

Aan het college van Burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen
t.a.v. dienst Omgevingsvergunningen

Grote Markt 1
2000 Antwerpen

Betreft: bezwaarschrift over dossier 2024167284: Herinrichting kruispunt R11xN173 Frans van Dunlaan - Prins Boudewijnlaan in Wilrijk.

Geachte,

Hierbij mijn bezwaren in verband met het door u georganiseerde openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning met als referentie 2024167284.

Allereerst wil ik benadrukken dat ik het positief vind dat er inspanningen worden geleverd om de veiligheid op het kruispunt te verbeteren. Het kruispunt vraagt om een verbetering, zeker in het belang van voetgangers en fietsers. Ik maak me echter ernstige zorgen over de effecten die de geplande werken zullen hebben op de buurt en de ruimere omgeving van het kruispunt. Dat ik daarin niet alleen sta, blijkt uit de lopende petitie tegen het huidige plan, die inmiddels al meer dan 1.000 keer werd ondertekend.

“Nieuw plan – zelfde gebreken”

Het plan dat wordt ingediend, is vrijwel identiek aan het plan van 2011 en 2023.

Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft vasthouden aan een standaard verkeersmodel dat niet is afgestemd op de werkelijke situatie.

Het gaat hier om een complex kruispunt, gelegen in een zeer gevoelig gebied – een pluviaal overstromingsgebied, een dichtbevolkte woonwijk met een school en een ziekenhuis, een biologisch waardevol parkgebied en in de nabijheid van een habitatgebied. Dit vereist een doordachte, op maat gemaakte aanpak die verkeersveiligheid combineert met groenbehoud, leefbaarheid en gezondheid.

Daarom is een alternatief plan nodig dat steunt op vier duidelijke kernprincipes:

- Een veilig kruispunt met een vlotte doorstroming, vooral voor fietsers en voetgangers.
- Behoud van de waardevolle Spoorwegberm als een stuk natuur.
- Een ontwerp dat de bestaande ruimte maximaal benut, zonder extra ruimte in te nemen.
- Respect voor de leefomgeving en gezondheid van bewoners.

Mobiliteit en veiligheid

Een 100% conflictvrij kruispunt is niet per definitie noodzakelijk of veiliger. Toch kiest het AWV voor dit standaardmodel, zonder onderbouwing van die keuze of van de meerwaarde ervan op deze specifieke locatie. Dat streven naar 100% conflictvrij mag echter geen excuus zijn om betere alternatieven niet te onderzoeken, noch om andere belangen zoals ecologie en gezondheid te negeren. Bovendien stel ik vast dat AWV op andere locaties – zelfs op de Singel – niet vasthoudt aan een 100% conflictvrije regeling.

Hoewel veiligheid de prioriteit zou moeten zijn, focust het ontwerp vooral op 100% conflictvrije verkeerslichten en vlotte doorstroming van autoverkeer. Extra afslagstroken worden voorzien, terwijl de situatie voor fietsers en voetgangers juist verslechtert door het ontbreken van vlotte doorgangen.

Dit grootschalige ontwerp biedt bovendien geen antwoord op de werkelijke oorzaken van ongevallen en maakt het kruispunt voor zwakke weggebruikers net complexer en risicovoller:

- Zeven rijstroken en meerdere verkeerslichten.
- Langere wachttijden, wat leidt tot gevaarlijk weefverkeer op de middenberm, roodlichtnegatie en onveilige oversteken buiten de aangeduide oversteekplaatsen.
- Hoge verkeersdruk blijft of neemt toe, inclusief sluipt- en vrachtverkeer, door het toenemende aantal rijstroken.
- Extra conflicten: de nieuwe toegang tot de parking en bijkomend verkeer langs een schoolomgeving.

Het ontwerp biedt geen enkele zekerheid op meer veiligheid en introduceert nieuwe risico's. Recent onderzoek (SWOV 2024, Fietsberaad Vlaanderen 2023, Vias 2025) bevestigt dat conflictvrije regelingen geen garantie bieden op meer veiligheid met nog steeds 20-25% conflicten op conflictvrije takken. Daarnaast blijkt uit diezelfde studies dat gerichte, kleinschalige ingrepen vaak doeltreffender én veiliger blijken voor zwakke weggebruikers.

De keuze voor dit standaardmodel heeft bovendien zware ruimtelijke gevolgen: een aanzienlijk deel van de Spoorwegberm – erkend als parkgebied, bos én klimaatcorridor – dreigt te verdwijnen voor extra rijstroken. Dit terwijl volwaardige alternatieven, die veiligheid combineren met groenbehoud en leefkwaliteit, niet eens onderzocht worden. Nochtans geven verschillende bronnen aan dat ze wel degelijk bestaan.

Rooien laanbomen en toekomstbomen

Voor de uitvoering van dit ontwerp worden vele oude bomen gerooid, waaronder vijf toekomstbomen.

Deze Juglans Regia (notenbomen) zijn bewust aangeplant vanwege hun lange levensduur – meer dan 120 jaar, hun bijdrage aan klimaatadaptatie, biodiversiteit én hun rol in het jachtgebied van beschermde vleermuizen. Dankzij hun karakteristieke blad- en vruchtstructuur trekken ze insecten en spinnen aan, die op hun beurt een belangrijke voedselbron vormen voor deze vleermuizen.

Samen met de beboste berm vormen deze bomen een aaneengesloten jachtgebied en een ecologische verbinding tussen vleermuizenpopulaties in de nabijgelegen forten. In het dossier van AWV worden ze echter niet afzonderlijk benoemd, laat staan gewaardeerd.

Verlies spoorwegberm, een waardevol ecosysteem

Ook de verhoogde spoorwegberm – met haar oude bomen, gelaagde begroeiing en levendige bodem wordt deels ontbost. Samen vormen deze elementen een waardevol ecologisch geheel met belangrijke functies zoals CO₂-opslag, waterbeheer, verkoeling en het bevorderen van leefkwaliteit en gezondheid.

Hoewel sommige bomen volgens het plan ‘behouden’ zouden blijven, zullen veel exemplaren alsnog schade oplopen door machines en hun onderling verweven wortelstructuren. Bovendien worden ook de bredere cumulatieve effecten volledig genegeerd.

Deze aantasting staat niet op zichzelf: de Spoorwegberm wordt al jaren stelselmatige aangetast ten voordele van grootschalige weginfrastructuur. Van de oorspronkelijke 25 hectare parkgebied op het grondgebied van Wilrijk – zoals vastgelegd in het gewestplan – blijft vandaag nog slechts 3,27 hectare over. Het huidige plan zet deze trend onverminderd voort. De werkelijke schade aan het ecosysteem wordt daardoor ernstig onderschat.

Impact op leefkwaliteit, levenskwaliteit en gezondheid

Het plan leidt tot het verlies van een deel van de spoorwegberm, die fungeert als natuurlijke buffer tegen:

- luchtvervuiling;
- geluidsoverlast en trillingen;
- chemische stoffen zoals bandenslijtage en strooizout.

Door extra rijstroken toe te voegen, zal de verkeersdruk verder toenemen, wat de bestaande problemen nog verergert. Dit terwijl de wijk nu al zwaar te lijden heeft onder sluipverkeer. Bovendien zal de volledige verschuiving van de weginfrastructuur naar de noordzijde zorgen voor extra overlast – net in een zone waar de meetwaarden voor lucht en geluid al kritiek zijn en waar zich een school bevindt.

De spoorwegberm is ook een plek om te wandelen, te fietsen, tot rust te komen, vogels te horen en te genieten van een natuurlijke omgeving midden in de stad.

Om de gezondheid, leefbaarheid en levenskwaliteit van de buurt te beschermen, is het noodzakelijk om de spoorwegberm en zijn bufferende werking te behouden – en waar mogelijk zelfs te herstellen, zoals ook het Gewestplan voorschrijft.

Groot risico bij afgraving PFAS-vervuilde grond

Het projectgebied ligt binnen de 5–10 km ‘no regret’-zone rond 3M en raakt aan een tweede risicozone Fort V, Vestinglaan (<5 km). Bodemverontreiniging met PFAS is dan ook reëel en te verwachten.

Het afgraven van deze grond houdt ernstige gezondheidsrisico's in. PFAS-deeltjes kunnen zich via stof of regen verspreiden naar tuinen, speeltuinen en zandbakken in de omgeving. Toch voorziet het AWW-dossier niet in veilige verwerking – integendeel, het plan gaat uit van opslag en hergebruik van de verontreinigde grond ter plaatse. Vooral voor kinderen is dit een onaanvaardbaar risico.

Gezien de nabijheid van woningen, een school, een ziekenhuis en een kwetsbaar natuurgebied op slechts 305 meter afstand, moet verstoring van de bodem absoluut worden vermeden. Om verdere verspreiding van PFAS te voorkomen, is het cruciaal de bodem niet te verstoren en de bestaande vegetatie intact te laten, zodat natuurlijke sanering haar werk kan doen.

Onnodige schade – geen volwaardige compensatie

De noodzaak van deze ingrepen wordt niet onderbouwd en er werd geen enkel alternatief onderzocht waarbij de berm behouden blijft.

Eerdere voorstellen voor kleinschalige, gerichte ingrepen om de veiligheid van het kruispunt te verbeteren, zijn nooit uitgevoerd. Ik verwijs hierbij in het bijzonder naar de adviezen uit de startnota van 2006 en van de verkeerspolitie in 2007. Tot op heden ontbreken zelfs eenvoudige maatregelen zoals haaiantanden, fluorescerende wegmarkeringen, waarschuwborden of een oranje knipperlicht op de bypasses. Het is dan ook bijzonder waarschijnlijk dat verschillende ongelukken vermeden hadden kunnen worden als deze adviezen waren opgevolgd.

Een fietsdoorsteek door de berm is overbodig: er bestaat al een route via de Jozef Hermanslei en de Spoorweglaan biedt ruimte voor een volwaardige fietsinfrastructuur.

Men kiest voor compensatie in plaats van vermijding:

- Een grasperk, wadi's en jonge aanplant vervangen geen volwaardig ecosysteem.
- Externe compensatie en een financiële onderhoudsbijdrage dragen niets bij aan het lokale verlies.
- Leefbaarheid, levenskwaliteit en gezondheid zijn niet te compenseren.

Parkeren

Hoewel de buurt opgelucht zal zijn wanneer de illegale parking met zijn overlast verdwijnt, verdwijnen er ook 49 bestaande parkeerplaatsen aan woningen. Daartegenover staat een nieuwe buurtparking met slechts 40 niet-gereserveerde plaatsen, die mogelijk ook door derden zullen worden gebruikt (Valco, garage E19).

Bovendien bevindt die parking zich aan de zijde waar weinig parkeerdruk is. Aan de noordkant van het kruispunt – met school en appartementsgebouwen – ontstaat een ernstig tekort, terwijl net daar veel bewoners én minder mobiele personen afhankelijk zijn van nabij parkeren.

Kortom: de uitbreiding van het kruispunt veroorzaakt een ernstig parkeerprobleem.

Afwijken van het gewestplan is niet verantwoordbaar.

Afwijken van het Gewestplan onder de uitzonderingsmaatregel van het algemeen belang is in deze context niet verantwoordbaar en niet toelaatbaar.

De geplande ingreep heeft een grote ruimtelijke impact, terwijl hetzelfde veiligheidsdoel met minder ingrijpende maatregelen bereikt kan worden. Bovendien tast het kappen van bestaand bos de leefbaarheid, gezondheid en natuur ernstig aan.

Het plan gaat ook in tegen de klimaatdoelstellingen, negeert de nieuwe hemelwaterverordening met risico op wateroverlast tot gevolg en creëert een parkeerprobleem. Ik denk dat we dan ook met zekerheid kunnen stellen dat deze heraanleg niet in het algemeen belang is.

Kosten

Met een prijskaartje van 10 miljoen euro roept dit project vragen op over efficiëntie en proportionaliteit. Zijn er echt geen goedkopere, effectievere en duurzamere alternatieven die de verkeersveiligheid even goed verbeteren?

Gelet op de hoge kost, de zware nevenschade en de beperkte veiligheidswinst is het onverantwoord om dit grootschalige ontwerp uit te voeren zonder een grondige alternatievenstudie.

Dossiersamenstelling – wetgeving

Het dossier is bijzonder onduidelijk opgemaakt en essentiële informatie ontbreekt, wat een correcte beoordeling onmogelijk maakt. Zo is er geen volwaardig MER opgemaakt, ondanks de ligging in zeer kwetsbaar gebied.

Daarnaast legt men essentiële wetgeving naast zich neer – nochtans is die er net om mens en natuur te beschermen:

- Gewestplan (parkgebied);
- Waterwetgeving (overstromingsgevoelig gebied);
- Natuurdecreet (biologisch waardevol);
- Europese natuurwetgeving (habitatrichtlijn, soortenbescherming, meer groen in steden).

Besluit

De hierboven aangehaalde punten tonen duidelijk aan dat deze aanvraag niet kan worden vergund. De ingreep schendt wettelijke normen, gaat voorbij aan fundamentele maatschappelijke verantwoordelijkheden en brengt ernstige gevolgen met zich mee voor gezondheid, leefbaarheid, ecologie, mobiliteit en publieke financiering. Bovendien is het huidige ontwerp juridisch niet verdedigbaar.

Ik verzoek u daarom om de omgevingsvergunning te weigeren, zodat onnodige juridische procedures achteraf worden voorkomen. Tegelijkertijd pleit ik voor een nieuw, toekomstgericht plan dat het kruispunt veiliger maakt én tegelijkertijd natuur, leefbaarheid en gezondheid beschermt.

Met vriendelijke groet