

Betreft: bezwaar tegen omgevingsvergunningsaanvraag OMV_2022157370

Geacht College van Burgemeester en Schepenen,

Hierbij wens ik bezwaar in te dienen tegen de omgevingsvergunningsaanvraag met referentie OMV_2022157370.

Ook de aangepaste plannen komen niet tegemoet aan onderstaande bezwaren:

- 1) De voorgestelde aanleg van meer dan 1000 meter tramspoor vereist een Milieueffectenrapport (MER) volgens de Interpretatiegids m.e.r.-rubrieken Bijlage II Rubriek 10j. Een MER ontbreekt echter in het openbaar onderzoek, wat een ontheffingsaanvraag vereist, die eveneens ontbreekt.
- 2) Het project zal aanzienlijke schade aan het milieu toebrengen om de volgende redenen:
 - Het vellen van 64 bomen zal waardevol groenvolumeverlies veroorzaken. Deze bomen voorzien de buurt van verkoeling, propere lucht en regenwateropname en dragen bij tot de biodiversiteit. De voorgestelde nieuwe aanplantingen op de Gitschotellei-Drakenhoflaan zijn ontoereikend om dit groenverlies hier op te vangen.
 - 67 vierkante meter van het Te Boelaerpark wordt ontbost.
 - Het is niet duidelijk welke maatregelen genomen zullen worden tijdens de werken ter bescherming van de eeuwenoude zomereiken op de Boekenberglei en de andere bomen binnen de projectzone.
- 3) De wekelijkse woensdagmarkt kan niet terugkeren naar de Gitschotellei na de werken:
 - In de beschrijvende nota wordt de markt niet vermeld.
 - Er is geen straatinrichting die het tramspoor afschermt van de marktbezoekers om de veiligheid te garanderen, noch werden er nutskasten gevonden op de plannen.
- 4) De plannen vertonen ernstige gebreken met betrekking tot de verkeersveiligheid in een belangrijke schoolomgeving (De Vlinderboom, Land van Nu, Drakenhof):
 - De voorgestelde snelheidslimiet van 50 km/u in combinatie met de toevoeging van een trambocht en het wegnemen van verkeerslichten bij het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei creëert een onveilige situatie.
 - De inrichting van kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei met verschillende verkeersgeleiders kan enkel goed functioneren qua doorstroming en zeker qua verkeersveiligheid bij max. 30 km/u volgens mobiliteitsexpert Professor Dirk Lauwers.
 - Het middeneiland ter hoogte van het Vosplein biedt onvoldoende ruimte voor bijv. bakfietsen (Vademecum fietsvoorzieningen, Agentschap Wegen & Verkeer). Het kruispunt Cruyslei-Boekenberglei is erg gevaarlijk voor fietsers die de Cruyslei indraaien, door de zeer beperkte ruimte tussen de stoeprand en de sporen en het kluwen van tramsporen. Fietsend vanuit de Menegemlei naar de Jozef Verbovenlei moeten fietsers een onmogelijke bocht maken t.h.v. het kruispunt Jozef Verbovenlei-Boekenberglei.
 - In de Cruyslei worden geen verkeersremmende maatregelen, noch maatregelen tegen de hoge verkeersdichtheid genomen.
- 5) Er zullen verkeersdoorstromingsproblemen ontstaan:
 - De studie van Tractebel (april 2022) 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 worden genomen.
 - 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.
 - De fietspadbreedtes zijn niet toekomstgericht. 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)

6) Verlies van parkeerplaatsen, verhoogde parkeerdruk en zoekverkeer:

- Na de heraanleg zullen er 55 parkeerplaatsen verdwijnen, waardoor de parkeerdruk en het zoekverkeer in de omliggende straten enorm zal toenemen. In de Boekenberglei tussen de Jozef Verbovenlei en de Drakenhoflaan zal het aantal parkeerplaatsen zelfs verminderen van 149 naar 53, waardoor de bewoners, de kerk, de feestzaal, de apotheek en de tandarts- en dokterspraktijk nagenoeg alle parkeermogelijkheid voor bezoek(ers) en klanten verliezen.
- De middenstand verliest binnen de gehele projectzone parking voor klanten evenals laad- en losruimte, zonder dat hier een waardig alternatief voor wordt voorzien.

7) De (nieuwe) trambochten resulteren in geluidshinder over de gehele projectzone:

- De reeds aanwezige bochten binnen de projectzone veroorzaken reeds geluidsoverlast en zorgen al jaren voor klachten. De nieuwe bochten, waaronder zeer scherpe bochten met kleine kromtestraal, zorgen voor nog meer geluidsoverlast. Er worden geen maatregelen genomen om dit te beperken of te voorkomen.
- De kromtestraal van trambochten bedraagt volgens aanbevelingen van De Lijn minimaal 25 meter (Doorstromingsgids van bus en tram). Deze aanbeveling wordt niet gevolgd voor de nieuw aangelegde bochten t.h.v. kruispunt Cruyslei-Gitschotellei (20,5 m), Boekenberglei-Drakenhoflaan (24,5 m) en Cruyslei-Boekenberglei (22 m). Tevens zijn alle trambochten binnen de projectzone zeer scherpe bochten (tot wel 60 graden).

8) Er bestaat geen duidelijkheid over het Antwerpse tramplan en de noodzaak aan nieuwe traminfrastructuur:

- Een Antwerps tramplan, waarin de nieuwe keerlus een rol speelt op de lange termijn, ontbreekt. 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.
- De Lijn kan gebruikmaken van verschillende bestaande keerlussen in de buurt (Silsburg, Wim Saerensplein, etc.).

Gezien bovengenoemde bezwaren ben ik van mening dat de omgevingsvergunning niet verleend kan worden zolang er niet aan de volgende vereisten wordt voldaan:

- 1) Er dient een milieueffectenrapport te worden opgesteld wegens aanzienlijke effecten op het milieu en wegens het aanleggen van meer dan 1000 meter nieuwe tramsporen.
- 2) Er dienen een Bomen Effect Analyse en een Natuurtoets te worden opgesteld, evenals richtlijnen ter bescherming van alle bomen in of buiten de werfzone tegen (on)opzettelijke schade tijdens de werken. Het voorbeeld van projecten waarbij bestaand groenvolume maximaal wordt behouden, moet worden gevolgd voor de Gitschotellei-Drakenhoflaan, zie bijvoorbeeld de heraanleg van de Drakenhoflaan richting Borsbeek, de Ooststatiestraat te Kontich en de Lindenlei te Mortsels.
- 3) De wekelijkse woensdagmarkt moet behouden blijven op de Gitschotellei, met aandacht voor de veiligheid van markthandelaars en bezoekers indien een tram naast de markt zou komen te rijden.
- 4) De verkeersveiligheid dient verbeterd te worden, onder andere door het invoeren van een zone 30 rond de scholen, de toevoeging van verkeerslichten op het kruispunt Drakenhoflaan-Boekenberglei, het behoud van verkeersdrempels ter hoogte van de Gitschotellei-Cruyslei en bijkomende maatregelen voor de Cruyslei.
- 5) De verkeersdoorstromingsproblemen moeten worden opgelost en de aanbevelingen uit de studie van Tractebel moeten worden gevolgd om het kruispunt Boekenberglei-Drakenhoflaan anders vorm te geven. De middenstand moet betrokken worden bij het bepalen van laad- en losruimte.
- 6) De geluidshinder die zal voortkomen uit de trambochten dient maximaal te worden beperkt en de trambochten dienen conform de aanbevelingen van De Lijn te worden aangelegd (kromtestraal > 25 m).
- 7) De nood aan nieuwe traminfrastructuur dient gemotiveerd te worden aan de hand van een toekomstbestendig tramplan. Er moet werk gemaakt worden van een Noord-Zuid tramverbinding in Deurne.

Aan deze bezwaren kan tegemoet worden gekomen indien er gekozen wordt voor een heraanleg van de betrokken straten zonder aanleg van een nieuwe keerlus.

Hoogachtend,

Naam

Adres

Handtekening