



ADVIESRAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING EN MILIEU

Verslag

Datum en uur vergadering: 22 februari 2018 om 19.00u
Plaats vergadering: Ecohuis – auditorium, Borgerhout
Volgnummer: AD18v02
Volgende vergadering: 21 maart 2018 (Ecohuis – auditorium)

AANWEZIG

Stemgerechtigde leden: Jan Mertens (beweging.net); Fernand Van Ginderen (Natuurgidsen VMPA Antwerpen Centrum); Luc De Belie (Natuurpunt WAL); Rudi Leemans (Natuurpunt Zuidrand); Dirk Van Dyck (WBE Antwerpse Polders Noord); Lin Ploegaert (Straatego) en Stijn Sysmans (deskundige burger)

Niet stemgerechtigde leden: Wiebe Eekman (PVDA+) en Jana Deforche, secretaris (stad Antwerpen, EMA)

VERONTSCHULDIGD

Stemgerechtigde leden: Anne Bergmans (UA)

Niet-stemgerechtigde leden: Ilse De Schutter (Groen), kabinet van schepenen Ait Daoud, Patrick Janssens (CD&V) en Lisa Geets (NV-A)

AFWEZIG

Stemgerechtigde leden: Natuurpunt Antwerpen Stad; Natuurpunt Schijnvallei en Natuurpunt Antwerpen Noord

1. Verslag vorige vergadering

Het verslag van de Adoma van 22.01.2018 wordt goedgekeurd.

2. Terugkoppeling voorstellen ontwerpteams “over de ring”

De leden worden bevraagd over de twee sessies die Adoma ism Gecoro heeft gehouden (december en januari) met de ontwerpteams Over de Ring. De algemene indruk is positief. Het bood de kans om mee te zijn met een heel complex proces waar niet alle leden tijd en ruimte voor hebben om het in detail te volgen. Ook de vragen en opmerkingen in de bespreking na de presentaties omvatten nuttige input voor de ontwerpteams.

Een aantal leden heeft ook andere dan de Adoma sessies (lokaal) bijgewoond en hadden hier een meer gemengd gevoel bij. Uiteraard is inspraak altijd positief, maar men heeft het gevoel dat de ontwerpers tijdens de sessies veel noteren en steeds op zoek zijn naar extra input maar het is niet duidelijk of er veel rekening mee gehouden wordt. Vaak worden de plannen als niet realistisch beschouwd en wordt er te veel aandacht aan architecturale, ruimtelijke en landschappelijke visies besteed en te weinig aan realiseerbare concreet uitgewerkte projecten.

Alles wat verband houdt met mobiliteitsaspecten of het realiseren van de modal split zit niet binnen de opdracht van de ontwerpteams. Dit is een gemiste kans. De hoofdbrok van de investeringen gaan naar auto-infrastructuur. Men zoekt draagvlak door de overkapping en haar mogelijkheden maar deze zal pas op middenlange termijn mogelijk zijn. Eerst moeten de Antwerpse bewoners een aantal heel moeilijke jaren van infrastructuurwerken door met grote negatieve gevolgen voor mens en natuur. Bijvoorbeeld de geplande ‘tijdelijke’ kaalkap in Merksem gedurende 7 jaar om de verkeersinfrastructuur aan te leggen is zal voor een onleefbare situatie zorgen.

Sommige leden hebben het gevoel dat de teams niet optimaal kunnen werken wanneer ze de instructies van de BAM moeten opvolgen die hen beperken. Tijdens het proces worden de randomstandigheden zo gewijzigd dat ze de co-creatie negatief beïnvloeden en niet ten volle laten spelen. Leden halen voorbeelden aan. Dit gaat om zaken die te



maken hebben met reeds geplande of uitgevoerde werken ikv de Oosterweelverbinding. Ook met betrekking tot de nodige verluchtingsgaten is dit het geval. Zonder gefundeerde studies (over tunnelveiligheid en ventilatienormen) worden de randomstandigheden door de BAM aangepast. Een lid omschrijft het als volgt: het zal waarschijnlijk neerkomen op een ' kaas met gaten ' in de plaats van een overkapping. Dit maakt de oefening van de teams en de doelstellingen van het proces onmogelijk.

3. Memorandum

Op de Raad van November werd beslist om een memorandum met het oog op de nieuwe bestuursperiode te maken en dit aan de politieke partijen te bezorgen. Hieronder punten die in dit memorandum moeten komen. Doelstelling is om tegen april een tekst klaar te hebben.

Toekomstverbond, Over de Ring en overkappingsintendant

- Modal split realiseren is grote uitdaging waar voldoende aandacht naartoe moet gaan.
- Hoofdbrok van het geld gaat eerst naar de auto. Veel minder naar alternatieve vervoersmodi. Men wil nu draagvlak creëren bij de bevolking door het hele proces, maar pas op lange termijn zijn de overkappingen mogelijk. Eerst komen de mobiliteitsoplossingen voor de auto.

Luchtkwaliteit

- LEZ positief project en ook uitbreiding wordt ondersteund.
- Inzetten op schoner wagenpark in de toekomst
- Inzetten op deelsystemen: deelfietsen en deelauto's versterken. Goede evoluties de laatste jaren.
- Elektrisch rijden stimuleren
- Stop organisatie van kerkboomverbranding

Fietsen en voetgangers en openbaar vervoer

- Elektrisch fietsen stimuleren. Inrichting van verkeersinfrastructuur voor veilig combineren van elektrisch en gewoon fietsen. Handhaving op snelheidsbeperking voor elektrische fietsers.
- kruispunten inrichten voor meer veiligheid fietsers en voetgangers.
- Globale visie op mobiliteit STOP principe.
- Openbaar vervoer: fijnmazig, frequent, op tijd en proper. Investeren in De Lijn nodig. De stad moet een visie maken over openbaar vervoer waarvoor ze bij de lijn en Vlaanderen nodige middelen verkrijgt.
-

Auto + parkeren

- Huidige bestuur wil auto nog steeds plaats wil geven in de stad.
- Doordacht parkeerplan nodig dat auto's in binnenstad weert. Geen parkings voor toeristen in stadscentrum.
- Bedrijven stimuleren om duurzame mobiliteitsopties te kiezen en woon-werk verkeer met auto te minimaliseren
- Auto's werven van het openbaar domein. Meer groen, meer plaats voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.
- Park en ride: moet goedkoop en aantrekkelijk alternatief zijn
-
-

Kwalitatief groen

- Groenplan: doelstellingen ondersteund door Adoma
- Grote toekomstbomen maximaal vrijwaren.
- Planning van openbaar domein die inzet op kwalitatief (ecologie en biodiversiteit) groen
- Oog voor waardevolle verbindingen
- Gierwaluwen en nestgelegenheid maximaliseren

Bouwcode

- Herziening parkeernorm bouwcode. De verplichte parkeernorm afstemmen op de mobiliteitsbehoeften van de toekomst. Mensen die geen auto hebben worden verplicht om extra kosten te maken voor een misschien voor hen ongewenst vervoermiddel.



- Duurzaam bouwen en materialen: gebruik hefboomen die de stad heeft om dit te realiseren zoals de bouwcode of vergunningen. Adoma ziet een belangrijke toekomst voor circulair bouwen. Inspiratie bij concepten als Madaster.

Participatie/beleidsadvies

- Principe van de 'commons' en transitiebewegingen: mogelijke samenwerking met of leerlessen voor Adoma bekijken.
- Adoma mee opnemen in de werkbanken van de werkgemeenschap van het toekomstverbond.
- Echte participatie van niet professionals moet haalbaar zijn en dus ook best plaatsvinden buiten de kantooruren.

4. Bevraging gouverneur Haventracé

Gouverneur Cathy Berx bezorgde verschillende organisaties een brief met eerste bevraging over het Haventracé. Adoma ontving deze bevraging niet, maar beslist om op eigen initiatief de vragen te beantwoorden. Dit advies zal aan de gouverneur worden bezorgd tegen de deadline 25 februari. Als adviesraad van de stad Antwerpen brengt Adoma het college van burgemeester en schepenen eveneens op de hoogte van dit advies. Er is geen tijd meer om de antwoorden te laten circuleren, vandaar dat op de avond zelf meteen afstemming over de antwoorden is gebeurd met de aanwezige leden.

Antwoorden haventracé

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

ANTWOORD ADOMA:

- We verwachten dat het zwaar doorgaand vrachtverkeer wordt weggeleid van de ring.
- We verwachten dat het Haventracé ontworpen wordt om met de auto vlot voorbij Antwerpen te komen en niet om eenvoudiger tot in de stad te komen.
- We verwachten dat in het ontwerp en de bouw van de infrastructuur maximaal rekening wordt gehouden met de mobiliteit van de toekomst (zelfrijdende auto's, supertrucks,...).
- We verwachten dat maximaal zal worden ingezet op geboorde tunnels en dat sleuven of uitgegraven tunnels worden vermeden.
- Voor de A102 en de spoorontsluiting is een aansluiting op het rondpunt van Wommelgem niet gewenst aangezien de verkeerssituatie door de aanleg van een verkeersturbinen te gecompliceerd zal worden en de leefbaarheid van deze buurt gehypothecerd wordt. In dit opzicht is het veel interessanter om geboorde tunnels te gebruiken en die te laten aansluiten op de E313 naar het oosten thv het bedrijventerrein van Wommelgem
- We verwachten dat bij de aanleg van de nieuwe infrastructuur maatregelen worden genomen om de grondwaterstand zoveel mogelijk op peil te houden zodat naburige bossen en waardevolle natuur worden beschermd.

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

ANTWOORD ADOMA:

- De planning moet geoptimaliseerd worden met als voornaamste doelstelling de overlast voor mensen en natuur te minimaliseren.
- De A102 en spoorontsluiting moeten prioritair gerealiseerd worden.
- Tevens is de optie van een gelijktijdige aanleg van geboorde tunnels voor de A102 en de spoorontsluiting de beste garantie voor een minimale impact op mobiliteit, milieu, natuur en leefbaarheid.

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

ANTWOORD ADOMA:

- Het haventracé eindigt aan Wommelgem. De vrees bestaat dat een deel van het verkeer een weg zal vervolgen langs de militaire baan, R11 en zo lokale overlast zal veroorzaken in Borsbeek, Mortsel, Berchem



en Wilrijk met het oog op bestemming Brussel. Deze bezorgdheid is een extra en valabel argument om resoluut te kiezen voor een geboorde tunnel op het traject A102 die oostelijk aansluit op de E313 en niet op het rondpunt van Wommelgem.

- De kaalkap van het Noordkasteel.
- De bedreiging van groen, open ruimte en waardevolle natuur bij de realisatie en tijdens werkzaamheden.
- Dat het Haventracé te veel de focus legt op het wegverkeer en dat de noodzakelijke modal shift niet prioritair en voorafgaand wordt behandeld.
-

4) Beschikt uw organisatie over relevante studies/nota's ideeën nodig voor uitwerking van haventracé?

ANTWOORD ADOMA

Adoma beschikt zelf niet over studies. We verwijzen wel naar de studies die in opdracht van de stad Antwerpen werden verricht in het kader van de stadontwikkeling in de 20ste -eeuwse gordel, LaboXX. Ook de participatieve trajecten van de ontwerpteams 'over de Ring' moeten worden afgetoetst aan de ontwerpplannen voor het Haventracé.

5) Welke stakeholders moeten volgens u betrokken worden?

ANTWOORD ADOMA

- Vakbonden en werkgevers van personeel in de haven.
- Natuurverenigingen, bewonersverenigingen.
- ADOMA
- Ontwerpteams 'over de Ring'

6) Welke maatregelen, instrumenten, ingrepen stelt u voor om de modal shift te realiseren? Prioriteer zo veel mogelijk en geef aan welke maatregelen u onmogelijk en onwenselijk acht?

ANTWOORD ADOMA

A) prioriteiten:

- Massaal investeren in openbaar vervoer: fijnmazig netwerk met snelle, vlotte en frequente dienstverlening op grote hoofdassen. Daarbij zijn goede en snelle overstapmogelijkheden noodzakelijk en een eenvoudige en functionele weergave van de dienstverlening essentieel.
- Goede, uitgebreide en veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Voldoende mogelijkheden om op een veilige manier aan verschillende snelheden gebruik te maken van de infrastructuur. Ook goede en veilige stallingsmogelijkheden met laadinfrastructuur voor elektrisch fietsen en pechbijstand zijn essentieel.
- Deelsystemen voor fiets en auto verder uitbouwen.
- Werkgevers bijstaan en ondersteunen om maximaal in te zetten op multimodaal woon-werkverkeer, flexibele uren, telewerk en carpooling.
- Dit alles zeker ook naar de havenbedrijven. Vervoer over water is daar een goede oplossing.

B) onwenselijke maatregelen:

- Mensen betalen om ze uit te wagen te halen (free lunch initiatief). Veel beter is om diegenen die al 'goed' gedrag vertonen te ondersteunen.

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

ANTWOORD ADOMA

- Maximaal inzetten op geboorde tunnels (zie ook vraag 1).
- Opportuniteit: knooppunt Oude landen Ekeren is ideaal om met doorzichtige overkapping en geïntegreerde zonnepanelen energie op te wekken en geluidsoverlast tegen te gaan. Dit kan ook op vele andere plaatsen een opportuniteit betekenen, ook naar fietscomfort bijvoorbeeld op plekken langs het water waar er steeds veel wind is.
- Extra aandacht voor de leefkwaliteit van woonzones en waar nodig onteigeningen op een faire manier toepassen.

8) Bij welke werkbanken wil uw organisatie betrokken worden?

ANTWOORD ADOMA

Adoma toont als brede adviesraad voor de stad en alle districten interesse voor de opvolging van alle vier de werkbanken.

9) Wie opnemen? Welke expertise: max 2 permanente leden



ANTWOORD ADOMA

Adoma verkiest om flexibel en daar waar het relevant en haalbaar is vertegenwoordigers te kunnen sturen. Weet ook dat dit een organisatie met vooral vrijwilligers is. Wanneer de vergaderingen gedurende kantooruren gehouden worden is dit een belangrijke drempel om te kunnen deelnemen.

5. Varia

Kernenergievrije gemeente

Wiebe Eeckman laat weten dat de 11 maart beweging een campagne voert voor een kernenergievrije gemeente. Op 9 maart is een persactie aan de schelde om 11u. Geïnteresseerden kunnen verzamelen om 9:30u aan de uitgang van metrostation Frederik van Eden. Verschillende gemeenten hebben zich al geëngageerd. Wiebe wil ook graag dat Adomaraad zich hierover zou uitspreken wil dit graag bespreken op de volgende raad.

Tamtam

Linn wil graag de oproep van Tamtam met de leden delen. Ze voeren een actie in aanloop naar verkiezingen om neoliberale maatschappij in vraag te stellen. Die is volgens hen niet duurzaam en weegt op gezondheidszorg, justitie, werk. Dit is een tegenbeweging vanuit 'commons' en vakbonden. Geïnteresseerde leden kunnen meer info vragen aan Linn.

Jana Deforche
secretaris

Stijn Sysmans
onder voorzitter