter openbaar vervoer (zie punt 1), het verslechteren van de verkeersveiligheid (zie punt 2) en de schadelijke impact op het milieu (zie punt 14). Aldus kunnen afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften niet worden toegestaan op basis van dit artikel.

Het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) stelt in artikel 4.3.3.:

**DABM – Artikel 4.3.3.**

**§ 2.**

*In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, § 2bis en § 3bis, waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota werd opgesteld, neemt de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag of de overheid bevoegd voor de vraag tot omzetting krachtens artikel 390 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, een beslissing of er een project-MER moet worden opgesteld. Zij doet dat op het ogenblik van en als onderdeel van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag respectievelijk op het ogenblik van het onderzoek van de vraag tot omzetting. De beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, wordt openbaar gemaakt door de vergunningverlenende overheid. De Vlaamse Regering kan verder inzake de project-m.e.r.-screening nadere regels vaststellen en kan de vorm en de inhoudelijke elementen van de project-m.e.r.-screeningsnota bepalen.*

*Er moet geen milieueffectrapport over het project worden opgesteld als de overheid, vermeld in het eerste lid, oordeelt dat:*

*1° een toetsing aan de criteria van bijlage II uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of*

*2° vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.*

**§ 3.**

*In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, § 2 en § 3, kan de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting indienen bij de administratie.*

*[...] voor zover het voorgenomen project niet valt onder de toepassing van de lijst van projecten die door de Vlaamse regering overeenkomstig artikel 4.3.2., § 1, is vastgesteld, kan de administratie een project toch ontheffen van de verplichting tot het opstellen van een project-MER als ze oordeelt dat :*

*1° vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of*

*2° een toetsing aan de criteria van bijlage II uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.*

→ Gezien de vele aanzienlijke gevolgen op het milieu (zie punt 14) is een project-MER screening onvoldoende. Een project-MER kan weldegelijke op redelijkerwijze nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten bevatten. Aldus, ook rekening houdend met het feit dat het project onder bijlage II categorie 10j) valt (zie punt 7), dient een project-MER opgemaakt te worden volgens DABM artikel 4.3.3. §2. Daarbijkomend kan een ontheffing van de rapportageverplichting niet worden toegestaan op basis van DABM artikel 4.3.3. §3 aangezien een nieuw project-MER weldegelijk op redelijkerwijze nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

Het DABM stelt in artikel 4.3.2. § 2:

**DABM – Artikel 4.3.2.**

§ 2.

*De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting moet worden opgesteld.*

*De verplichting tot het uitvoeren van een project-m.e.r. geldt niet voor de loutere hernieuwing van de omgevingsvergunning en de omzetting, vermeld in artikel 70 respectievelijk 390 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, tenzij de loutere hernieuwing van de vergunning of de omzetting betrekking heeft op activiteiten die fysieke ingrepen in het leefmilieu tot gevolg hebben.*

→ Gezien de projectaanvraag weldegelijk onder bijlage II valt, met name categorie 10j), zie ook punt 7, moet een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting worden opgesteld. Een project-MER maakt echter geen deel uit van de projectaanvraag. Aldus voldoet de projectaanvraag niet aan DABM artikel 4.3.2. § 2.

Het DABM stelt in artikel 4.3.1.:

**DABM – Artikel 4.3.1.**

*Voorgenomen projecten worden, alvorens een vergunning kan worden verleend voor de vergunningsplichtige activiteit die het voorwerp uitmaakt van het project, aan een milieueffectrapportage onderworpen in de gevallen bepaald in dit hoofdstuk.*

*Bij de milieueffectrapportage over projecten worden de directe en indirecte aanzienlijke effecten van een project geval per geval op passende wijze geïdentificeerd, beschreven en beoordeeld op de volgende disciplines:*

- 1° de bevolking en de menselijke gezondheid;*
- 2° de biodiversiteit, met bijzondere aandacht voor de beschermde soorten en habitats, vermeld in bijlage I tot en met IV van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;*
- 3° het land, de bodem, het water, de lucht en het klimaat;*
- 4° de materiële goederen, het cultureel erfgoed en het landschap;*
- 5° de samenhang tussen de disciplines, vermeld in punt 1° tot en met 4°.*

*De effecten op de disciplines, vermeld in het tweede lid, omvatten de verwachte effecten die voortvloeien uit de kwetsbaarheid van het project voor risico's op zware ongevallen of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie.*

→ De ondermaatste rapportering van aanzienlijke effecten op de biodiversiteit (zie punt 8, punt 13 en punt 14), de bodem en het water (zie punt 13 en punt 14) en het cultureel erfgoed (zie punt 10 en punt 14) schendt artikel 4.3.1. van het DABM.

Het Waterwetboek stelt in artikel 1.3.1.1. §1 en in artikel 1.7.2.1.1. §4:

**Waterwetboek – Artikel 1.3.1.1.**

*§1. De overheid die moet beslissen over een vergunning, plan of programma als vermeld in §5, draagt er zorg voor, door het weigeren van de vergunning of door goedkeuring te weigeren aan het plan of programma dan wel door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma, dat geen schadelijk effect ontstaat of zoveel mogelijk wordt beperkt en, indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd.*

*Wanneer een vergunningsplichtige activiteit, een plan of programma, afzonderlijk of in combinatie met een of meerdere bestaande vergunde activiteiten, plannen of programma's, een schadelijk effect veroorzaakt op de kwantitatieve toestand van het grondwater dat niet door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen aan het plan of programma kan worden voorkomen, kan die vergunning slechts worden gegeven of kan dat plan of programma slechts worden goedgekeurd omwille van dwingende redenen van groot maatschappelijk belang. In dat geval legt de overheid gepaste voorwaarden op om het schadelijke effect zoveel mogelijk te beperken, of indien dit niet mogelijk is, te herstellen of te compenseren.*

*De overheid die oordeelt over de afgifte van een planologisch of stedenbouwkundig attest als vermeld in artikel 4.4.24 en 5.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009, moet in redelijkheid nagaan of de aanvraag door het opleggen van gepaste voorwaarden of aanpassingen de watertoets kan doorstaan.*

*Wanneer het schadelijk effect bestaat uit een achteruitgang in de toestand van een waterlichaam, wordt artikel 1.7.2.5.4 toegepast.*

**Waterwetboek – Artikel 1.7.2.1.1.**

*§4. Behoudens de in artikel 1.7.2.5.3 en artikel 1.7.2.5.4, §§2 en 3, bedoelde gevallen, mag de bestaande toestand van het oppervlaktewater en het grondwater in geen geval achteruitgaan.*

→ Het lozen van bemalingswater met verhoogde concentraties aan PFAS en arseen in de parkvijver, waardoor een schadelijk effect op het waterlichaam ontstaan, is een directe schending van in artikel 1.7.2.1.1. §4 van het Waterwetboek. Aangezien er eveneens niet gesproken kan worden van dwingende redenen van groot maatschappelijk belang in dit dossier, wordt ook niet voldaan aan de voorwaarden van artikel 1.3.1.1. §1 van het Waterwetboek.

Het Onroerendergoeddecreet stelt in artikel 6.4.3.:

**Onroerendergoeddecreet – Artikel 6.4.3.**

*Het is verboden beschermde goederen te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of andere handelingen te stellen die de erfgoedwaarde ervan aantasten.*

→ Gelet op het ontsieren van onroerend erfgoed door de aanleg van traminfrastructuur in dit project (zie punt 10), wordt artikel 6.4.3. van het Onroerendergoeddecreet geschonden.

Het Natuurdecreet stelt in artikel 2. 7°, artikel 8. en artikel 16. § 1:

**Natuurdecreet – Artikel 2.**

*Voor de toepassing van dit decreet wordt verstaan onder :*

*7° natuur : de levende organismen, hun habitats, de ecosystemen waarvan zij deel uitmaken en de daarmee verbonden uit zichzelf functionerende ecologische processen, ongeacht of deze al dan niet voorkomen in aansluiting op menselijk handelen, met uitsluiting van de cultuurgewassen, de landbouwdieren en de huisdieren;*

**Natuurdecreet – Artikel 8.**

*De Vlaamse regering neemt alle nodige maatregelen ter aanvulling van de bestaande regelgeving om over het gehele grondgebied van het Vlaamse Gewest de milieukwaliteit te vrijwaren die vereist is voor het behoud van de natuur en om het standstill-beginsel toe te passen zowel wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van de natuur.*

*Dit standstillbeginsel is ook van toepassing na het verstrijken van de termijn van elk beheerplan wanneer de realisatie van de beheerdoelstellingen en -maatregelen van een natuurbeheerplan als vermeld in artikel 16octies of de uitvoering van de beheerplannen in het kader van of in uitvoering van dit decreet of het Bosdecreet van 13 juni 1990, leidt tot een hogere natuurkwaliteit.*

**Natuurdecreet – Artikel 16.**

*§ 1.*

*In het geval van een vergunningsplichtige activiteit, draagt de bevoegde overheid er zorg voor dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.*

→ Gelet op de aanzienlijke en vermijdbare schade die wordt aangericht aan de natuur wanneer dit project wordt gegund (zie punt 8, punt 13 en punt 14), is dit een directe schending van artikel 16 van het Natuurdecreet. Daarbijkomend wordt ook het standstillbeginsel niet in acht genomen aangezien de bestaande kwaliteit van natuur en biodiversiteit net achteruit gaan (zie punt 8, punt 13 en punt 14). Eveneens is er in dit dossier geen sprake van dwingende redenen van algemeen belang. Aldus wordt eveneens artikel 8 van het Natuurdecreet geschonden.

Het Soortenbesluit stelt in artikel 10. §1. 3° en 14. §1

**Soortenbesluit – Artikel 10.**

*§ 1*

*Ten aanzien van specimen van beschermde diersoorten zijn de volgende handelingen verboden:*

*3°*

*het opzettelijk en betekenisvol verstoren, in het bijzonder tijdens de perioden van de voortplanting, de afhankelijkheid van de jongen, de overwintering en tijdens de trek.*

*Het is verboden de eieren van beschermde diersoorten opzettelijk te vernielen, te beschadigen of te verzamelen.*

**Soortenbesluit – Artikel 14.**

*§ 1*

*Het is verboden de nesten van beschermde vogelsoorten of de voortplantingsplaatsen of*



*rustplaatsen van andere beschermde diersoorten dan vogels opzettelijk te vernielen, te beschadigen of weg te nemen.*

→ Gelet op de impact van het lozen van vervuild bemalingswater (zie punt 13) en het rooien van 62 bomen (zie punt 8) is er een duidelijke, opzettelijke en betekenisvolle verstoring van beschermde diersoorten, alsook een opzettelijke beschadiging en zelfs weg nemen van de nesten, voortplantingsplaatsen en/of rustplaatsen van beschermde vogelsoorten en andere beschermde diersoorten. Dit vormt een duidelijke schending van artikel 14. en artikel 10. van het Soortenbesluit.

## **17. Conclusie**

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat dit project:

- niet voldoet aan goede ruimtelijke ordening (zoals bepaald in artikel 4.3.1, §2 VCRO);
- niet het algemeen belang dient omwille van de negatieve impact op o.a. het openbaar vervoer, de verkeersveiligheid en -doorstroming, het groene karakter van de straten en parken, het omgevingsgeluid, het straatbeeld, de markthandelaars en de lokale middenstand, het woongenot, de volksgezondheid, de waterkwaliteit en de biodiversiteit;
- niet voldoet aan verschillende juridische voorschriften;
- de bouwcode van Stad Antwerpen niet respecteert.

Binnen deze omgevingsvergunningaanvraag werden daarenboven:

- de effecten op het milieu onvoldoende onderzocht;
- het aantal kilometer nieuw aan te leggen, of te verleggen, spoor niet correct in kaart gebracht;
- onvoldoende argumenten aangebracht teneinde de noodzaak voor een nieuwe keerlus op deze locatie aan te tonen.

Een omgevingsvergunning kan bijgevolg onmogelijk worden toegekend.

Aan de genoemde bezwaren kan tegemoet gekomen worden wanneer er gekozen wordt voor een heraanleg van de betrokken straten zonder de aanleg van een nieuwe keerlus, en mits bijsturing ten voordele van een verkeersveiligere inrichting, en mits het respecteren van de vermelde juridische voorschriften. Een heraanleg zonder keerlus is volgens ons de enige manier om deze buurt leefbaar en veilig te houden.

Wij behouden ons het recht om bijkomend bezwaar, administratief beroep of jurisdictioneel beroep aan te tekenen op basis van elementen die ons nog niet ter kennis werden gesteld tijdens de duurtijd van het openbaar onderzoek.

Hoogachtend,