

Deurne, 15 november 2023

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

Betreft: bezwaar met betrekking tot omgevingsvergunningsaanvraag OMV_2022157370

Geacht College van Burgemeester en Schepenen

Met dit schrijven wensen wij als buurtbewoners formeel bezwaar in te dienen tegen de omgevingsvergunningsaanvraag met projectnummer OMV_2022157370.

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 en het ontbreken van een langetermijnplan	2
2.	Het ontstaan van ernstige problemen met betrekking tot verkeersveiligheid in een belangrijke schoolomgeving (De Vlinderboom, Land van Nu, Drakenhof)	4
3.	Het ontstaan van verkeersdoorstromingsproblemen	11
4.	De wekelijkse woensdagmarkt kan niet terugkeren naar de Gitschotellei na de werken	13
5.	Gemiste kansen voor fietsinfrastructuur	14
6.	Verlies van parkeerplaatsen, verhoogde parkeerdruk en meer zoekverkeer	17
7.	Het ontbreken van een Milieueffectenrapport voor het aanleggen van meer dan 1 km aan tramsporen	18
8.	Het aantasten van het groene karakter van de betrokken straten	19
9.	De (nieuwe) trambochten resulteren in geluidshinder over de gehele projectzone	23
10.	Verregaande impact op het straatbeeld	26
11.	Niet respecteren van de eigen bouwcode	27
12.	Starten van voorbereidende werken zonder vergunning	29
13.	Het ontbreken van een Milieueffectenrapport ondanks de aanzienlijke gevolgen voor het milieu	31
14.	Belemmering inzagerecht	35
15.	Besluitvorming is niet correct verlopen	35
16.	Conclusie	35

1. Inkrimping van het tramaanbod en het ontbreken van een langetermijnplan

De nieuwe keerlus zal in eerste instantie worden gebruikt om tramlijn 4 in te korten. Deze tramlijn keert normaliter aan keerlus Silsburg. In de nieuwe toestand zal deze tramlijn keren aan de nieuwe keerlus t.h.v. de Sint-Jozefkerk op de Boekenberglei.

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 (voorheen reed tram 4 door tot Silsburg). Door deze inkorting werd de capaciteit voor een aanzienlijk deel van Deurne-Zuid gehalveerd. Het is belangrijk op te merken dat de nieuwe keerlus, die is voorzien binnen dit project, geen extra capaciteit terugbrengt naar Deurne-Zuid, aangezien deze zal fungeren als terminus. De trams zullen dus enkel eindigen en keren op de grens van Deurne met Borgerhout, en dit op een plek die absoluut niet geschikt is als terminus.

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. Tot op heden worden de sporen in kwestie echter enkel gebruikt om trams richting stelplaats te rijden.



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

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.

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 veel nadelige gevolgen voor de buurt, omdat er momenteel geen middelen zijn voor bijkomende tramstellen en chauffeurs?

Heel recent nog 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).

De noodzaak voor een nieuwe keerlus en nieuwe tramsporen binnen de projectzone is niet ten gronde aangetoond. Trams van De Lijn kunnen gebruikmaken van verschillende bestaande keerlussen in de buurt, waaronder die van Silsburg en 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). De huidige keerlus Eksterlaar kan (voorlopig) behouden blijven om calamiteiten op te vangen, waardoor deze een technisch spoor wordt. Het inzetten van tweerichtingstrams zou de nood aan een nieuwe keerlus zelfs volledig opheffen. Tevens dienen alternatieven zonder nieuwe keerlus te worden onderzocht, waaronder die van Erik Heylen (TreinTramBus), zoals bijv. het verbinden van lijn 11 over de Ruggeveldlaan 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.

In de projectaanvraag zijn geen documenten te vinden die aantonen of er/welke alternatieven voor de keerlus onderzocht werden, noch wordt de noodzaak van een nieuwe keerlus aangetoond.

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.

“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 kriepend geluid. De oplossing: tramstellen met 2 stuurcabines.”

Uit: Nieuwsblad, 22 augustus 2015, 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

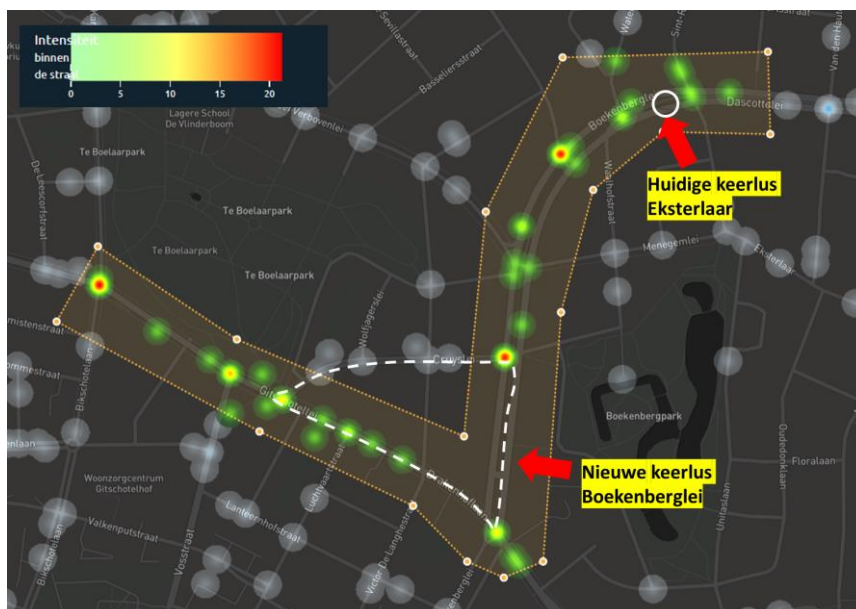
namelijk nog wel eens ander verkeer.”

Uit: OV Magazine, 26 augustus 2015, <https://www.ovmagazine.nl/nieuws/antwerpen-wil-tweerichtingstrams>.

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. 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 verkeersveiligheid in een belangrijke schoolomgeving (De Vlinderboom, Land van Nu, Drakenhof)

De aanvrager stelt dat de huidige keerlus Eksterlaar onveilig is en verwijderd dient te worden. Dit wordt 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). Uit officiële cijfers van de Federale Politie, zie onderstaande kaart, blijkt echter dat keerlus Eksterlaar helemaal niet onveilig is, terwijl de andere kruispunten 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).



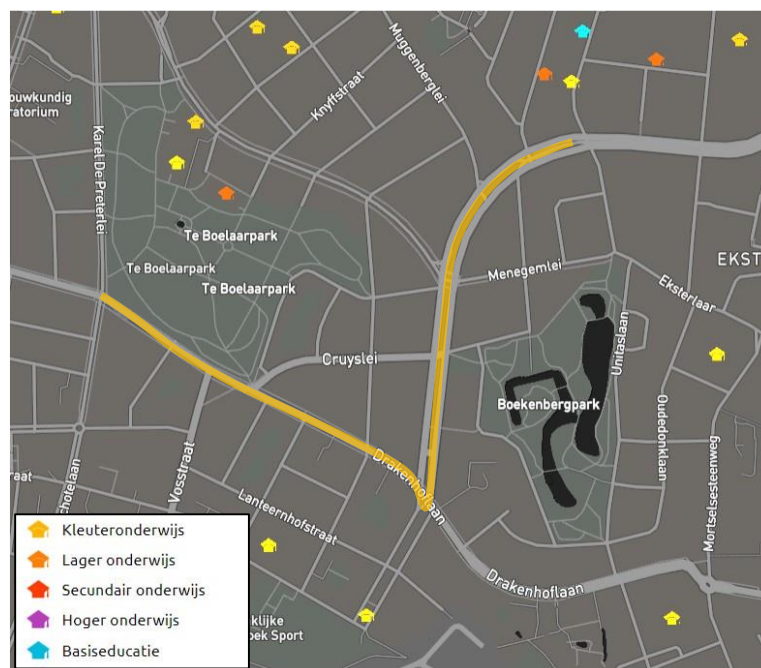
Figuur 2 - Heatmap ongevallencijfers Federale Politie tussen 2014 en 2020 (PoliVisu) toont dat keerlus Eksterlaar geen hotspot is voor ongevallen, terwijl de kruispunten van de nieuwe keerlus dit wel zijn.

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 noodzaak van dit project m.b.t. de nieuwe traminfrastructuur dient dan ook terdege in vraag gesteld te worden gelet op de enorme impact op de buurt (verkeersveiligheid, minder openbaar vervoer, mobiliteitsproblemen, sociale cohesie, nutteloze investeringen, etc.). De aanleg van de nieuwe keerlus kan niet gezien worden als goede ruimtelijke ordening en de omgevingsvergunningsaanvraag kan aldus niet gunstig worden beantwoord.

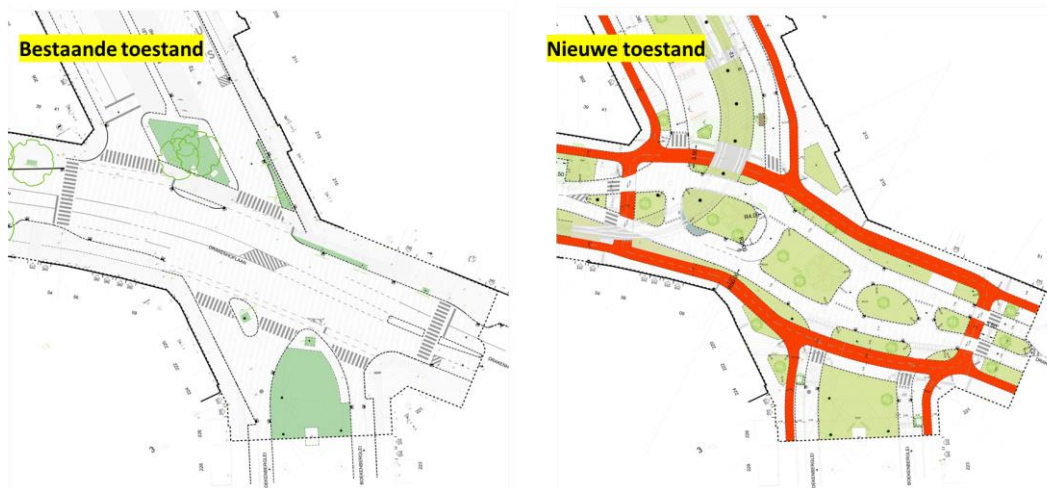
Dit project situeert zich in een belangrijke schoolomgeving, met o.a. de scholen De Vlinderboom, Land van Nu en Drakenhof in de directe nabijheid van de projectzone. Meer dan 1500 leerlingen zorgen voor een belangrijke mobiliteitsstroom van zachte weggebruikers waarmee onvoldoende rekening werd gehouden 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 3 - 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, zie ook punt 9 m.b.t. de trambochten binnen de projectzone.

Kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan



Figuur 4 - Links: kruispunt in bestaande toestand, lichtengeregeld. Rechts: kruispunt in nieuwe toestand met talloze conflictsituaties en niet lichtengeregeld.

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.

In de nieuwe toestand heeft men beslist om deze positieve punten overboord te gooien en over te gaan op een “zelfregelend” kruispunt zonder verkeerslichten, en dit met toegelaten snelheid van 50 km/uur. 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.

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.

Dirk Lauwers
Verkeersveiligheids- en mobiliteitsimpact

Infomoment over de Keerlus
22 januari 2023 Drakenhof Deurne

Verkeersveiligheidsimpact plannen voor een keerlus

A: Herontwikkeling Boekenberglei - Drakenhoflaan - Gitschotellei

Wat zijn de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen?

Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsproblemen?

Wat zijn de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregelen?

Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsmaatregelen?

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

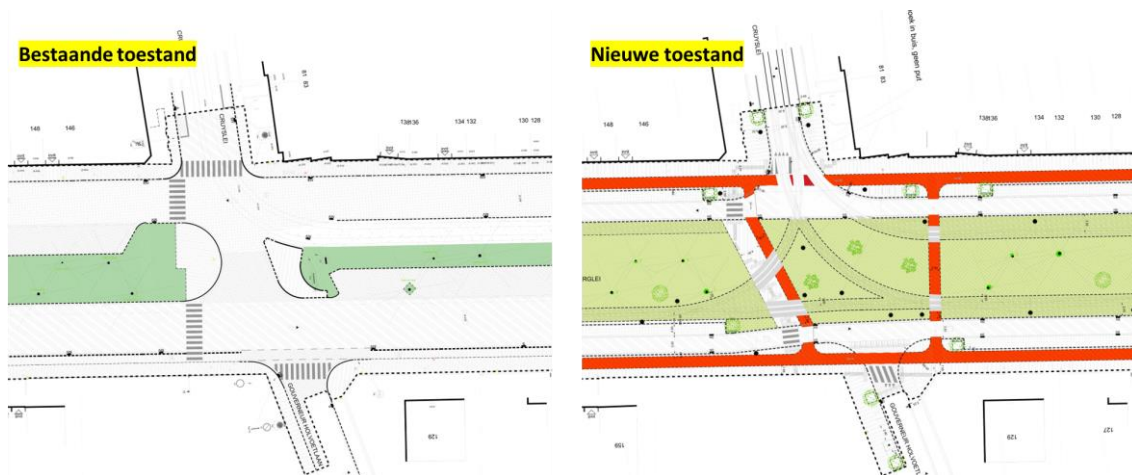
Figuur 5 - Enkele plus- en minpunten van het nieuwe kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan volgens Mobiliteitsexpert Prof. Dirk Lauwers zoals werd voorgesteld tijdens een infomoment georganiseerd door de buurt op 22 januari 2023.

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. 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 6 - 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



Figuur 7 – 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.

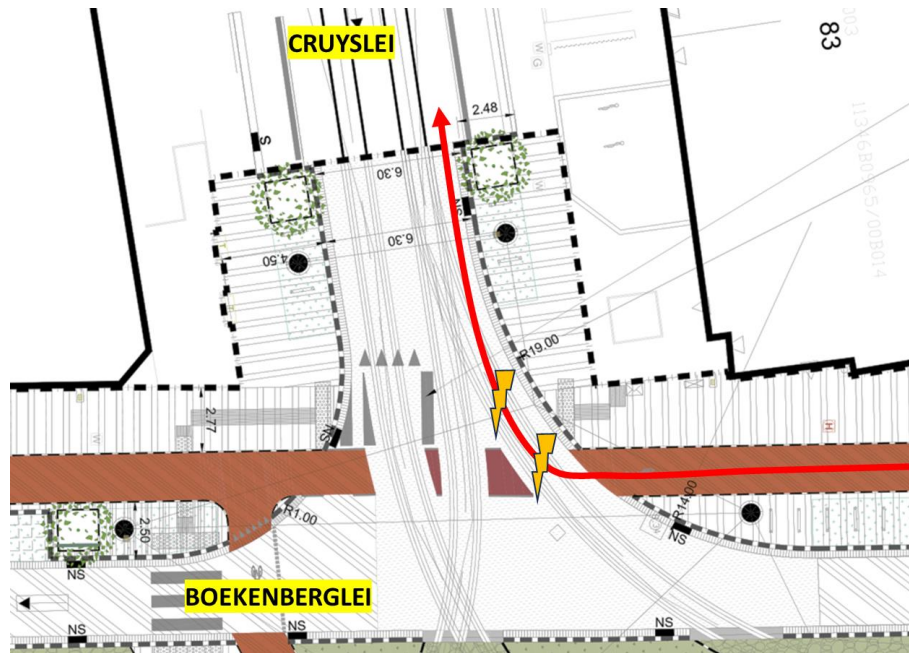
Dit kruispunt is in de bestaande toestand erg gevaarlijk wat zich ook aftekent in de officiële ongevallencijfers. De voornaamste redenen voor de onveiligheid hier zijn (i) het gebrek aan een (slimme) lichtenregeling waardoor er zich vaak conflictsituaties voordoen, en, (ii) de beperkte zichtbaarheid 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.

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. Het dichtmaken van de oversteek over de Boekenberglei is eveneens nadelig voor de verkeersveiligheid. In de huidige toestand is deze oversteek immers niet problematisch gezien de grote opsteloppervlakte.



Figuur 8 – Fietzers die de Cruyslei indraaien vanuit de Boekenberglei dienen een kluit van tramsporen te kruisen.

Kruispunt Gitschotellei-Cruyslei



Figuur 9 – 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 Voetangersvoorzieningen, 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 afslaande automobilist”.

<https://wegenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/voetangers>

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? Ook hier komt er bovendien nog een extra trambocht bij. Hoewel er in het inzageloket wordt vermeld dat dit een technisch spoor betreft dat enkel bij calamiteiten zal worden gebruikt, wijzen eerdere tramplannen van De Lijn erop dat dit wel degelijk een volwaardig spoor is dat toelaat om de keerlus in beide richtingen te gebruiken. Als trams in de toekomst vanuit de Cruyslei staduitwaarts richting Sint-Jozefkerk zou rijden, dreigt dit kruispunt nog gevaarlijker te worden.

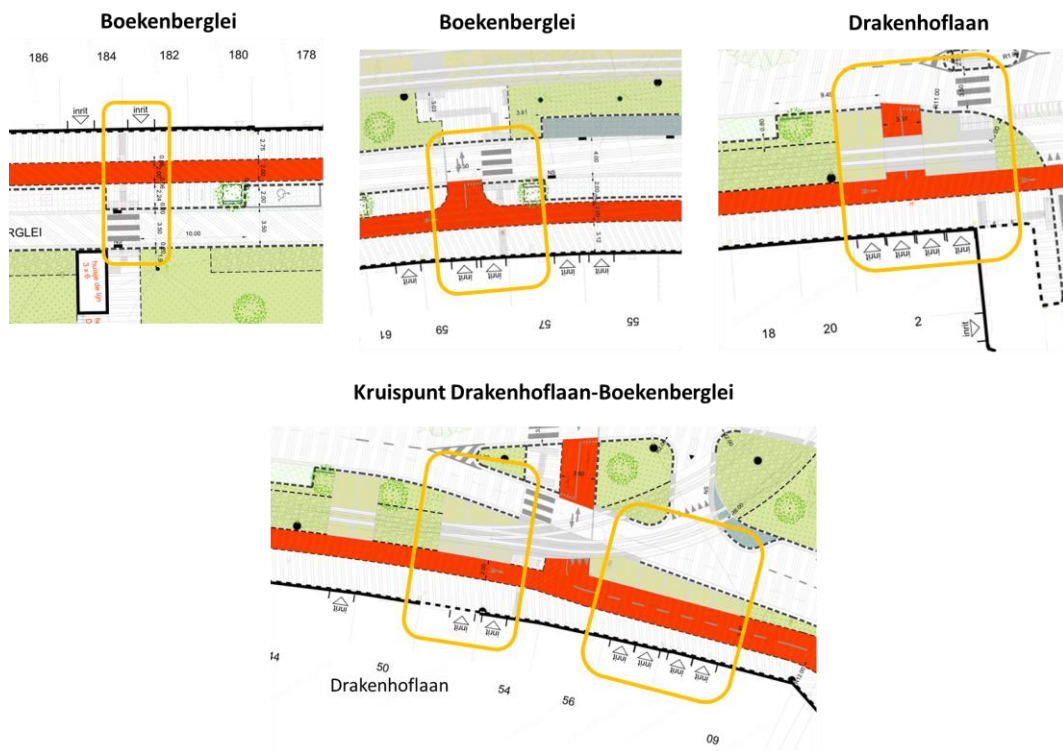
Het ingetekende middeneiland ter hoogte van het Vosplein biedt onvoldoende ruimte voor fietsers. Dit eiland heeft een breedte van slechts 2 meter, wat maar net voldoende is voor een standaardfiets (lengte 1,94 meter) en onvoldoende voor langere fietsen zoals bakfietsen, fietsen met fietskar, ligfiets, 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.

Andere opmerkingen met betrekking tot de verkeersveiligheid

In de Cruyslei worden geen verkeersremmende maatregelen, noch maatregelen tegen de hoge verkeersdensiteit 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/thema-s/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.

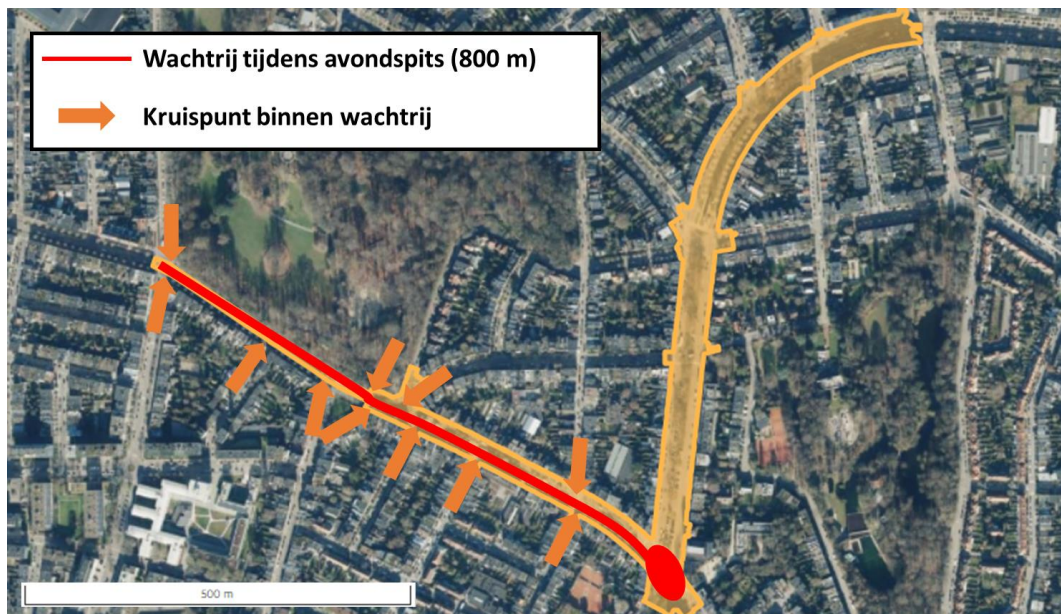


Figuur 10 – Inritten van woningen ter hoogte van oversteekplaatsen zullen zowel de bewoners als de andere weggebruikers ernstig hinderen.

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 (https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1638886808/Afwegingskader_3050_hsjju2.pdf). 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).

3. Het ontstaan van verkeersdoorstromingsproblemen

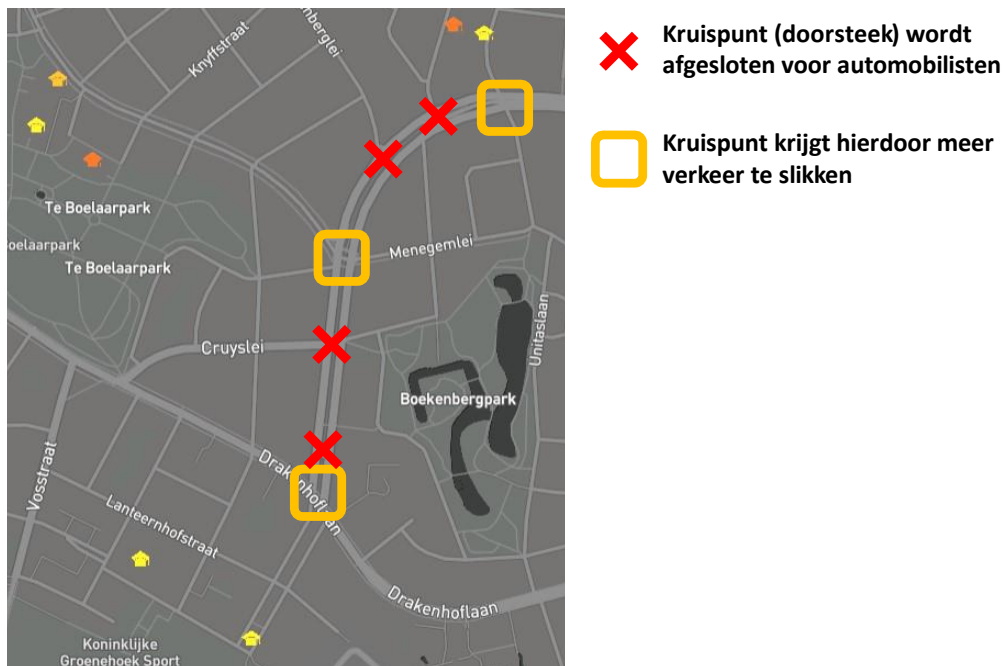
De studie van Tractebel (april 2022, VISSIM K698) wijst op ernstige doorstromingsproblemen op het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei in de avondspits met mogelijke wachtrijen tot 800 meter staduitwaarts indien geen bijkomende maatregelen zoals verkeerslichten of de inrichting van een ovonde (ovale rotonde) worden genomen. De 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 11 - 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.

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. Tevens is het uitermate belangrijk om deze kruispunten verkeersveilig vorm te geven, wat duidelijk niet het geval is aan kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan.



Figuur 12 - 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.

De afsluiting van de éénrichtingsstraat Joos Robijnslei creëert problemen voor auto- en vrachtverkeer. Er is geen bewijs dat vrachtverkeer kan keren mocht dit een tweerichtingsstraat worden.

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.

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.

Er zijn echter geen nutskasten voor de markt zichtbaar op de plannen, noch is er in de beschrijvende nota enige referentie te vinden naar de markt. 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.

Hierdoor dreigt voor minstens 30 markthandelaars inkomstenverlies. Ook de lokale middenstand (een tiental zaken) surft mee op het succes van de verhoogde passage op marktdag en dreigt bijgevolg bezoekers en inkomsten te verliezen na het verdwijnen van de markt.

De markt vervult daarnaast een essentiële sociale en verbindende functie voor de buurtbewoners; ze wordt wekelijks druk bezocht door jong en oud. Het supprimeren van de markt heeft een negatieve impact op het sociaal leven, welzijn en gebruiksgenot van de marktbezoekers. 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.

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.

Als buurtbewoner 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 13 – 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 beschrijvende nota van het project is te lezen: *“Over de volledige as worden volwaardige enkelrichtingsfietspaden aangelegd.”*, en in de project-MER-screening op het inzageloket lezen we tevens: *“Er worden overal veilige, voldoende brede verhoogde fietspaden voorzien.”*. Wanneer we de plannen echter in detail bekijken, zien we dat deze niet voldoen aan bovenstaande uitspraken. Op meerdere plaatsen wordt de minimumbreedte voor een fietspad met lage intensiteit zelfs niet gehaald. Zo is er een deel fietspad t.h.v. Boekenberglei nr. 25 tot nr. 45 minder dan 2 meter breed, en zijn de tweerichtingsfietspaden t.h.v. kruispunt Gitschotellei-Cruyslei (tevens een zeer gevaarlijk kruispunt) slechts 2,60 meter breed i.p.v. de vooropgestelde minimeis van minstens 3 meter. Aldus voldoen de nieuwe fietspaden niet aan de voorwaarden zoals vooropgesteld in het ‘Vademecum fietsvoorzieningen’ (versie 1.0) van het Agentschap Wegen & Verkeer.

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, 23 september 2022). Stad Antwerpen definieert de districtenroute als volgt: *"De districtenroute bundelt snelle en veelgebruikte fietsverbindingen in en tussen de districten"*. 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 ook 3,0 meter moeten bedragen voor enkelrichtingsfietspaden.

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.

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

Binnen het project ontstaan op verschillende plaatsen gevaarlijke situaties voor fietsers. Zo hebben fietsers die vanuit de Boekenberglei de Cruyslei inrijden nauwelijks plaats om de Cruyslei in te rijden tussen de sporen en de stoeprand (< 50 cm), en moeten ze over een kluwen van tramsporen rijden, wat zal leiden tot fietsongelukken (supra).

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. 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.



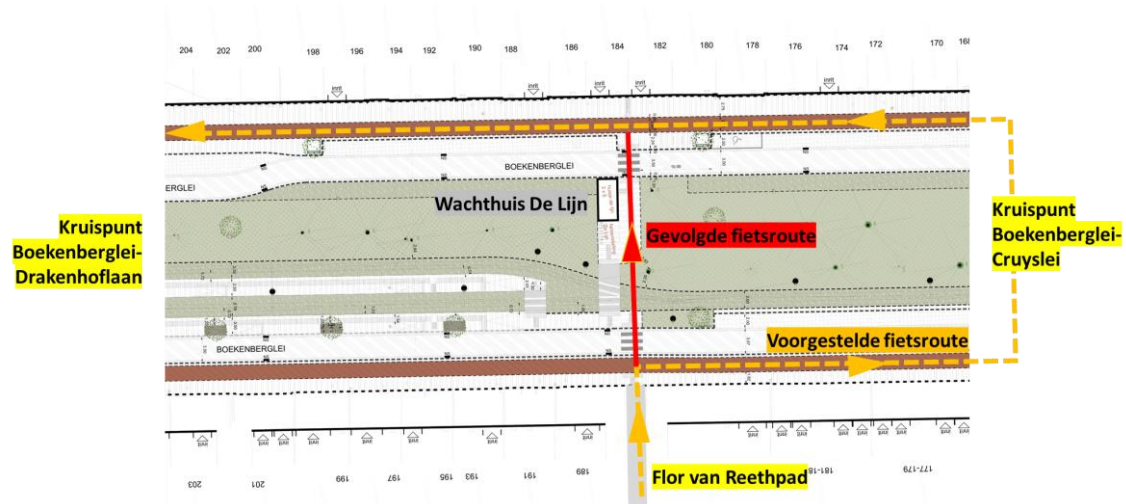
Figuur 15 – Nieuwe toestand van kruispunt Boekenberglei-Menegemlei blijft onoverzichtelijk. Fietzers moeten veel scherpe bochten nemen (o.a. een onmogelijke bocht richting Jozef Verbovenlei, aangeduid met gele pijl) en beschikken over zeer kleine opstelvakken die niet voorzien zijn op de verkeersstroom.

De 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 16 – De oversteekplaats aan de Muggenberglei is enkel voorzien op voetgangers ondanks dat het fietspad een oversteekplaats insinueert.

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 zwemvijver, horeca en sportfaciliteiten daar. 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 17 – 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.

Mijn vraag is om de fietspaden binnen de projectzone toekomstbestendiger te maken. Ook dienen alle bovengenoemde gevaarlijke situaties voor fietsers te worden opgelost.

6. Verlies van parkeerplaatsen, verhoogde parkeerdruk en meer zoekverkeer

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 13 parkeerplaatsen. In de Boekenberglei tussen de Jozef Verbovenlei en de Drakenhoflaan zal het aantal parkeerplaatsen zelfs verminderen van 149 naar 53. Dit betekent dat 2/3^{de} van de bestaande parkeerplaatsen verdwijnt! 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. Dat de parkeerdruk in deze buurt nu al hoog is, werd zelfs niet mee in rekening gebracht.

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 verhuisd).

Wij zijn van oordeel dat een oplossing moet worden gevonden voor de te hoge parkeerdruk en het verdwijnen van 96 parkeerplaatsen in de buurt van de Sint-Jozefkerk, om te vermijden dat de bewoners, de middenstand, de medische praktijkhuizen en het buurt- en verenigingsleven hier ernstig onder zullen lijden.

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

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. Op basis van de bijgevoegde plannen leidt dit tot het aanleggen van zo'n 1114 meter, en dus meer dan 1000 meter, aan nieuwe tramsporen. De bestaande tramsporen en perrons, zo'n 1000 meter traminfrastructuur, worden eveneens verwijderd en opnieuw aangelegd. De perrons worden verplaatst, en de tramsporen worden verlegd tegenover hun huidige positie ter hoogte van het perron aan het kruispunt Boekenberglei-Jozef Verbovenlei en het perron ter hoogte van het Boekenbergplein. Zie onderstaande figuur voor een beeld van de projectzone met aanduiding van de nieuwe sporen.



Figuur 18 - Aanleg van nieuwe traminfrastructuur in de projectzone.

Deze situatie valt bijgevolg 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'. Deze rubriek stelt dat er bij de aanleg van 1000 meter nieuwe tramsporen en/of traminfrastructuur een project-MER-procedure of eventueel een ontheffingsprocedure gevolgd dient te worden. Eveneens 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'.

In de vergunningsaanvraag ontbreekt een Milieueffectenrapport (MER), 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

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.

Er worden 64* bomen geveld, waarvan 40 hoogstammige bomen (minstens 1 meter omtrek op 1 meter hoogte). Hierdoor verdwijnt veel kostbaar groenvolume dat onze buurt voorziet van schaduw, verkoeling, propere lucht en helpt bij de opname van regenwater. 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. De hier voorziene nieuwe aanplantingen zijn in volume niet toereikend om het groenverlies te compenseren.

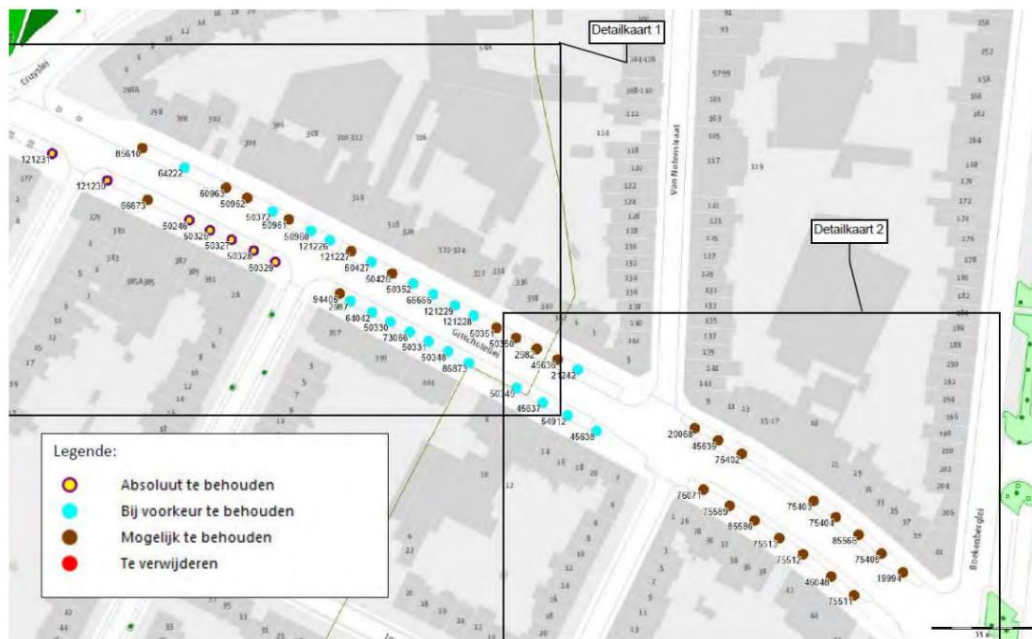
*Op verschillende plaatsen in het inzageloket worden andere cijfers gebruikt: soms 62, soms 65, soms 64, ... Hoeveel bomen exact worden gerooid, is hierdoor niet duidelijk.



Figuur 19 – De grote laanstructuren in de projectzone t.h.v. de Boekenberglei (links: zomereiken) en t.h.v. de Drakenhoflaan/Gitschotellei (rechts: platanen en lindes)

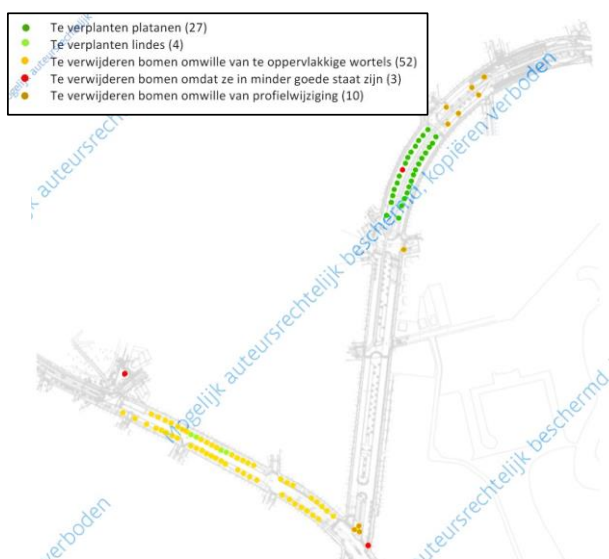
In 2018 heeft de Stad Antwerpen een bomentoets laten uitvoeren voor de Gitschotellei-Drakenhoflaan door de eigen groendienst (rapportnummer: AI_2018_005, opgesteld door Jos Schenk, deskundige bomen stad Antwerpen). Dit document wordt echter nergens in het inzageloket vermeld, noch lijkt er rekening te 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).

Op de Drakenhoflaan richting Borsbeek wordt de straat wel heraangelegd met maximaal behoud van hetzelfde type bomen. Waarom is deze werkwijze niet mogelijk binnen dit project? 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 20 - Bomentoets Gitschotellei-Drakenhoflaan 2018 toont aan dat vrijwel alle bomen op de Gitschotellei-Drakenhoflaan te behouden zijn.

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 tot een additionele afname van maar liefst 31 bomen (27 hoogstammige, 4 gewone), bovenop de 64 bomen die reeds verwijderd zullen worden.



Figuur 21 - 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).

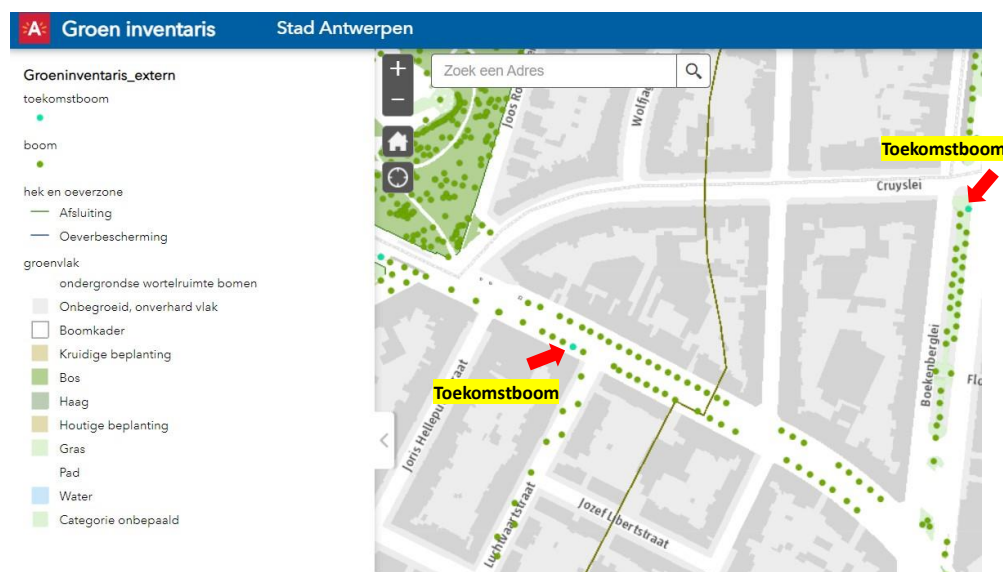
In het Groenplan Deurne is tevens het volgende te lezen:

“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.”

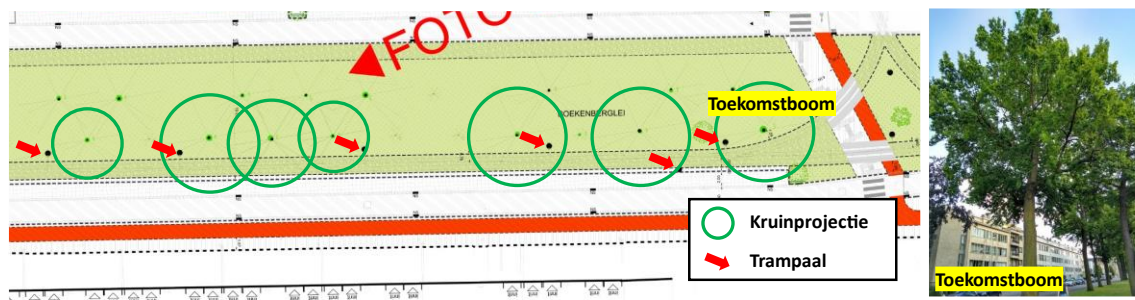
Bron: <https://www.antwerpen.be/nl/info/59ba39eca677936c916e7bce/groenplan-deurne>

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. Deze ingreep vormt een aanslag op de biodiversiteit en belet fauna (vogels, vleermuizen, insecten, etc.) om veilig tussen beide parkgebieden te kunnen bewegen.

In de projectzone bevinden zich volgens de Groeninventaris Stad Antwerpen twee 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. 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. Eén toekomstboom is een zomereik met stamomtrek van 300 centimeter ter hoogte van de Boekenberglei nummer 146. De trampsporen voor de nieuwe keerlus zullen op minder dan één meter t.o.v. de stam worden gelegd. De kruinprojectie zal tot ver buiten de trampsporen komen waardoor de groei belemmert wordt, maar de toekomstboom danig gesnoeid dienen te worden aan één zijde om de trampalen en -kabels mogelijk te maken. Dit geldt tevens voor de andere zomereiken op de Boekenberglei. Dit tast niet alleen de levensvatbaarheid van de bomen aan (grote snoei, belemmering/vernietiging van de wortels tijdens en na werken, belemmering groeiruitte), maar eveneens wordt het uitzicht van de zomereikendreef aangetast. De andere toekomstboom is een winterlinde met stamomtrek van 112 centimeter en staat t.h.v. Gitschotellei nummer 391. Deze toekomstboom wordt in de plannen simpelweg verwijderd, wat indruist tegen de eigen maatregelen die de Stad Antwerpen voorziet voor bomen met dit label.



Figuur 22 - Groeninventaris Stad Antwerpen waarop de twee toekomstbomen binnen de projectzone aangeduid staan.



Figuur 23 - Aanduiding van de kruinprojectie van de Toekomstboom en enkele andere zomereiken op de Boekenberglei (tussen Drakenhoflaan en Cruyslei). Deze tonen duidelijk dat de traminfrastructuur (sporen en palen) worden aangelegd binnen de kruinprojectie van de bomen en dus aanzienlijke gevolgen hebben qua gezondheid en uitzicht.

Ook zal er 67 vierkante meter van het Te Boelaerpark wordt ontbost. Dit stuk parkgebied zal worden ingetekend als openbaar domein. Deze ingreep 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). 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.

In de beschrijvende nota stelt men een bijkomende compensatie voor waarbij men 2942m² van het Te Boelaerpark zal omvormen van grasland tot bos (deze compensatie wordt niet meegenomen in het 'Compensatieformulier bij ontbossing' en wordt enkel vermeld in de beschrijvende nota). Dit bebossen houdt echter niet meer in dan de aanplant van tenminste 6 bomen (zie nota) in een reeds sterk bebost gebied, wat enkel administratief als grasland beschouwd kan worden (zoals gebeurt in de Groeninventaris). Op basis van een satellietfoto (Google Maps) zien we dat de zone reeds sterk bebost is met grote bomen. Dit gebied voorstellen als 'grasland' dat bebost zal worden is op zijn minst misleidend. In de Groeninventaris zien we inderdaad dat deze zone als grasland is gecatalogeerd (oftewel "onbepaalde categorie", aangezien de Groeninventaris dezelfde kleurencode gebruikt). Hieruit blijkt dat er in deze zone van zo'n 3000 m² reeds 66 bomen staan, waarvan 23 hoogstammige bomen. Op basis van de huidige densiteit van bomen per oppervlak, is deze zone dus gelijkwaardig aan de andere zones in het park, die wel als bosgebied gecatalogeerd zijn. De goede intenties om het opgeofferde stuk park te compenseren zijn in onze ogen dan ook niet meer dan een administratieve rechtzetting in de Groeninventaris. In realiteit betreft het stuk park in kwestie nu al "bos". De 6 nieuwe bomen veranderen hier nauwelijks iets aan. Los van dit gegeven compenseert het aanplanten van 6 bomen sowieso niet de verloren oppervlakte van het park.



Figuur 24 – Satellietfoto en overeenstemmende zone in de Groeninventaris van het "te bebossen" stuk Te Boelaerpark.

Vanwege de ernst van de milieugevolgen die ontstaan binnen dit project zijn wij van oordeel dat een Milieueffectenrapport moet worden opgemaakt, evenals een Bomen Effect Analyse voor alle bomen binnen dit project evenals een Natuurtoets. De milieugevolgen dienen in kaart te worden gebracht en hier dient rekening mee gehouden te worden bij het opmaken van de plannen, wat tot nu toe niet is gebeurd. De MER-screening in de aanvraag is niet toereikend. Dwarsprofielen die tram, fietspaden en rijweg voor auto's voorzien met respect voor de bomen zijn tevens onvoldoende onderzocht.

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, 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). 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 25 – 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 (ENG: "Curve Squeal"):

"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."

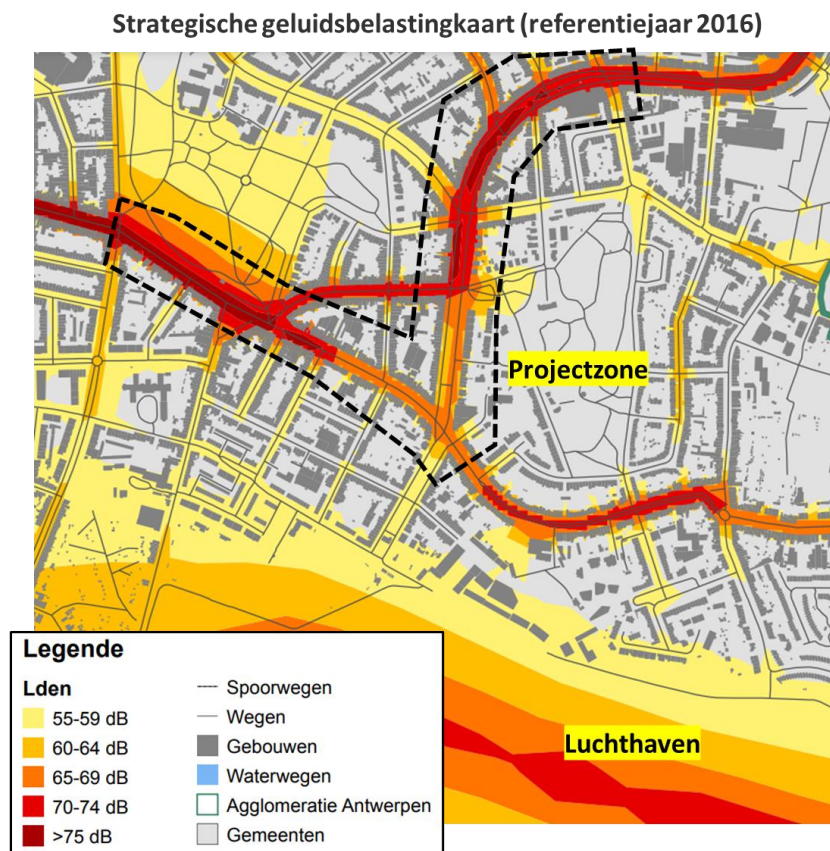
Bron: N. Vincent, J.R. Koch, H. Chollet, J.Y. Guerder, Curve squeal of urban rolling stock—Part 1: State of the art and field measurements, Journal of Sound and Vibration, Volume 293, Issues 3–5, 2006, Pages 691-700, ISSN 0022-460X, <https://doi.org/10.1016/j.jsv.2005.12.008>.

De projectzone bevindt zich in dichtbevolkt verstedelijkt woongebied waardoor een groot aantal buurtbewoners deze hinder dagelijks zullen ondervinden. In de vergunningsaanvraag zijn geen maatregelen terug te vinden om deze impact te minimaliseren (bijvoorbeeld door het gebruik van smeerinstallaties). 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) en de tramkeerlus in Wijnegem (<https://www.hln.be/wijnegem/onderzoek-naar-piepende-tramsporen~a4c8291a/>)).

De 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>



Figuur 26 – 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 geluidsemissie door bussen en trams steeds belangrijker wordt. Hoewel trams reeds elektrisch worden aangedreven, is geluidsemissie 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 inzageloket. 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).

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

Artikel 5 Cultuurhistorisch erfgoed

“In CHE-gebied, voor gebouwen opgenomen in de inventaris van bouwkundig erfgoed en/of voor gebouwen in beschermde 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 in 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 bouwerven 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 afwijking van de parkeermogelijkheden toe te staan. Deze nota is niet bijgevoegd in het inzageklok.

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 27 – Foto's genomen in maart 2023. De wortels van de hoogstammige bomen op de Boekenberglei werden zonder pardon doorgezaagd ter voorbereiding op een verplanting i.k.v. 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
- *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
- *Voorbereidende 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 28 – Foto's genomen in mei 2023 tonen de nutswerken die werden uitgevoerd in aanloop naar de nieuwe keerlus.



Figuur 29 – 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.

Ondanks het onomstotelijk bewijs dat voorbereidende werken werden getroffen in het kader van dit dossier, worden geen van beide zaken worden vermeld op het loket:

Vlaanderen | OMGEVINGSLOKET.BE

[Startpagina](#) › [Kaart](#) › [2022157370](#) › [Inhoud aanvraag](#) › [GitschotelleiBoekenbergleiDrakenhoflaan](#) › [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 ? ⓘ

Zo ja, vul dan onderstaande gegevens verder aan.

Figuur 30 – Het inzameloket maakt geen melding dat de aangevraagde werken reeds gestart zijn.

13. Het ontbreken van een Milieueffectenrapport ondanks de aanzienlijke gevolgen voor het milieu

De uitgevoerde project-MER-screening is onvolledig en onzorgvuldig opgemaakt (zie verder). Deze screening is ver onvoldoende voor dit project gelet op alle aanzienlijke gevolgen op het milieu (supra). Ook gezien de aanleg van meer dan 1000 meter nieuwe traminfrastructuur is een project-MER een vereiste.

Effect mobiliteit

De aanvrager stelt dat er geen mobiliteitsstudie werd opgemaakt. Voor een project van deze omvang met zulke grote effecten op mobiliteit (zie punten 1, 2, 3 en 5) is dit onaanvaardbaar. De beschrijvende nota is erg beknopt en oppervlakkig in zijn beschrijving van de gegenereerde mobiliteit.

De aanvrager stelt eveneens volgende zaken ter motivatie waarom de effecten niet aanzienlijk zijn:

“Er worden overal veilige, voldoende brede verhoogde fietspaden voorzien. Dit zorgt dat fietsers veiliger kunnen fietsen.”

→ Dit is niet correct, zie punt 5.

“Daar waar er lichten zijn, worden deze zoveel als mogelijk conflictvrij ingesteld. Dit verhoogt de veiligheid van de zachte weggebruikers.”

→ Vrijwel alle kruispunten en oversteken worden zonder lichten uitgevoerd. Deze zijn dus zeker niet conflictvrij. Men supprimeert zelfs de bestaande lichten op het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan waardoor de veiligheid van zachte weggebruikers dus net achteruit gaat. Zie ook punt 2.

“In de Boekenberglei worden verschillende doorsteken afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor zullen er minder conflicten aanwezig zijn en verhoogt de veiligheid voor de zachte weggebruikers.”

→ Gelet op punten 2 en 5 in dit bezwaarschrift, is dit een wel erg eenzijdige interpretatie. Door het afsluiten van de doorsteken zullen er net meer verkeersconflicten ontstaan aangezien alle verkeer omgeleid wordt naar gevaarlijke kruispunten.

“Ter hoogte van de schoolomgeving aan het Vosplein worden verkeerslichten voorzien. Voetgangers en fietsers kunnen hier op vraag, via een drukknop oversteken. Dit verhoogt de veiligheid van de zachte weggebruiker.”

→ Ondanks dat men hier aangeeft dat verkeerslichten de veiligheid verhogen, supprimeert men de verkeerslichten verderop in de projectzone en worden andere kruispunten niet uitgerust met verkeerslichten. Zie punt 2.

“De gevaarlijke keerlus wordt verlegd zodat fietsers en voetgangers niet meer in verdrukking komen.”

→ De premisse van “gevaarlijke keerlus Eksterlaar” is onjuist en wordt niet ondersteund door objectieve ongevallencijfers. Meer nog, de keerlus zal worden verlegd naar andere kruispunten waardoor veel gevaarlijkere verkeerssituaties ontstaan. Zie punt 2.

“Doordat de keerlus van de tram verlegd wordt, komt er een extra halte aan de Kerk. Hierdoor is de bereikbaarheid van de tram uitgebreid en kunnen meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer.”

→ Ondanks de extra halte zal er qua bereikbaarheid van de tram vrijwel geen vooruitgang zijn. Ten eerste is dit een terminus en wordt er dus een tramlijn ingekort. Zie ook punt 1. Ten tweede zijn niet alle tramlijnen bereikbaar aan deze halte. Ten derde bevindt de dichtstbijzijnde halte zich op minder dan 350 meter. Ten vierde zal men de buslijn 19 afschaffen, nochtans het enige openbaar vervoersmiddel dat Deurne-Noord en Deurne-Zuid verbindt. Het openbaar vervoer gaat er dus weldegelijk op achteruit.

“Er kan meer zoekverkeer ontstaan omdat er in het ontwerp minder parkeerplaatsen voorzien zijn, dan in de bestaande toestand. Dit ten voordele van het openbaar vervoer.”

→ Een terminus voorzien zonder parkeerplaatsen staat haaks op goede ruimtelijke ordening. Goede ruimtelijke ordening zorgt voor tramterminussen in zones waar mensen kunnen parkeren, zodat ze makkelijk stadinwaarts kunnen met het openbaar vervoer. Het zoekverkeer leidt ook tot mobiliteitsproblemen en verkeersonveiligheid, zie punt 6. Dat het verdwijnen van parkeerplaatsen ten voordele is van het openbaar vervoer, klopt evenmin, zie punt 1.

Effect op het watersysteem

De aanvrager stelt *“Het project zal aldus geen aanzienlijke negatieve effecten hebben op het watersysteem maar eerder positief zijn.”* omdat er gebruik gemaakt wordt van een poreuze riolering. 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.

Effect geluid en trillingen

De aanvrager stelt *“Tussen de Cruyslei-Gitschotellei en de Cruyslei-Boekenberglei wordt een nieuwe trambedding aangelegd. De trams zullen trillingen en geluid veroorzaken.”*. Desondanks wordt dit gegeven niet verder behandeld, niet in de project-mer-screening noch in de beschrijvende nota. Nochtans is deze zone reeds een geluidsintensieve zone. De toevoeging van tramverkeer in de Gitschotellei, Drakenhoflaan en Boekenberglei kan leiden tot een overschrijding van de geluidsdrempel, zie punt 9.

In de motivatie waarom de effecten niet aanzienlijk zijn, wordt het tramverkeer zelfs niet vernoemd. Men besluit dat de effecten niet aanzienlijk zullen zijn. Waarop dit besluit is gebaseerd, is niet duidelijk:

“De effecten zijn niet aanzienlijk. Dit omdat de grootste geluidshinder aanwezig zal zijn tijdens de werken. Door het verwijderen van de kasseien in de rijloper zal het gemotoriseerd verkeer in de toekomst minder lawaai maken. Asphalt genereert minder lawaai.”

Effect biodiversiteit

De aanvrager stelt *“Tijdens de werf zal er aandacht besteed worden aan de bescherming van de te behouden bestaande bomen. In de nieuwe toestand worden bomen toegevoegd, die de biodiversiteit zullen vergroten.”*. Het is nochtans duidelijk, zie punt 12, dat er tijdens de voorbereidende werken alvast geen enkele aandacht werd besteed aan de bescherming van de bomen. Daarnaast zal men een grote hoeveelheid hoogstammige bomen met grote biodiversiteitswaarde vellen. Men kan onmogelijk stellen dat de aanplant van nieuwe jonge bomen de biodiversiteit op korte termijn zullen vergroten.

In de motivatie waarom de effecten op de biodiversiteit niet aanzienlijk zijn stelt men:

*“Het effect op de biodiversiteit is beperkt omdat:
De meeste te kappen bomen zijn gekandelaarde platanen.”*

→ Opnieuw motiveert men met onjuiste informatie. Slechts 21 van de 64 te vellen bomen zijn platanen. Het merendeel van de te vellen bomen, namelijk 35, betreft lindes met een grote biodiversiteitswaarde. In totaal zal men maar liefst 7 verschillende soorten bomen vellen met aanzienlijke gevolgen voor de biodiversiteit: Platanus Hispanica (21), Tilia Cordata (29), Carpinus Betulus (2), Prunus Serrulata (2), Tilia Platyphyllos (6), Betula Pendula (3), Quercus Robur (1). 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.

*“Het effect op de biodiversiteit is beperkt omdat:
Er worden nieuwe bomen geplant met plantmaat van minimaal 20cm.”*

→ Een plantmaat van minimaal 20 centimeter is geen alternatief voor de vele, en hoogstammige, bomen die geveld zullen worden. Zie ook punt 8.

*“Het effect op de biodiversiteit is beperkt omdat:
De bestaande bomen zullen beschermd worden volgens de bepalingen in het bestek.”*

→ Tijdens de voorbereidende werken is duidelijk gebleken dat men aan de bescherming van de bomen onvoldoende aandacht schonk, zie punt 12. Er dienen controlemechanismen aanwezig te zijn om de aannemers te overzien.

Effect onroerend erfgoed

De aanvrager stelt dat *“Het ontwerp heeft een minimaal effect op het uitzicht van de beschermde monumenten.”*. We lezen het volgende:

*“Kerkomgeving Sint-Jozef.
Ter hoogte van de kerk wordt het voetpad verbreed en gaat ze over in een klein plein ter hoogte van nr. 213. Het huidige fietspad wordt verbreed tot 2m. Er worden geen bomen voor het beschermd monument gezet. De zichtbaarheid blijft dus behouden.”*

→ Momenteel zijn reeds enkele bomen aanwezig t.h.v. de Sint-Jozefkerk. Deze belemmeren het uitzicht niet. Desondanks worden ze geveld. Op de plaats van deze bomen zal traminfrastructuur worden geplaatst voor de kerk: grote palen met bovenleidingen, tramperrons en -hokjes. Deze zullen het uitzicht weldegelijk verstoren. Zie ook punt 10.

*“Huis Flor Van Reeth en Woning Lianahalle.
Ter hoogte van deze woningen wordt het voetpad versmald naar 2.86m. Er wordt een volwaardig fietspad aangelegd van 2m. Daarnaast bevindt zich een parkeerstrook. De zone zonder obstakels (fiets- en voetpad) wordt dus verbreed, waardoor het parkeren verder van de gevels komt te liggen. Er worden geen obstakels of bomen voor de woningen geplaatst. De zichtbaarheid blijft dus behouden.”*

→ Zoals beschreven in punt 10 wordt de zichtbaarheid van het erfgoed weldegelijk aangetast door de aanwezigheid van trampalen, bovenleidingen en in dit geval ook een wachthuis voor personeel van De Lijn.

Andere

Er wordt gesteld dat er geen effecten zullen zijn voor Bodem, Luchtkwaliteit, Ongevallen rampen, Licht straling, Afvalstoffen, Andere en Cumulatief. Opnieuw worden verschillende effecten niet meegenomen in de project-mer-screening.

Qua bodem kan men stellen dat er mogelijke effecten zullen zijn aangezien men aanvraagt om grondwater op te mogen pompen en lozen waarbij de Arseen en PFAS limiet overschreden zal worden.

Qua ongevallen kan men zeker stellen dat de verkeersveiligheid erop achteruitgaat en men dus een toename in ongevallen kan verwachten, zie punt 2. Ook het ongunstig advies van de brandweer (punt 13) duidt op mogelijke negatieve effecten als de plannen worden uitgevoerd zoals deze nu voorliggen.

Al deze zaken tonen onomstotelijk dat de uitgevoerde project-mer-screening onzorgvuldig werd uitgevoerd. Een project-mer is een vereiste in dit dossier gezien de vele en grote effecten op het milieu.

14. 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 burger betreuren wij dat het inzagerecht op deze manier wordt bemoeilijkt.

15. Besluitvorming is niet correct verlopen

Aan deze vraag voor omgevingsvergunning gaat geen Besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen vooraf. De definitieve plannen die werden goedgekeurd door het CBS van Antwerpen op 20 september 2022 verschillen echter op een groot aantal punten van de plannen waarvoor nu een omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Daarnaast gaat er evenmin een besluit van het districtcollege van Borgerhout aan vooraf. De plannen die bij deze vraag voor omgevingsvergunning behoren, bevatten nochtans een wijziging van de toestand van de Cruyslei, van de Joos Robijnslei en van het Te Boelaerpark. Beide straten en het Te Boelaerpark behoren tot het grondgebied waarvoor het district Borgerhout bevoegd is. De plannen voor de wijziging van de inrichting van het Te Boelaerpark, de Joos Robijnslei en de Cruyslei werden nergens goedgekeurd in een besluit van het districtcollege van Borgerhout dat hiervoor bevoegd is.

16. Conclusie

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat dit project niet voldoet aan goede ruimtelijke ordening (cf. Artikel 4.3.1, §2 VCRO), noch het algemeen belang dient. 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 verkeersveiliger inrichting.

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.