

Verantwoordingsnota Charlottalei

Inleiding

Deze verantwoordingsnota gaat dieper in op het besluitvormingsproces rond de heraanleg van de Charlottalei. Naast een historiek van dit proces wordt er ingegaan op de verschillende boomstudies. Er wordt ook gekeken naar mogelijke alternatieven zoals deze in de loop van het ontwerpproces – later – op tafel zijn gekomen. Ook de mogelijke impact van het rooien van bomen wordt besproken.

De in deze nota aangehaalde documenten zijn vrij beschikbaar. De besluiten zijn terug te vinden via e-besluit, de boomstudies zijn grotendeels ter beschikking op de website van de stad Antwerpen. Deze documenten waren gedurende het hele besluitvormingsproces steeds raadpleegbaar en dus ook in detail gekend door de districtsraadsleden.

1. Het besluitvormingsproces

1.1. Aanleiding van de werken

Het project Charlottalei werd reeds in de legislatuur 2006-2012 opgestart ([DRAN 18 december 2012 - jaarnummer 2013_DRAN_00001](#)). Aanleiding hiertoe was vooral de te smalle voetpaden, de slechte staat van de rijweg in de ventwegen en het fietspad dat onvoldoende comfort en veiligheid bood. Het doel van deze heraanleg was prioritair de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker en een voetgangersvriendelijk beleid. De maatgeving van de huidige weg toont duidelijk aan waar het probleem lag. De voetpaden waren aan de ene zijde slechts 1,61 meter breed en aan de andere zijde slechts 1,7 meter, gemeten op de breedste punten – hier en daar was er zelfs minder ruimte. De norm die de stad voor voetpaden hanteert is minimaal 1,8 meter waarbij minimaal 1,5 meter obstakelvrij voetpad moet kunnen worden gegarandeerd. Bij een voetpad dat smaller is dan 1,8 meter belemmert ieder obstakel – een nutskast, een vuilzak, een tegen de gevel gestalde fiets... de passage van rolstoelgebruikers, mensen met een rollator of mensen met een kinderwagen. We moeten er daarnaast ook rekening mee houden dat de Charlottalei gelegen is in een dichtbevolkte wijk waar zeer veel voetgangers voorbijkomen, waar zeer veel gezinnen met kinderwagens wandelen en waar veel kinderen zonder begeleiding van volwassenen over straat lopen. Zelfs een voetpad met de minimumnorm van 1,8 meter volstaat dan niet.

Verder omvat de straat op de ventwegen aan weerszijden een rijweg inclusief parkeerstrook van 5,51 meter, een parkeerstrook van 2,43 meter een strook met bomen van 2,16 meter, een fietspad van 1,71 meter aan de ene zijde en van 1,65 cm aan de andere zijde, en een middenrijbaan met drie rijstroken van 8,91. Hierbij valt op dat de middenrijbaan krap is, maar dat vooral het fietspad veel te smal is. Waar een enkelrichtingsfietspad normaal minimaal 1,75 meter bedraagt en voorzien is van een schrikzone van minimaal 50 cm (zie: [Mobiel Vlaanderen – Vademecum voor fietsvoorzieningen, versie april 2017](#)), is hier het fietspad te smal én ontbreekt de schrikzone – en dit naast een drukke rijweg met een snelheidsregime van 50km per uur. Met het toenemend fietsverkeer weten we dat op de drukste punten zelfs een fietspad van 1,75 meter + 50 cm schrikstrook stilaan te smal wordt. Het is dus duidelijk dat de huidige fietspaden totaal ondermaats zijn en dringend moeten worden aangepast.

De Charlottalei is een belangrijke verkeersader. Voor het autoverkeer is dit de verbindingsweg tussen enerzijds de Belgiëlei en anderzijds de Van Eycklei, de Quinten Matsijslei en de Plantinmoretuslei. De hoofdweg met drie rijvakken heeft regelmatig af te rekenen met verkeerscongestie en kan daarom moeilijk versmald worden. De ventwegen vormen aan één zijde ook de ontsluiting voor de achterliggende buurt tussen de Charlottalei en de Lange Leemstraat. Voor de fietsers vormt de Charlottalei een schakel in de fietsroute via de Frankrijklei met de Quinten Matsijslei, de Belgiëlei de, de Koningin Elisabethlei, de Karel Oomsstraat enerzijds en de Jan Van Rijswijcklei en de VIIde Olympiadelaan anderzijds. Deze fietsroute vormt de rechtstreekse verbinding tussen het stadscentrum en de parken rond het Middelheim en tussen het centrum en de Tentoonstellingswijk en het Kiel. Ze loopt bovendien door een aantal dichtbevolkte wijken. Conform het bestuursakkoord

(Het district Antwerpen Nieuwe Stijl – bestuursakkoord 2013-2018) van het district Antwerpen voorzien we langs een dergelijke route gescheiden fietspaden:

- 63 De verkeersveiligheid voor fietsers verdient absolute prioriteit. Waar wenselijk wordt het fietsverkeer van het autoverkeer gescheiden en wordt de verkeersinfrastructuur buiten de hoofdverkeersassen prioritair op de fietser afgestemd. Fietspaden worden afgestemd op het gebruik.

De Charlottalei is ook één van de typische Antwerpse leien zoals die in de wijk 2018 veelvuldig voorkomen: een brede laan met veel onroerend erfgoed voorzien van één of meer rijen grote bomen, lanen die na het afbreken van de 16^{de} eeuwse stadsomwalling in het laatste kwart van de 19^{de} eeuw de structuur van deze (toen) nieuwbouwwijken bepaalde. De Charlottalei werd in samenhang met het Stadspark ontworpen en kwam oorspronkelijk uit op een rondpunt waar in het midden een monumentale beeldengroep stond. Deze zijn midden vorige eeuw vervangen door het huidige kruispunt. Van het oorspronkelijke plein blijft enkel nog de ruimte voor de voormalige St Jozefkerk (huidige orthodoxe kerk) over. Dit plein werd in 2013 heraangelegd en in 2016 voorzien van extra bomen. Het oorspronkelijke karakter van de laan is momenteel niet meer zo sterk aanwezig door een onvoldoende leesbaarheid van het openbaar domein. De laanbeplanting loopt niet meer op alle plaatsen door en de verkeersafwikkeling van de kruispunten met de ventwegen heeft er voor gezorgd dat de laanbeplanting daar verdwenen is. Het behoud van een kwaliteitsvolle laanbeplanting – en zelfs het herstel van de oorspronkelijke toestand - die ook op langere termijn voldoende kwaliteit zou kunnen behouden was dus ook één van de doelstellingen.

1.2. Projectdefinitie en concept

Op basis van deze uitgangspunten werd een projectdefinitie opgesteld die op 6 oktober 2014 aan het districtcollege werd voorgelegd en door dat districtcollege werd goedgekeurd (DCAN 6 oktober 2014 - jaarnummer 2013_DCAN_00713). In de projectdefinitie worden de opties voor de heraanleg gegeven. Uitgangspunt is het huidige gebruik bestendigen en de mobiliteitssituatie voor de zachte weggebruiker bevorderen. Bijkomend moet ook de verlichting aangepast worden aan het nieuwe lichtplan. Op basis hiervan wordt voor de ventwegen volgende maatvoering voorzien:

- Voetpaden van 2,35 m breed
- Parkeerstrook van 2 m breed
- Ventweg van 4 m breed
- Parkeerstrook met laanbeplanting van 2 m breed. De parkeervakken worden hier onderbroken door de laanbeplanting
- Groenstrook van 1 m breed. Hierdoor krijgen de bomen in totaal 3 m ruimte
- Fietspad van 1,75 m breed
- Schrikstrook van 0,5 m breed

De toegangen tot de ventwegen worden herzien. In de bestaande toestand waren er aan de kant van de Consciencestraat meerdere doorsteken. De doorsteken aan het einde van de ventwegen lagen ook tamelijk ver af van de kruispunten, waardoor een deel van de ventwegen de facto dubbelrichting waren – iets waar ze qua maatvoering eigenlijk niet op waren voorzien. De verschillende doorsteken zorgden er ook voor dat het fietspad meermaals onderbroken werd door kruisend verkeer. Het was hierbij vaak totaal onduidelijk voor de weggebruikers wie daarbij voorrang moest krijgen, met onveilige toestanden tot gevolg. Om een doorlopend fietspad zonder kruisingen te verkrijgen werden de toegangen tot de ventwegen verplaatst naar begin en einde van de Charlottalei, vergelijkbaar met de situatie zoals deze op de leien is. Een concept dat op meerdere plaatsen in de stad consequent wordt toegepast verhoogt leesbaarheid, comfort en veiligheid van de weg voor alle weggebruikers. Dit ontwerp leidde wel tot een redelijk groot verlies aan parkeerplaatsen.

De hoofdrijbaan werd slechts aangepast op 1 element. De bestaande oversteek aan de Consciencestraat wordt veiliger gemaakt. Voor de rest is het uitgangspunt dat de drie rijstroken behouden blijven. Het drukke verkeer op deze as geeft weinig speelruimte om hier nog een verder programma in te schrijven.

In de projectdefinitie werd ook uitgebreid aandacht besteed aan de laanbeplanting. Meerdere boomonderzoeken wezen toen al op de noodzaak om de bomen te vervangen. De toestand van de bomen en de beslissing om deze te vervangen worden in dit rapport in een apart hoofdstuk besproken.

In het vooronderzoek dat tot deze projectdefinitie leidde zijn verschillende concepten onderzocht. In de toelichting bij de projectdefinitie worden deze toegelicht. Een eerste concept voorzag in het schrappen van langsparkeren aan het voetpad. Hierbij kwam er voldoende ruimte voor een breder voetpad en een voldoende breed fietspad. Dit concept betekende wel dat er een parkeerverlies van 50% was, iets wat in een buurt met een enorme parkeerdruk niet aanvaardbaar was. De bomen kregen in dit concept iets meer ruimte. In een tweede concept werd onderzocht of de ventwegen konden omgevormd worden tot fietsstraten. Deze vraag werd reeds gesteld door het vorige bestuur bij het opstarten van de projectdefinitie maar na negatief advies van de dienst mobiliteit niet weerhouden (mailverkeer tussen consulente openbaar domein en districtvoorzitter dd 2 oktober 2012 – uit de latere voorbereidingen van de projectdefinitie blijkt deze piste verlaten). Hierdoor kwam er voldoende ruimte vrij voor de rest van het programma. Dit betekende echter wel een duidelijke achteruitgang voor het fietserscomfort, en strookte niet met de doelstelling om op deze as een vrijliggend fietspad te behouden. Ook vanwege de dienst mobiliteit (mailverkeer tussen consulente openbaar domein en dienst mobiliteit periode 22 februari 2013 – 23 september 2014) en vanwege de verkeerspolitie kregen we omwille van de specifieke context een negatief advies hierover. Een derde concept legde de focus op het maximaal behoud van de parkeerplaatsen. Hierbij werd de ruimte voor de bomen én de ruimte voor het fietspad kleiner dan reeds het geval. Enkel de voetpaden werden iets verbreed. Hiermee werden de doelstellingen van de heraanleg dus niet gehaald.

Daarnaast zijn ook nog enkele andere mogelijkheden bekeken, onder meer een fietspad naast het voetpad van de ventwegen. Ook deze optie is niet weerhouden voor verder onderzoek want ze leverde een vrij groot parkeerverlies op, maar betekende ook dat het fietspad niettemin nog onderbroken werd door de zijstraten.

De eerste concepten gingen ook steeds uit van het mogelijke behoud van de bomen. Slechts op het moment dat duidelijk werd dat de toestand van de bomen zorgwekkend was en dat ze beter konden worden vervangen door nieuwe bomen heeft men bij het uittekenen van de plannen ook de zone waar de bomen staan betrokken in de plannen. Niettemin is nog voor de projectdefinitie voltooid werd een bijkomend bomenonderzoek besteld. Bij het verder uitwerken van de plannen, ook na het goedkeuren van de projectdefinitie, is er steeds rekening gehouden met beide opties: bomen behouden of bomen vervangen.

Het uiteindelijk gekozen concept had enkel als nadeel dat er een redelijk groot parkeerverlies was. De andere, en primaire, doelen van de heraanleg werden wel gehaald: de voetpaden werden verbreed, het fietspad werd verbreed, de laanbeplanting werd in zijn geheel hersteld, er kwam genoeg wortelruimte en het aantal bomen kon behouden worden. Door bijkomend kleinere bomen te voorzien op de hoekuitstulpingen van de ventwegen werd de bomenbalans zelfs positief.

Vervolgens werd deze projectdefinitie voorgesteld op de Bijzondere Raadscommissie publiek domein van 19 november 2014 (zie audioverslag raadscommissie) en op een bewonersvergadering eveneens in november 2014 (zie schriftelijk verslag bewonersvergadering). In beide voorstellingen werd veel aandacht besteed aan de toestand van de bomen en aan de redenen waarom er voor het vervangen van de bomen werd gekozen. Tijdens de raadscommissie werden hierover door de raadsleden geen verdere vragen gesteld, enkel of er minstens een gelijk aantal bomen zou worden geplant. Op de bewonersvergadering was er bezorgdheid over het vervangen van de bomen, kwam er de vraag naar meer fietsenstallingen, de vraag om zeker de oversteek ter hoogte van de Consciencestraat zo veilig mogelijk te maken en kwamen er vooral veel vragen rond de mobiliteitsvoorwaarden en met name het schrappen van de doorsteek aan de Conscienscestraat.

1.3. Voorontwerp

Op basis van deze projectdefinitie keurde het districtcollege op 22 juni 2015 een voorontwerp goed (DCAN [22 juni 2015](#) - jaarnummer 2015_DCAN_00324). De principes zoals deze in het concept werden voorgesteld werden in dit ontwerp onverkort opgenomen. In de loop van september stelden twee mensen, waaronder één van de mensen die het kortgeding hebben aangespannen, om de bomen toch te behouden (KLM-dossiers dd 10 en 20 september). Overigens voerden doorheen het hele besluitvormingsproces enkele leden van het districtcollege – Paul Cordy, Samuel Markowitz en Tom Van den Borne – een uitgebreide mailcorrespondentie met verschillende bewoners van de Charlottalei. Hierin kwamen allerhande vragen aan bod, werden opmerkingen geformuleerd of informatieve vragen gesteld. Deze opmerkingen werden zo goed mogelijk verwerkt in het verdere ontwerp. Ook met verschillende handelaars was er regelmatig informeel contact over de heraanleg. De contacten en inspraak beperkten zich niet tot de twee formele inspraakmomenten.

Op dinsdag 13 oktober werd op een bewonersvergadering het voorontwerp voorgesteld (zie verslag bewonersvergadering). Hierop waren een zestigtal bewoners aanwezig. Op dit bewonersmoment gingen de meeste vragen, opmerkingen en discussie over de mobiliteitsvoorwaarden: het verdwijnen

van parkeerplaatsen, de mogelijke bijkomende omrijbewegingen door het sluiten van de doorsteken, de lichtenregeling aan de ovonde van de Belgiëlei en aan de Loosplaats... Op basis van deze bemerkingen werd ook een onderzoek naar de verkeerscirculatie in de omliggende straten gehouden, waarbij rekening gehouden werd met de verkeersintensiteit, de meest gebruikte bewegingen etc. Op basis hiervan werden later maatregelen genomen zoals het omdraaien van de rijrichting in de Antoon Van Dyckstraat. Ook over de bomen werden vragen gesteld: over de reden waarom ze moesten worden vervangen en daarbij ook over de mogelijke boomsoort van de vervangende bomen en de wortelruimte die deze zullen krijgen. Op deze vergadering was er eigenlijk nauwelijks verzet tegen het vervangen van de bomen. Ook de buurtvereniging Klein Antwerpen sprak zich nadien positief uit over het nieuwe ontwerp.

1.4. Definitief ontwerp en bouwvergunning

Op 15 februari 2016 keurt het districtscollege op basis van de projectdefinitie en het voorontwerp het definitieve ontwerp goed ([DCAN 15 februari 2016 - jaarnummer 2016_DCAN_00133](#)). Hierbij wordt opdracht gegeven om voor de bomen de grootst mogelijke plantmaat (minimum 30-35) te voorzien. Op 21 maart keurt het districtscollege de beslissing goed om de bouwaanvraag in te dienen. Voor het verlenen van deze vergunning loopt er een openbaar onderzoek in de periode van 31 mei tot 30 juni. Tijdens dit openbaar onderzoek wordt 1 bezwaarschrift ingediend dat bezwaar aantekent tegen het schrappen van de doorsteek aan de Consciencestraat. Het bezwaar luidt (opgenomen in het verslag van de stedenbouwkundig ambtenaar bijgevoegd bij [GR 30 januari 2017 - jaarnummer 2017_GR_00021](#)):

Door het wegnemen van de doorsteek kan men niet meer afslaan naar de Consciencestraat en zal er een grote omweg gemaakt moeten worden. Dit komt het milieu niet ten goede. Ook fietsers en voetgangers zullen een omweg moeten maken. Rijden in tegengestelde richting door fietsers zal hierdoor aangemoedigd worden.

De beoordeling van dit bezwaar luidde als volgt:

Het klopt dat de doorsteek voor beide richtingen in het midden wordt weggenomen. Deze wordt echter ont dubbeld en vervangen door een inrit aan het begin van de Charlottalei. Omwegen zullen hierdoor niet gemaakt moeten worden. De afstand om de Consciencestraat in te rijden blijft dezelfde. Voor fietsers wordt er nog een doorsteek voorzien en bovendien is de rijrichting van de Consciencestraat voor fietsers in twee richtingen voorzien, enkel wagens hebben eenrichtingsverkeer. Voor

de voetgangers wordt er een extra verhoogde middenberm voorzien met oversteekplaats, waar dit voorheen enkel een zebepad was. De situatie voor de voetgangers verbetert enorm. Het bezwaar is ontvankelijk, maar ongegrond.

Het college van burgemeester en schepenen keurde op 26 augustus 2016 de bouwvergunning goed ([CBS 26 augustus 2016](#) (jaarnummer 2016_CBS_07397)).

Tegen deze vergunning werd een administratief beroep ingediend bij de deputatie van de provincie Antwerpen door een aantal buurtbewoners. Dit administratief beroep handelde over diverse mobiliteitsaspecten. Het bezwaarschrift stelde het rooien van de bomen niet in vraag. De bestendige deputatie oordeelde dat het beroepschrift ongegrond was.

De gemeenteraad moest zich op last van de provincie nog uitspreken over de zaak van de wegen. Op 6 januari 2017 werd dit door het college van burgemeester en schepenen naar de gemeenteraad verwezen ([CBS 6 januari 2017](#) (jaarnummer 2017_CBS_00028)), op 30 januari 2017 wordt de bouwvergunning aan de gemeenteraad voorgelegd ([GR 30 januari 2017](#) (jaarnummer 2017_GR_00021)). In het bij het te nemen gemeenteraadsbesluit bijgevoegde verslag van de stedenbouwkundige ambtenaar staat onder de hoofding "andere regelgeving" onder meer vermeld:

"MER-screening: rekening houdend met de kenmerken van de aanvraag en zijn omgeving wordt geoordeeld dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn. De gemeenteraad keurde eenparig de bouwvergunning goed en besliste het ingediende bezwaar te verwerpen. Tegen deze beslissing werd geen administratief beroep ingesteld binnen de annulatietermijn van 60 dagen bij de Raad van State.

Op 9 maart 2017 verleent de deputatie vervolgens opnieuw de stedenbouwkundige vergunning, die onmiddellijk werd aangeplakt. Na deze aanplakking kon binnen een termijn van 45 dagen een nietigverklaring ingediend worden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Niemand heeft een dergelijk beroep ingediend.

Ondertussen had het districtcollege op 24 oktober 2016 een bestek goedgekeurd voor de riolerings- en bestratingswerken voor de Charlottalei. Op basis van dit bestek keurt het districtcollege de gunning goed op 27 maart 2017. In deze beslissing wordt nog eens extra opgenomen dat de nieuwe bomen een minimale maat van 30-35 moeten hebben.

Om effectief van start te gaan werd nog gewacht op het aflopen van de bezwaartermijnen, vervolgens werd beslist de werken te laten starten eind augustus 2017.

In de loop van de maand mei komt er protest van een aantal buurtbewoners tegen het rooien van de kastanjes. Zij doen hiervoor onder meer beroep op een Nederlandse bomenexpert die voor hen een

beperkt verslag opmaakt. Meer hierover verder in het hoofdstuk over de bomen. Zij starten een petitie op die pas eind juli of begin augustus aan het districtcollege wordt overhandigd. Op 7 augustus 2017 stuurt het district een uitgebreid antwoord op deze petitie (terug te vinden op www.antwerpen.be – heraanleg Charlottalei).

Op 2 augustus vond een startvergadering over de naderende werken. Een dergelijke vergadering wordt steeds enkele weken gehouden ter voorbereiding van de werf. Dit geeft de bewoners de kans om praktische afspraken te maken met de aannemer. Ook is er op zo'n vergadering nog ruimte om bepaalde details zoals bijvoorbeeld de precieze inplanting van straatmeubilair nog te corrigeren. De plannen als geheel liggen op zo'n vergadering niet meer ter discussie. Deze hebben dan immers reeds een jarenlang traject achter de rug, inclusief overleg en de mogelijkheid om formele bezwaren tegen deze plannen aan te tekenen. Een deel van de bewoners wou echter op deze vergadering de plannen ten gronde veranderen. Op drie weken voor de aanvang van de werken is het niet meer mogelijk de plannen nog fundamenteel te hertekenen. Mocht men dit wel doen, dan zou de fair play overigens vereisen dat men deze discussie terug opentrekt naar alle bewoners en dat ook de mensen die wel de inspanning hebben gedaan de formele procedures te volgen terug hun bezwaren kunnen op tafel leggen. Dan starten we eerlijkheidshalve in feite ook de hele discussie over de doorsteken en de parkeerplaatsen terug op.

Op de vergadering van 2 augustus werd overeengekomen dat er nog een toelichting over de redenen zou gegeven worden waarom de bomen in deze heraanleg worden vervangen. Ten onrechte begrepen sommigen dit als een overleg waarbij nog enige onderhandelingsmarge was. Er is echter steeds duidelijk gesteld dat het enkel nog om een verdere toelichting ging.

1.5. Conclusie van het ontwerpproces

Het hele ontwerpproces heeft niet minder dan 4 jaar in beslag genomen. De opdracht om een projectdefinitie op te starten voor deze heraanleg is reeds door het vorige districtbestuur gegeven. De toestand van de bomen was toen reeds bekend zoals ook uit het volgende hoofdstuk zal blijken. Bij de opmaak van de plannen zijn verschillende mogelijke scenario's bekeken zowel met behoud van de bestaande bomen als met het vervangen van de bestaande bomen. Ook inzake mobiliteit zijn verschillende opties grondig bekeken. Gelet op de doelstellingen veilig en comfortabel fiets- en voetgangersverkeer en een duurzaam beheer van de groenstructuur is er voor het huidige ontwerp gekozen. Er is reeds zeer vroeg over de consequenties van deze heraanleg gecommuniceerd. Het feit dat de bomen niet konden worden behouden is reeds voor een eerste keer aan het publiek bekendgemaakt in 2014. De mensen die eind augustus 2017 op minder dan 24 uur voor de start van de werken plots "bij hoogdringendheid" naar de rechter zijn gestapt met een eenzijdig verzoekschrift hebben weliswaar formeel hun vragen en bezwaren kenbaar gemaakt maar hebben op geen enkel moment gebruik gemaakt van de verschillende formele procedures waarover iedere burger beschikt om een bezwaar in te dienen. Het is een beetje vreemd om een gedurende lange tijd grondig voorbereide, ordentelijk vergunde – met éénparigheid in de gemeenteraad - heraanleg stop te zetten. Hetzelfde geldt trouwens ook voor de districtsraad die, hoewel het project is voorgesteld en dit telkens in de meerjarenplanning vermeld stond, op geen enkel moment ook maar enige interesse

toonde om via initiatiefrecht opmerkingen te maken over deze heraanleg. Om deze werken uit te stellen moeten er grondige redenen zijn en/of nieuwe elementen die een dergelijk optreden rechtvaardigen. Die zijn er volgens het district en volgens de stad niet.

2. De staat van de bomen

De afgelopen jaren werden meerdere boomonderzoeken uitgevoerd naar de staat van de bomen. Reeds lang is bekend dat zich hier een aantal ernstige problemen voordoen. Deze zijn grotendeels veroorzaakt door foute snoeimethodes eind jaren negentig.

2.1 Boomanalyse Charlottalei – Interplant Londerzeel – februari 2005

Dit boomonderzoek werd in opdracht van de stad Antwerpen uitgevoerd en resulteerde in een rapport van 14 pagina's. Er is een visuele inspectie van de bomen en van de symptomen van beschadiging gebeurd. Hierbij werd gelet op de stam, de takken, de kroon en eventuele schimmelvorming. Op iedere boom werd een klopproef met een houten hamer toegepast. Het onderzoek beperkte zicht tot de houtstructuur en houtkwaliteit met het voornemen om later op het jaar een conditieonderzoek en een zwammendetectie uit te voeren. Op basis van de visuele inspectie werden bomen geselecteerd die nader met een resistograaf en een tomograaf werden onderzocht.

Op basis van de klopproef bleek dat het kernhout aan de stamvoet redelijk onaangetast was, maar dat bij bijna alle bomen een groot aantal snoeiwonden was vastgesteld. Dit vergroot het gevaar op takbreuk. Bij 33 bomen (57%) werden kroonwonden vastgesteld die van nabij moeten worden opgevolgd. Bij 13 bomen wordt melding gemaakt van een kapvergunning.

2.2 Groentoets opgesteld door de Groendienst van de stad – 16/8/2012 op basis van het boomonderzoek uitgevoerd door het bedrijf Krinkels van 27 januari 2012 tot en met 8 maart 2012

De cyclische snoei van de bomen is noodzakelijk om vrije doorgang voor het verkeer te verschaffen maar deze snoeiwerken hebben grote snoeiwonden met inrotting veroorzaakt. Een extern onderzoek door Krinkels wees uit dat slechts 1 van de (toen nog) 55 bomen in goede conditie verkeert. De andere bomen waren aandachtsbomen en 1 boom is in slechte conditie. Het onderzoek werd uitgevoerd door een gelijkgrondse screening en tomograafstesten aan de stamvoet. Het onderzoek wees ook uit dat er een sterke compactering van de grond is die mogelijk zuurstoftekort en daardoor wortelrot kan veroorzaken. Het boomonderzoek op hoogte toonde dat er ernstige en grote

inrottingswonden waren. De meeste van deze rottingen waren ver gevorderd, vaak zelfs tot een meter diep. Op basis van die wonden was reeds de procedure voor een kapvergunning van niet minder dan 29 bomen opgestart omdat het afbreken van (delen van) de kruin reëel is. Het kappen van deze 29 bomen (meer dan de helft van de bestaande bomen) zou het laankarakter van de straat definitief aantasten. Daarom werd aangeraden om vooraf nog een tweede screening te laten gebeuren bij een volledige heraanleg van de straat.

De conclusie van de groendienst luidde: Het mogelijk kandelabereren van de bomen om het bovenste gewicht van de bladmassa drastisch te verminderen zal gezien de toestand van sommige bomen door inrottingen, geen soelaas brengen. Deze ingreep is te drastisch en komt de fysieke toestand van de bomen niet ten goede. Een acute stress, gevolgd door het afsterven van één of meerdere bomen door deze ingreep is een mogelijk gevolg. In die zin kan er geopteerd worden om de huidige dubbele bomenrij te vervangen door een kwalitatieve en duurzame (zowel boven- als ondergronds voldoende groeiruimte) aanplant met nieuwe bomen. Wij stellen voor om gebruik te maken van ondergrondse voorzieningen, zoals bv "Silva Cells", welke de nodige lucht, water en voedingsstoffen kunnen voorzien zodat de bomen op een duurzame manier kunnen uitgroeien tot een monumentale bomenrij. Een tweede optie is het behouden van de aandachtsbomen. Hier dient dan wel een aanzienlijke standplaatsverbetering uitgevoerd te worden. Bijkomend dienen de bomen ook tweejaarlijks opgevolgd te worden d.m.v. een boomcontrole om de gezondheidstoestand regelmatig te kunnen inschatten. Deze maatregelen garanderen echter niet dat er geen uitval van de huidige bomen meer zal voorkomen. Mettertijd zullen er stelselmatig opnieuw bomen vervangen moeten worden. In deze optie wordt het dreef-concept verlaten en wordt het eindbeeld een ongelijkjarig bomenbestand.

2.3 Boomonderzoek door het bedrijf Krinkels uitgevoerd op 17 en 25 juni 2014

In een 83 bladzijden tellend rapport geeft Krinkels uitgebreid het boomonderzoek weer. Er wordt een gedetailleerd verslag per boom gemaakt.

Krinkels merkt op dat het snoeien van zware takken in het verleden heeft geleid tot zware snoeiwonden tot 40 cm omvang, wonden die zijn gaan inrotten. In principe mogen bij kastanjes geen wonden worden gemaakt die groter zijn dan 5 cm. Bij bepaalde bomen liggen de wonden zo dicht bij elkaar dat men met een prokstek dwars door de stam kan prikken. Het knotten van de bomen, waarvan deze wonden het gevolg zijn, had moeten gebeuren toen de bomen veel jonger waren en niet wanneer ze reeds veel ouder zijn. De manier waarop de bomen in de Charlottalei zijn gesnoeid maakt de bomen onveiliger en vereist achteraf een zeer intensief onderhoud. Door de grote snoeiwonden vertonen zowat alle bomen in min of meerdere mate inrotting in de top en de knotten. Dit is problematisch in combinatie met de hergroei op de knotten die door de dunne restwand een verhoogde kans op uitscheuren vertonen. Kastanjabomen zijn ook slecht in staat om deze wonden af

te grenzelen zodat verdere aantasting kan worden weerstaan. Herhaaldelijk snoeien vergt bovendien veel energie van de boom.

Bij 1 boom werd de bloedingsziekte vastgesteld. De gevolgen hiervan zijn moeilijk in te schatten wat betreft de toekomstige aantasting of de agressiviteit waarmee deze ziekte de boom zal aantasten. De kans is wel groot dat er een verhoogd risico op stam- en takbreuk optreedt. Voor de ziekte is op dat moment geen bestrijdingsmethode bekend.

De conclusies van dit rapport luiden dat de bomen onder volgende problematiek lijden:

- Rotten toppen die waarschijnlijk steeds dieper zullen inrotten waardoor op termijn een lange holle koker ontstaat.
- Rotten knotten die waarschijnlijk steeds dieper zullen inrotten waardoor op termijn holle kokers ontstaan.
- Grote snoeiwonden door verwaarloosde begeleidingssnoei. De wonden zullen waarschijnlijk steeds verder inrotten
- Veel snoeiwonden dicht bij elkaar verzwakken de structuur van de boom nog meer. Sommige wonden zijn via inrottingskanalen in de stam met elkaar verbonden, soms dwars door de boom.
- De mate en snelheid van het verder zetten van het houtrot is afhankelijk van de vitaliteit van de boom, van de energiereserves en van de agressiviteit van de belager.
- Behandeling

Volgende beheersmethoden worden voorgesteld:

1) snoeien, waarbij voldoende blad en dus energie voorradig blijft voor de afgrenzeling van de wonden en het verdikken van de holle kokers, waardoor de bomen terug de kans krijgen om weer natuurlijk te groeien. Het nadeel is hierbij dat er zware takken uitgroeien op de holle gesteltakken. De situatie moet daarbij permanent gemonitord worden en vereist intensief beheer.

2) knotten: Het voordeel is dat er weinig belasting op de holle kokers komt, nadeel is dat de boom zijn energiereserves met de regelmaat wordt weggenomen waardoor de wonden mogelijk niet kunnen afgrenzelen. Er is geen natuurlijke uitgroei van de boom en ook hier is intensief beheer nodig.

3) vellen en vervangen: voordeel is dat men met een nieuwe lei kan beginnen en men een duurzaam boomtype kan kiezen. Het eventuele snoeien kan van in het begin goed gemonitord worden zodat de fatale fouten uit het verleden niet meer worden gemaakt. Hoewel er een eenmalige hoge kost is aan het begin is er daarna een lage onderhoudscyclus. Nadelen zijn dat dit publieke weerstand uitlokt. Het levert tijdelijk ook een verstoord straatbeeld op en het

betekent ook dat verschillende bomen die nog geen direct gevaar zijn verwijderd moeten worden.

2.4 Stabiliteitsstudie bij vier kastanjes – uitgevoerd door Krinkels op 10 december 2012

In dit bijkomend onderzoek werd gekeken naar vier bomen met een verhoogde breukgevoeligheid. Hoewel dit momenteel tot deze vier beperkt blijft is het zeer waarschijnlijk dat op relatief korte termijn meer bomen hiermee te kampen zullen krijgen. De groeiplaats en de conditie van de bomen is immers van die aard dat de houtafbraak vermoedelijk sneller verloopt dan de jaarlijkse aanwas. Zelfs bij een maximale groeiplaatsverbetering is de kans op een duurzaam voortbestaan eerder beperkt. Een intensieve controle en een intensief snoei-beheer zullen daarbij noodzakelijk zijn.

Bij het overlopen van de mogelijke beheersvormen – snoeien, knotten of vellen – wordt er op gewezen dat bij knotten, waarbij dit op alle bomen moet worden toegepast, er niet langer sprake zal zijn van hoge, monumentale bomen, maar dat deze in hun groei beperkt zullen blijven. De optie om te snoeien is op het eerste zicht de minst ingrijpende verandering die meer blad en energie in voorraad laat om de wonden af te grendelen en de kokers te laten verdikken. Het uitgroeien van zware takken op holle gesteltakken vereisen echter een goede monitoring van de situatie. Er komen op die manier zwaardere kronen op stammen met verschillende gebreken waardoor de breukgevoeligheid van de stammen zeer goed gemonitord moet worden. Eventueel zullen de kruinen door vakkundige reducties toch enigszins in grootte moeten beperkt worden. Snoeien is de meest intensieve en dure oplossing die echter nog steeds een onzeker resultaat oplevert.

Voor het vellen en vervangen werden voor- en nadelen reeds in het vorige rapport uiteengezet. Krinkesl voegt hier echter aan toe: “Zeker in het kader van een heraanleg van de Charlottalei is een vervanging de meest aangewezen optie. Om de bomen zonder kleerscheuren door een heraanleg te begeleiden is zeer onwaarschijnlijk. Wortels worden steeds in beperkte mate beschadigd. Werken vormen altijd een vorm van stress, waardoor de geschetste problematiek enkel verergerd kan worden.

2.5. Onderzoek door Copijn Bruine Beuk uitgevoerd op 26 juli 2017

Dit rapport omvat slechts 1 bladzijde en is gebaseerd op een korte visuele inspectie op maaiveld, waarbij geen onderzoek van de kruinen is gebeurd. Copijn komt tot de conclusie dat de bomen nog 100 jaar kunnen meegaan en dat de snoeiwonden beperkt zijn, hoewel de wonden in de kruin hierbij niet in detail zijn bekeken. Er wordt ook geconcludeerd dat er omwille van de bomen niet aan de weg kan worden gewerkt, zeker geen grondige heraanleg, maar ook kleinere werkzaamheden dienen uiterst behoedzaam te gebeuren.

2.6. Antwoord Groendienst Stad Antwerpen – 7 augustus 2017

In antwoord op de petitie van de bewoners werden nog een aantal belangrijke opmerkingen en gegevens meegegeven. Hieruit blijkt dat er de afgelopen jaren reeds twee bomen geveld zijn en 1 ontworteld is door een najaarsstorm. Rekening houdend met de doorsteken die in het verleden in de ventweg zijn gemaakt betekent dit in feite dat er al meerdere inbreuken op de laanstructuur zijn gemaakt.

Er wordt verder opgemerkt dat de heraanleg graafwerken inhoudt die tot vlak naast de stam van de bomen gaan, waardoor onvermijdelijk wortels beschadigd worden. Er wordt ook opgemerkt dat bomen, ook de kastanjes in de Charlottalei, ooit afsterven. De discussie draait in feite rond de kwalitatieve levensduur van de bomen en het moment waarop de bomen best vervangen worden, niet over het doen verdwijnen van bomen. Het rapport van Copijn waarnaar de petitie verwijst is gebaseerd op een beperkt onderzoek vanop de grond. Men kan op die manier meerdere uitgebreide onderzoeken op het maaiveld zowel als in de kruinen niet zomaar weerleggen. Er zijn ook meer snoeiwonden dan in het rapport van Copijn wordt aangegeven. Ook het risico op tak- en kruinbreuk kan niet bepaald worden door een loutere visuele inspectie vanop de grond. Het rapport gaat ook uit van het schrappen van de heraanleg. De verbetering van de mobiliteitsvoorwaarden voor zwakke weggebruikers maakt een heraanleg echter noodzakelijk. De bomen in de Charlottalei zijn door het knotten in het verleden nu reeds kleiner dan van kastanjes op deze leeftijd kan worden verwacht. Het nodige snoeien en knotten belet het verder uitgroeien van de bomen. Men kan niet zomaar de ecologische waarde van bomen op een ideale standplaats extrapoleren naar bomen op deze standplaats.

2.7. Verslag expertenoverleg Charlottalei – vergadering van 10 augustus 2017

Bomen worden steeds bekeken op mechanisch – is de boom voldoende stevig en is er geen breukgevaar – en biologisch – zijn er ziektes aanwezig die afsterven kunnen veroorzaken – vlak. De beoordeling van deze aspecten vormt de basis voor een beslissing omtrent de bomen.

De mechanische toestand wordt als volgt omschreven door de Groendienst: alle bomen hebben holttes waardoor de beukgevoeligheid verhoogd wordt. Vier bomen in de Charlottalei zitten over de grens van limiet veiligheid. De andere bomen zitten tegen die limiet aan. In een bebouwde omgeving wil de stad een zekere veiligheidsmarge, m.a.w. de stad wil daar liever geen bomen die dicht tegen de limiet van nog veilig zitten. Daar waar in een park nog de mogelijkheid bestaat om een veiligheidsperimeter af te bakenen bestaat die mogelijkheid op de Charlottalei niet. Wanneer de bomen een verhoogd risico vertonen is rooien dan de enige mogelijkheid.

Over de biologische toestand zegt dit verslag: in 2014 werd vastgesteld dat 1 boom aangetast was door de kastanjabloedingsziekte. Bomen met deze ziekte worden niet systematisch geroid, enkel wanneer ze bijna afgestorven zijn of wanneer er een veiligheidsrisico. Bij een heraanleg is een aangetaste boom echter wel een negatief gegeven. Bij een inspectie in augustus werd overigens reeds bij 5 bomen de bloedingsziekte vastgesteld. De ziekte zet zich verder, wat een bijkomend

element is om tot rooien over te gaan. Snoeien, wat noodzakelijk is om takbreuk te voorkomen, verkleint de overlevingskans van bomen die door de bloedingsziekte zijn aangetast.

3. Alternatieven voor een heraanleg

Zijn er alternatieven mogelijk voor een heraanleg? We kijken hieronder enkele mogelijke scenario's, waarbij echter wel het einddoel van de ingrepen voorop dient te staan: de verbetering van de mobiliteitsvoorwaarden voor de zwakke weggebruikers. Er moet een deftige ruimte voor de voetpaden komen en voor de fietsers moet de schakel in deze fietsverbinding kwalitatief gegarandeerd worden.

3.1. Beperken tot onderhoudswerken

We zouden kunnen opteren om enkel een onderhoudsbeurt uit te voeren. Dit kan door het wegdek van de ventwegen te fatsoeneren met behoud van het bestaande materiaal en de hoofdweg te asfalteren. Hierbij kunnen uitstulpingen aan de hoeken van de voetpaden voorzien worden. Het verbreden van de voetpaden zou eventueel zelfs mogelijk zijn door het schrappen van langsparkeren aan één van beide zijden van de ventweg. Dit levert echter geen oplossing op voor het fietspad, voorziet niet in een verbetering van de toestand van de bomen en zou in het geval van het verbreden van de voetpaden leiden tot een zeer groot parkeerverlies. In feite komt dit neer op een verlengen van de huidige op zijn zachtst gezegd suboptimale toestand.

3.2. Het fietspad verplaatsen naar de kant van de huizen.

Zoals boven reeds aangegeven is deze mogelijkheid ook onderzocht. Ook hier krijgt men een groot parkeerverlies van minimaal 50% omdat dit fietspad de volledige parkeerstrook aan de kant van de huizen zou innemen. Het fietspad wordt dan wel aan de kant van de Consciencestraat nog steeds onderbroken door de zijwegen? Er kan op deze manier wel extra wortelruimte worden voorzien op de plaats waar het fietspad lag – wat uiteraard graafwerken in de wortelruimte inhoudt op de plaats waar dat fietspad lag. Aan de mobiliteitsvoorwaarden wordt dan weliswaar voldaan, maar of de buurt een dergelijk parkeerverlies zou aanvaarden is bijzonder twijfelachtig gezien de reacties die we nu reeds kregen op het huidige parkeerverlies van 15%.

3.3. De concepten uit de projectdefinitie

De concepten die reeds in de bespreking van de projectdefinitie werden aangehaald, waaronder een versie met een fietsstraat in de ventwegen, werden reeds besproken.

3.4. Plan van het buurtcomité

Dit plan werd opgemaakt door het buurtcomité. Uitgangspunt hierbij was in eerste instantie het behoud van de bomen en in tweede instantie het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen voor de zwakke weggebruikers die aan de basis van het plan van aanleg van het district lagen. We zullen dit plan op verschillende criteria beoordelen, met name: a) worden de mobiliteitsdoelstellingen van het district gehaald, b) wordt de doelstelling behaald om een duurzame beplanting te realiseren, c) blijft het dreef karakter van de laan behouden zoals door erfgoed wordt gevraagd, d) is de parkeerbalans neutraal of positief ten opzichte van het plan van het district, e) kan dit plan gerealiseerd worden binnen de bestaande stedenbouwkundige vergadering en binnen het bestaande bestek en gunning en f) is dit plan kostenefficiënter.

a) De mobiliteitsvoorwaarden:

- a. Een betere situatie voor de voetgangers: gezien in het plan van de bewoners het voetpad even breed blijft als in het ontwerp van het district, de uitstulpingen aan de hoeken worden voorzien en een veilige oversteekplaats wordt voorzien wordt op dit punt de doelstelling van het district gehaald
- b. Fietsstraat: Volgens het mobiliteitsplan van de stad worden fietsstraten aangelegd op een fietshoofdroute waar de ruimte voor fietspaden ontbreekt. De Charlottalei ligt niet op een stedelijke fietshoofdroute, en zou voor de stad in principe niet in aanmerking komen voor een fietsstraat. Dit wil echter niet zeggen dat een fietsstraat reglementair niet zou kunnen, alleen past deze niet binnen het stedelijk beleid. Gezien dergelijke verkeersreglementering stedelijke bevoegdheid is moet nog worden afgewacht of de stad hier inderdaad een fietsstraat zou willen reglementeren. De Charlottalei mag zich dan niet op een stedelijke fietshoofdroute bevinden, voor het district is dit wel een belangrijke fietsroute, zoals hoger reeds geschetst. Op een dergelijke route dient de fietsinfrastructuur optimaal te worden uitgebouwd, zoals ook in het bestuursakkoord is opgenomen. Een vrijliggend, van het andere verkeer gescheiden en ononderbroken fietspad komt uiteraard meer tegemoet aan de doelstellingen van het bestuursakkoord – absolute voorrang aan de veiligheid van de fietsers op belangrijke routes – dan een fietsstraat met gemengd verkeer waar ook nog zijwegen op aantakken. Het vervangen van een vrijliggend fietspad door een fietsstraat daar waar er wel degelijk ruimte is voor een fietspad druist in tegen de geest en de letter van het bestuursakkoord van het district en druist in tegen een rationele politiek die het gebruik van de fiets wil bevorderen. Als we richting modal shift willen gaan is dit een bijzonder slecht signaal. Men kan zich ook vragen stellen bij het functioneren van de ventwegen als volwaardige fietsstraten. Wanneer het de bedoeling is meer winkels en horeca in de straat aan te trekken zal hier mogelijk ook meer autoverkeer en zeker ook laad- en losverkeer gegenereerd worden. Vergeten we ook niet dat nu reeds aan één van de ventwegen reeds een hotel ligt dat behoorlijk wat verkeer genereert. Op een relatief smalle rijbaan van slechts vier meter betekent dit niet noodzakelijk dat de fietser

ongehinderd en met voorrang deze fietsstraat zal kunnen gebruiken. Het is daarom ook niet zeker dat het evenwicht tussen fietsverkeer en autoverkeer van die aard zal zijn dat de ventwegen als fietsstraat kunnen gebruiken.

Bij het onderzoek naar de mogelijkheid om een fietsstraat in te richten in de ventwegen – vragen die zowel door het huidige bestuur als het vorige bestuur werden gesteld – gaf de dienst mobiliteit een negatief om volgende bijkomende redenen:

Een tweerichtingsfietsstraat heeft een problematische aansluiting op de eenrichtingsfietspaden van de Belgiëlei en de Van Eycklei en de Loosplaats. In de aaneenschakeling van gescheiden fietspaden is een fietsstraat langsheen de ventwegen minder leesbaar waardoor de waarde van de fietsroute vermindert. In een fietsstraat met aan beide zijden langsparkeren is het belangrijk dat er maar een beperkt aantal parkeerbewegingen zijn om de fietser effectief voorrang te geven. Het is niet zeker dat de ventwegen van de Charlottalei hieraan voldoen. Een fietsstraat moet volgens bepaalde principes worden aangelegd en niet enkel met een verkeersbord worden aangeduid. Dit betekent onder meer dat er een rode asfaltloper van parkeerstrook tot parkeerstrook wordt aangelegd. Gezien er momenteel een kasseiweg ligt op de ventwegen betekent dit sowieso dat ook de fundering voor een asfaltweg moet worden aangelegd en dat er dus redelijk diep, mogelijk ook in de wortelzones moet worden gegraven. Een kleine opmerking hierbij: in het voorstel van de bewoners wordt gezegd dat een heraanleg iets anders is dan onderhoudswerken. Dat klopt, maar het betreft hier niet een andere nomenclatuur, maar gewoon een aanduiding van de omvang van de werken en de manier waarop ze in de meerjarenplanning en begroting worden opgenomen. Of men nu werken classificeert als onderhoud of heraanleg maakt voor de technische uitwerking geen verschil uit. Overigens is ook het plan van de buurtbewoners van een dergelijke omvang dat we hier normaliter van een heraanleg spreken.

Samengevat: een fietsstraat voldoet niet aan de mobiliteitsdoelstellingen die het district voor deze heraanleg had vooropgesteld en betekent mogelijk zelfs een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Op dit punt moeten we het plan helaas negatief beoordelen.

b) Duurzame beplanting:

Het voorstel van de buurtbewoners houdt een duidelijke verbetering in voor de bestaande bomen. Er wordt beduidend meer wortelruimte voorzien en de grond rond de bomen wordt gedecompecteerd. Maar de vraag is of we daarbij ook effectief van een duurzame beplanting kunnen spreken. Zelfs met de verbeteringswerken blijven de bomen aandachtsbomen die een intensief beheer nodig hebben. Dit wordt ook toegegeven door het buurtcomité, de bevindingen van de expertises worden in de voorstelling van het plan bevestigd – wat overigens betekent dat men impliciet de studie van Copijn waarop de petitie gebaseerd was afwijst want deze betwistte de conclusies van de boomstudies wel. Er wordt in de bij het plan gevoegde expertise inzake de bomen inderdaad verwezen naar een verbetering van de standplaats. De vraag is of dat inderdaad volstaat om de hoger beschreven problemen inzake risico's op tak- en stambreuk en inzake het tegengaan van de kastanjabloedingsziekte

voldoende remedieert. De expertise zegt hier niks over. De expertise gaat wel uit van een stelselmatig rooien van de bomen, in drie fases waarbij telkens een derde van de bomen zou verdwijnen. Over de spreiding in de tijd van die fases spreekt de expertise zich niet echt uit, geeft althans geen echte details. Gezien we hier toch met aandachtsbomen te maken hebben is niet uit te sluiten dat er na een eerste fase stelselmatig en op korte termijn nog bomen moeten worden gerooid. In de boomonderzoeken die hoger worden aangehaald wordt immers ook verwezen naar het feit dat werken in de wortelzones voor acute stress en beschadiging van de bomen kan zorgen. Ook in het plan van de bewoners zullen dergelijke werken plaatsvinden. Maar dat er nu reeds bomen moeten worden gerooid is blijkbaar een gegeven waar men zonder meer van uit gaat. In het plan voorziet men het aanplanten van jonge bomen naast oude bomen. Er wordt niets gezegd over de invloed die deze situatie zou kunnen hebben op de groeiontwikkeling van de nieuw aangeplante bomen. De vraag is uiteindelijk ook wat men verstaat onder duurzaam bomenbeheer. Houdt dit in dat men veel middelen en energie steekt in het behouden van bestaande bomen waarbij de uitkomst van dit onderhoud onzeker is, of houdt dit in dat men er voor zorgt dat er bomen staan die met de juiste wortelruimte en normaal onderhoud nog vele decennia kunnen uitgroeien tot grote en gezonde bomen. Vanuit stadsbreed oogpunt, gelet op de normale, constante vervanging van bomen – die uiteindelijk een eindige levenscyclus hebben – en gelet op de middelen – zowel financieel als mankracht – die men aan het onderhoud kan besteden past het tijdig vervangen van bomen door nieuwe, robuuste bomen met veel groeikansen beter in een duurzaam groenbeheer. Dit garandeert dat er ten allen tijde in de brede buurt – dus niet alleen de Charlottalei zelf – grote, volwaardige bomen zullen staan. We kunnen dus concluderen dat het plan van de buurtbewoners hier eerder een negatief resultaat oplevert.

c) Het dreef karakter van de laanbeplanting.

Hier kunnen we kort zijn. Vanaf het openen van de straat in het laatste kwart van de 19^{de} eeuw zijn steeds alle bomen tegelijkertijd aangeplant. Daardoor hadden ze op elk moment ook dezelfde hoogte en omvang. Het gefaseerd vervangen van bomen zodat men boven van ongelijke leeftijd en omvang krijgt doet dit historisch karakter teniet. Ook het plaatsen van de hagen en het voorzien van een veranderend parkeerregime zijn inbreuken op het historische karakter van de Charlottalei. Deze doelstelling wordt dus niet gehaald.

d) Neutrale parkeerbilans.

De gehanteerde maatvoering voor de parkeervakken aan de bomenzijde is niet geheel duidelijk. Het plan van het district voorziet een parkeerplaats tussen iedere twee bomen, terwijl het plan van de bewoners twee plaatsen tussen iedere twee bomen voorziet. Vermoed kan worden dat de parkeerplaatsen te krap zijn berekend en dat er in werkelijkheid slechts 1 wagen kan staan. Over het visgraatparkeren kunnen we kort zijn. Dit is nauwelijks tot niet mogelijk bij een rijbaan van slechts 4 meter breed. Dergelijke plaatsen zouden ook het karakter van de fietsstraat totaal tenietdoen omdat dit bij ieder maneuver de doorstroming van de fietsers zou

hypothekeren. Het zou de fietsstraat meteen ook een stuk onveiliger maken. We kunnen dus concluderen dat het voorstel van de bewoners wellicht evenveel maar zeker niet meer parkeerplaatsen voorziet. De doelstelling ten opzichte van het plan van het district is daarmee natuurlijk wel gehaald.

e) Binnen de bestaande vergunning.

De plannen van de bewoners zijn tamelijk ingrijpend en houden eigenlijk een totaal ander concept in. De mobiliteitsvoorwaarden veranderen, de feitelijke inrichting verandert etc. Alleen al het opbreken van het fietspad en het voorzien van groen in de plaats is wellicht van die aard dat een vergunning moet worden aangevraagd. De grondoppervlakte die in vergelijking met de oorspronkelijke bouwvergunning wordt gewijzigd is van die omvang dat dit niet meer in de bestaande vergunning past en dat hier dus een nieuwe vergunning zal moeten worden aangevraagd. We maken hierbij nog even abstractie van het ontwerp van de hoofdrijweg. Deze is slechts bijkomstig voor de huidige discussie – en zou trouwens op dit moment niet goedgekeurd worden door het stedelijk college.

f) Binnen het bestek en gunning.

De regelgeving hieromtrent vervat in het kb van 14 januari 2013 is hier tamelijk duidelijk. Een wijziging van een gunning mag zonder nieuwe plaatsingsprocedure voor een opdracht worden aangebracht op voorwaarde dat de wijziging het noodzakelijke gevolg is van de omstandigheden die een zorgvuldige aanbesteder niet kon voorzien. Een beslissing van de districtsraad of het districtscollege om de plannen volledig om te gooien valt daar duidelijk niet onder. Ook het verschil in prijs tussen de oorspronkelijke gunning en de aanpassingen zou van die aard zijn dat er een nieuwe plaatsing nodig is. Vergeten we bovendien niet dat een besluit tot het wijzigen van de plannen maanden tot jaren vertraging voor het project zou betekenen. De plannen moeten immers grondig worden hertekend, er moet opnieuw inspraak worden georganiseerd – alle bewoners moeten zich immers kunnen uitspreken over de wijzigingen – er moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd, een nieuw bestek opgemaakt en de werken moeten opnieuw worden gegund. Men zal dus rekening moeten houden met ernstige schadeclaims van de aannemer die zijn werken momenteel niet meer kan uitvoeren. Men kan zich de vraag stellen of dit wel een ernstige manier is om met belastinggeld om te springen. Ondertussen zou er natuurlijk ook niks gedaan worden aan de precaire staat van de bomen en zou hun toestand gewoon verder verslechteren.

g) Is het plan kostenefficiënter?

De berekening hiervoor zou moeten worden gemaakt, dit kan niet zonder meer worden gezegd. Maar dat is als we abstractie maken van alle randvoorwaarden. We moeten daarnaast zeker al rekening houden met de schadeclaim van de aannemer. Dit doet de balans sowieso al negatief doorslaan. Bovendien zullen de bomen over langere tijd intensieve zorgen nodig hebben. Ook hier hangt een redelijk hoog prijskaartje aan vast, wat we bij nieuwe aanplanten niet hebben. Het argument dat de middelen door de gefaseerde aanpak over de tijd worden gespreid speelt eigenlijk

geen rol. De middelen zijn momenteel reeds gebudgetteerd, en de middelen die voor die fasering zouden moeten worden uitgetrokken – abstractie gemaakt van de onderhoudskosten van de resterende oude bomen – zijn niet van die aard dat een fasering het algemene investeringsbudget van het district merkbaar zou ontlasten.

Concluderend kunnen we stellen dat op de meeste criteria, en zeker op de criteria die bij deze heraanleg vooropstaan het plan van de buurtbewoners geen verbetering inhoudt ten opzichte van het plan van het district en op een aantal punten zelfs duidelijk een slechtere situatie oplevert. Men riskeert zelfs dat wanneer de bomen te zeer worden aangetast door de werken men toch op korte tijd de meeste bomen zal moeten rooien. Op dat moment hebben we de mogelijkheid om op lange termijn een volwaardig fietspad te hebben opgeofferd om op korte termijn enkele bomen te behouden in plaats van ze te vervangen.

4. De milieuverantwoording van dit project

In het voorstel tot beslissing vragen de indieners dat er een uitgebreide milieuverantwoording van het voorliggend project zou gegeven worden. Er dient opgemerkt dat zij hiermee strengere eisen stellen dan de decreetgever aan het district oplegt. Men kan zich daarbij de vraag stellen of een districtsraad inderdaad een dergelijke vraag kan stellen en zich zo eigenlijk in de plaats kan stellen van de decreetgever. Men kan immers onmogelijk plots, na het verkrijgen van een bouwvergunning en na het starten van de werken, plots eisen gaan opleggen die decretaal niet vereist zijn en waar het districtsbestuur zich dus niet op kon voorzien. Ook voor een districtsbestuur geldt dat het moet kunnen rekenen op rechtszekerheid zodat er niet na het correct doorlopen van alle voorziene procedures plots bijkomende en niet decretaal voorziene bijkomende eisen worden gesteld. Zoals uit de opmerkingen van de hogere overheden – in casu de gemeenteraad en de deputatie van de provincie Antwerpen – blijkt, heeft het district aan alle plichten hieromtrent voldaan. Het is hierbij nuttig om aan te stippen dat ook de partijen van de indieners van dit voorstel tot beslissing dit standpunt hebben ingenomen toen zij zonder voorwaarden het district een bouwvergunning verleenden. Hetzelfde geldt voor de deputatie van de provincie Antwerpen waar twee van de drie partijen van de indieners in vertegenwoordigd zijn. Misschien moet men in de toekomst beter de standpunten op elkaar afstemmen om tot een rationele besluitvorming te komen.

Wat zeggen de gemeenteraad en de deputatie over het milieu-aspect en de verplichtingen dienaangaande van het district?

In het gemeenteraadsbesluit staat in het verslag van de stedenbouwkundige ambtenaar te lezen:

MER-screening: rekening houdend met de kenmerken van de aanvraag en zijn omgeving wordt geoordeeld dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

Watertoets: Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.

De bestendige deputatie verwoordt dit in haar vergunning als volgt:

Er hoeft geen milieueffectenrapport te worden opgesteld.

Het project valt onder bijlage III (10. Infrastructuurwerken, b) aanleggen van wegen) van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2014 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (project-m.e.r.-besluit). Rekening houdend met de kenmerken van het project en de omgeving blijkt dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn. Er zijn geen aanzienlijke effecten te verwachten inzake natuurlijke of ruimtelijke kwetsbare gebieden, aangezien het voorgenomen project niet ligt in of in de directe nabijheid van een vanuit het oogpunt van natuurwaarden beschouwd belangrijk gebied. Er worden geen erfgoedwaarden geschaad of vernietigd. Het project situeert zich in de nabijheid van beschermd monumenten, maar de gevraagde heraanleg van het openbaar domein brengt de cultuurhistorische waarde ervan niet in het gedrang. Dit blijkt ook uit de (sic!) relevante advies van de Dienst Stadsontwikkeling (archeologie) en het Agentschap Onroerend Erfgoed. Er zijn geen aanzienlijke negatieve effecten te verwachten inzake waterhuishouding, aangezien het voorgenomen project niet ligt in een effectief overstromingsgevoelig gebied of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. In het kader van de watertoets dienen er geen instanties om advies te worden verzocht. Op het vlak van gezondheid zal de impact van het project beperkt zijn. De aanvraag genereert geen bijkomende gemotoriseerde verkeersbewegingen. Volgens het geoloket van de VMM zijn er in het gebied geen belangrijke knelpunten inzake luchtkwaliteit, aangezien er geen overschrijdingen zijn van de belangrijkste parameters voor lucht (NO₂, PM₁₀). Tijdens de bouwfase kunnen er zowel geluids- als trillingsemisies zijn als gevolg van werfmachines. Deze fase is echter tijdelijk van aard en zal zich enkel tijdens de dag voordoen. Overeenkomstig het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning" heeft de aanvraag geen betrekking op een project waarvoor het dossier van de aanvraag een mobiliteitsstudie dient te bevatten.

De vergunning verleend door de deputatie maakt eigenlijk reeds duidelijk dat er door de uitvoering van de heraanleg geen gezondheidsbedreigende toestand ontstaat of dat er overschrijdingen van parameters voor luchtkwaliteit dreigen. In principe is hiermee aan de vraag naar een onderbouwing naar de milieu-effecten voldaan.

Gezien echter de discussie rond dit punt, kunnen we toch op een aantal punten ingaan. Wat de algemene luchtkwaliteit betreft en de specifieke luchtkwaliteit in de Charlottalei verwijs ik naar het rapport “Luchtkwaliteitskaart Ultrafijn Stof Stad Antwerpen”, uitgevoerd door het VITO in opdracht van de stad Antwerpen. Hieruit blijkt dat de situatie voor de Charlottalei niet eenduidig is. Afhankelijk van de gehanteerde normen is er in de Charlottalei al dan niet een lichte overschrijding van de normen omtrent verkeersuitstoot. De prognoses in dit rapport tonen echter ook dat de prognose voor de volgende jaren een daling van deze uitstoot geeft, onder meer als gevolg van de invoering van de LEZ. De studie toont echter ook aan dat niet alleen de zeer lokale situatie moet bekeken worden maar ook de volledige stedelijke context.

Bomen hebben een luchtzuiverende capaciteit en de capaciteit om fijn stof op te nemen. Het is logisch dat hoe groter de omvang van de boom, hoe groter dit vermogen is. Daarnaast zijn er nog vele andere ecologische redenen om bomen in de stad te planten. Een deel van de discussie van de afgelopen weken ging over de vervangingswaarde van een grote boom. Met andere woorden, hoeveel jonge bomen heb je nodig om een volwassen boom te vervangen. Hierover zijn de afgelopen weken de meest uiteenlopende cijfers geciteerd. In zijn verslag stelde Copijn dat men om een volwassen boom te vervangen men 4.000 bomen van 10 jaar oud zou moeten planten. Met een gemiddeld plantoppervlak van zelfs maar 10 vierkante meter komt dit neer op een ruimte van 4 hectare jonge bomen om 1 boom te vervangen. Om alle bomen in de Charlottalei te vervangen zou men dan 2 tot 3 vierkante kilometer of zowat heel Borgerhout nodig hebben. Het spreekt vanzelf dat dit cijfer niet met de werkelijkheid overeenstemt. In het expertenoverleg had de heer Copijn dit aantal dan ook al teruggebracht tot 500 jonge bomen. De eigen groendienst van de stad houdt het op 10 tot 15 bomen. Maar dan moet men natuurlijk duidelijk weten wat men waarmee vergelijkt. De kastanjes in de Charlottalei zijn in het verleden geknot, waardoor ze kleiner zijn dan men van een kastanje van die leeftijd kan verwachten. Ook met het intensief onderhoud dat de bomen in de toekomst nodig hebben – gesteld dat ze de uitvoering van welk plan ook ongeschonden doorkomen – moet men rekening houden. Onderhoud via snoeien zou een verlies tot 30 procent van de kruin betekenen, knotten zou een nog groter verlies aan kruinvolume betekenen. Indien we dus de vergelijking maken met jonge bomen kunnen we wellicht niet vertrekken van theoretische modellen maar moeten we werkelijk gaan kijken naar het volume van alle individuele bomen. Vergeleken met nieuwe bomen waarbij reeds van in het begin voor een grote plantmaat wordt gekozen is het wellicht zo dat de jonge bomen al heel snel de bestaande bomen in volume van de kruin evenaren. Het behoud van de oude bomen met arbeids- en middelenintensieve behandelingen is dan niet te verantwoorden.

Maar er is nog een aspect waar we rekening moeten mee houden. Uit verschillende studies blijkt dat het effect van het planten van bomen langs wegen niet eenduidig positief is. Uit een onderzoek van de Nederlandse Rijkswaterstaat in 2010 bleek het aanplanten van bomen langs autosnelwegen zelfs een negatief effect te hebben op de concentraties van fijn stof. Eenzelfde resultaat bleek uit een rapport dat voortvloeide uit het Vlaams-Nederlandse Interregproject “Toepassing functioneel groen: luchtgroen, klimaatgroen, sociaal groen”. In deze studie wordt gesteld: “Hoe meer bomen er langs

een weg staan, hoe langer het duurt voor de uitstoot van het verkeer de straat verlaat, en hoe hoger dus de berekende concentratie ter plekke. De bomenfactor bestaat uit drie waarden. – Bomenfactor 1 – geen bomen of slechts hier en daar een boom. – Bomenfactor 1,25 – één of meerdere rijen bomen op een onderlinge afstand van minder dan 15 meter. De kruinen van de bomen raken elkaar niet. – Bomenfactor 1,5 – de kronen van de bomen raken elkaar en overspannen minimaal een derde van de straatbreedte. Het effect van de bomenfactor is een verhoging van de verkeersgerelateerde verontreiniging met respectievelijk 0,25 of 50 procent. Een straat kan bij jonge bomen een bomenfactor hebben van 1,25, maar als de bomen uitgroeien kan een bomenfactor van 1,5 ontstaan.” En verder: “Als vervuilde lucht wordt verdund met schonere lucht leidt dit tot lagere concentraties. Hogere windsnelheden en wervelingen dragen bij aan een snellere vermenging met hogere luchtlagen. Een groenelement langs de weg kan, door de beïnvloeding van het windpatroon, een positief en een negatief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Tussen de weg en het groenelement en in de straten waar gebouwen staan, is het effect van vegetatie veelal ongunstig, aangezien de windsnelheid afneemt en daarmee de afvoer van verontreinigende stoffen. Buiten de stad kunnen (groene) schermen een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit, doordat ze vermenging met hogere luchtlagen bevorderen.” De beplanting in de Charlottalei voldoet eigenlijk volledig aan wat hierboven wordt omschreven: een tunneleffect door de kruinen van de bomen waardoor de wind niet luchtzuiverend kan werken en waardoor er heel wat verkeersuitstoot blijft hangen. Overigens bleek dit resultaat ook uit metingen die in gelijkaardige straten in Antwerpen werden gedaan. Uit recente studies blijkt dat bijvoorbeeld gevelgroen een veel gunstiger effect heeft op de lokale luchtkwaliteit.

5. Algemene conclusie

Het vormgeven van de definitieve plannen voor de heraanleg hebben heel wat tijd in beslag genomen. Tussen het opstarten van de projectdefinitie en het uitvoeren van de werken zullen er in totaal zes jaar verlopen zijn. Ter vergelijking: het project Oever-Steenhouwersvest – een groter project qua omvang met ook een moeilijk bomendossier waar echter de bomen wel konden behouden blijven – is opgestart in de tweede helft van 2014 en zal binnen een tweetal maanden afgerond zijn. De reden voor de lange planningsfase is dat er meerdere scenario's onderzocht zijn. Verschillende concepten en verschillende oplossingen zijn door onze ontwerpers uitgebreid bekeken. De vraag naar eventueel een korte uitstelperiode zal hierdoor weinig tot geen nieuwe informatie opleveren. Alleen al daarom houdt een vraag naar verder uitstel geen steek.

Een tweede en niet onbelangrijk aspect dat het lange tijdsverloop verklaart is het grondige onderzoek naar de bomen geweest. Tussen 2005 en nu zijn er meerdere bomenstudies geweest. Bij de ontwerpconcepten is steeds uitgegaan van de mogelijkheid om de bomen te behouden of indien noodzakelijk te vervangen. De vele studies leidden echter tot een duidelijke conclusie: de bomen zijn in een zorgwekkende toestand die de afgelopen jaren allen maar is verergerd. Sommige bomen zijn momenteel over de limiet qua veiligheid, het merendeel zit nu reeds tegen die limiet aan. De wegenwerken zullen deze toestand alleen maar verergeren. Op basis van deze conclusies is gekozen

voor een meer duurzame oplossing, met name het vervangen van de bomen door nieuwe bomen. Er zijn de afgelopen weken veel vragen en tegenexpertises naar voor geschoven, maar daar zitten tot op vandaag geen elementen in die de uitgangspunten van dit plan en de keuze voor het vervangen van de bomen weerleggen. We hebben bovendien geen aanwijzing dat hier effectief verandering zou in komen. Ook hier heeft een verder uitstel geen zin.

Waar uitstel wel toe zal leiden, is een chaos. Wat met de gunning, wat met de bouwvergunning, wat met de schadeclaims van de aannemer? Uitstel van de werken voor onbepaalde tijd zal een reeks negatieve effecten hebben en zal vooral ook een pak geld kosten. Daarbij dient er op gewezen dat men, indien men opmerkingen had of een ander resultaat wilde, men veel vroeger in actie had moeten treden, hetzij via de voorzien procedures, hetzij via het initiatiefrecht in de districtsraad. Vragen om uitstel op het moment dat de werken al van start zijn gegaan omwille van een beslissing die men al jaren kende is niet te verantwoorden en valt vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur nauwelijks te verantwoorden – vooral in een dossier waar niet alleen veel studiewerk is gebeurd, maar waar de gegevens van dat studiewerk ook vrij toegankelijk waren.

Om tot slot nog het groenbeleid van het district in perspectief te zetten moet er toch op enkele zaken worden gewezen. Het districtsbestuur heeft daar waar het rationeel te verantwoorden was steeds gekozen voor extra investeringen – en vaak geen kleine investeringen – om bestaand groen te behouden. Denken we hierbij aan de projecten Brederodestraat, De Coninckplein, Komedieplaats, Graanmarkt, Bredestraat, Schermerstraat, Solvynsstraat of Den Oever. Het districtsbestuur schrok er soms zelfs niet voor terug om een investering te doen van 100.000 euro of meer om slechts enkele bomen te redden. Mochten we uit de vele boomstudies over de Charlottalei hebben kunnen concluderen dat deze bomen een redelijke kans op behoud hadden, dan hadden e hier zeker voor gekozen. Onze conclusie luidde echter anders. We moeten daarnaast ook opmerken dat het district ook fors investeert in nieuwe bomen. De afgelopen jaren zijn er zowat 3.700 bomen bijgekomen in het district Antwerpen, waarvan het grootste deel effectief nieuwe aanplanten zijn. Dat is maar liefst 38 % meer dan de laatste vier jaar van de afgelopen legislatuur.

Dit hele project heeft het voorgeschreven traject doorlopen. Daarbij is er ruim inspraak georganiseerd, zowel formeel als informeel. Wie dat wou kon, net zoals in ieder ander project, beroep doen op de formele bezwaarprocedures die hiervoor zijn voorzien. De initiatiefnemers van de petitie hebben dit steeds achterwege gelaten. Er zijn tot op vandaag ook geen nieuwe elementen of argumenten aangedragen die een herziening van dit hele proces rechtvaardigen. De maatschappelijke kostprijs – de werkelijke, berekenbare maatschappelijke kostprijs - zou bijzonder hoog zijn mocht men de reeds begonnen werken uitstellen, laat staan wanneer men de plannen volledig zou herzien. Gezien de beperkte budgetten waarover een district beschikt is dit onhaalbaar.