

## VERSLAG INFOMARKTEN IKV DE PUBLIEKE RAADPLEGING VOOR DE TUSSENNOTA VOOR 'DE NIEUWE RAND'

(16/03/2024)

In de periode van de publieke raadpleging (01/02/2024 tot en met 16/03/2024) werden in 2 gemeenten infomarkten gehouden.

- 05 februari - Stabroek - zaal Jos, Kerkstraat 89 (ST)
- 20 februari - Wijnegem - gemeenschapscentrum 't Gasthuis, Turnhoutsebaan 199 (W)

Onderstaand verslag vormt een weergave van de vragen en opmerkingen die werden meegegeven tijdens deze infomarkten. Vragen waarop het antwoord te vinden is in de tussennota, de infoposters en het filmpje dat op de infomarkten werd afgespeeld worden in dit verslag niet opgenomen. Zowel de tussennota als de infoposters en het filmpje dat op de infomarkten werd afgespeeld, kunnen worden geraadpleegd op de website van De Nieuwe Rand. [www.denieuwerand.be/documenten](http://www.denieuwerand.be/documenten)

De focus van dit verslag ligt op onduidelijkheden, nieuwe vragen of belangrijke ideeën en bedenkingen. Verschillende opmerkingen en vragen werden door verschillende mensen of op beide infomarkten gesteld. Deze werden in het verslag samengevoegd.

Dit verslag vormt de weerslag van de vragen en gesprekken die gevoerd werden tijdens de infomarkten. Ze zijn **geen weergave van de formele inspraakreacties** die in de periode van de publieke raadpleging werden ingediend. De formele inspraakreacties en het antwoord daarop kunnen worden gelezen in het overwegingsdocument, dat na publicatie kan geraadpleegd worden op de website.

### ALGEMENE VRAGEN EN BEDENKINGEN

- Er worden veel vragen gesteld rond de te verwachten timing, zowel naar een voorkeursbesluit toe als naar effectieve aanleg. "Wanneer kunnen we de resultaten verwachten? De beslissing is dan toch voor de volgende regering?"
  - *Er wordt toegewerkt naar een eerste versie van voorkeursbesluit tegen het voorjaar van 2025. Een definitief voorkeursbesluit kan dan genomen worden tegen eind 2025. Vervolgens start de uitwerkingsfase, waarin het voorkeursalternatief verder wordt onderzocht. De werken zullen ten vroegste in 2030 kunnen starten.*
  - *Het voorkeursbesluit is een politieke beslissing: de Vlaamse regering neemt de beslissing o.b.v. het geleverde onderzoek. Hierbij vormen A102 en Nx aparte beslissingen.*
  - *Vandaag is het moeilijk te zeggen wanneer de werken zullen starten, dat hangt o.a. af van bijkomende vragen naar onderzoek, hoe snel (tussentijdse) beslissingen genomen kunnen worden enz. Theoretisch wordt na de (huidige) onderzoeksfase 2,5 jaar voorzien voor de uitwerkingsfase. Dit betekent dat als de onderzoeksfase kan worden afgerond eind 2025 en alles verloopt vlot, zal de uitvoering ten vroegste starten in 2028.*

- Is de regering verplicht om jullie voorkeursalternatief te volgen?
  - *De finale beslissing ligt bij de Vlaamse Regering. Vertegenwoordigers van de regering maken deel uit van het stuurcomité dat het complex project aanstuurt. Op die manier is er een continue terugkoppeling tussen de resultaten van het onderzoek het proces binnen de werkbankformule en het politieke draagvlak.*
- De vraag wordt gesteld of er een **volgorde of prioriteit** is binnen de programma's.
  - *Dat is niet het geval, de drie programma's worden evenwaardig benaderd en onderzocht.*
- Hoe wordt er gekozen tussen deze drie opties?
  - *Op basis van de inzichten uit het onderzoek. Tot september 2024 gaan wij verder met het onderzoek over alle relevante thema's. Daarvan maken we tegen eind dit jaar een synthese, ofwel een 'grote samenvatting' die een voorkeursalternatief aanduidt. Dit wordt als voorontwerp voorkeursbesluit overgemaakt aan de nieuwe Vlaamse Regering. Wanneer de bevoegde overheid dit besluit goedkeurt (na adviesronde en openbaar onderzoek), dan is dit alternatief definitief. Dit alternatief zal in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt worden tot een projectbesluit.*
- Waarom kan er nog niet gezegd worden waar de tracés zouden komen te liggen?
  - *Door de grote complexiteit. Er spelen zeer veel en uiteenlopende elementen in een dergelijke keuze zoals tunnelveiligheid, natuurwetgeving, herstellen van allerhande fietsverbindingen, ... en deze moeten allemaal evenwaardig worden onderzocht en afgewogen.*
- **(Raakvlakken met) andere projecten**
  - Is er rekening gehouden met de A102 tijdens de studie van Oosterweel?
    - *De link is vooral dat er bij de ring naar deze studie wordt gekeken en de vraag wordt gesteld of de A102 voldoende verkeer van de ring kan halen om rijstroken op de ring weg te nemen.*
  - Hoe zit het met de tweede spoortoegang? Hoe zit het met de leidingenstraat, de tram langs de E313, ...?
    - *We zorgen dat we deze niet hypothekeren, we gaan er wel niet van uit dat deze er ruimtelijk liggen.*
- Er wordt gevraagd of er reeds een **raming** is.
  - *Raming op hoofdlijnen zit in tussennota, wordt opnieuw meer in detail gemaakt wanneer het onderzoek verder staat.*
- Het programma zonder A102 is toch duidelijk een stuk goedkoper, dan zal het dat wel worden.
  - *Er zijn al ruwe ramingen voor de verschillende alternatieven, maar er wordt niet zomaar voor de goedkoopste optie gekozen.*
- Er wordt gevraagd of er **tol** komt op A102?
  - *Hierover wordt geen uitspraak gedaan in deze studie.*
- Wordt de **uitvoering** van de A102 aan Lantis toegewezen?

- *Dat is nu nog niet aan de orde.*
- Wat met het grondverzet tijdens de realisatie, waar worden deze gronden gestort?
  - *Dat bekijken we nog niet in deze fase.*
- Dé oplossing: een éénrichtingsRing: Alles rond de Ring op 10 baanvakken, allemaal in dezelfde richting.

## KANSRIJKE PROGRAMMA'S

- **Omgeving E313 en eventuele onteigeningen**
  - Er is bezorgdheid over de locatie van de tunnelmonden en de impact daarvan op mogelijke onteigeningen thv omgeving Uilenbaan en de appartementen in Draaiboomstraat (naast Golf Ternesse).
  - Bewoners omgeving E313: het toevoegen van extra rijstroken op de E313 plus de tram en nog een fietssnelweg kunnen niet zonder de hele omgeving van de E313 te onteigenen, vele huizen rond de Uilenbaan... Maw is er wel ruimte voor het verbreden van de E313?
    - *Onderzoek zal concreet in beeld brengen wat dit betekent aan ruimte-inname.*
  - Een extra rijstrook op de E313 Oost zit in elk programma: komt dit er zeker?
    - *Dat zit inderdaad in ieder programma omdat we qua mobiliteit zien dat deze strook nodig is, maar dit wil niet zeggen dat dit al een vaststaand feit is. We bekijken hierbij ook de ruimtelijke en ecologische impact, het moet natuurlijk wel vergunbaar zijn en voldoen aan de ecologische doelstellingen en wetgeving.*
  - Ternesse Golf uit zijn bezorgdheid over de positionering van de bouwput in het geval van een aansluiting van de A102 op de E313 via het tracé Uilenbaan. Er wordt betreurd dat er niet op voorhand in gesprek is gegaan met de golf alvorens deze tekening te publiceren in een publiek document.
    - *De bouwput is hier indicatief ingetekend om aan te geven welke ruimtelijke impact dit zou hebben, de exacte positionering hiervan ligt nog niet vast. Ook of er überhaupt met dit tracé wordt verder gegaan is nog niet beslist, dit zal verder onderzoek moeten uitwijzen. Indien er niet akkoord wordt gegaan met het onderzoeken van deze optie, moedigen we aan dit als een officiële inspraakreactie op de tussennota in te dienen zodat hiermee rekening kan gehouden worden.*
- **(Gebrek aan) Modal Shift**
  - 'Waarom zo'n grote infrastructuur aanleggen en zo'n grote kost maken, terwijl overal gezegd wordt dat er minder wagens moeten zijn? Mensen moeten ontmoedigd worden om de auto te nemen. Nieuwe generatie denkt hier ook al helemaal anders over.'
  - De modal shift zit wel in de ambities maar hier in de programma's komt daar niets van terug.
    - *Klopt, de programma's zijn in eerste instantie opgebouwd op basis van inzichten in verkeersdrukke, verkeersveiligheid, technische mogelijkheden waardoor de nadruk vandaag nog vooral op infrastructuur ligt als onderscheidend tussen de programma's.*

*De komende maanden worden deze opgeladen met kansen op vlak van heel wat thema's zoals modal shift, natuur, erfgoed, leefkwaliteit.*

- Het is niet duidelijk hoe dit past in het verhaal van de vergroening van mobiliteit: in plaats van te kijken hoe we de modal shift kunnen realiseren, onderzoeken jullie net hoe we maximaal autoverkeer kunnen faciliteren.
    - *We gaan er hier van uit dat de modal shift al gerealiseerd is, aangezien die reeds in de referentiesituatie zit (op basis van het Routeplan 2030). De referentiesituatie is de situatie zoals die zal zijn op het moment dat de werken starten.*
  - Werk je met het voorzien van een nieuwe weg de modal shift niet tegen? “De A102, en het steeds uitbreiden van weginfrastructuur in de Antwerpse regio, faciliteert mensen (in het specifiek havenarbeiders) enkel om verder te gaan wonen van de stad en dan weer door Wijnegem te rijden op weg naar het werk in Antwerpen.”
    - *Het is inderdaad deel van het onderzoek om ervoor te zorgen dat we de modal shift niet ondermijnen met dit project, maar juist ondersteunen. De Vlaamse Regering wil ook wel doorpakken op de modal shift. De Nieuwe Rand is ook veel breder dan enkel uitbreiding weginfrastructuur: we kijken ook naar de leefbaarheid van de omliggende omgeving, zoals knips, bijkomende fiets- en groenverbindingen, ...*
  - Houden jullie rekening met de verhoogde capaciteit van het Albertkanaal? Dit bevordert ook de modal shift voor het vrachtverkeer, wat kan resulteren in minder vrachtwagens op de A102
    - *Dit wordt meegenomen in de referentiesituatie*
  - Er komen veel vragen over meer en betere fiets- en openbaar vervoersverbindingen met haven.
- **De A102 als geboorde of gegraven tunnel**
    - Het is bij veel mensen niet duidelijk dat een mogelijke A102 in elk scenario ondergronds is.
    - Verschillende mensen zijn bezorgd over de impact van boorwerken onder hun woning.
    - De vraag werd gesteld of de A102 ook in een open sleuf kan worden aangelegd zoals de A12 in Boom?
      - *Dit is geen optie en wordt niet onderzocht.*
    - Als er een aansluitingscomplex komt, wordt het toch een stuk waarschijnlijker dat de rest ook in sleuf / in cut and cover wordt aangelegd?
      - *Dat klopt.*
  - Er worden vragen gesteld bij de invloed van **Knoop Oost** op de filezwaarte op de E313. Tot waar komt de extra rijstrook op de E313? Want het probleem situeert zich ter hoogte van de aansluiting met de Ring.
    - *Dit is heel bepalend voor ons project maar hier kunnen we zelf geen uitspraken over doen. Dit is een ander studietraject.*
  - **Programma's met A102**
    - De ontlasting van de Ring van vrachtverkeer wordt als zeer groot voordeel gezien.
      - *De hoeveelheid vrachtverkeer die wordt weggenomen van de ring is beperkt.*
    - Bezorgdheid over de kruising van de A102 met de Schijnvallei: bij symmetrische aansluiting komt de A102 ongeveer op maaiveld te liggen met kruising van de Schijn
    - Er is bezorgdheid over het **golfracé**: Op deze posters zijn geen details te zien hoe dit tracé exact loopt.
      - *Dit wordt intensief verder onderzocht in de komende periode.*

- **Programma A102 met op- en afrit.**

- Er zijn heel wat bezorgdheden mbt A102 met aansluitingscomplex:
  - over extra geluidsoverlast (nu al veel geluidsoverlast van E313 en E19)
  - met een aansluitingscomplex ter hoogte van de Houtlaan op de nieuwe woonwijk aan Ertbrugge.
  - over de leefbaarheid rond aansluitingscomplex: er worden heel veel ruimteclaims gemaakt op dezelfde ruimte: tram, park en ride, nieuwe wijk, uitbreiding stelplaats, en dan nog een aansluitingscomplex erbij! Wij hadden een goede leefbaarheid in dit gebied, en die zouden wij dan moeten opgeven om andere delen te ontlasten?
  - met een aansluitingscomplex ter hoogte van de Houtlaan: Ertbrugge en Fortvlakte vormen een belangrijke groene buffer te Wijnegem.
- Wat is het doel van zo'n extra aansluitingscomplex? Het rondpunt ligt eigenlijk maar een beetje verder en dat ga je ook helemaal heraanleggen. "Waarom is er een aansluitingscomplex op de A102 nodig, hoe past dit in de doelstelling van het haventracé? De haven ligt toch niet in Wijnegem?"
- Gaat dit extra verkeersstromen creëren naar de nieuwe op- en afrit die niet wenselijk zijn?
  - *Dit is een terechte bekommernis, het onderzoek dat de komende maanden zal gebeuren zal hier een beter beeld van geven.*
- Haalt dit ook sluipverkeer uit de kernen?
  - *De modellering toont veel verschuivingen van verkeersstromen. Op sommige plaatsen wordt minder sluipverkeer verwacht, op andere plaatsen zien we ook een aanzuigeffect: het nieuwe op- en afrittencomplex zal ook verkeer aantrekken.*
- Bezorgdheid over aansluitingscomplex dat dit ook sluipverkeer (vracht) gaat aantrekken richting bedrijventerreinen in zuidelijk Wommelgem. Bij gebrek aan afrit van de A102 ter hoogte van Wommelgem rijdt dit verkeer 'binnendoor' of via de R11.
- Wie is het verwachte of nagestreefde publiek voor het aansluitingscomplex, de bedrijvigheid aan het Albertkanaal?
  - *Dit aansluitingscomplex heeft een soort dubbel doel: inderdaad voor de bedrijvigheid, maar ook om het verkeer uit de wijken sneller op het hoofdwegennet te krijgen. Daarnaast zien we ook wel in de modellering dat er verkeer van achterliggende gemeenten (Schilde, Zoersel, ...) wordt aangetrokken; we kunnen hier eventueel ook nog wel verder op sturen met extra maatregelen.*
- De vraag wordt gesteld of het aansluitingscomplex op de A102 wel kan in combinatie met tram Bisschoppenhoflaan en P+R, er wordt op gewezen dat er veel verschillende projecten ruimte claimen in hetzelfde gebied.
  - *Inderdaad, we zien hier dat het heel moeilijk is om dit allemaal gelijkgronds te combineren.*
- "Alle drie de opties voor het aansluitingscomplex zien er op het eerste zicht toch niet haalbaar uit?"
  - *Er zit inderdaad geen 'makkelijke' optie bij, maar we zijn hier nog intensief op verder aan het studeren.*
- Vraag om maximaal groene open ruimte te sparen: "Ik hoop dat de op- en afritten niet in een park komen" (specifiek over park van Schoten bij aansluitingscomplex rond Albertkanaal)
- "Het is toch absurd om in één van de laatste stukjes open ruimte (Houtlaan) een op- en afrittencomplex te organiseren? Moet een op- en afrittencomplex niet zo dicht mogelijk bij de industrie liggen (zoals in Herentals, Lummen, ...). In dit geval zou dit dan aan de E313 in de industriezone zijn."

- *Terechte bekommernis, daarom bekijken we vandaag ook de optie om het aansluitingscomplex eventueel binnen Krabbershoek te organiseren. Maar we zien zeker heel wat problemen met de huidige locaties, we onderzoeken het heel breed en diep om ook een onderbouwde beslissing te nemen. Als het onvoldoende onderzocht wordt, kan het ook makkelijk aangevochten worden.*
- **Programma A102 zonder op- en afrit.** De combinatie A102 als doorgaande weg + extra aansluiting richting E19 werd vaak als goeie oplossing geopperd. Waarom zit de aansluiting E19 – A102 hier niet in? (Vraag werd verschillende keren gesteld)
  - *Deze optie werd vooral uit dit programma gehaald om het onderzoek helder te kunnen voeren, maar kan alsnog erbij genomen worden op basis van de conclusies van het onderzoek van alle programma's.*
- **Rondpunt Wommelgem.**
  - Er wordt meermaals aangegeven dat het een goede zaak is het rondpunt van Wommelgem heraan te leggen, met of zonder een A102.
  - Er is bezorgdheid en vragen over de impact van de heraanleg rondpunt Wommelgem (en de werffase).
  - Betekenen de programma's dat je rechtstreeks vanop het rondpunt Wommelgem op de A102 kan?
    - *Wellicht niet, maar de vormgeving van het rond punt wordt het komende jaar verder onderzocht.*
  - Opmerking over de huidige onveiligheid en de barrièrewerking van het rondpunt Wommelgem
    - *Dit is een belangrijk aandachtspunt van ons onderzoek*
  - Wat zijn de implicaties voor het rondpunt Wommelgem van de verschillende opties?
    - *Verskillende uitvoering van de aansluitingen in de verschillende programma's*
  - Tot hoe ver richting het oosten komt de overkapping op de E313W? Is het mogelijk om het rondpunt Wommelgem mee te overkappen?
    - *De overkapping op de E313W en het rondpunt moet nog verder worden onderzocht.*
- **R11/Autolei.** M.b.t. het Wijnegem Shopping Center: tijdens de piekmomenten staan er files tot op de autostrade. Dit is gevaarlijk. Men zou misschien beter de R11 ondertunnelen dan de A102 aan te leggen.
- **Aansluitingen van de A102 op de E313 en E19.** Voor doorgaand vrachtverkeer van Limburg of Duitsland naar Nederland is een aansluiting van de A102 naar de E19 Noord ook nuttig in de variant van een doorgaande A102, anders moet dit allemaal langs de A12.
- Wat met de **overkapping ter hoogte van Ekeren**? De A12 op -1 wordt weggeschreven, het zou maar een heel beperkte tunnel kunnen zijn en de kosten-baten waren niet in verhouding.
  - *In het overkappingsproject wordt wel voorgesteld om de A12 deels te overkappen: hiermee hebben we wel het effect maar niet de risico's van een tunnel (waterhuishouding, tunnelveiligheid, ..)*
- **Verkeerswisselaar Ranst, Q8 en Lage Keer**

- Zit de vervollediging van de VW Ranst in dit project? Er was toch gezegd dat dit niet verder onderzocht ging worden aangezien er niet genoeg verkeer op zou zitten.
  - *Ja, de vervollediging wordt nog steeds onderzocht, maar dit deel van het onderzoek staat los van de drie programma's*
- “Hoe zit het met de Q8?”
  - *We bekijken binnen De Nieuwe Rand enkel de invloed qua mobiliteit van een eventueel bedrijventerrein op de E313, we gaan hier geen beslissingen over nemen of dit aansluitingscomplex ontwerpen.*

## Nx

- Algemene tendens: voor alle tracés zijn er voor- en tegenstanders te vinden.
- Landbouwers zijn zeer bezorgd over de impact van de Nx op de landbouw.
- Er wordt gevraagd om tracés op klimaatgordelkaart te zetten
- **Tracés Nx** Er worden een aantal vragen gesteld met betrekking tot het onderzoek naar de verschillende tracéalternatieven van de Nx:
  - Is er reeds een bepaalde voorkeur voor één van de tracés?
  - Welk tracé is het goedkoopste?
  - Wordt er rekening gehouden met de bestaande beken die hier liggen?
  - Komen er bijkomende aansluitingen naar onderliggend weggennet op de Nx?
  - Hoe worden conflicten met kruisend verkeer opgelost?
  - Welke impact zal Nx hebben op open ruimte en natuur?
  - *In de tussennota wordt beschreven welke aspecten het geïntegreerde onderzoek in beeld zal brengen. Aan de hand van 13 verschillende onderzoeksaspecten zullen de effecten van de verschillende Nx alternatieven in beeld worden gebracht. Deze aspecten omvatten onder meer de kostprijs, de impact op oppervlaktewater (waaronder beken, ...), impact op en kansen voor fietsverbindingen, mobiliteitseffecten, enz. Deze effecten worden in beeld gebracht om zo na te gaan welk alternatief de beste oplossing kan vormen voor zoveel mogelijk mensen. Op vandaag is er dus nog geen voorkeur. In eerste instantie wordt er gekeken naar Nx als doorgaande weg.*
- Er worden een aantal **bezorgdheden en suggesties meegegeven m.b.t. de tracés**. De meeste hiervan worden in het verdere onderzoek meegenomen.
  - Hoe te vermijden dat men vanuit Kapellen niet gewoon rechtdoor rijdt over de Kerkstraat i.p.v. de Nx te nemen?
  - Blauw tracé: gaat vlak langs grote landbouwschool waar veel passage is van kinderen.
  - Aandachtspunt: ondergrondse aardgasleiding t.h.v. de Waterstraat.
  - Vrees voor creatie van extra bottleneck t.h.v. de Kapelstraat ingeval van blauw, rood en zwart tracé (reeds druk kruispunt aan Kalmthoutsesteenweg).
  - Oranje tracé: kan het industriepark die drukte verdragen? Hoe ga je bestaande woningen/bedrijven hier ontsluiten?
  - De Parijseweg wordt enorm veel gebruikt door scholieren. Wordt hier een oversteek voorzien?

- Mag er landbouwverkeer op de Nx?
  - Suggestie: ondergronds tracé in het verlengde van de Kalmthoutsesteenweg
  - Suggestie: verbindingsweg langsheen het spoor (ipv de fietssnelweg)
  - Suggestie: voor elk tracé variant onder de grond of in sleuf onderzoeken (visuele meerwaarde)
- Er worden een aantal vragen gesteld m.b.t. de **vormgeving van de Nx** (hoe breed zal deze zijn, maximale snelheid, vormgeving van kruispunten, etc.).
    - *De exacte breedte en ligging van de Nx is momenteel nog niet gekend, dit zal het onderzoek moeten uitwijzen. Wel wordt er uitgegaan van een snelheid van 70km/u en een conflictvrije inrichting van alle kruispunten.*
  - **Niet-Nx-scenario.**
    - Er wordt opgemerkt dat alle oplossingen momenteel noord-zuid gericht zijn, terwijl de problematiek zich vooral oost-west situeert. Graag ook oost-west gerichte oplossingen mee te nemen.
    - Veel voorstanders voor bijkomende optimalisatie van (met name oost-west) fietsverbindingen.
    - Er worden een aantal bezorgdheden en suggesties meegegeven:
      - Opletten dat een hoppinpunt niet extra verkeer zal aantrekken
      - Landbouwer: hoe zal de noord-zuid fietssnelweg proper gehouden worden met alle tractoren die daar rijden.
      - Lus aan Kapellen: logischer om deze om te draaien (vanuit Kapellen zo zuidelijk mogelijk laten aansluiten op N114)
      - Mits kleine aanpassing eventueel mogelijk om de spoorlijn t.h.v. Leugenberg ook te gebruiken voor personenverkeer.
      - Het zou goed zijn mochten er bussen worden voorzien tot in de haven?
  - **Alternatieve oplossingen.** Er worden een aantal suggesties meegegeven voor alternatieve oplossingen:
    - Plaatsen van een verbodsbord voor vrachtwagens boven x ton vanuit Kapellen richting Hoevenen, zodat het zwaar verkeer verplicht wordt de Kapelsestraat te volgen.
    - Toevoegen van een tweede rijstrook op de Antwerpsestraat dorruitwaarts om het verkeer vlotter uit het dorp weg te krijgen.
    - Voorzien van een parallelweg richting Antwerpen vanuit het complex Dijkstraat.
    - Doortrekken van de Hoge Weg tot aan de Plasstraat en doortrekken van Ettenhoven tot aan oprit Ekeren. Hier bestaan oude kaarten van, deze kunnen opgevraagd worden bij de Heemkundige Kring Stabroek.
  - **Overige.** Volgende info wordt meegegeven aan het onderzoeksteam:
    - De Parijseweg wordt tussen de Bonapartelaan en Krekelberg een fietsstraat
    - T.h.v. van Dorpsstraat worden 191 appartementen gepland
    - T.h.v. de Kerkstraat worden nieuwe verkavelingen gepland
    - De Krekelweg wordt frequent gebruikt als sluiptweg

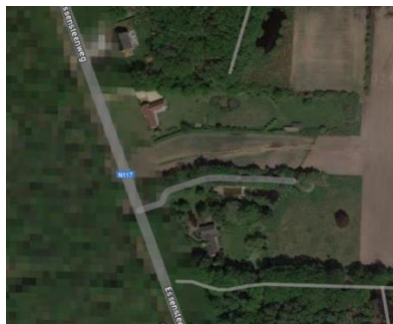
## KLIMAATGORDEL



- Algemeen kwamen er in Wijnegem vooral positieve reacties op de klimaatgordel. Ook wel wat mensen voor wie het concept klimaatgordel nieuw was.
- Heel wat bezorgdheden mbt de klimaatgordel komen uit de hoek van de **landbouwsector uit het noorden van het studiegebied**.
  - Vanuit de landbouw wordt een algemene bezorgdheid geuit over wat van hen verwacht zal worden. Wat moeten wij opnemen van de compensatie?
  - Er is vanuit de landbouwers weinig animo voor carbon farming. Men gaat er van uit dat ze dit al zullen moeten doen ifv eigen bedrijfsvoering, dus hebben ze geen ruimte om extra koolstof op te nemen van project.
  - **Water**
    - Er is grote bezorgdheid bij landbouwers dat ‘klimaatrobuuste landbouw’ zal betekenen dat er ruimte voor landbouw moet worden afgegeven voor waterbuffers.
    - Er is vandaag een waterprobleem, namelijk dat er geen controle is op peilbeheer en het ruimen van grachten door VMM/Provincie. Er is nood aan meer controle en afstemming met landbouw.
  - **Ecologische verbindingen bosgordel:** bezorgdheid over impact ‘groene pijlen’ op de landbouw
  - **Ecologie en biodiversiteit:** bezorgd over biodiversiteit, wat gaan topsoorten (vb otter en bever) betekenen voor de landbouw. De impact hiervan is nog niet helder. Gaan deze soorten vissen en ander wild weggagen, wie beslist dat deze doelsoort voorrang krijgt op ander soorten?
  - **Nationaal park:** men is bezorgd dat klimaatgordel een gelijkaardig statuut zal krijgen als nationaal park Kalmthoutse Heide.
  - **Politiek:** er is veel wantrouwen tegenover VMM, regionaal landschap en politiek. Men vraagt zich af hoe en welke beslissingen genomen zullen worden.
  - **Landbouwsector >< andere sectoren:** men heeft het gevoel dat landbouw meer moet opnemen ivm klimaat dan andere sectoren zoals ‘burgers’ en haven. Zeker in relatie Nx: baten bij inwoners van Kapellen en co, lasten bij de landbouwers (moeten wij boeten zodat zij in 5 minuten met de auto op de snelweg geraken). Vraag om ook voldoende verantwoordelijkheid te leggen bij kernen en haven. Vraag om voldoende evenredige ‘compensaties’ en inspanningen.
  - Er wordt gevraagd om bij de opmaak van materiaal aandacht te hebben voor een aantal elementen:
    - landbouw ipv polder
    - groen en blauwe kleuren en pijlen op de kaart
    - geen vermelding van departement Landbouw en Visserij bij opdrachtgever,...
- **Bosgordel/antitankgracht**
  - Er wordt gevraagd om een volledig recreatief fietspad naast antitankgracht
  - Onderdoorgang antitankgracht-A12: wat is hiervan de bedoeling, is dit ook voor recreanten?
  - Als er meer ruimte nodig is voor water, zal hier ook meer ruimte-inname mee gepaard gaan?
- **Valleien:**

Er is bezorgdheid over huidige maatregelen van de provincie met betrekking tot overstroming en infiltratie. De ijzerlaag in de ondergrond laat infiltratie niet toe, in nieuwe projecten lijkt de provincie daar geen rekening mee te houden.
- **Fort Stabroek:**

- Fort van Stabroek heeft recreatieve én economische functie (teambuildings) en moet dus als een onderneming worden gezien.
- Vragen over rechtzekerheid van eigenaars (en ondernemers): wat zal het statuut van dit plan zijn? Wordt hier wel naar de bestaande planningscontext gekeken?
- Wat zijn de mogelijkheden om **toeristische ontsluiting** van de haven en de polder in het noorden te verbeteren vb koppeling met halte waterbus? Vraag tot herstel van de brug voor recreatie.
- **Polder thv Stabroek:** De vraag wordt gesteld naar de afbakening van het VEN-gebied: hoe is dit ontstaan en kan dit niet uitgebreider?
- Natuurpunt Schilde geeft aan dat ze landbouwgrond willen kopen en behouden als landbouwgrond, maar wel met ecologische normen.
- Foutje in tekst op poster valleien: “het gaat over water dat naar de rioleringen moet lopen ...” moet dus zijn “het gaat over water dat NIET MEER naar de rioleringen moet lopen”
- Vanuit natuurvereniging Groenrand:
  - Regionaal landschap is bezig met diverse percelen op te lijsten in verband met verbindingen rond de antitankgracht, overstroomde gebieden etc, ... Als De Nieuwe Rand beslissingen wil nemen over de bestemming van gebieden best daar in de diepte contact mee houden.
  - Het waterniveau van antitankgracht is inderdaad een aandachtspunt. Vanuit de vereniging werd er bij hoge waterstand het signaal gegeven aan VMM dat de antitankgracht nog buffercapaciteit had. Dit onderbouwt het idee om verder te kijken in welke mate de antitankgracht als waterbuffer/batterij kan dienen. De vereniging geeft wel aan dat een hoge waterstand in de antitankgracht ook leidt tot hoge grondwaterstand, wat een effect heeft op de kelders van nabijgelegen huizen. Dat kan het draagvlak ondermijnen.
  - Er is nog slechts 1 perceel dat in aanmerking komt om de verbinding tussen de Schietvelden te realiseren. Een aankoop hiervan dringt zich op.



- Droogte en wateroverlast vormen een uitdaging voor de natuur in het gebied. De boswachter van de Schietvelden maakt zich zorgen welke biotopen de droogte en dan de grote wateroverlast nog gaan overleven.
- Op hoofdlijnen is er nood aan budget, governance of afstemming tussen de verschillende partijen.

- De woningen rond het Groot Schijn en de golf hebben last van **wateroverlast**. De overstromingskaarten onderbouwen dit ook.
- Er is grote bezorgdheid, van verschillende burgers, rond de verkeersoverlast die de **Lage Keer** zal veroorzaken en van de negatieve effecten op landbouw en natuur. Ook wordt meermaals gewezen op conflict in doelstellingen klimaatgordel-bedrijventerrein Lage Keer. Veel voorstanders om de Lage Keer onbebouwd te laten. Ook waren er verschillende bewoners in de buurt van Q8 die wilden weten waar ze aan toe zijn: gaan zij onteigend worden, kunnen zij hun woning ooit nog verkopen voor een goede prijs,...
- Er is onduidelijkheid over de finale bestemming van de signaalgebieden in Schilde, Wijnegem, etc.. oa het WORG rond het Schildestrand wordt vernoemd als een optie om in te zetten voor meer verbindingen.
- Landbouwers geven aan dat ze de rol van het regionaal landschap in het realiseren van waterberging of infiltratiebevorderende maatregelen (vb stuwen) ondersteunen. Het is voor hen een actor die een goede mediërende rol kan vervullen.
- Landbouwers geven aan een waterproblematiek te hebben ten oosten van de antitankgracht, vooral droogte en nood aan waterinfiltratie in de winter is voor hen een optie.
- Veel burgers en natuurverenigingen ondersteunen het idee van de 'verbindingen' tussen natuurkernen. Er worden wel veel vragen gesteld hoe deze dan gerealiseerd zouden kunnen worden. Er is een nood of vraag naar concretisatie.