

Effecten op mens en omgeving

door Beter kruispunt

Inhoud

1.1.	Effecten op de omgeving – Mobiliteit.....	3
1.1.1.	Algemeen	3
1.2.	Luchtkwaliteit.....	4
1.2.1.	Algemeen	4
1.2.2.	NO ₂ als referentiewaarde voor luchtverontreiniging.....	5
1.2.3.	Stikstof.....	5
1.3.	Effecten op de omgeving – Geluid.....	6
1.3.1.	Algemeen	6
1.3.2.	De berm als geluidsschermb	6
1.4.	Effecten op de omgeving – Biodiversiteit.....	7
1.4.1.	Gewestplan.....	7
1.4.2.	Biologische waarderingskaart.....	7
1.4.3.	Zorgvuldigheidsbeginsel.....	8
1.4.4.	Natuurdecreet & Natuurzorgplicht	8
1.4.5.	Voorbeeld uit de aanvraag	9
1.4.6.	Ontharding?.....	10
1.4.7.	De spoorwegberm als structureel groen lineair landschapselement	10
1.4.8.	Vleermuizen en andere fauna	11
1.4.9.	Nabijheid van habitatrictlijn-, vogelrichtlijn- of VEN-gebied	11
1.5.	Licht of Straling.....	12
1.5.1.	Straatverlichting.....	12
1.5.2.	Duisternisbehoeftekaart.....	12
2.	Effecten op de mens – Gezondheid.....	13
3.	Informatie, Inspraak en Participatie	14

1.1. Effecten op de omgeving – Mobiliteit

1.1.1. Algemeen

Het kruispunt van de R11 met de Prins Boudewijnlaan werd geïsoleerd bekeken. In het ontwerp werd geen rekening gehouden met het bredere kader. Bovendien ontbreekt er een onderbouwde stedenbouwkundige visie. Het plan is louter technisch en eenzijdig gericht op doorstromend autoverkeer en parkeren waarbij niet verder gekeken werd dan de projectzone. Dit blijkt eveneens uit het verslag van de projectvergadering van 19/04/2023 en uit de verschillende adviezen die daarbij werden gevoegd.

Het ontwerp houdt geen rekening met de werkelijke oorzaak van de stroppende doorstroming. Komende van de afrit E19 richting oost ontstaan problemen met de doorstroming wanneer:

- A. De Antwerpse Ring richting Nederland stil staat en het verkeer richting Nederland via de Prins Boudewijnlaan een binnenweg probeert te nemen.
- B. Het kruispunt van de R11 en de Antwerpsestraat in Mortsel oververzadigd geraakt en de file tot aan het kruispunt van de R11 met de Prins Boudewijnlaan reikt.

Bovenstaande problemen kan je niet op het kruispunt van de R11 met de Prins Boudewijnlaan oplossen want:

- A. In dit geval kan de Prins Boudewijnlaan de toestroom van verkeer op geen enkele wijze slikken. Zeker niet nu deze vanaf de Floraliënlaan naar 1 rijstrook in elke richting versmald werd. Op geen enkele manier kan de toestroom richting noord verwerkt worden.
- B. De R11, lokaal de Frans Van Dunlaan, versmalt richting oost 100m voorbij het kruispunt naar 1 rijstrook in elke richting. Op geen enkele manier kan de toestroom richting oost verwerkt worden.

Lokaal lijkt het dan misschien dat er een licht betere doorstroming zal zijn, praktisch zal het verkeer voor en op het kruispunt blijven stremmen zolang de toestroom niet beperkt wordt of de knopen op 1km of meer afstand niet opgelost worden.

Meer lokaal worden nergens in het dossier de woningen, de handelszaken met de daarvoor noodzakelijke laad-en loszones vermeld. Van bewoners is geen sprake. Het nabijgelegen ziekenhuis, bejaardenhuis en de lagere school met de daarbij horende belangrijke aanrijroutes werden niet in rekening gebracht. In feite is het een louter technisch plan dat misschien praktisch uitgevoerd kan worden maar totaal niet past in de omgeving en een aanslag is op de leefkwaliteit en het welzijn van de omwonenden.

Bovenstaande getuigt van weinig respect voor de omgeving en gaat lijnrecht in tegen de tendens om te downsize zoals wel gebeurt op de Prins Boudewijnlaan richting stad Antwerpen of de R11 richting Mortsel of Hoboken.

Het uitbreiden van dit kruispunt en de eventuele verbetering van de doorstroming zou wel eens het gevolg kunnen hebben dat extra verkeer aangetrokken wordt, zeker wanneer er zich calamiteiten voordoen op de omliggende autostrades E19, A12 en R1. Het zal sluipverkeer bevorderen en de reeds bestaande verkeersproblemen op andere kruispunten in de omgeving verergeren. De Frans Van Dunlaan (2x1 rijstrook) richting Mortsel en Prins Boudewijnlaan (2x1 rijstrook) richting Antwerpen zullen eveneens dichtslibben. Het zou beter zijn om het kruispunt dusdanig in te richten dat geen extra verkeer wordt aangetrokken.

1.2. Effecten op de omgeving – Water

Het perceel waar gebouwd zal worden ligt in pluviaal overstromingsgevoelig gebied, pluviaal met score van D. Op 1-01-2023 kwamen de nieuwe watertoetskaarten in voege:



Bron: Geopunt.be - Watertoets: overstromingsgevoelige gebieden pluviaal, 2023

De verscherpte natuurtoets is niet gebeurd.

Het verder betonneren en verwijderen van bestaande groenzones om en rond dit kruispunt zal het waterprobleem doorschuiven naar de naburige percelen en omgeving.

Er beweegt heel wat op het vlak van waterwetgeving. Initiatieven die ons weerbaarder moeten maken tegen de gevolgen van klimaatverandering, de watertoets en de bijhorende overstromingskaarten kunnen niet achterblijven.

Wij eisen een verder onderzoek dat rekening houdt met de reële situatie in dit risicovol overstromingsgebied.

Bouwen en verharden in overstromingsgevoelig gebied is risicovol en dient grondig onderzocht te worden. Als dit onderzoek uitwijst dat het niet verantwoord is, mag het ook niet meer gebeuren.

Het is onverantwoord om in dit gebied nog verder te bebouwen en te verharden. De bestaande, onverharde zones dienen maximaal behouden of zelfs uitgebreid te worden.

Het bouwen van deze bijkomende infrastructuur veroorzaakt in belangrijke mate bijkomende verharding en derhalve een hogere belasting van een reeds watergevoelig gebied.

Het ontwerp kwam tot stand zonder diepgaand onderzoek naar de watergevoeligheid van het gebied in relatie tot de gehele omgeving. De watertoets werd derhalve niet afdoende uitgevoerd. Bovendien wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de recente verhoging van de infiltratieoppervlakte van 4 naar 8%.

1.3. Effecten op de omgeving – Luchtkwaliteit

1.3.1. Algemeen

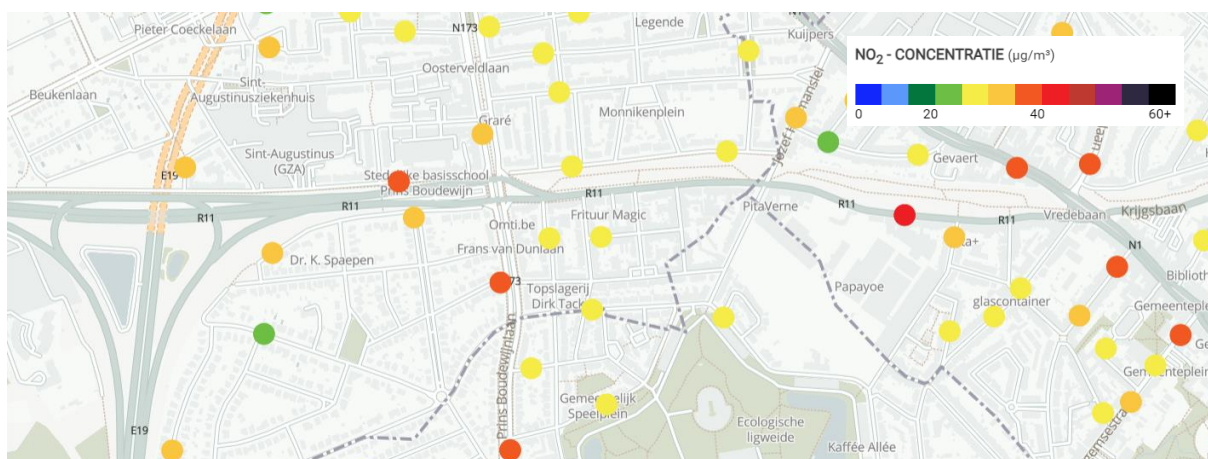
Wat de luchtkwaliteit betreft, verwijst de aanvrager enkel naar de bestaande toestand die nog redelijk is, tenminste ter hoogte van de beboste spoorwegberm. De toestand is echter beduidend slechter op de opritten, op het kruispunt en op de aanrijroutes naar het kruispunt. Men “vergeet” te vermelden dat die milderende elementen bij de heraanleg volledig verdwijnen zodat er op vlak van luchtkwaliteit onvermijdelijk een ernstige verslechtering zal zijn van de bestaande toestand.

1.3.2. NO₂ als referentiewaarde voor luchtverontreiniging

NO₂ is een gas dat in de atmosfeer terecht komt bij allerlei verbrandingsprocessen, 61% van de NO₂-uitstoot in Vlaanderen is afkomstig van het verkeer, één van de grootste oorzaken van luchtverontreiniging. Dat maakt van NO₂ een belangrijke indicator voor luchtverontreiniging door verkeer. Op korte termijn kan NO₂ ontstekingen in de longen veroorzaken, tot kortademigheid leiden en een astma-aanval uitlokken.

Om ons te beschermen tegen de langetermijneffecten heeft Europa grenswaarden opgelegd voor NO₂. Momenteel bedraagt die jaargrens 40 µg/m³. De strengere jaaradvieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (verder WGO) bedraagt 10 µg/m³. Volgens de WGO is het niet uitgesloten dat er ook onder de advieswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden. Om de gezondheidseffecten te berekenen (in aantallen vroegtijdige sterftes of in levensduurvermindering) adviseert de WGO momenteel om een drempelwaarde van 20 µg/m³ te gebruiken, dit betekent dus dat men al gezondheidseffecten verwacht vanaf deze drempelwaarde.

Uit onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit nu beduidend beter is in de wijken die achter de groene en verhoogde spoorwegberm liggen. Een simpele vergelijking met dezelfde wijk iets verder waar er geen groen scherm is, kan iedere leek overtuigen:



Bron: Curieuzeneuzen 2018 - <https://viewer.curieuzeneuzen.be/>

De kaart geeft de jaarwaarde aan concentratie NO₂ in µg/m³:

- NO₂ concentraties op en ten westen van de Prins Boudewijnlaan: 30 µg/m³ tot meer dan 40 µg/m³, merk op de rode bol ter hoogte van de school in de Spoorweglaan!
- NO₂ concentraties achter de oude spoorwegberm: steeds lager dan 30 µg/m³.

Achter de spoorwegberm is de concentratie duidelijk lager dan op andere plaatsen langs de Prins Boudewijnlaan en R11 maar volgens de WGO nog steeds te hoog en risicovol. Het verwijderen van de spoorwegberm houdt een ernstig gezondheidsrisico in voor de achterliggende woonwijken. Het toont nogmaals het belang van het behoud van de berm en de nood om het huidige ontwerp te hertekenen..

1.3.3. Stikstof

Ingevolge de rechtspraak heeft de milieugebruiksruimte voor stikstof in Vlaanderen de grens bereikt. In het kader van de huidige wetgeving is daarom voor elke omgevingsvergunningsaanvraag dewelke stikstofuitstoot kan veroorzaken een passende beoordeling vereist.

In het verslag van de project MER-screening wordt aangegeven (p. 16) dat het projectvoornemen geen bijkomende gemotoriseerde verkeersbewegingen zal genereren in de exploitatiefase. Het volledige rapport valt of staat met dit uitgangspunt. Zowel voor trillingen, lucht, geluid, ... wordt

dus aangenomen worden dat de effecten hier zeer ernstig zullen zijn voor het welzijn en de gezondheid van de bewoners.

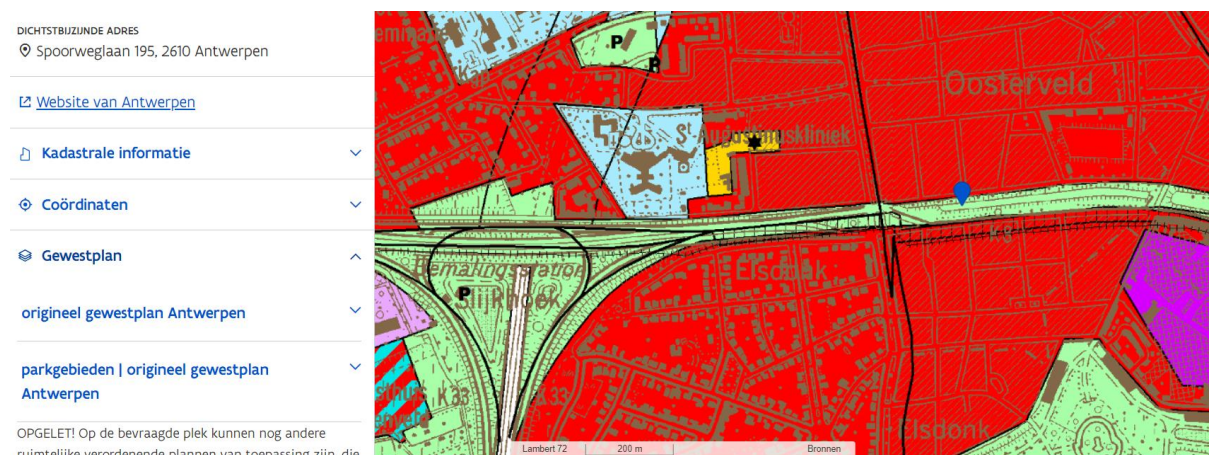
Het door de aanvrager voorgestelde 'geluidsscherm', gevormd door een enkele bomenrij, kan op geen enkele manier als alternatief dienen voor de verhoogde en beboste berm met een breedte van ongeveer 35m.

En niet enkel ter hoogte van de oude spoorwegberm zijn er effecten ten gevolge van een verhoogde geluidsdruk te verwachten. Zowel aan de noord- als zuidzijde van de Krijgsbaan verdwijnen de bestaande beboste groene bermen en worden deze vervangen door een enkel lijnvormig element van jonge bomen met tussenafstanden van 6m of meer. Dit kan onmogelijk als serieus alternatief voor de bestaande bermen in aanmerking komen. Alhoewel minder uitgesproken dan t.h.v. de verhoogde en dichtbeboste spoorwegberm zal ook hier het effect voor de omwonenden merkbaar en ernstig zijn.

1.5. Effecten op de omgeving – Biodiversiteit

1.5.1. Gewestplan

Het groene karakter van de huidige projectzone zal verdwijnen, er worden minstens 71 losstaande bomen gekapt evenals diverse grote hagen. Een omvangrijk deel van de oude spoorwegberm die op het Gewestplan staat ingetekend als parkgebied moet verdwijnen. Alles samen verdwijnen meer dan 200 volwassen kerngezonde bomen.



Bron: Geopunt.be – Gewestplan Antwerpen

De wet (omzendbrief 8-7-1997 inrichting en toepassing ontwerp-gewestplannen en gewestplannen) zegt over de parkgebieden o.a. dat ze in hun staat bewaard moeten blijven of zijn bestemd om zodanig ingericht te worden, dat ze, in al dan niet verstedelijkt gebied hun sociale functie vervullen. Voorts zegt de wet dat het geenszins de bedoeling is de parken in te richten voor actieve recreatie. Daarnaast wordt in deze omloopbrief aangegeven dat slechts die werken en handelingen kunnen toegelaten worden die strikt noodzakelijk zijn voor de openstelling, het behoud, verfraaiing en/of aanleg van het park. Dus bomen kappen is hier niet toegestaan.

1.5.2. Biologische waarderingskaart

Tevens staat de berm volgens de biologische waarderingskaart aangeduid als 'Biologisch waardevol'.

DICHTSTBUZIJNDE ADRES
 Spoorweglaan 195, 2610 Antwerpen

[Website van Antwerpen](#)

[Kadastrale informatie](#)

[Coördinaten](#)

Biologische waarderingskaart - versie 2

Identificator	108045_v2014
Biologische waardering	biologisch waardevol
Code biologische waardering	w
Karteringsseenheid 1	opslag van allerlei aard
Code karteringsseenheid	SZ



Geopunt.be - Biologische waarderingskaart - versie 2

Gebied is Speciale Beschermingszone of SBZ-gebied 108045_v2014 Biologische waardering biologisch waardevol.

1.5.3. Zorgvuldigheidsbeginsel

Het rooien van deze bomen, bos en parkgebied is een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

1.5.4. Natuurdecreet & Natuurzorgplicht

“Tabula Rasa! Kap gewoon alle bomen, want ze staan in onze weg voor dit project” kan niet meer, dat is in de huidige tijdgeest niet meer verantwoord.

Het natuurdecreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijke milieu stelt in artikel 16 de natuurzorgplicht in.

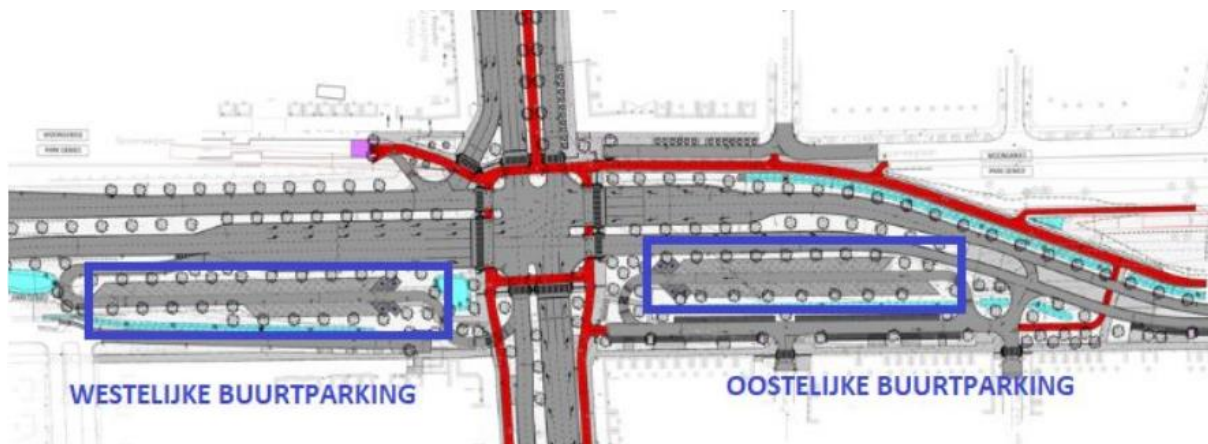
De voorliggende aanvraag is een inbreuk op de natuurzorgplicht. Er werd geen motivatie aangereikt, mitigerende maatregelen werden niet voorgesteld en alternatieve mogelijkheden met oog op de vrijwaring van het bestaande bomenbestand werden niet onderzocht. Het is duidelijk dat de aanvrager het aspect “vermijdbare schade” helemaal niet heeft onderzocht (zie hierboven).

Het rooien van de bomen en verwijderen van de berm heeft een overduidelijke negatieve invloed, niet enkel op het uitzicht van de buurt, maar ook op de luchtkwaliteit, opslag van CO₂, hitte, klimaattoets, vasthouden van water, de biodiversiteit, alsook op de fysieke en mentale gezondheid van de mens...

De ecologische waarde van de bomen behoort tot het algemeen belang. Zowel vanuit een goede ruimtelijke ordening als vanuit de toetsing aan de natuurwetgeving dient het behoud van het bestaande bos en bomen als prioritaire doelstelling te worden beschouwd.

1.5.5. Voorbeeld uit de aanvraag

Als typerend voorbeeld van dit gebrek aan ernstig onderzoek willen we het plan uit 2022, dat op slide 7 van de presentatie (https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2023-07-13_PPT_R11xN173-Wilrijk-Frans%20van%20Dunlaan-Online%20infosessie-indienen%20nieuwe%20OV.pdf) op de website van AWV wordt getoond, even uitlichten:



Bron: Slide 7 - https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2023-07-13_PPT_R11xN173-Wilrijk-Frans%20van%20Dunlaan-Online%20infosessie-indienen%20nieuwe%20OV.pdf

Dit plan bevat 2 buurtparkings. Door de oostelijke buurtparking verschuift de rijweg van de R11 naar het noorden, ten koste van de bosstrook van de oude spoorwegberm.

Het aangepast ontwerp, vanaf slide 10, toont dezelfde configuratie maar zonder oostelijke buurtparking. Deze is vervangen door een parkstrookje. De rest van het plan blijft ongewijzigd: de parking is er gewoon uit geknipt en vervangen door een grasveld met enkele losse, jonge bomen.



Bron: Slide 10 - https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2023-07-13_PPT_R11xN173-Wilrijk-Frans%20van%20Dunlaan-Online%20infosessie-indienen%20nieuwe%20OV.pdf

Deze wijziging had op zijn minst aanleiding moeten geven tot een herziening van het plan met behoud van de bestaande bomen. Nu worden volgroeide bomen naast de R11 (ten oosten van het kruispunt) vervangen door nieuwe jonge boompjes op het grasveld tussen de wadi's (zoals te zien op

slide 19). Dit is absurd: bomen die in een groenstrook staan en in een groenstrook terecht komen, zouden op zijn minst moeten kunnen blijven staan.



Bron: Slide 19 - https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2023-07-13_PPT_R11xN173-Wilrijk-Frans%20van%20Dunlaan-Online%20infosessie-indienen%20nieuwe%20OV.pdf

Het is bovendien al helemaal de vraag waarom aan de noordoostzijde het waardevol parkgebied (spoorwegberm) moet verdwijnen om aan de zuidoostelijke kant door een nieuw grasveld met jonge bomen vervangen te worden? Dit wijst opnieuw op een gebrek aan degelijk onderzoek.

1.5.6. Ontharding?

De aanvrager houdt ons voor dat het kruispunt compacter wordt aangelegd en er minder verharding zal zijn dan de actuele situatie. Zo ontvingen we van mevrouw Tans (omgevingsmanager Wegen en Verkeer) op 18 september 2023 volgend bericht:

“De onverharde oppervlakte in het projectgebied in de bestaande toestand bedraagt 7.136m². Na de herinrichting van het kruispunt, bedraagt de onverharde oppervlakte 9.492m². Dit betekent dat er sprake is van een extra ontharding van 2.356m².

De volledige onverharde oppervlakte in het projectgebied wordt ingevuld met groen. Er moet dus een deel groen wijken, maar daarnaast wordt er over het volledige projectgebied wel geïnvesteerd in nieuw groen (bomen en struiken) en blauw (watervoorzieningen).”

Deze stellingname is foutief en misleidend!

Ten eerste: De huidige park & ride werd immers tijdelijk en onvergund aangelegd in navolging van de werken van de Ring met de bedoeling de effecten op het onderliggend wegennet te beperken.

Het is te gemakkelijk om een verbetering te propageren, vertrekkende van de bestaande, onvergunde plannen. De verharding van deze parking moet uit de cijfers worden gehaald én dan zal men alleen maar kunnen besluiten dat men meer verhardt dan op dit ogenblik vergund is.

Ten tweede: Waarom moet een nuttige beboste berm aan de noordoostzijde van het parkgebied vervangen worden door een nieuw grasveld met jonge bomen of nieuwe waterdoorlatende verhardingen en wadi's? Deze kostbare ingrepen zijn zowel een verspilling van waardevolle natuur als middelen.

Om bovenstaand ontwerp te realiseren moeten talrijke oude bomen (ook toekomstbomen waarvoor Stad Antwerpen in een recent verleden een Award ontving) gerooid worden en zou een deel van de waardevolle oude spoorwegberm worden afgegraven. In de plaats komen nieuwe jonge en kleinere bomen en grasperken. Als er plaats is om dit nieuwe groen te realiseren, waarom kan het waardevolle bestaande groen (aangeduid als waardevol parkgebied) dan niet behouden blijven? De noodzaak voor deze ontbossing werd onvoldoende aangetoond.

1.5.7. De spoorwegberm als structureel groen lineair landschapselement

De oude spoorwegberm staat op onderstaande waarderingskaart aangeduid als 'Biologisch waardevol'.

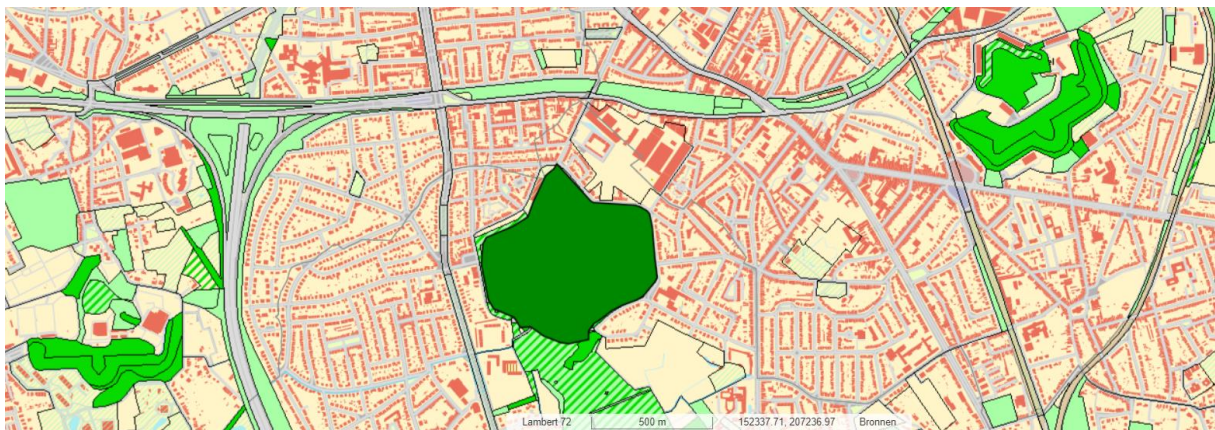


Geopunt.be - Biologische waarderingskaart - versie 2

Fort V staat aangeduid als 'Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen' en maakt eveneens deel uit van de 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats'.

In het 'Uitgebreid bosbeheerplan Fort 5 (okt 2015) - 3. Natuurcluster bossen, graslanden en kleine landschapselementen' (pg.22) staat het belang omschreven van lijnvormige elementen zoals de spoorwegberm.

Op onderstaande kaart is duidelijk te zien hoe de oude spoorwegberm als lineair landschapselement de verbinding vormt tussen de verschillende groengebieden en forten en zo de leefgebieden van o.a. waardevolle vleermuizen en beschermde diersoorten verbindt.



Geopunt.be - Habitatrichtlijngebieden

1.5.8. Vleermuizen en andere fauna

In dit gebied komen zeker 7 verschillende vleermuissoorten voor een ook een aantal daarvan genieten Europese bescherming. Voor specifieke soorten, zoals de watervleermuis en de gewone grootoorvleermuis zijn actieve maatregelen voorzien in de Vlaamse instandhoudingsdoelstellingen om de kwaliteit van de leefgebieden en de connectiviteit te verbeteren.

Ook in de bomen op en rond de spoorwegberm kunnen dus holtes zitten waarin vleermuizen huizen en kunnen er zich nesten van vogels bevinden. Dit is een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en ook een schending van art. 10 en 14 van het Soortenbesluit.

1.5.9. Nabijheid van habitatrichtlijn-, vogelrichtlijn- of VEN-gebied

Het feit dat het projectgebied niet gelegen is in habitatrichtlijn-, vogelrichtlijn- of VEN-gebied of op enige afstand gelegen is van het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied, maakt het niet minder

waardevol. Het verwijderen van een deel van de oude spoorwegberm zorgt ervoor dat de verbinding tussen waardevolle kern- en leefgebieden nog verder bemoeilijkt wordt waardoor ook deze kern- en leefgebieden verzwakken. Op termijn raken ze geïsoleerd en dreigen ze verloren te gaan. Dit gaat regelrecht in tegen de tendens om deze gebieden en corridors net te versterken en te vergroten.

De gegevens in de MER-Screening zijn misleidend en niet correct, de projectzone is op minder dan 350m gelegen van het aangeduide Habitatrichtlijngebied Fort V. Dit in tegenstelling tot de 430m waarvan sprake in de MER-Screening.

Zoals reeds aangetoond zullen er op het vlak van Biodiversiteit eveneens op termijn ernstige gevolgen zijn voor de fauna en flora in de nabije omgeving en mogelijk zelfs verder gezien de oude spoorwegberm diverse kern- en leefgebieden met elkaar verbindt.

1.6. Licht of Straling

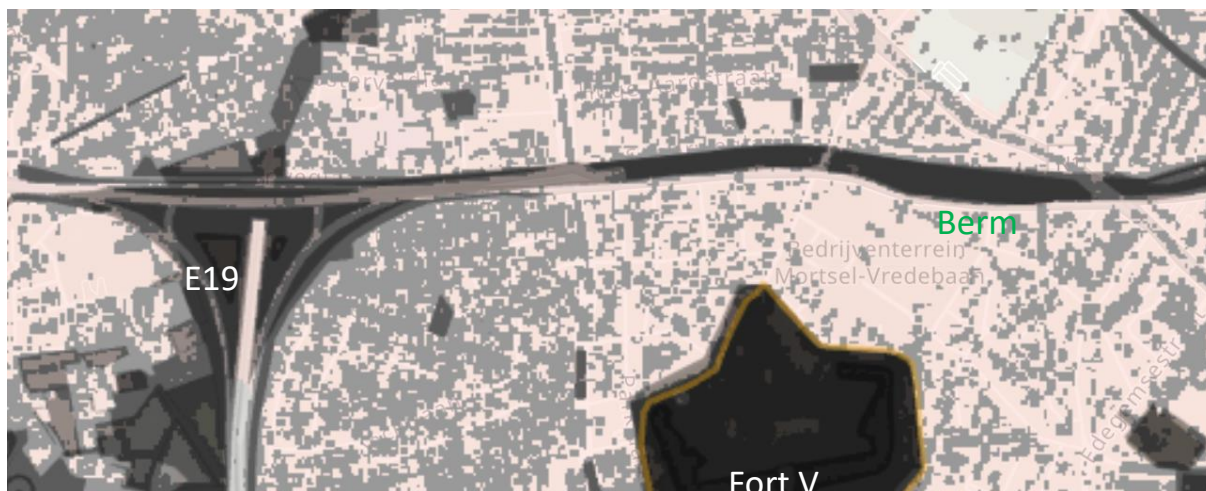
1.6.1. Straatverlichting

De bestaande bermen en groenstroken langsheen de Frans van Dunlaan en Krijgsbaan zorgen er tevens voor dat achterliggende woningen worden afgeschermd van de straatverlichting van deze belangrijke verkeersaders.

Het verdwijnen ervan zorgt ervoor dat de woningen zowel worden blootgesteld aan de straatverlichting van de ventwegen als van de hoofdwegen. De blootstelling aan licht of straling zal ongetwijfeld verhogen.

1.6.2. Duisternisbehoeftekaart

Nachtelijke verlichting heeft grote negatieve gevolgen voor onze biodiversiteit. Deze ecologische duisternisbehoeftekaart is een indicatieve kaart om een inschatting te maken van de impact van bestaande of geplande verlichting op de biodiversiteit. De kaart geeft aan welke gebieden het meest nood hebben aan duisternis voor dieren en planten. Dat zijn gebieden die donker zouden moeten blijven of donker gemaakt zouden moeten worden.



Bron: Duisternisbehoeftekaart - <https://natuurenbos.vlaanderen.be/dieren-en-planten/soortenbescherming/duisternisbehoeftekaart#toc-interactieve-kaart>

Hoe donkerder het gebied op de kaart, hoe belangrijker het is om in die gebieden duisternis te bewaren of te herstellen.

We zien duidelijk hoe de Berm langsheen de R11 zich aftekent op deze kaart. Hij vormt een duidelijke buffer naar de achterliggende woonwijken maar vormt ook een noodzakelijke verbinding voor fauna

en flora, als het ware een 'ecoduct' die verschillende waardevolle en beschermde parken en groenzones met elkaar verbindt in verstedelijkt gebied.

2. Effecten op de mens – Gezondheid

In dit punt willen we stilstaan bij de gevolgen van de aangevraagde plannen voor de fysieke en mentale gezondheid van de omwonenden. Alhoewel het bewezen is blijven de belangrijke schadelijke effecten op de gezondheid van de omwonenden in deze aanvraag onderbelicht, laat staan dat ze onderzocht werden.

Met het rooien van middenbermen met laanbomen, tal van oude waardevolle bomen en een groot deel van de beboste spoorwegberm verdwijnt ook het heilzame en rustgevende effect dat ze hebben op omwonenden, wandelaars, fietsers,... en toevallige passanten.

Onderzoek wijst uit dat groen in de woonomgeving samenhangt met een betere mentale gezondheid, onder andere door verlaagde niveaus van angst, depressie en stress. Het wegnemen van zicht op dichte groene begroeiing plus het vermeerderen van ruimte voor verkeer heeft een negatief effect op de mentale gezondheid en het welbevinden. Enerzijds omdat het zicht op groen zelf rustgevend is, anderzijds omdat het deels ook het zicht op verkeer en activiteiten afschermt. Hierbij werd aangetoond dat dergelijke groenzones een relatief gezonde omgeving bieden voor lichaamsbeweging wat dit effect nog versterkt.

Zie ook de studie "Daarom groen! Waarom u wint bij groen in uw stad of gemeente" van het Agentschap Natuur en Bos.

Uit het onderzoek "You don't cut down an old tree" van de KU Leuven blijkt dat nu juist oude bomen extra belangrijk zijn voor de gezondheid, veel meer dan jonge bomen. Er is een verband tussen de aanwezigheid van hoge kroonvolumes en een lager gebruik van geneesmiddelen. De onderzoeksresultaten suggereren dat vanuit gezondheidsperspectief het behoud van oude, grote bomen in een stedelijk gebied zinvoller is dan het planten van tien nieuwe jonge bomen. In dit geval zullen de nieuwe bomen niet alleen nieuw en jong zijn, ze zullen veel kleiner in omvang zijn en blijven gezien ze geen deel uitmaken van een natuurlijk bos maar los en langsheen de rijbaan worden ingeplant.

Het kruispunt is groot genoeg om het heraan te leggen zonder het bestaande groen aan te tasten. Er is geen nood aan een dergelijk groot kruispunt om de verkeersveiligheid of doorstroming te verbeteren. Er is eerder nood aan rust en groen.

De fysieke en mentale gezondheid van mensen is niet iets waar je lichtzinnig mee omspringt. Een verkeersveiliger kruispunt realiseren ten koste van de gezondheid van omwonenden en passanten is geen optie.

Eigenlijk gaat de discussie hier vooral over: hoe verenig je een maatschappelijke nood van een bovenlokale mobiliteitsopgave met het verzekeren of zelfs versterken van de lokale groene en leefbare woonomgeving? Een veilig kruispunt zal allicht een belangrijk aspect zijn, maar het behoud van groen is dat ook, samen met extra ontwerpmaatregelen die de ruimtelijke kwaliteit zouden kunnen bevorderen.

Dit soort opgaves kan men niet oplossen door het vraagstuk enkel verkeerstechnisch te bekijken. Het is kwestie om ook de bredere nood rond het behoud/versterken van de lokale leefkwaliteit voor buurtbewoners ook op deze minder evidente locaties serieus te nemen. Met andere woorden een meer fundamenteel debat over leefkwaliteit in de buurt van dit soort wegen/kruispunten, waarbij ook de stem van de bewoners in hun eigen buurt meetelt.

Hiermee sluiten we naadloos aan op het volgende hoofdstuk.

3. Informatie, Inspraak en Participatie

Hierbij verwijzen we naar de 'Mobiliteitsbrief' (Nr.208, april 2020) van de Vlaanderen – Departement Mobiliteit en Openbare werken. Kris Snijkers, algemeen directeur van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) stelt daar o.a. in dat:

"Inspraak, co-creatie en coproductie worden steeds belangrijker om projecten met draagvlak te realiseren."

"De mening van één adviesraad volstaat niet langer om een gedragen project te realiseren."

Participatie wordt terecht gezien als tool om draagvlak te creëren.

De aanvrager verwijst naar inspraak van de omwonenden bij de opmaak van het ontwerp. Deze vermeende inspraak bleef beperkt tot één online infosessie in volle vakantieperiode. Daarop werden onduidelijke plannen gepresenteerd en konden vragen alleen doorgegeven worden. Deze werden online, vlak voor de omgevingsvergunningsaanvraag werd ingediend, beantwoord. Er kan bijgevolg absoluut geen sprake zijn van enige participatie hetgeen bij projecten van dergelijke omvang toch wel een vanzelfsprekendheid zou moeten zijn.

Zoals reeds verschillende malen benadrukt zijn wij niet tegen de heraanleg van het kruispunt. We vragen enkel dat dit gebeurt in samenspraak met alle betrokken partijen, niet in het minst met de rechtstreeks geïmpacteerde omwonenden.

Dat we niet alleen staan blijkt duidelijk uit de lopende petitie:

https://secure.avaaz.org/community_petitions/nl/agentschap_wegen_en_verkeer_voor_een_veilig_kruispunt_zonder_groene_kaalslag/?cEzIDtb&utm_source=sharetools&utm_medium=copy&utm_campaign=petition-1712228-voor_een_veilig_kruispunt_zonder_groene_kaalslag&utm_term=cEzIDtb%2Bnl

Reeds meer dan 1.700 mensen hebben deze petitie getekend en vragen het volgende:

Voor een veilig kruispunt zonder groene kaalslag!



1.704 hebben getekend. Op naar de 2.000



 Kato V. getekend een uur geleden

 Dorien D. getekend een uur geleden

Beter Kruispunt pleit voor:

- Leefbare woonwijken !
- Behoud van het bestaande groen en parkgebied !
- Behoud van de bestaande berm!
- Een veilig kruispunt!
- Een door de buurt gedragen oplossing die in dialoog tot stand gekomen is!

De groep Beter Kruispunt voert actie voor het behoud van alle groen bij de heraanleg van het kruispunt door AWW en pleit voor een nieuw ontwerp dat in dialoog met de omwonenden tot stand komt.