

# Geef je mening

## Welkom op de infomarkt van De Nieuwe Rand

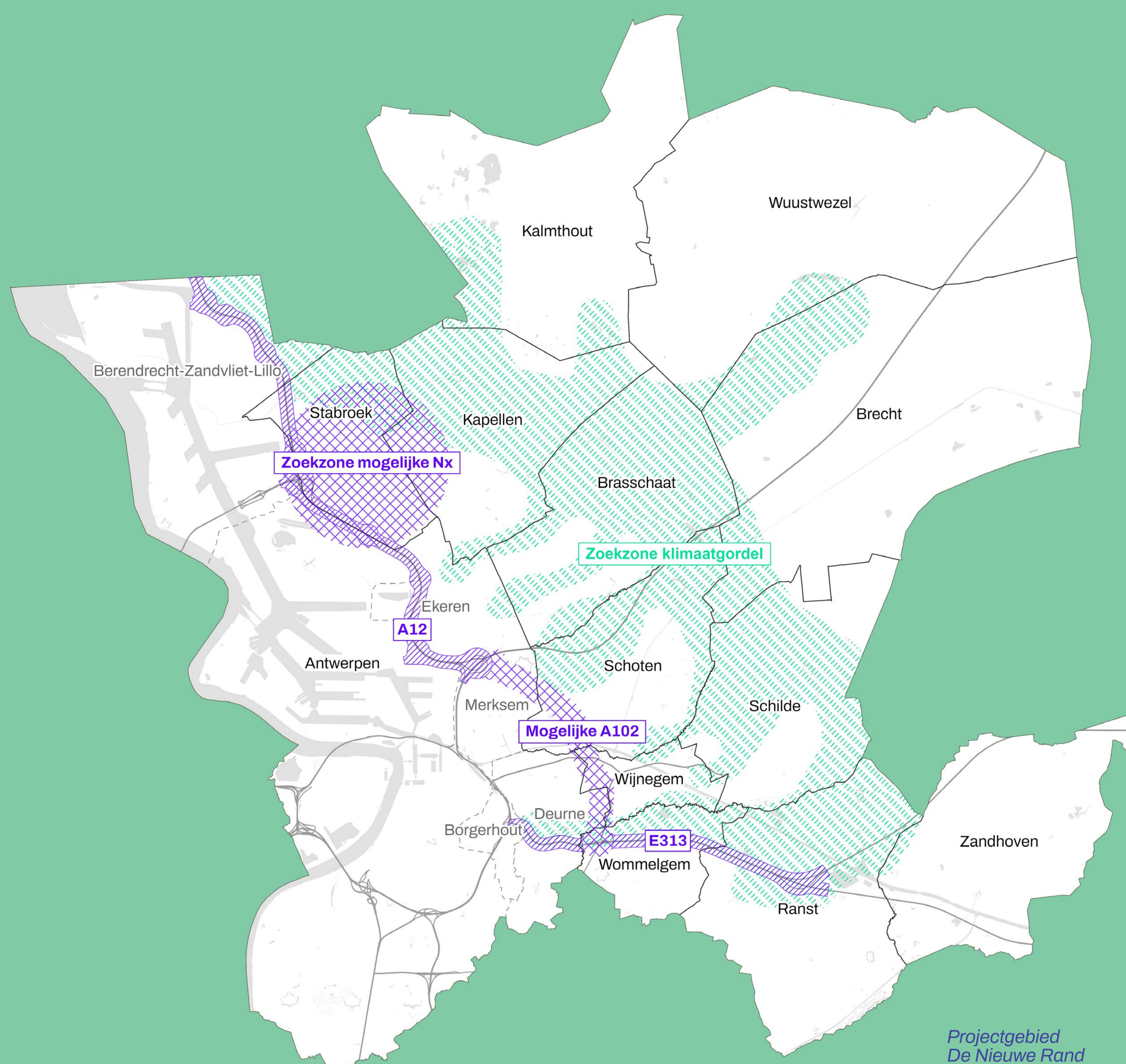
De Nieuwe Rand is een project dat de mobiliteit, leefkwaliteit en klimaatvriendelijkheid in de oostrand van Antwerpen wil verbeteren. Inwoners, experts, burgerbewegingen, belangengroepen en het middenveld maken samen plannen voor een betere toekomst in 18 Antwerpse gemeenten en districten.

Het project bevindt zich in de onderzoeksfase en vandaag ligt een tussennota op tafel. In dat document beschrijven we:

- Welke mogelijkheden er zijn ter hoogte van Stabroek, met en zonder Nx;
- Hoe we het onderzoek verderzetten naar een mogelijke A102, een nieuwe weg tussen het rondpunt van Wommelgem en de A12/E19 in Merksem;
- Wat onze plannen zijn voor de klimaatgordel.

Van 1 februari tot en met 16 maart 2024 kan je feedback geven over de voorgestelde programma's en hoe het onderzoek gevoerd wordt. Je leest de tussennota op de website [www.denieuwerand.be](http://www.denieuwerand.be) of in de **gemeente- en districtshuizen** van Antwerpen, Brasschaat, Brecht, district Berendrecht-Zandvliet-Lillo, district Borgerhout, district Deurne, district Ekeren, district Merksem, Kalmthout, Kapellen, Ranst, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel en Zandhoven.

Stuur jouw feedback via e-mail naar [denieuwerand@vlaanderen.be](mailto:denieuwerand@vlaanderen.be), schriftelijk via de betrokken steden en gemeenten (tegen ontvangstbewijs) of naar de procesverantwoordelijke. Dat kan t.a.v. ir. Eva Van den Bossche op het volgende adres: Anna Bijnsgebouw, Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen.










# Waarom De Nieuwe Rand?

De Antwerpse Ring staat gekend om de vele files en ongevallen. De verkeersknoop leidt tot sluipverkeer, slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast in de omliggende gemeenten. Kortom: op vlak van mobiliteit, leefkwaliteit en klimaat is er ruimte voor verbetering.

De Vlaamse overheid, stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en drie burgerbewegingen (stRaten-generaal, Ademloos en Ringland) ondertekenden in 2017 het Toekomstverbond: dat is een akkoord dat bestaat uit vijf engagementen die de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio moeten verbeteren.

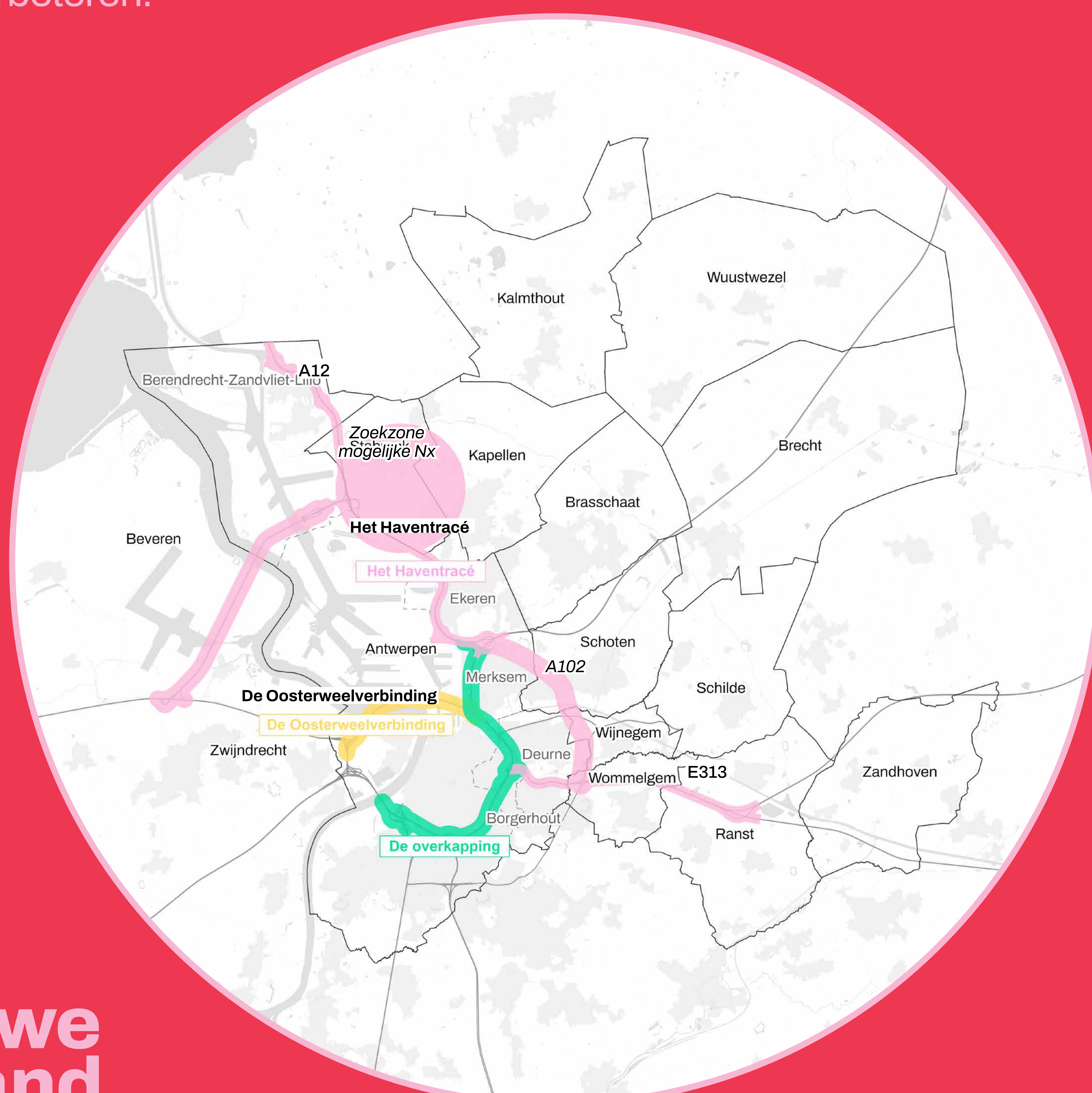
## Het Toekomstverbond

-  De Oosterweelverbinding om de Antwerpse Ring langs de noordkant te sluiten.
-  De overkapping van de Antwerpse Ring.
-  De modal shift: overschakelen op duurzame vervoermiddelen tegen 2030.
-  Het Haventracé: een noordelijk alternatief voor de ring rond de stad.
-  Verdere samenwerking tussen burgerbewegingen, experts, overheden en anderen.

**De Nieuwe Rand** is het project dat het **oostelijk deel van het Haventracé** moet realiseren. Het doel is de bereikbaarheid van de haven verbeteren en het verkeer dat niet in het centrum van Antwerpen moet zijn, om de stad leiden. Het project bestaat uit drie delen:

1. De A12-Noord;
2. Een nieuwe ondergrondse verbindingsweg (A102) tussen de E313 en de knoop A12/E19;
3. De E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1).

We onderzoeken in het project ook welke mogelijkheden er zijn met en zonder nieuwe weg (Nx) om de verkeersleefbaarheid ter hoogte van Stabroek, Hoevenen, Kapellen en Ekeren te verbeteren.







# De ambities van De Nieuwe Rand

**De Nieuwe Rand wil niet alleen het auto- en vrachtverkeer in de regio veiliger en vlotter maken. Het project heeft ook grote ambities op vlak van leefkwaliteit, klimaatvriendelijkheid en duurzame mobiliteit.**



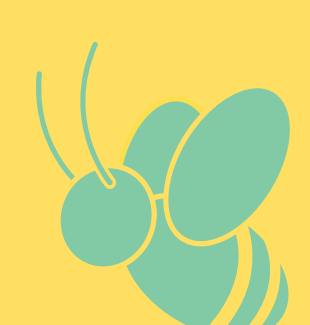
## **De ambities op vlak van leefkwaliteit:**

- Een wandel- en fietsvriendelijke regio maken;
- Een aangename omgeving creëren met minder geluidsoverlast;
- Bijdragen aan een meer gezonde lucht;
- Veiliger verkeer organiseren;
- Meer groen brengen in de straten en pleinen.



## **De ambities op vlak van duurzame mobiliteit:**

- De Antwerpse regio veiliger en vlotter bereikbaar maken door in te zetten op duurzame vervoermiddelen zoals de trein, de bus, de tram en de fiets. De Nieuwe Rand helpt zo mee om de ambities van het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030 te realiseren.



## **De ambities op vlak van klimaatvriendelijkheid:**

- Natuur- en bosgebieden uitbreiden en beter met elkaar verbinden;
- Meer plaats voorzien om water op te slaan teneinde wateroverlast te voorkomen en dit water te gebruiken in droge periodes;
- Onderzoeken hoe landbouw voldoende plaats behoudt in de open ruimte.



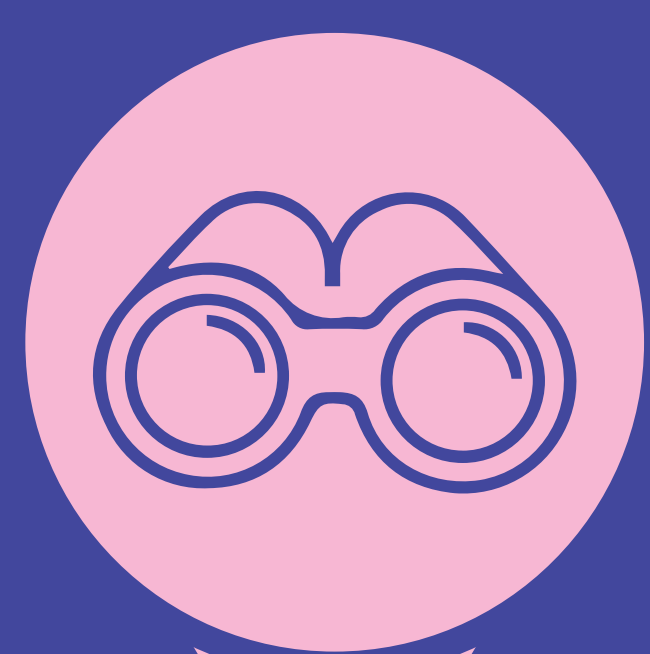
# De Nieuwe Rand: een complex project

Omdat De Nieuwe Rand een project is met invloed op veel mensen en op onze omgeving, verloopt het volgens een stappenplan dat de Vlaamse overheid oplegt. Dat maakt het proces zo grondig, efficiënt en inclusief mogelijk. Open communicatie staat daarbij centraal.

Het team van De Nieuwe Rand werkt constructief samen met experts én met inwoners. Op die manier willen ze met een zo breed mogelijke kennis de best mogelijke oplossing voor de toekomst te vinden.

De Nieuwe Rand doorloopt vier fases, volgens het Vlaams decreet Complexe Projecten. De fases zijn gescheiden door drie beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

De vier fases van De Nieuwe Rand:



## 1. Verkenningsfase + startbeslissing

Inwoners, burgerbewegingen, het middenveld, lokale besturen en experts bepaalden samen de ambities van De Nieuwe Rand. De Vlaamse Regering keurde in december 2020 de startbeslissing goed. Die legt vast waarover het project gaat.



## 2. Onderzoeksfase + voorkeursbesluit

Een uitgebreid onderzoek naar wat nodig is om de best mogelijke oplossing voor de toekomst te realiseren. Tegen eind 2025 wil het team van De Nieuwe Rand deze fase afronden en het beste scenario voorstellen. Iedereen zal de kans krijgen om hierop te reageren. Daarna legt de Vlaamse Regering een beslissing vast in een voorkeursbesluit over het uit te werken scenario.



## 3. Uitwerkingsfase + projectbesluit

Opstellen en uittekenen van gedetailleerde plannen en vergunningen.



## 4. Uitvoeringsfase

De werken worden uitgevoerd.



# Waar staan we vandaag?

Met de afwerking van een tussennota zet De Nieuwe Rand vandaag een nieuwe stap in de onderzoeksfase. 🔍

Sinds de start van de onderzoeksfase organiseerden we tien werkbanken, zeven werkateliers en vijf infomarkten. De vragen en inzichten die hieruit naar voor kwamen, werden meegenomen in het onderzoek. Zo werden technische en verkeerskundige mogelijkheden onderzocht en werd in beeld gebracht wat al dan niet uitvoerbaar is op vlak van tunnel- en verkeersveiligheid. Daarnaast deden we onderzoek naar de impact op o.a. landbouw, biodiversiteit, waterkwaliteit, fietspaden, recreatie en bodem, en werd een visie uitgewerkt voor de klimaatgordel. Ook werd bekeken welke kansen het project biedt om lokaal de leefkwaliteit te verbeteren en meer klimaatvriendelijk te maken.

De stand van zaken wordt vandaag weergegeven in een tussennota. Dat is een openbaar document waarin staat beschreven:

- Welke opties we verder onderzoeken om de verkeersleefbaarheid rond Stabroek, Hoevenen, Kapellen en Ekeren te verbeteren, en hoe dat onderzoek zal gebeuren;
- Hoe we het onderzoek naar een mogelijke nieuwe ondergrondse weg tussen het rondpunt van Wommelgem en de A12/E19 in Merksem verderzetten aan de hand van drie kansrijke programma's;
- Welk toekomstbeeld we voor ogen hebben voor de klimaatgordel. Dat is de ruime regio vanaf de ring van Antwerpen (R1) tot voorbij de Antitankgracht.

Met de tussennota willen we alle betrokkenen inlichten over hoe we het onderzoek verder zullen aanpakken. We willen iedereen ook de kans geven om het verdere onderzoek mee vorm te geven. Daarom kan je van 1 februari tot en met 16 maart **feedback geven op de tussennota**. Hoe je dat precies doet, lees je op de poster aan het onthaal en in de folder.





# Wat onderzoeken we?

De Nieuwe Rand onderzoekt wat de situatie vandaag is en wat er zou gebeuren als er nieuwe of aangepaste wegen zouden komen.

In dat onderzoek staan vijf belangrijke pijlers centraal: levendige rand, bereikbare rand, klimaatvriendelijke rand, haalbare rand en toekomstbestendige rand. Bij elk van die pijlers horen verschillende ambities. Meer info hierover vind je op de website:



Om zeker te zijn dat het onderzoek rekening houdt met alle ambities die we in De Nieuwe Rand willen waarmaken, formuleerden we verschillende onderzoeksvragen. De antwoorden op deze vragen zullen helpen om het beste scenario te bepalen.



Levendige rand



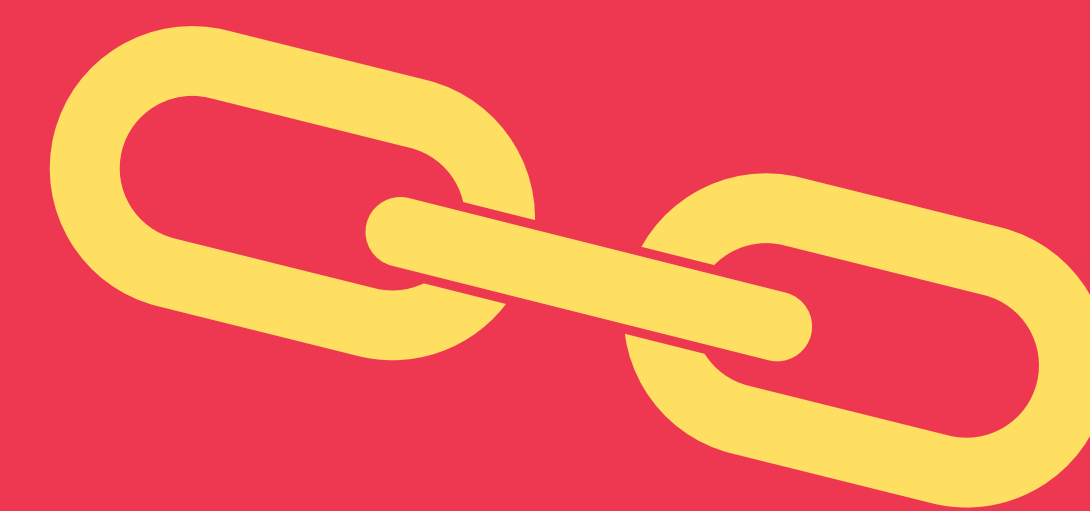
Bereikbare rand



Klimaatvriendelijke rand



Haalbare rand



Toekomstbestendige rand

Het onderzoek verloopt geïntegreerd: dat wil zeggen dat we alle mogelijke oplossingen én hun impact op alle ambities tegelijk onderzoeken en op elkaar afstemmen. Op die manier kunnen we het beste scenario voor De Nieuwe Rand bepalen. Dat scenario wordt op het einde van de onderzoeksfase via het voorkeursbesluit goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Realiseren van **AMBITIES**  
op vlak van:

Mogelijke oplossingen door  
nieuwe of aangepaste wegen +

Leefkwaliteit

Klimaatvriendelijkheid

Duurzame mobiliteit

= Beste scenario

Kijken naar haalbaarheid  
en toekomstbestendigheid



# Waar gaan we de ambities realiseren?

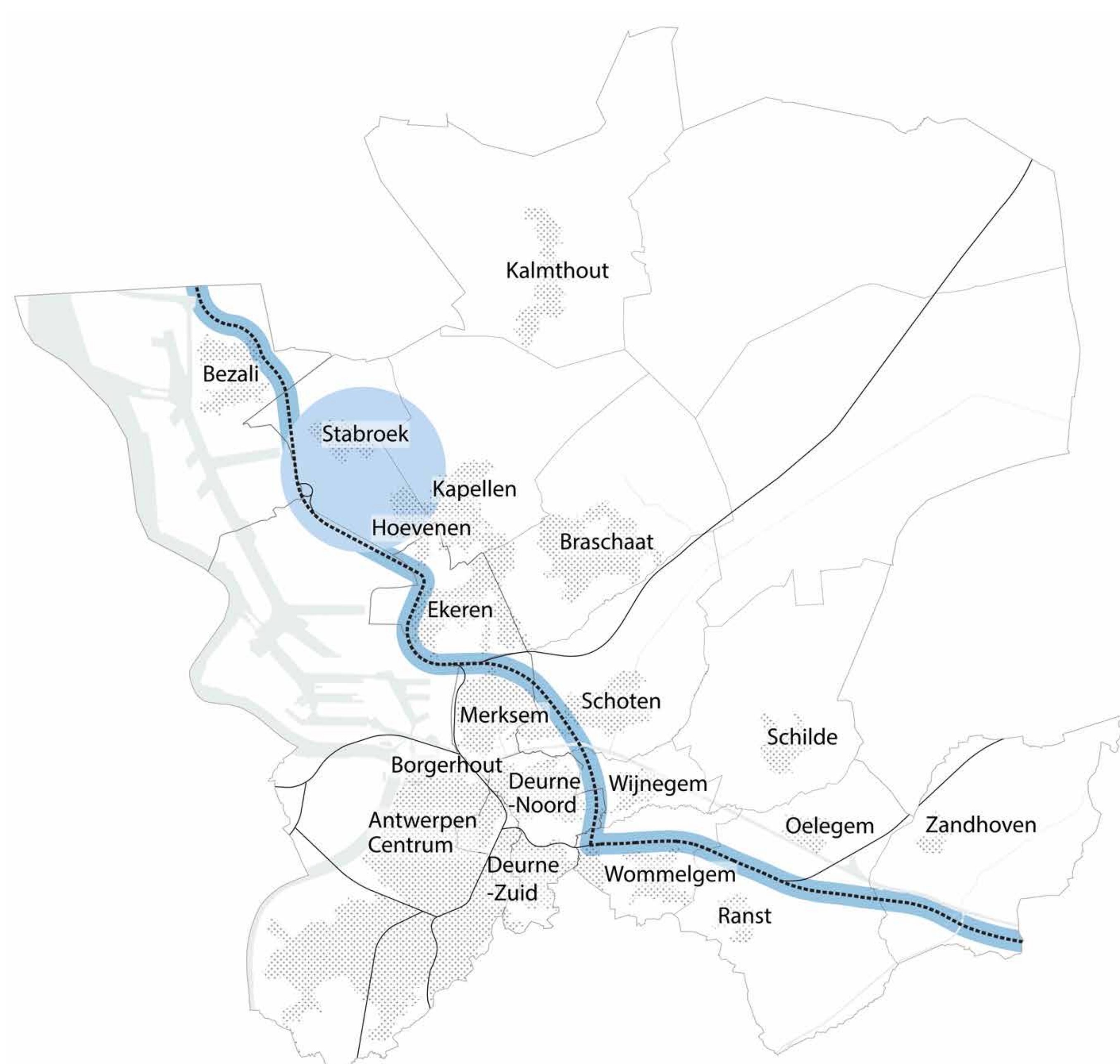
Tijdens de verkenningsfase werd beslist dat we voor De Nieuwe Rand een visie moeten uitwerken die:

- Alle ambities op vlak van leefkwaliteit, klimaatvriendelijkheid, duurzame mobiliteit, haalbaarheid en robuustheid samenbrengt;
- Een toekomstbeeld voor de regio beschrijft;
- De richting van alle toekomstige, concrete projecten bepaalt.

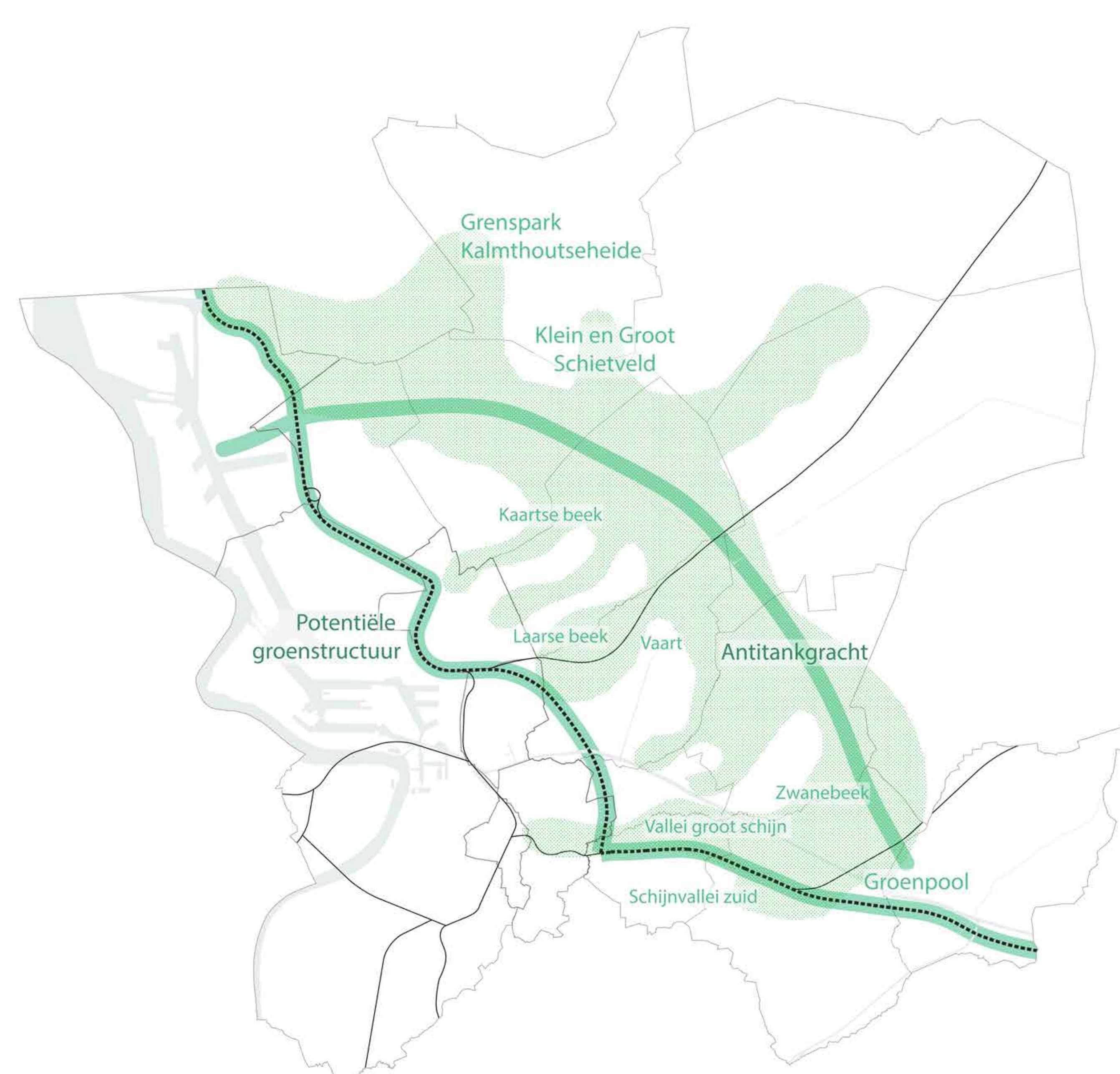
Omdat het onderzoeksgebied van De Nieuwe Rand heel groot is - van stad Antwerpen tot aan de Nederlandse grens - werd beslist om de visie in twee delen op te splitsen. Er komt:

1. Een visie voor de **infrastructuurstrook**: dat is een strook waar misschien nieuwe wegen worden aangelegd of waar we de huidige wegen en hun nabije omgeving verbeteren.
2. Een visie voor de **klimaatgordel**: dat is een gebied waar we inzetten op het waarmaken van de ambities rond klimaatvriendelijkheid. Het gaat specifiek over de ruime regio vanaf de R1 tot voorbij de Antitankgracht.

## Omgeving van de infrastructuurstrook



## Klimaatgordel







# Drie kansrijke programma's

**De focus van het onderzoek ligt vanaf nu op 3 kansrijke programma's.**

In totaal onderzoeken we twee alternatieven voor de infrastructuurstrook: het Haventracé en het Haventracé-light. Binnen beide alternatieven werden heel veel verschillende varianten en combinaties van varianten onderzocht.

Op basis van alle kennis die we tot nu toe hebben verzameld, kunnen we de mogelijke varianten bundelen in **drie kansrijke programma's**:

- Een ondergrondse nieuwe weg (A102) zonder aansluitingscomplex;
- Een ondergrondse nieuwe weg (A102) met aansluitingscomplex;
- Geen nieuwe weg, maar wel aanpassingen aan de bestaande snelwegen.

De drie programma's omvatten een aantal logische combinaties op vlak van mobiliteit en infrastructuur. Ze worden in het verdere onderzoek aangevuld met kansen voor het verbeteren en versterken van duurzame mobiliteit, leefkwaliteit en klimaatvriendelijkheid.

De verkeerswisselaar ter hoogte van Ranst onderzoeken we als apart onderdeel.



# Met A102 zonder op- en afrit

We voorzien een nieuwe ondergrondse weg zonder bijkomende op- en afritten. Het is een weg voor doorgaand verkeer die auto's en vrachtwagens rechtstreeks van E313 naar de A12, de haven en omgekeerd leidt.

Mogelijk nieuwe ingrepen worden aangeduid in **rood**

## A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de Nederlandse grens en de R2 blijven behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de R2 en de verkeerswisselaar met de E19 blijven behouden;
- De busstrook vanaf de R2 naar het aansluitingscomplex Leugenberg blijft behouden;
- We voegen een busstrook richting Nederland toe (vanaf aansluitingscomplex Leugenberg tot de R2 );
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.

## A102

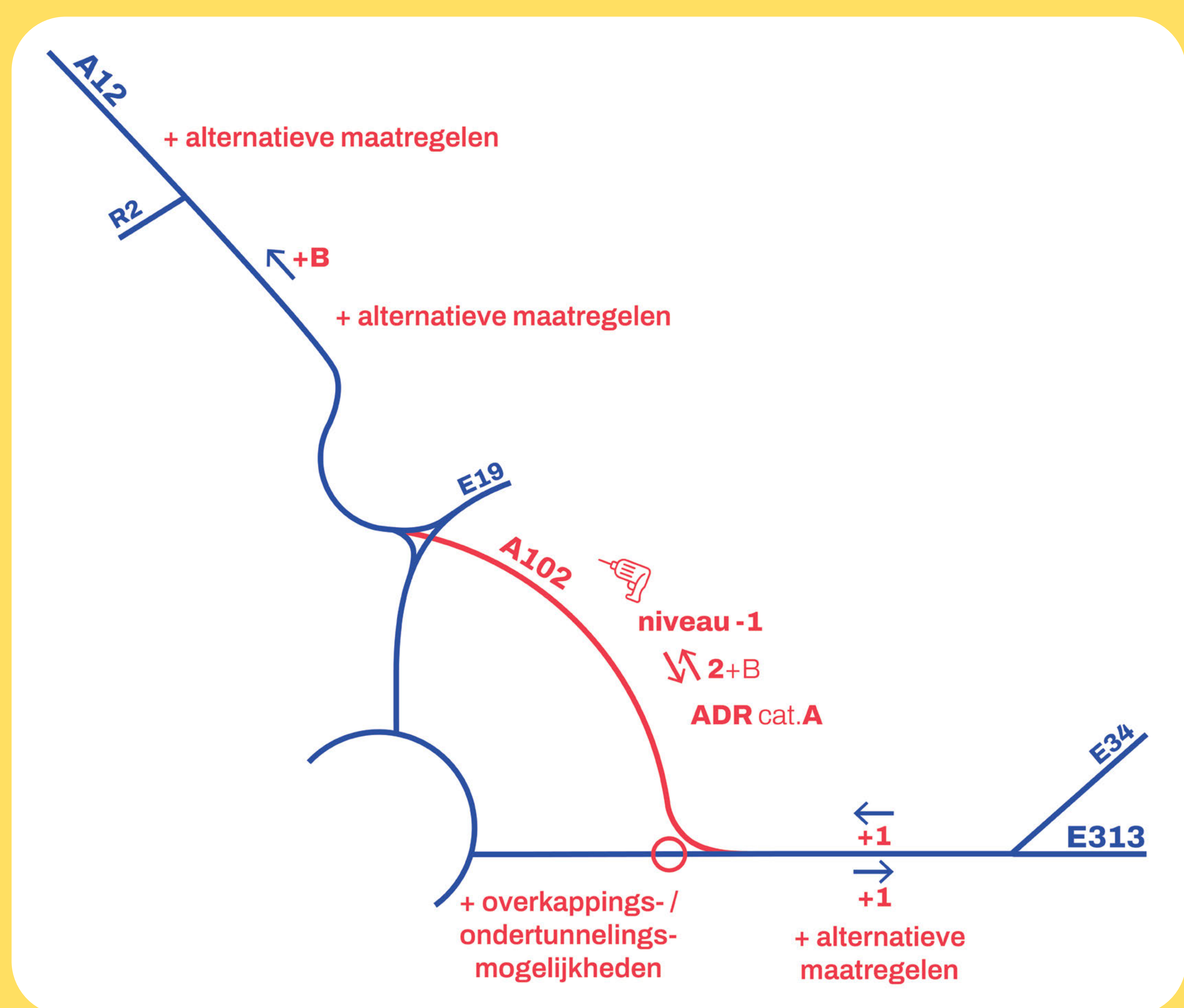
- We realiseren een nieuwe ondergrondse weg die wordt geboord;
- De weg bestaat uit 2x2 rijstroken en een busstrook in beide richtingen;
- Vanaf de A102 kan je enkel naar de A12 in het noorden en de E313 richting het oosten of omgekeerd. Verbindingen naar de R1 of de E19 zijn niet mogelijk;
- De aansluiting tussen de E313 en A102 gebeurt ten oosten van het rondpunt van Wommelgem;
- Vrachtwagens met alle soorten gevaarlijke stoffen (ADR-verkeer) mogen over de A102 rijden (ADR categorie A).

## E313 oost (tussen de A102 en de E34)

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+ bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

## E313 west (tussen de R1 en de A102)

- De 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) blijven behouden;
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.





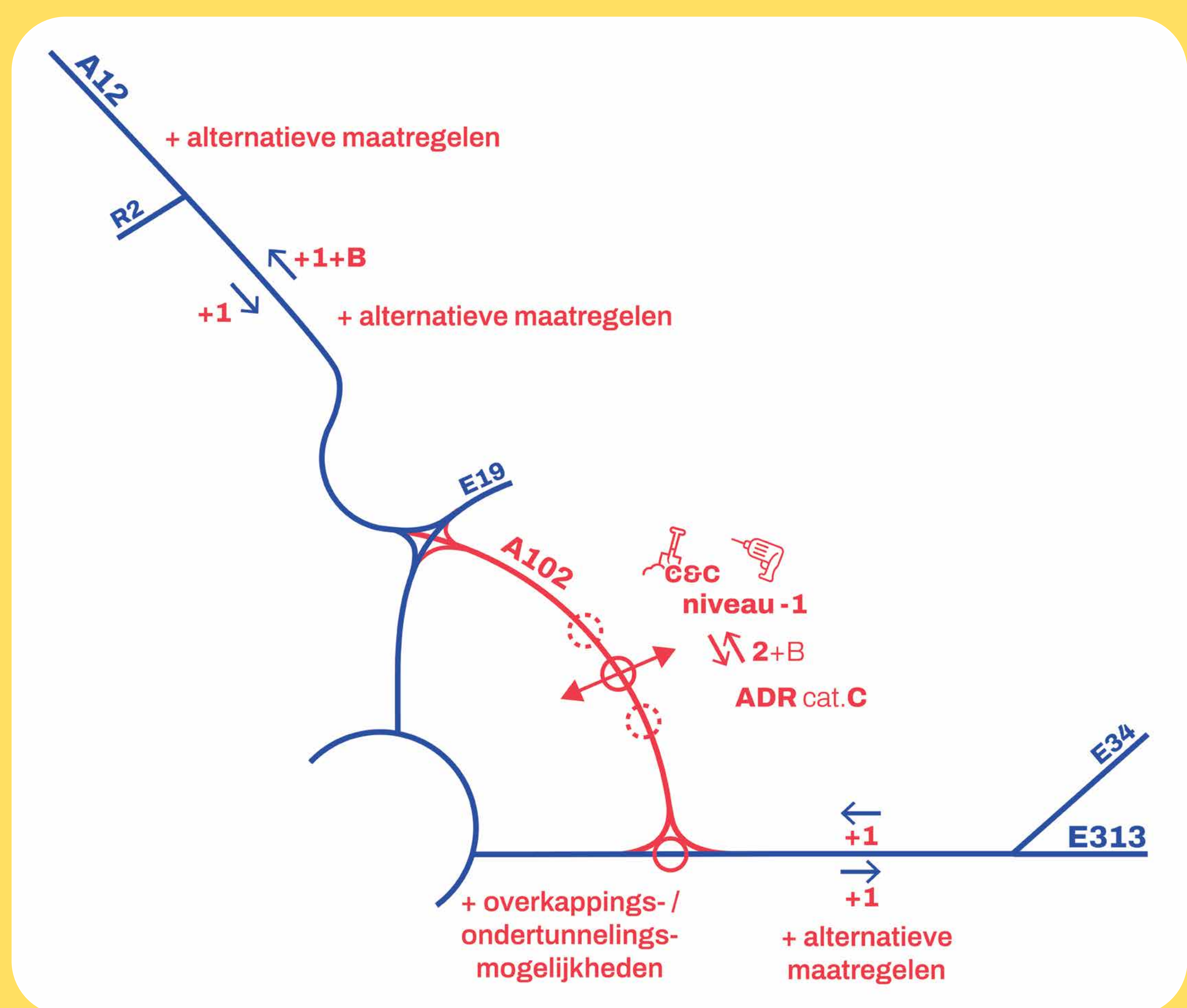
# Met A102 met op- en afrit

We voorzien een nieuwe ondergrondse weg met aansluitingscomplex. Van en naar de A102 zijn alle bewegingen mogelijk: van en naar de R1, E19 en A12 in het noorden en van en naar de E313 richting Ranst en richting Antwerpen.

Mogelijk nieuwe ingrepen worden aangeduid in rood

## A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de Nederlandse grens en de R2 blijven behouden;
- Van 2x2 rijstroken tussen R2 en E19 (+ busstrook van R2 naar aansluitingscomplex Leugenberg) maken we 2x3 rijstroken (+ busstrook in beide richtingen tussen R2 en aansluitingscomplex Leugenberg);
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.



## A102

- We realiseren een nieuwe ondergrondse weg die we deels boren en deels graven;
- De weg bestaat uit 2x2 rijstroken + busstrook;
- De aansluiting ter hoogte van de E19xA12 gebeurt zowel richting A12 als richting E19 en R1;
- De aansluiting op de E313 ter hoogte van het rondpunt Wommelgem gebeurt zowel richting Ranst als richting Antwerpen (R1);
- We voorzien een aansluitingscomplex op de nieuwe ondergrondse weg;
- De meest gevaarlijke vrachtransporten mogen geen gebruik maken van de A102 (ADR categorie C).

## E313 oost (tussen de A102 en de E34)

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

## E313 west (tussen de R1 en de A102)

- De 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) blijven behouden;
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.



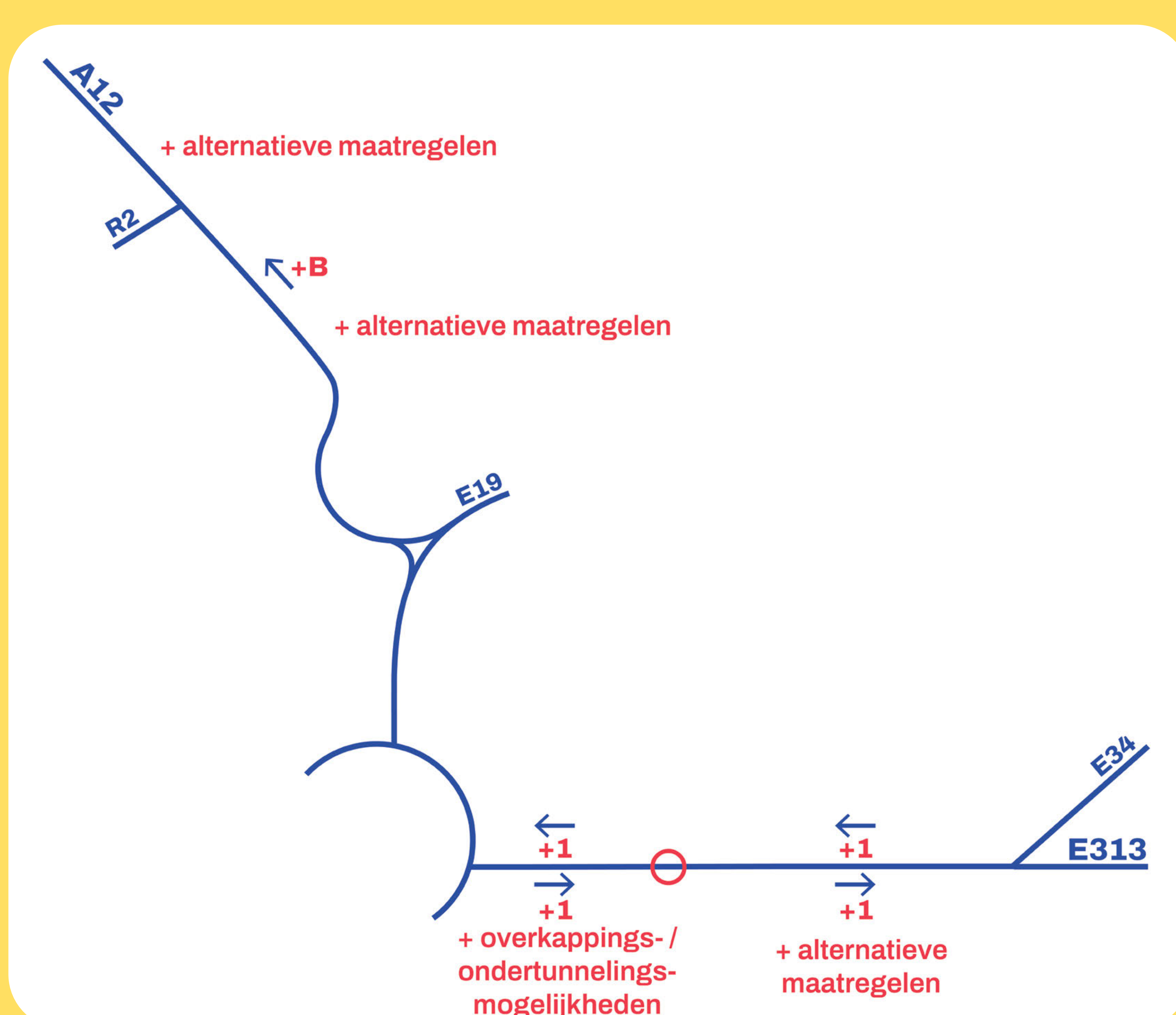
# Optimalisatie bestaande snelwegen

We maken geen nieuwe, ondergrondse weg. We voorzien wel een extra rijstrook op de E313 in beide richtingen tussen de Antwerpse ring en de wisselaar in Ranst.

Mogelijk nieuwe ingrepen worden aangeduid in rood

## A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de R2 en de verkeerswisselaar met de E19 blijven behouden;
- De busstrook vanaf de R2 naar het aansluitingscomplex Leugenberg blijft behouden;
- We voegen een busstrook richting Nederland toe (vanaf aansluitingscomplex Leugenberg tot de R2);
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.



## E313 oost (tussen de A102 en de E34)

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

## E313 west (tussen de R1 en de A102)

- Van 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.





# Wat met Nx?

De woonkernen van Stabroek, Kapellen, Hoevenen en Ekeren ondervinden overlast van doorgaand verkeer tussen de omliggende gemeenten, stad Antwerpen en de haven. Met De Nieuwe Rand onderzoeken we of de aanleg van een nieuwe weg - de Nx - kan bijdragen aan een vlottere verbinding naar de A12 en de haven en het verbeteren van de leefkwaliteit en de klimaatvriendelijkheid in de woonkernen.

Naar aanleiding van de vele inspraakreacties op de alternatievenonderzoeksnota van 2022, is een verkennend mobiliteitsonderzoek uitgevoerd in intensief overleg met burgers, actiegroepen, experts en lokale besturen.

Vandaag blijven vijf tracés én een optie zonder Nx over. In een volgende stap toetsen we deze af met de ambities en deelthema's, op dezelfde wijze als voor de kansrijke scenario's.

In de tussennota beschrijven we de resultaten van het mobiliteitsonderzoek en vertellen we hoe we tot de verschillende opties gekomen zijn. We beschrijven ook de verdere aanpak van het onderzoek. De komende maanden bestuderen we verder:

- of een nieuwe weg nodig is;
- zo ja, welk tracé het beste tracé is;
- waar deze weg het best aansluit op de A12.

Het onderzoek over de Nx loopt parallel met het onderzoek naar de drie kansrijke programma's. Op deze manier ontstaat een optimale afstemming tussen beide onderzoeken.



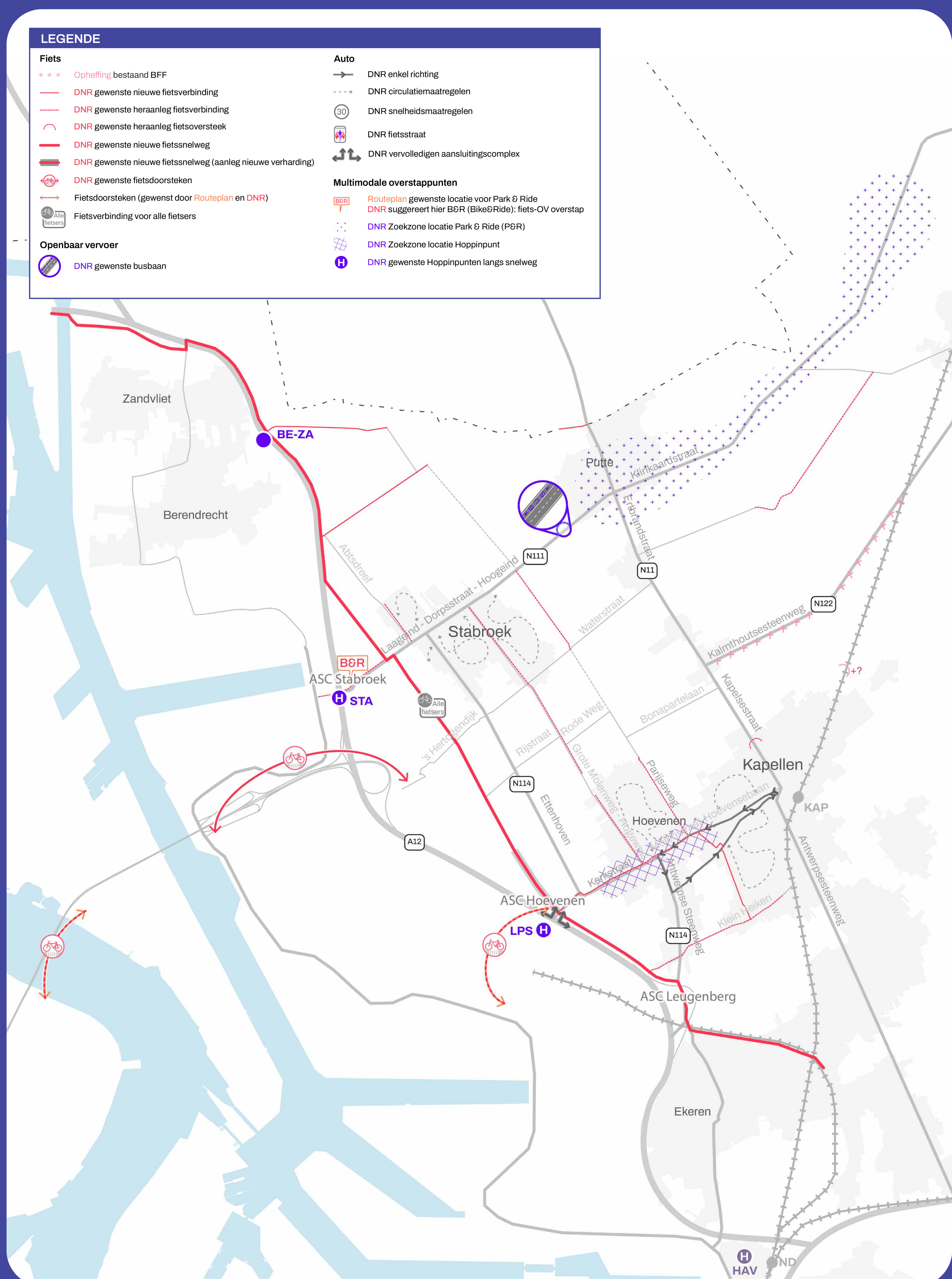


# Wat met Nx?

## Een optie zonder nieuwe wegenis

We onderzoeken hoe de verkeersoverlast in de woonkernen van Stabroek, Kapellen, Hoevenen en Ekeren kan worden aangepakt zonder een nieuwe weg aan te leggen, bijvoorbeeld door:

- Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen;
- En circulatormaatregelen in te voeren om doorgaand autoverkeer uit de dorpskernen te weren;
- En bestaande wegen aan te passen om vlot verkeer mogelijk te maken en doorgaand verkeer via bestaande wegen naar de A12 te sturen.





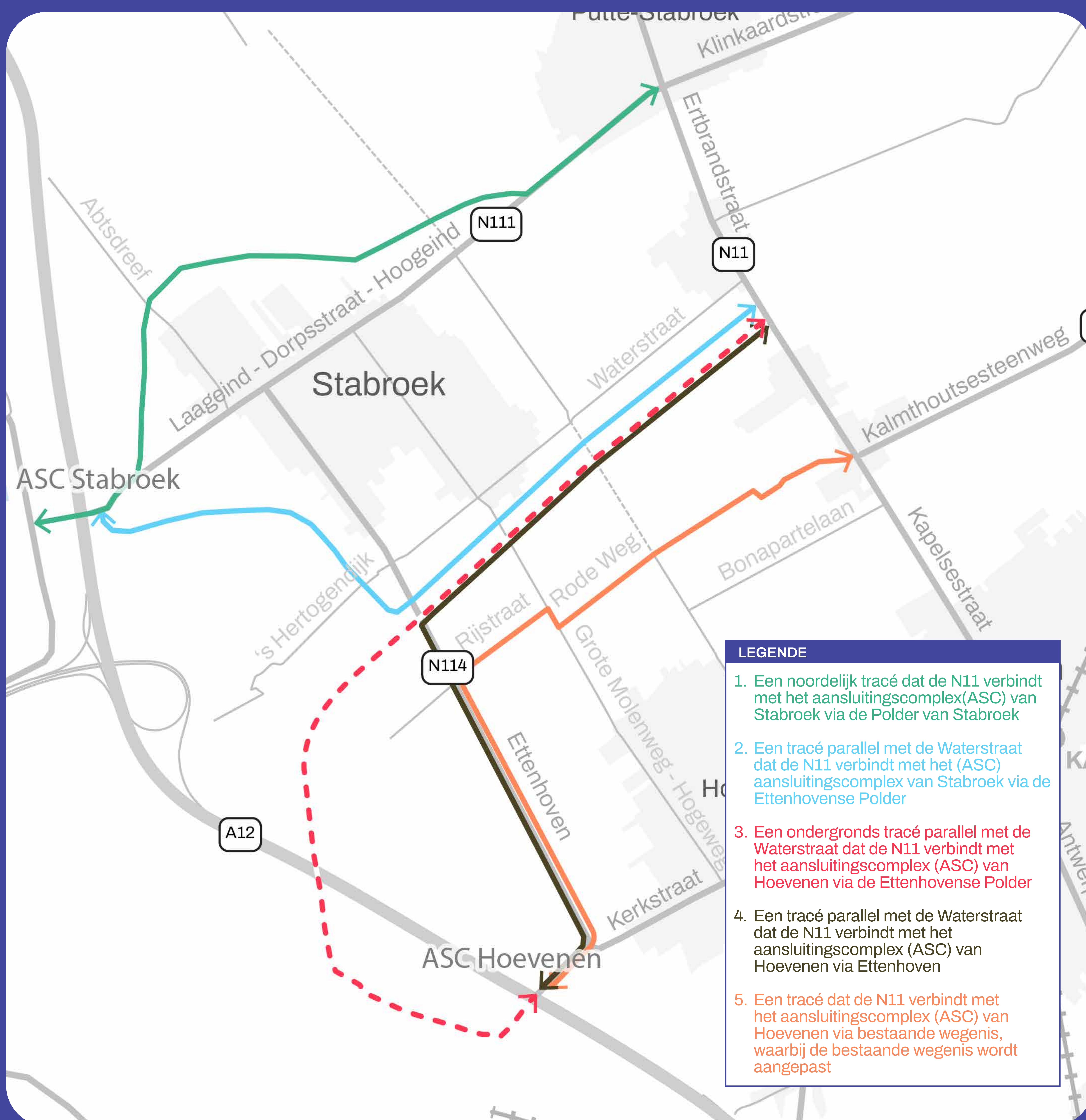
# Wat met Nx?

## Vijf tracés met bijkomende wegen of een volledig nieuwe weg

Op basis van het verkennend onderzoek zijn verschillende voorstellen niet haalbaar:

- Een tunnel onder de Dorpsstraat in Stabroek neemt zeer veel ruimte in beslag. Daarvoor zouden we te veel mensen moeten onteigenen. De tunnel smaller maken, door de rijrichtingen af te wisselen ('s ochtends naar de A12, 's avonds weg van de A12), leidt tot verkeersonveilige situaties;
- De afstand en reistijd van een tracé ten noorden van Stabroek, met aansluiting in Berendrecht, is veel groter dan bij de andere tracés. Daarom is het een niet aantrekkelijk tracé;
- Als er op andere locaties tracés mogelijk zijn, laat het Vogelrichtlijngebied niet toe om in de polder van Stabroek tracés te onderzoeken.

Naast een optie zonder Nx onderzoeken we nu vijf tracés met bijkomende wegen of een volledig nieuwe weg.





# De Klimaatgordel

De Nieuwe Rand moet een klimaatvriendelijke regio worden. Daarvoor hebben we een gebiedsvisie uitgewerkt in de ruime regio vanaf de ring van Antwerpen (R1) tot voorbij de Antitankgracht.

De gebiedsvisie vormt een overkoepelend kader voor projecten die in het gebied al opgestart zijn rond het versterken van natuurverbindingen, klimaatadaptatie en klimaatmitigatie. Tegelijk is ze een hefboom voor het opstarten van nieuwe projecten.

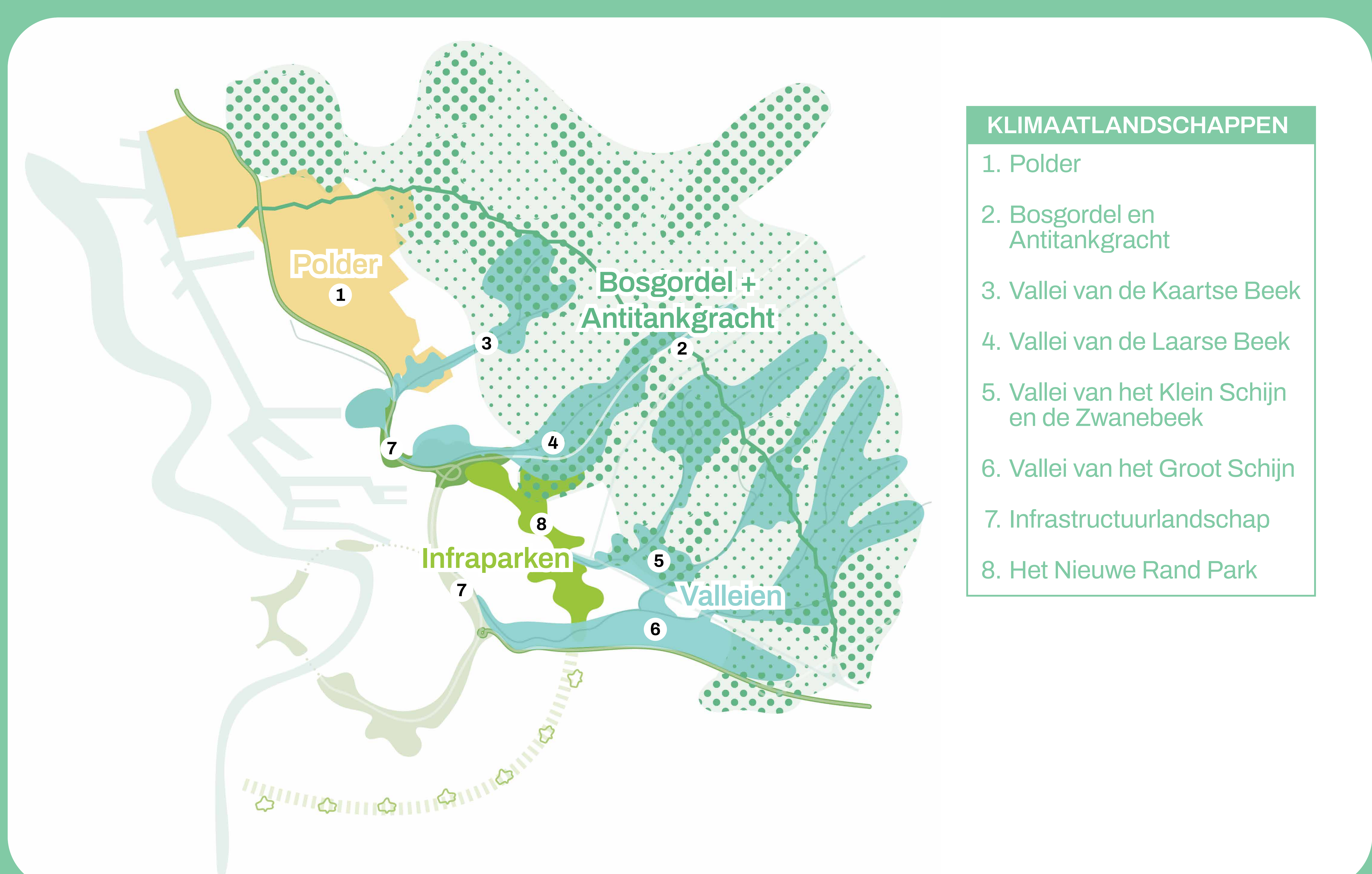
De gebiedsvisie schetst een toekomstbeeld voor de hele regio. Ze beschrijft hoe we velden, parken, waterlopen en bossen beter met elkaar kunnen verbinden. Ze vertelt ook wat we kunnen doen om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering (klimaatadaptatie) en om verdere klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen (klimaatmitigatie).

In de klimaatgordel onderscheiden we acht verschillende klimaatlandschappen die we onderverdelen in vier thema's:

- De bosgordel en de Antitankgracht;
- De valleien (= vallei van de Kaartse beek, Laarse beek, Klein Schijn-Zwanebeek en Groot Schijn);
- De polder;
- De infraparken (= Infrastructuurlandschap, Het Nieuwe Rand Park).

Binnen elk van deze thema's worden verschillende doelstellingen, opdrachten en kansen aangeduid.

Het komende jaar vertalen we de gebiedsvisie samen met inwoners, experts, burgerbewegingen, belangengroepen en het middenveld in een gebiedsprogramma met concrete acties en strategieën





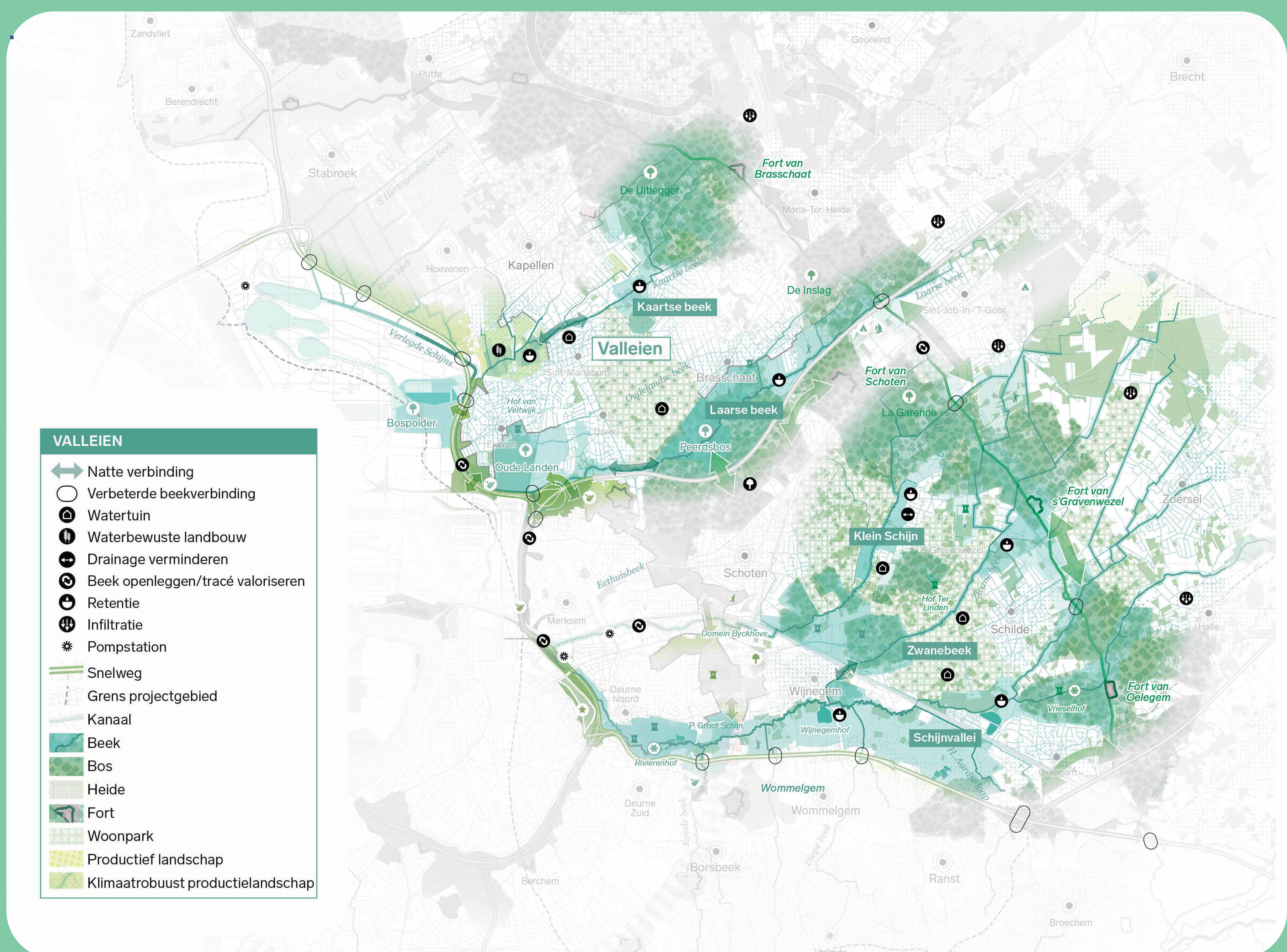


# De Klimaatgordel

## De Valleien

In het gebied zijn nog heel veel valleien. Deze zijn niet allemaal zichtbaar en de natuurlijke kringloop van het water is verstoord. Zo is er onder andere te veel verharding en te weinig ruimte om hevige regenbuien op te vangen.

In de klimaatgordel wordt daarom gewerkt aan het herstellen van de valleien. We willen de open ruimte rond beken vergroten zodat we meer water kunnen bufferen. Daarnaast willen we meer regenwater laten infiltreren in de grond door minder te verharden. Het gaat ook over water dat naar de rioleringen moet lopen zodat het grondwater terug wordt aangevuld en de beken worden gevoed. Op die manier zorgen we voor het herstel van de 'basisvoeding' van het watersysteem. Door de beken meer zichtbaar te maken, kunnen ze terug een rol spelen in de beleving van onze groene leefomgeving.



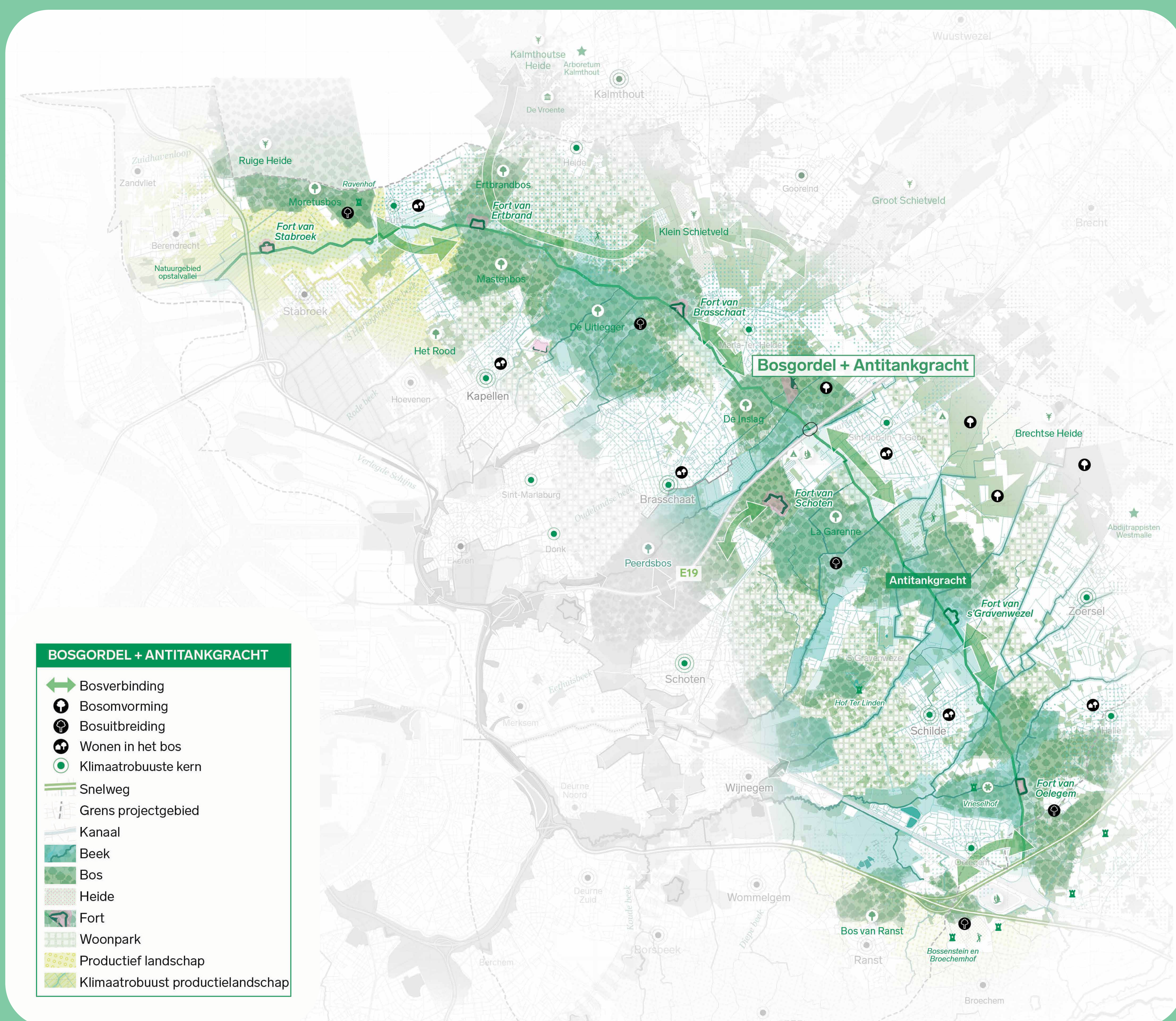




# De Klimaatgordel

## Bosgordel en Antitankgracht

Hoewel niet meer overall leesbaar, is er in de Nieuwe Rand een grote bosgordel aanwezig, met als ruggengraat de Antitankgracht. Deze gordel bestaat uit bos en -natuurgebieden, kasteeldomeinen en beboste woonparken. Deze vormen vandaag echter geen geheel. In de klimaatgordel willen we een meer waardevolle aaneengesloten groene gordel van open ruimte, bos, en natuur maken. Daarbij kunnen ook de tuinen een belangrijke rol spelen. In de bosgordel willen we veel meer bomen planten. Dat levert een pak voordelen op voor mens en natuur zoals water- en luchtzuivering, afkoeling tijdens hittegolven en de opslag van koolstof..



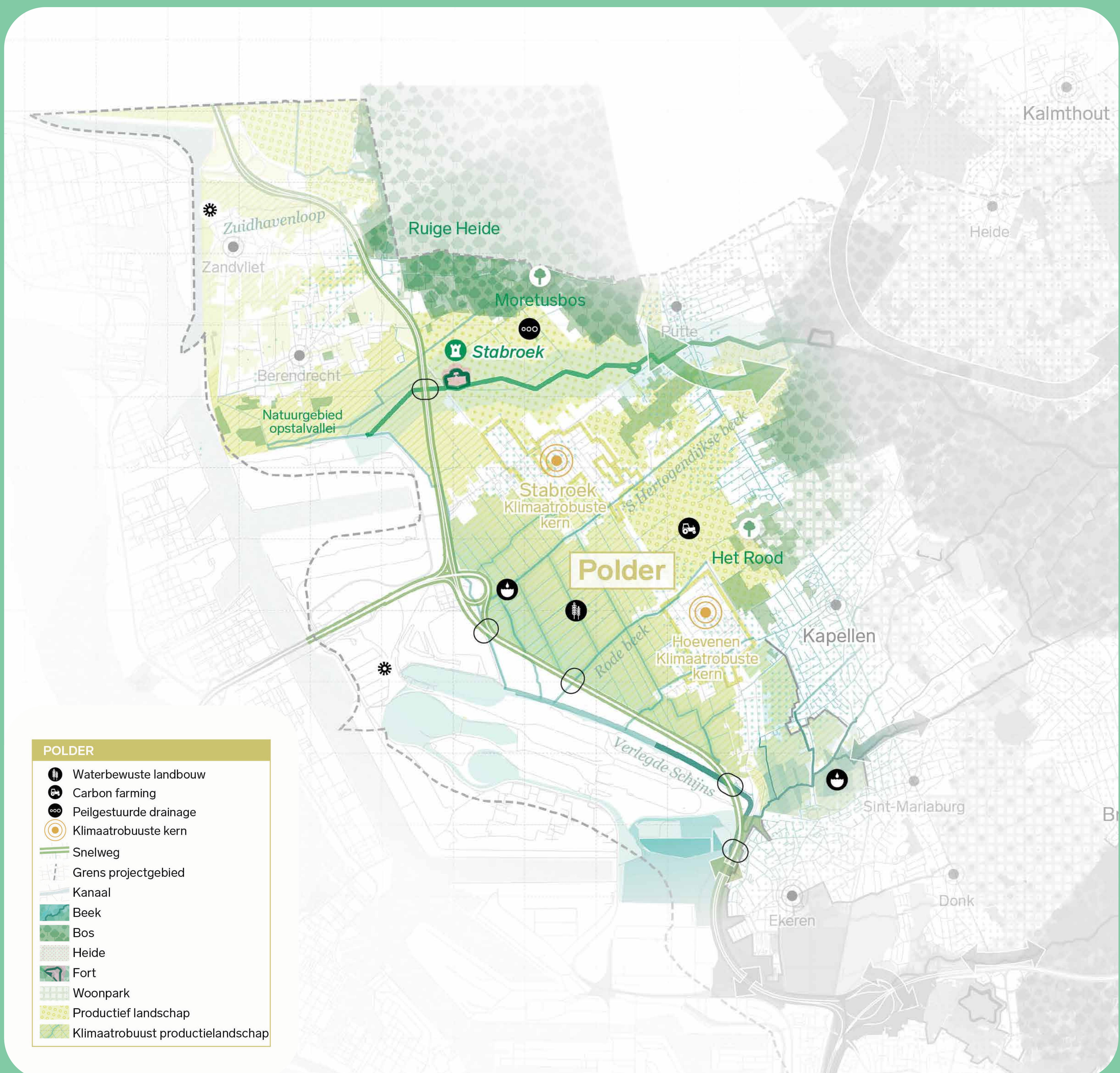




# De Klimaatgordel

## De Polder

De polder is in eerste instantie een landbouwlandschap. In dit mooie, historische landschap staat de landbouw centraal. Door de klimaatverandering zoeken we in de polder naar een nieuw duurzaam evenwicht tussen water en landbouw. We willen ook nagaan op welke wijze we de koolstofopslag (carbon farming) van het gebied kunnen versterken.



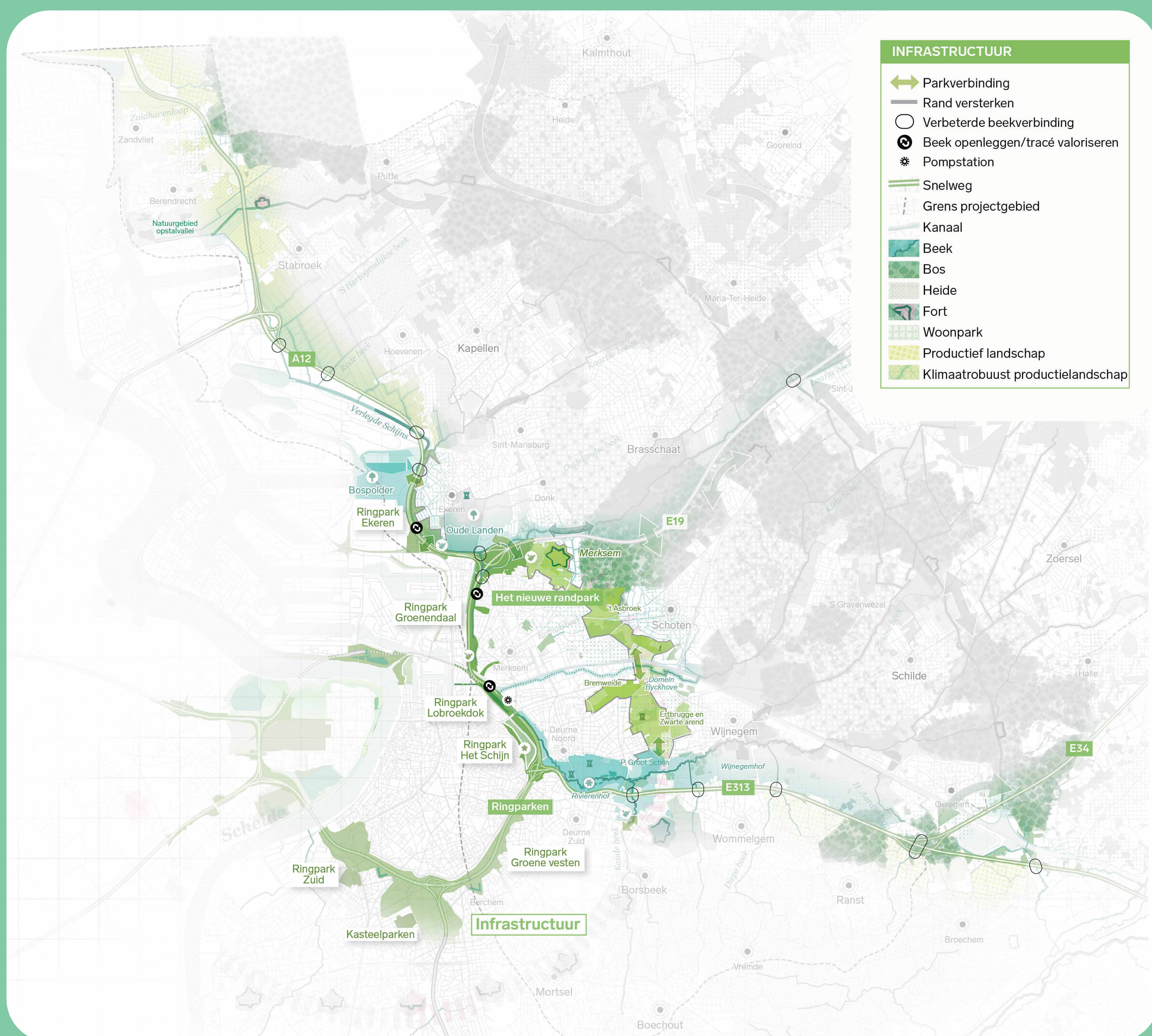




# De Klimaatgordel

## De Infraparken

We onderzoeken op welke manier de aanleg van mogelijke nieuwe en aangepaste wegen kansen biedt om het gebied daarrond klimaatvriendelijker te maken. Daarvoor bekijken we hoe we in dit gebied velden, parken, waterlopen en bossen beter met elkaar kunnen verbinden, wat we kunnen doen om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, hoe we terug ruimte kunnen maken voor mens en natuur en wat we kunnen doen om verdere klimaatverandering - door de uitstoot van broeikasgassen - te beperken en op te slagen.





# Meedenken en meedoen

**Samenwerking staat centraal in De Nieuwe Rand. Sinds het begin van de onderzoeksfase organiseerden we tien werkbanken, zeven werkateliers, vijf infomarkten en verschillende technische werkgroepen. Ook jij kan jouw stem laten horen en de plannen mee vormgeven!**

## **Infomarkten**

Niet enkel in het najaar van 2022 en nu, maar ook tijdens toekomstige belangrijke momenten organiseren we **infomarkten** in de betrokken gemeenten en districten. Daarmee willen we zoveel mogelijk mensen op de hoogte brengen over het project en hen de kans geven om in gesprek te gaan met de onderzoekers.

## **Publieke raadpleging**

Op verschillende momenten kan iedereen ideeën en bedenkingen meegeven aan het onderzoeksteam. Zo kan je tijdens deze tweede publieke raadpleging - die loopt tot en met 16 maart - reageren op de tussennota. Hoe je dat precies doet, lees je op de poster aan het onthaal en in de folder.

## **Werkateliers**

Bewoners en vertegenwoordigers van lokale organisaties die het onderzoek graag van nabij opvolgen, vormgeven en bijsturen konden tussen oktober 2022 en maart 2023 terecht in **één van de zeven werkateliers**. Hier werden de verschillende thema's van het project bekeken voor één specifieke plek. In het voorjaar van 2024 voorzien we nog een werkatelier over de Nx. Wil je graag deelnemen? Stuur dan een mailtje naar **[denieuwerand@vlaanderen.be](mailto:denieuwerand@vlaanderen.be)**.

## **Werkbanken**

Voor het inhoudelijk onderzoek werken overheden en experts samen met burgerbewegingen en het middenveld. Dat gebeurt onder andere tijdens **werkbanken**: momenten waarop het team van De Nieuwe Rand samen met lokale besturen, experts, organisaties en burgerbewegingen de resultaten uit het onderzoek bespreekt en bekijkt wat verder onderzoek nodig heeft.

## **Technische werkgroepen**

Werkgroepen worden georganiseerd met actoren en experts die kennis hebben over een specifieke thematiek. Tijdens het onderzoek kwamen werkgroepen samen over de volgende thema's: verkeersmodellen, Citizen Science, lucht, geluid en gezondheid, de klimaatgordel, de koolstofbalans en de Nx.





# Participatietraject

## Verkenningfase

2018

1 Werkbank Haventracé

2019

7 Werkbanken Haventracé

2020

4 Werkbanken Haventracé

2021

Infosessie werkbankleden

Infosessie lokale besturen

18 Doelgroepoverleggen

6 Werkbanken

## Onderzoeksfase

2022

4 Werkbanken

7 Technische werkgroepen

Lancering website  
25/08/2022

Infomarkt Schoten  
12/09/2022

Infomarkt Brasschaat  
13/09/2022

Infomarkt Wommelgem  
14/09/2022

Infomarkt Ekeren  
15/09/2022

Infomarkt Stabroek  
20/09/2022

Werkatelier E313 west  
18/10/2022

Werkatelier A102 noord  
21/11/2022

Werkatelier A102 zuid  
13/12/2022

2023

16 Technische werkgroepen

6 Werkbanken

Werkatelier E313 Oost  
12/01/2023

Werkatelier A12  
01/02/2023

Werkatelier Klimaatgordel noord  
28/02/2023

Werkatelier Klimaatgordel zuid  
08/03/2023

7 Doelgroepoverleggen

2024

Infomarkt Stabroek  
05/02/2024

Infomarkt Wijnegem  
20/02/2024

Ringdag  
16/03/2024

Werkatelier Nx





# Meer weten over De Nieuwe Rand?

Op [www.denieuwerand.be](http://www.denieuwerand.be) vind je alle informatie over het project.



Heb je nog vragen of opmerkingen? Spreek dan gerust een van de medewerkers aan of zet jouw vragen op mail.



[denieuwerand@vlaanderen.be](mailto:denieuwerand@vlaanderen.be)

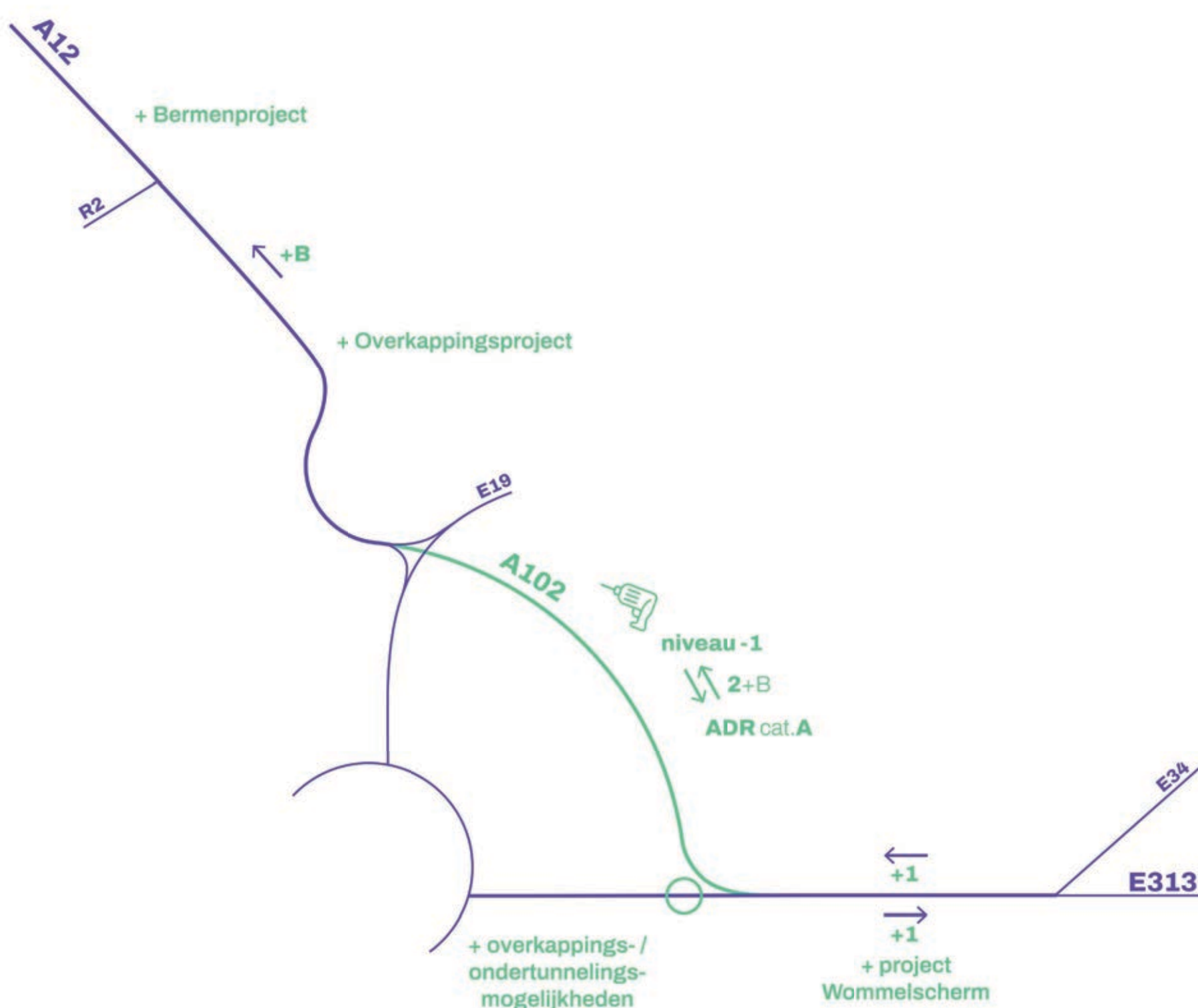


[www.denieuwerand.be](http://www.denieuwerand.be)



# Programma's

## Met A102 zonder op- en afrit



We voorzien een nieuwe ondergrondse weg zonder bijkomende op- en afritten. Het is een weg voor doorgaand verkeer die auto's en vrachtwagens rechtstreeks van E313 naar de A12, de haven en omgekeerd leidt.

### A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de Nederlandse grens en de R2 blijven behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de R2 en de verkeerswisselaar met de E19 blijven behouden;
- De busstrook vanaf de R2 naar het aansluitingscomplex Leugenberg blijft behouden;
- We voegen een busstrook richting Nederland toe (vanaf aansluitingscomplex Leugenberg tot de R2);
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.

### A102

- We realiseren een nieuwe ondergrondse weg die wordt geboord;
- De weg bestaat uit 2x2 rijstroken en een busstrook in beide richtingen;
- Vanaf de A102 kan je enkel naar de A12 in het noorden en de E313 richting het oosten of omgekeerd. Verbindingen naar de R1 of de E19 zijn niet mogelijk;
- De aansluiting tussen de E313 en A102 gebeurt ten oosten van het rondpunt van Wommelgem;
- Vrachtwagens met alle soorten gevaarlijke stoffen (ADR-verkeer) mogen over de A102 rijden (ADR categorie A).

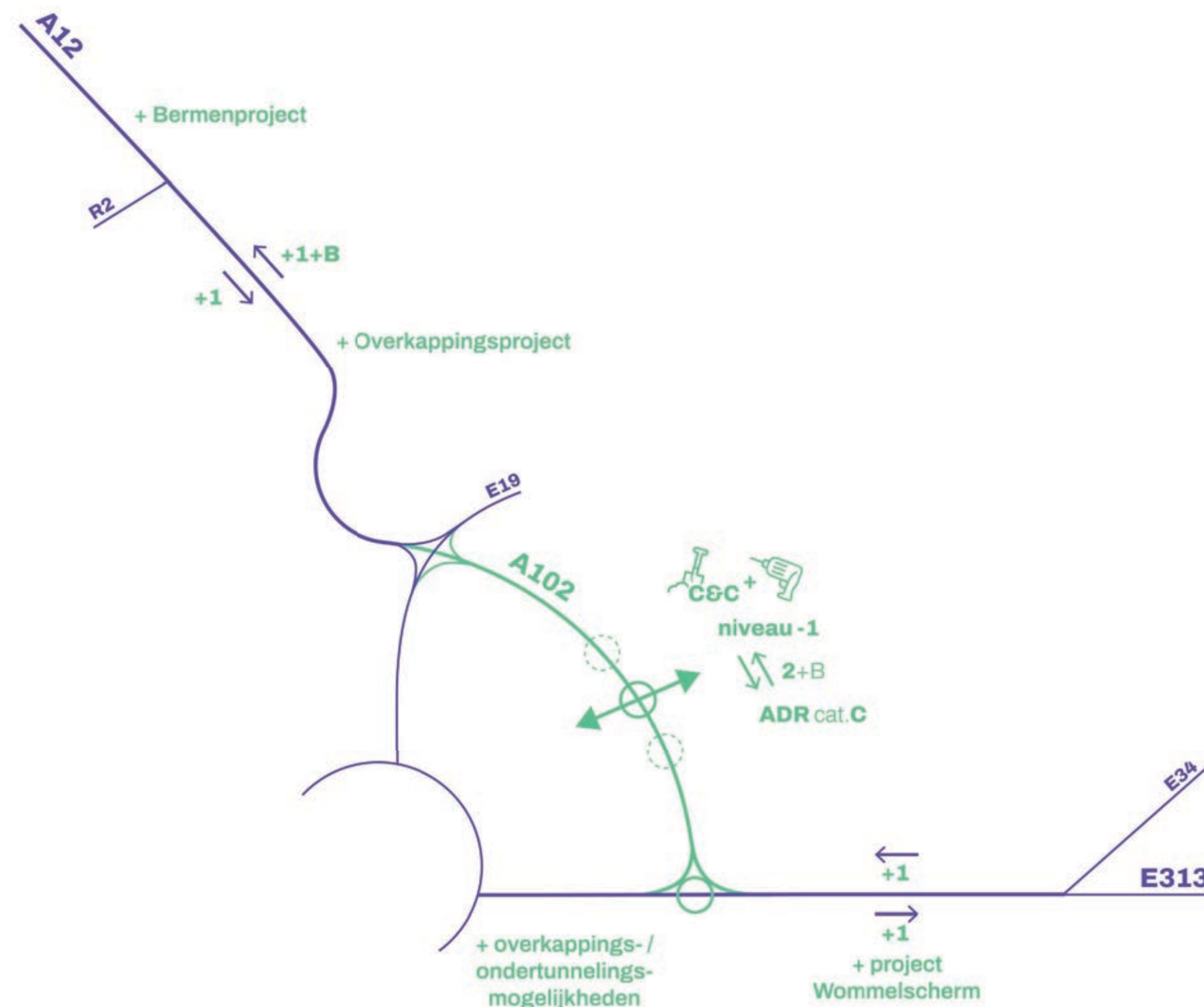
### E313 oost

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+ bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

### E313 west

- De 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) blijven behouden;
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.

## Met A102 met op- en afrit



We voorzien een nieuwe ondergrondse weg met aansluitingscomplex. Van en naar de A102 zijn alle bewegingen mogelijk: van en naar de E19 en A12 in het noorden en van en naar de E313 richting het oosten en richting Antwerpen.

### A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de Nederlandse grens en de R2 blijven behouden;
- Van 2x2 rijstroken tussen R2 en E19 (+ busstrook van R2 naar aansluitingscomplex Leugenberg) maken we 2x3 rijstroken (+ busstrook in beide richtingen tussen R2 en aansluitingscomplex Leugenberg);
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.

### A102

- We realiseren een nieuwe ondergrondse weg die we deels boren en deels graven;
- De weg bestaat uit 2x2 rijstroken + busstrook;
- De aansluiting ter hoogte van de E19xA12 gebeurt zowel richting A12 als richting E19 en R1;
- De aansluiting op de E313 ter hoogte van het rondpunt Wommelgem gebeurt zowel richting Ranst als richting Antwerpen (R1);
- We voorzien een aansluitingscomplex op de nieuwe ondergrondse weg;
- De meest gevaarlijke vrachttransporten mogen geen gebruik maken van de A102 (ADR categorie C).

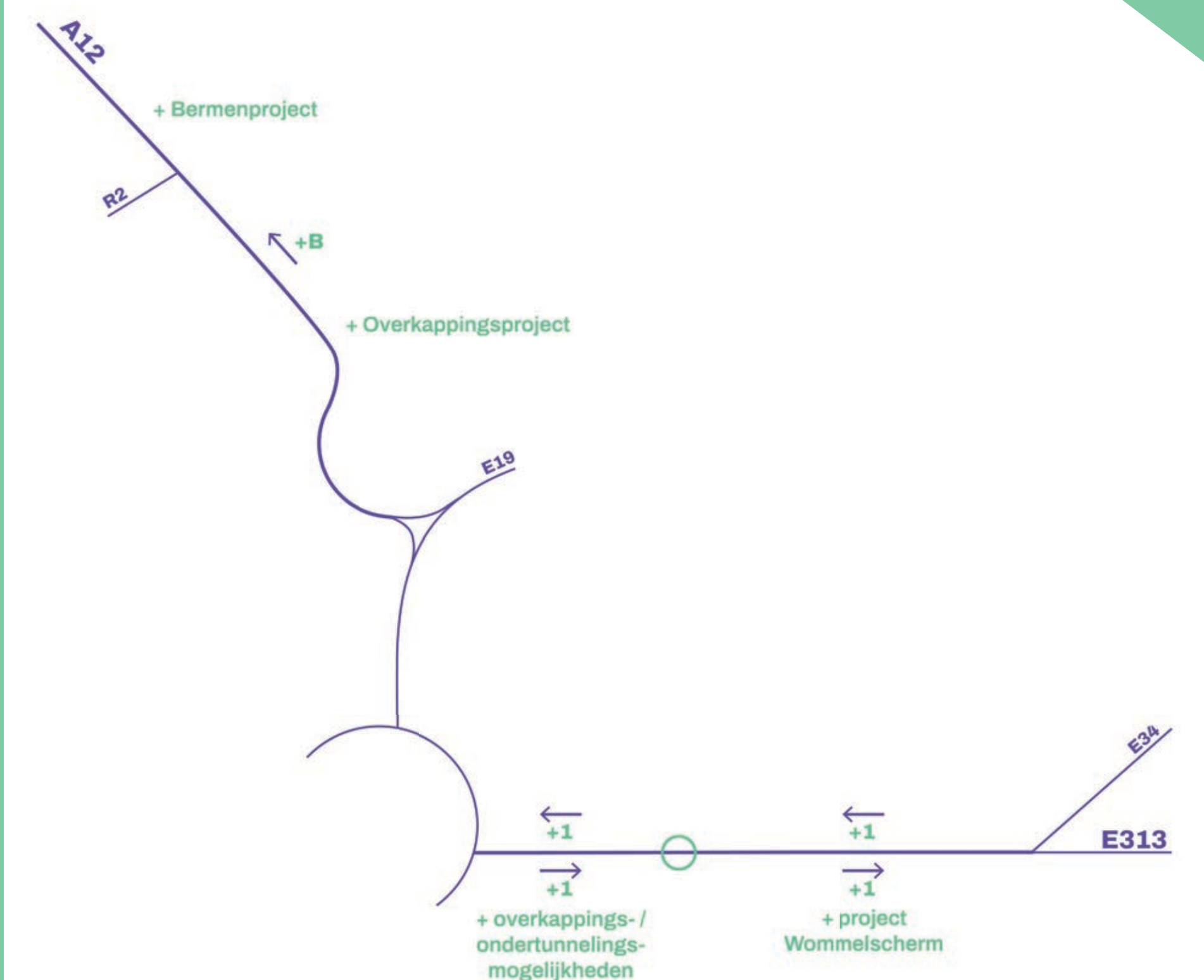
### E313 oost

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

### E313 west

- De 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) blijven behouden;
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.

## Optimalisatie bestaande snelwegen



We maken geen nieuwe, ondergrondse weg. We voorzien wel een extra rijstrook op de E313 in beide richtingen tussen de Antwerpse ring en de wisselaar in Ranst.

### A12

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- De 2x2 rijstroken tussen de R2 en de verkeerswisselaar met de E19 blijven behouden;
- De busstrook vanaf de R2 naar het aansluitingscomplex Leugenberg blijft behouden;
- We voegen een busstrook richting Nederland toe (vanaf aansluitingscomplex Leugenberg tot de R2);
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,... ter hoogte van Ekeren en Berendrecht-Zandvliet.

### E313 oost

- De huidige hoogteligging van de weg blijft behouden;
- Van 2x3 rijstroken (+ bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We vernieuwen het rondpunt van Wommelgem;
- We voorzien alternatieve maatregelen in functie van geluidsoverlast, ontsnippering van groengebieden, wandel- en fietsverbindingen,...

### E313 west

- Van 2x3 rijstroken (+bus-/spitsstrook) maken we 2x4 rijstroken (+bus-/spitsstrook);
- We brengen overkappings- en ondertunnelingsmogelijkheden in beeld.

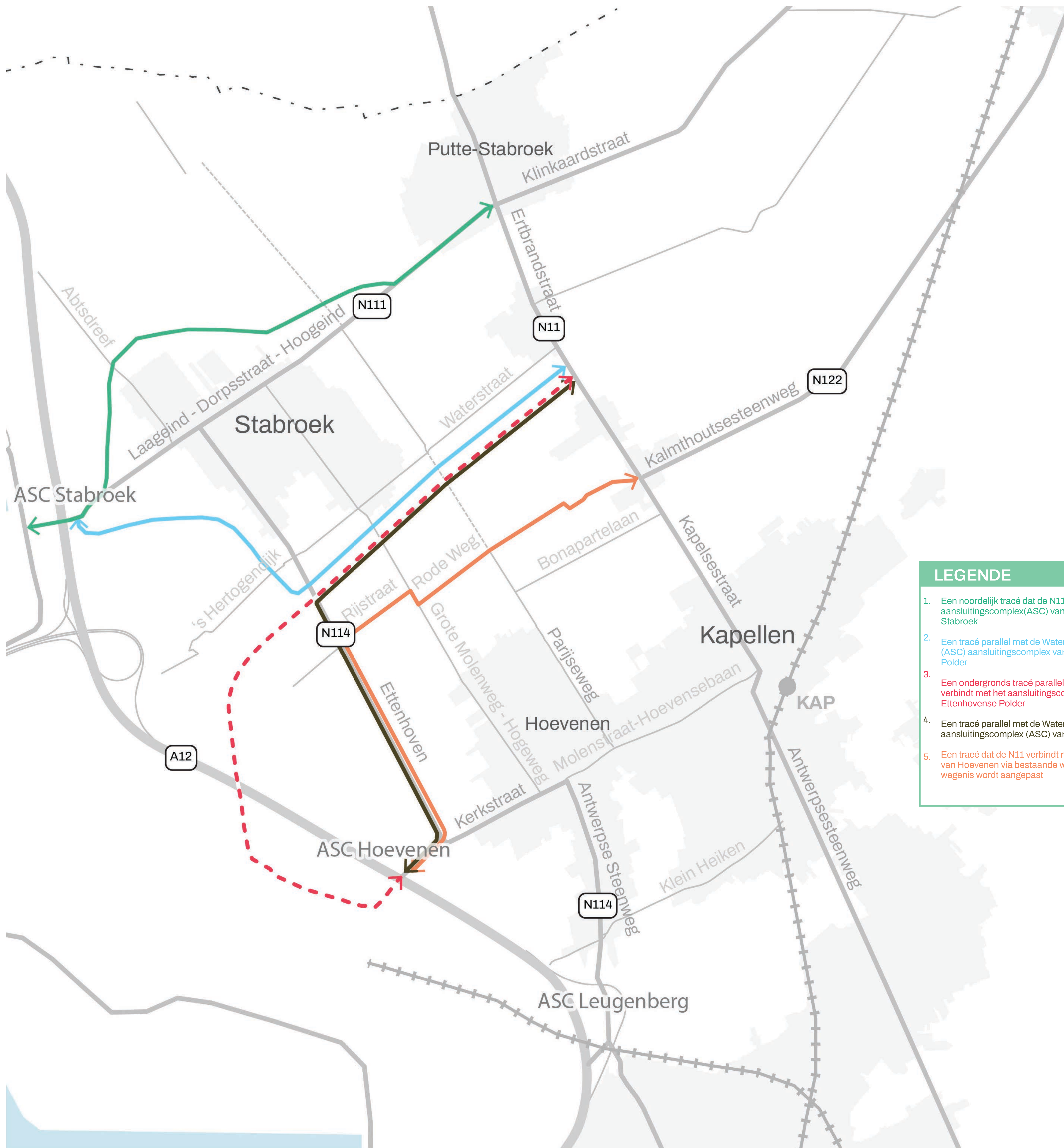


# Nx: geen nieuwe weg, alternatieve maatregelen





# Nx: tracévarianten



**LEGENDE**

1. Een noordelijk tracé dat de N11 verbindt met het aansluitingscomplex(ASC) van Stabroek via de Polder van Stabroek
2. Een tracé parallel met de Waterstraat dat de N11 verbindt met het (ASC) aansluitingscomplex van Stabroek via de Ettenhovense Polder
3. Een ondergronds tracé parallel met de Waterstraat dat de N11 verbindt met het aansluitingscomplex (ASC) van Hoevenen via de Ettenhovense Polder
4. Een tracé parallel met de Waterstraat dat de N11 verbindt met het aansluitingscomplex (ASC) van Hoevenen via Ettenhoven
5. Een tracé dat de N11 verbindt met het aansluitingscomplex (ASC) van Hoevenen via bestaande wegenis, waarbij de bestaande wegenis wordt aangepast



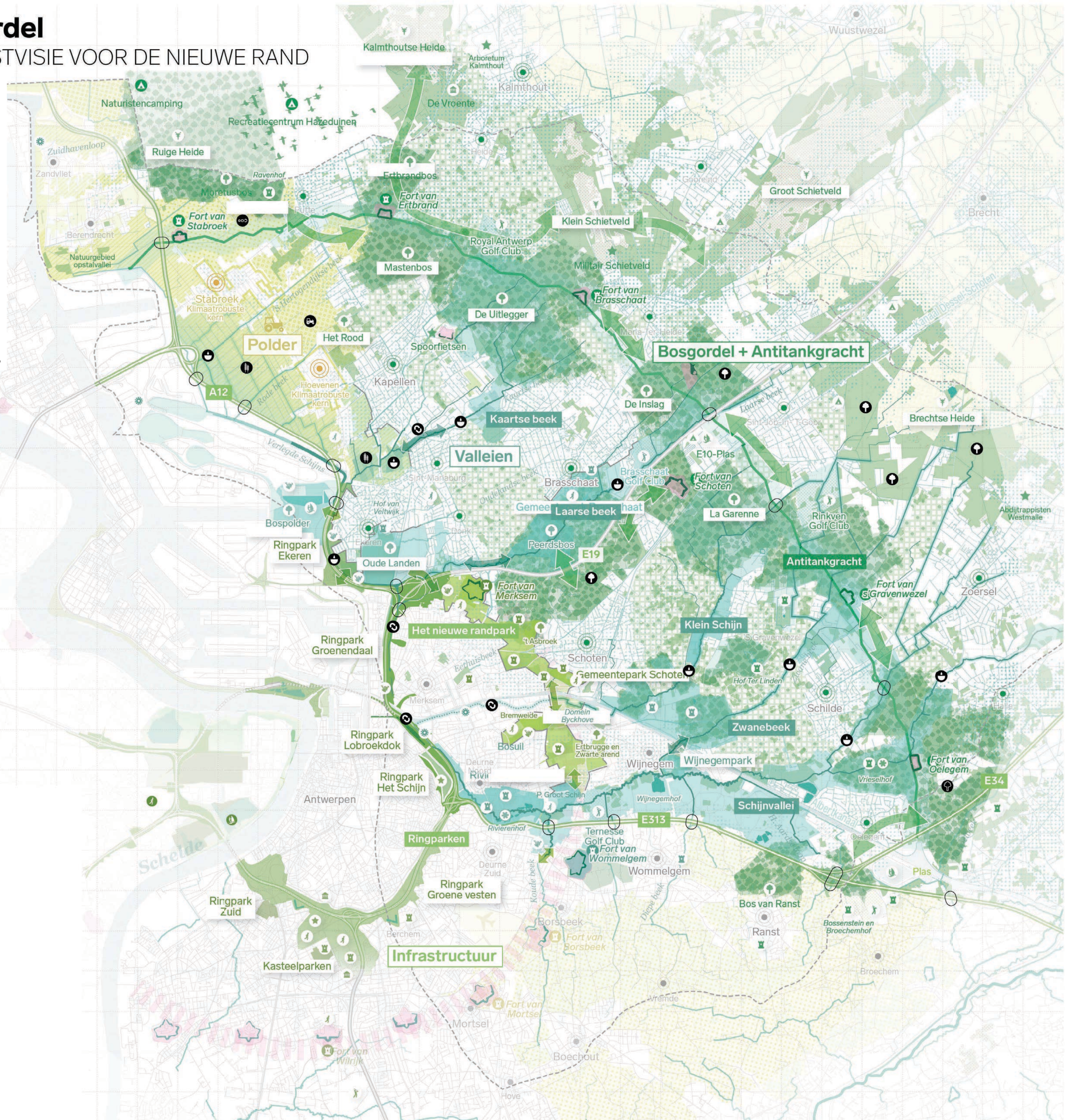
# KLIMAATGORDEL: Visiekaart

## Klimaatgordel

EEN TOEKOMSTVISIE VOOR DE NIEUWE RAND

### LEGENDE

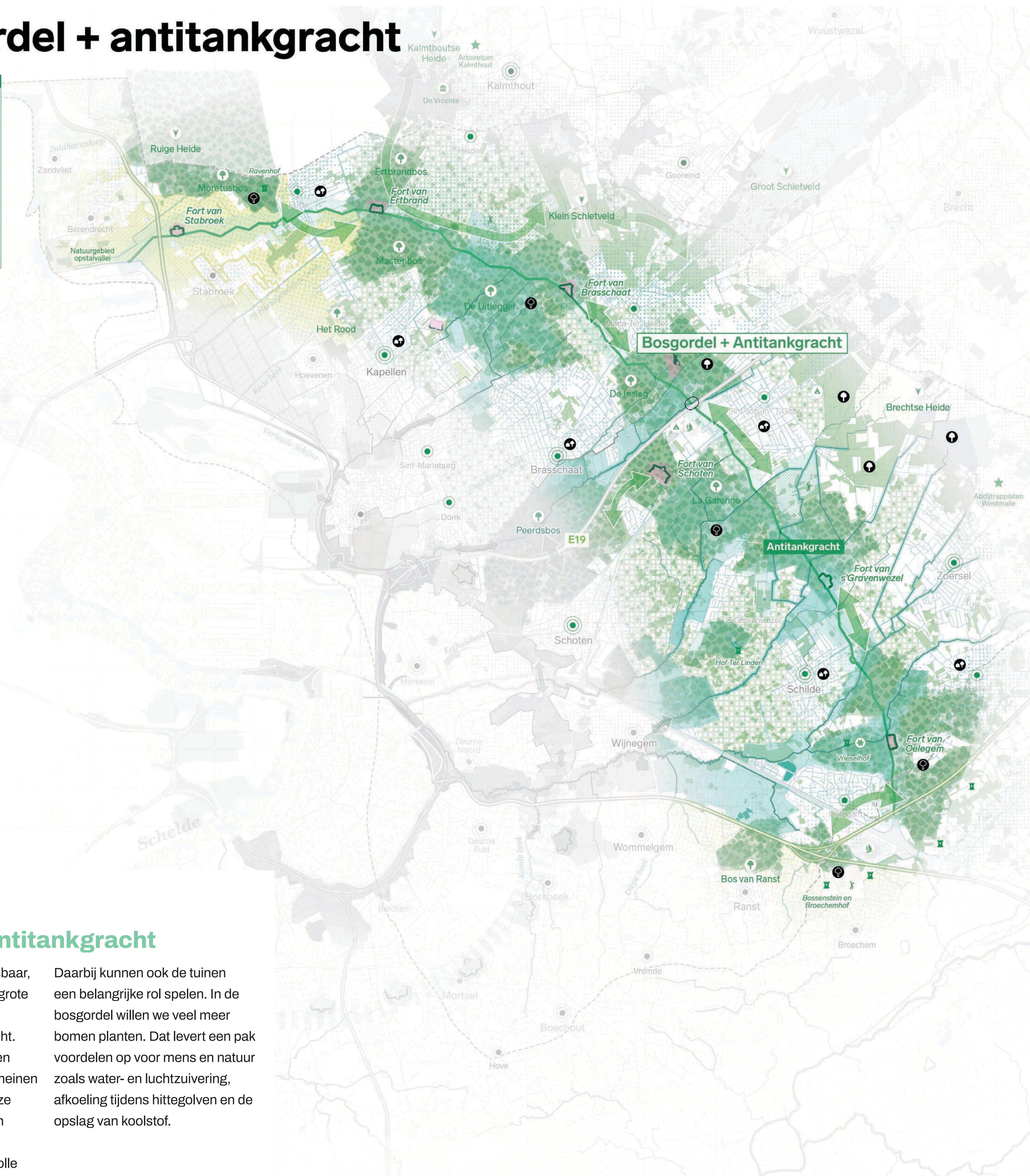
- Verbinding
- Verbeterde beekverbinding
- Klimaatrobuuste kern
- Rand versterken
- Pompstation
- Provinciaal domein
- Kastelen
- Natuurkernen
- Sportcomplex
- Golf
- Camping
- Waterrecreatie
- Volkstuinen
- Snelweg
- Grens projectgebied
- Kanaal
- Beek
- Bos
- Heide
- Fort
- Woonpark
- Productief landschap
- Klimaatrobuust productielandschap





## Bosgordel + antitankgracht

- BOSGORDEL + ANTITANKGRACHT**
- Bosverbinding
  - Bosvorming
  - Bosuitbreiding
  - Wonen in het bos
  - Klimaatrobuuste kern
  - Snelweg
  - Grens projectgebied
  - Kanaal
  - Beek
  - Bos
  - Heide
  - Fort
  - Woonpark
  - Productief landschap
  - Klimaatrobuust productielandschap



### Bosgordel & Antitankgracht

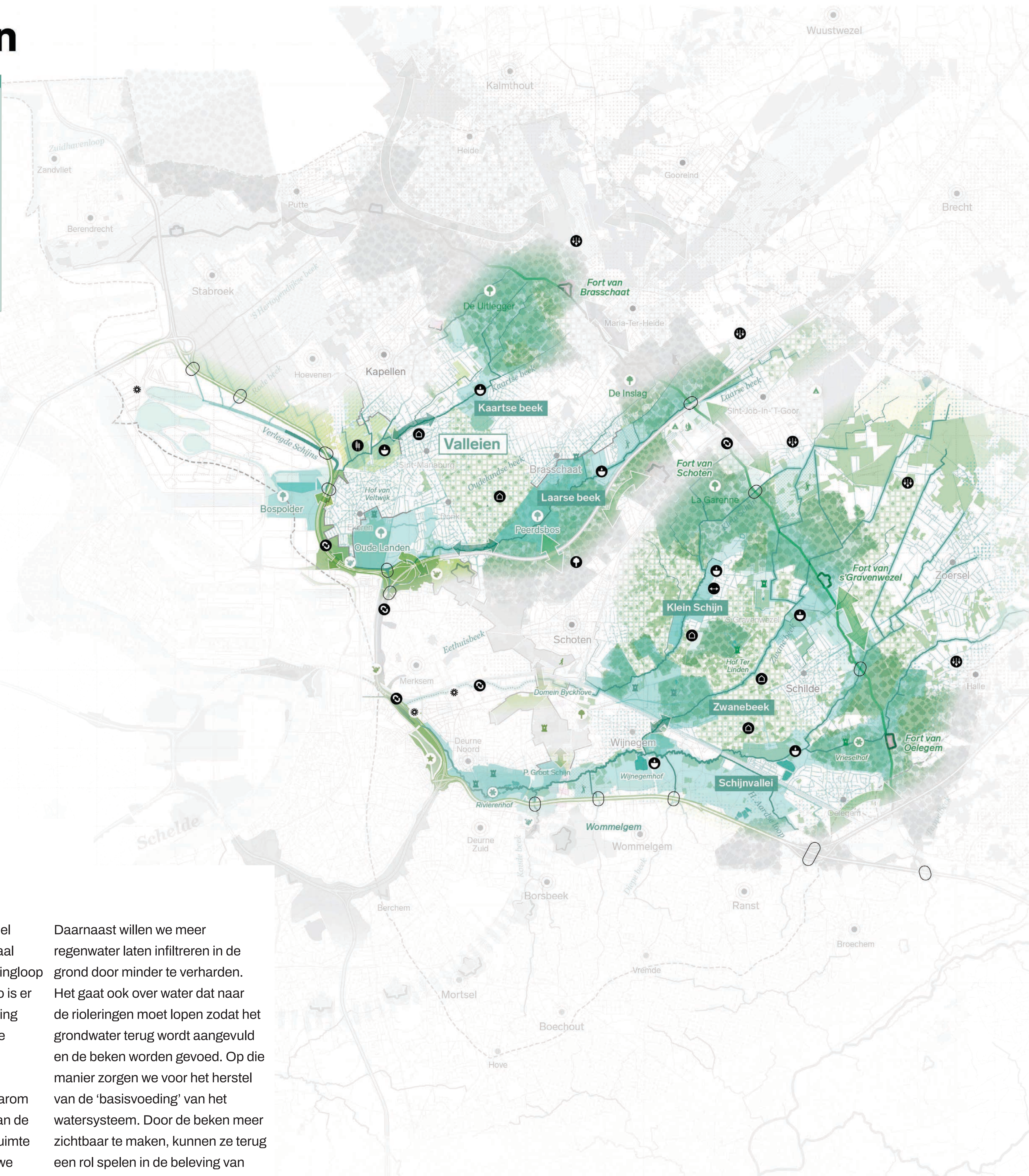
Hoewel niet meer overal leesbaar, is er in de Nieuwe Rand een grote bosgordel aanwezig, met als ruggengraat de Antitankgracht. Deze gordel bestaat uit bos en -natuurgebieden, kasteeldomeinen en beboste woonparken. Deze vormen vandaag echter geen geheel. In de klimaatgordel willen we een meer waardevolle aaneengesloten groene gordel van open ruimte, bos, en natuur maken.

Daarbij kunnen ook de tuinen een belangrijke rol spelen. In de bosgordel willen we veel meer bomen planten. Dat levert een pak voordelen op voor mens en natuur zoals water- en luchtzuivering, afkoeling tijdens hittegolven en de opslag van koolstof.



## Valleien

VALLEIEN	
	Natte verbinding
	Verbeterde beekverbinding
	Watertuin
	Waterbewuste landbouw
	Drainage verminderen
	Beek openleggen/tracé valoriseren
	Retentie
	Infiltratie
	Pompstation
	Snelweg
	Grens projectgebied
	Kanaal
	Beek
	Bos
	Heide
	Fort
	Woonpark
	Productief landschap
	Klimaatrobuust productielandschap



### Valleien

In het gebied zijn nog heel veel valleien. Deze zijn niet allemaal zichtbaar en de natuurlijke kringloop van het water is verstoord. Zo is er onder andere te veel verharding en te weinig ruimte om hevige regenbuien op te vangen.

In de klimaatgordel wordt daarom gewerkt aan het herstellen van de valleien. We willen de open ruimte rond beken vergroten zodat we meer water kunnen bufferen.

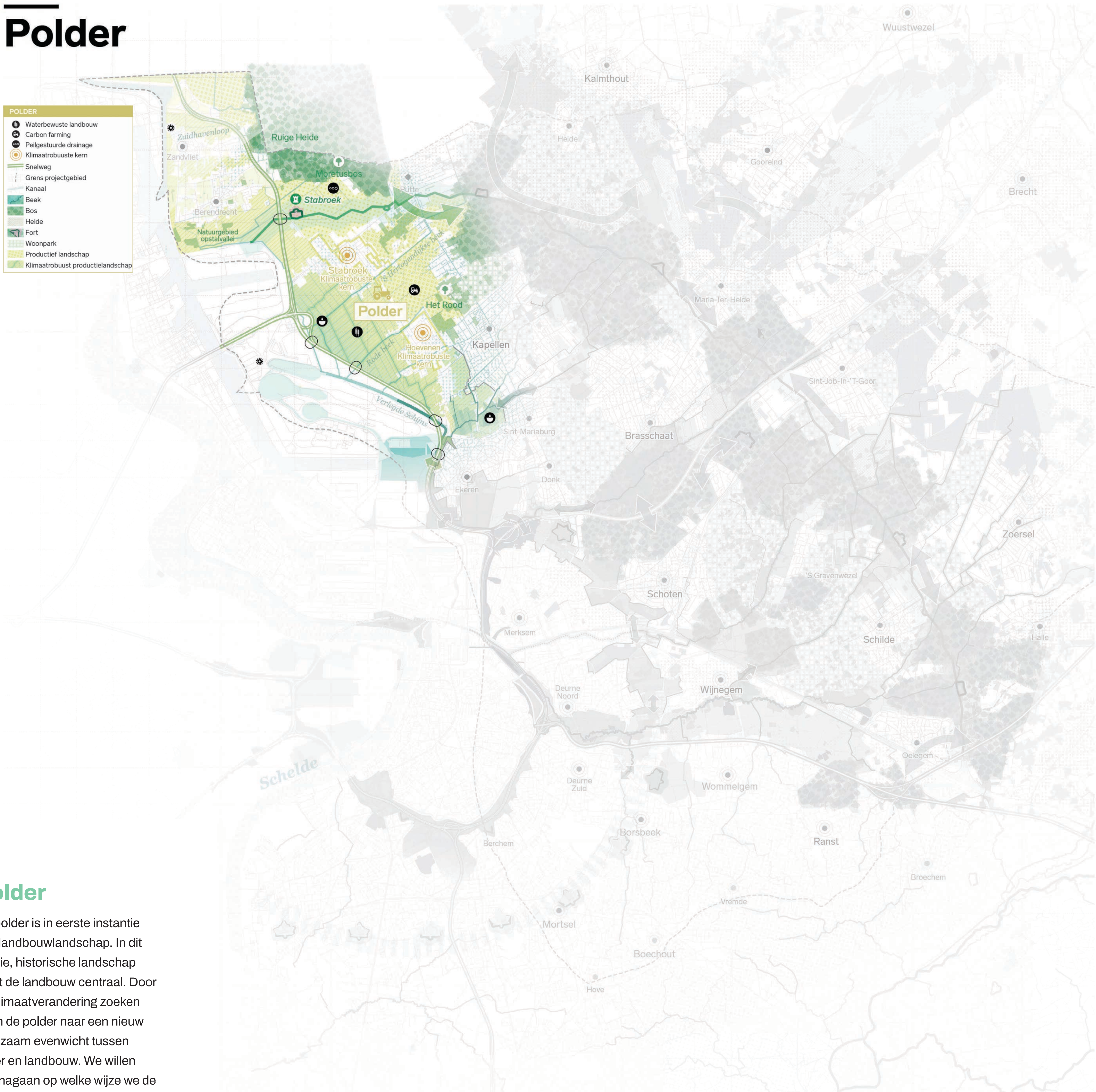
Daarnaast willen we meer regenwater laten infiltreren in de grond door minder te verharden. Het gaat ook over water dat naar de rioleringen moet lopen zodat het grondwater terug wordt aangevuld en de beken worden gevoed. Op die manier zorgen we voor het herstel van de 'basisvoeding' van het watersysteem. Door de beken meer zichtbaar te maken, kunnen ze terug een rol spelen in de beleving van onze groene leefomgeving.





## Polder

- POLDER**
- Waterbewuste landbouw
  - Carbon farming
  - Peilgestuurde drainage
  - Klimaatrobuuste kern
  - Snelweg
  - Grens projectgebied
  - Kanaal
  - Beek
  - Bos
  - Heide
  - Fort
  - Woonpark
  - Productief landschap
  - Klimaatrobuust productielandschap



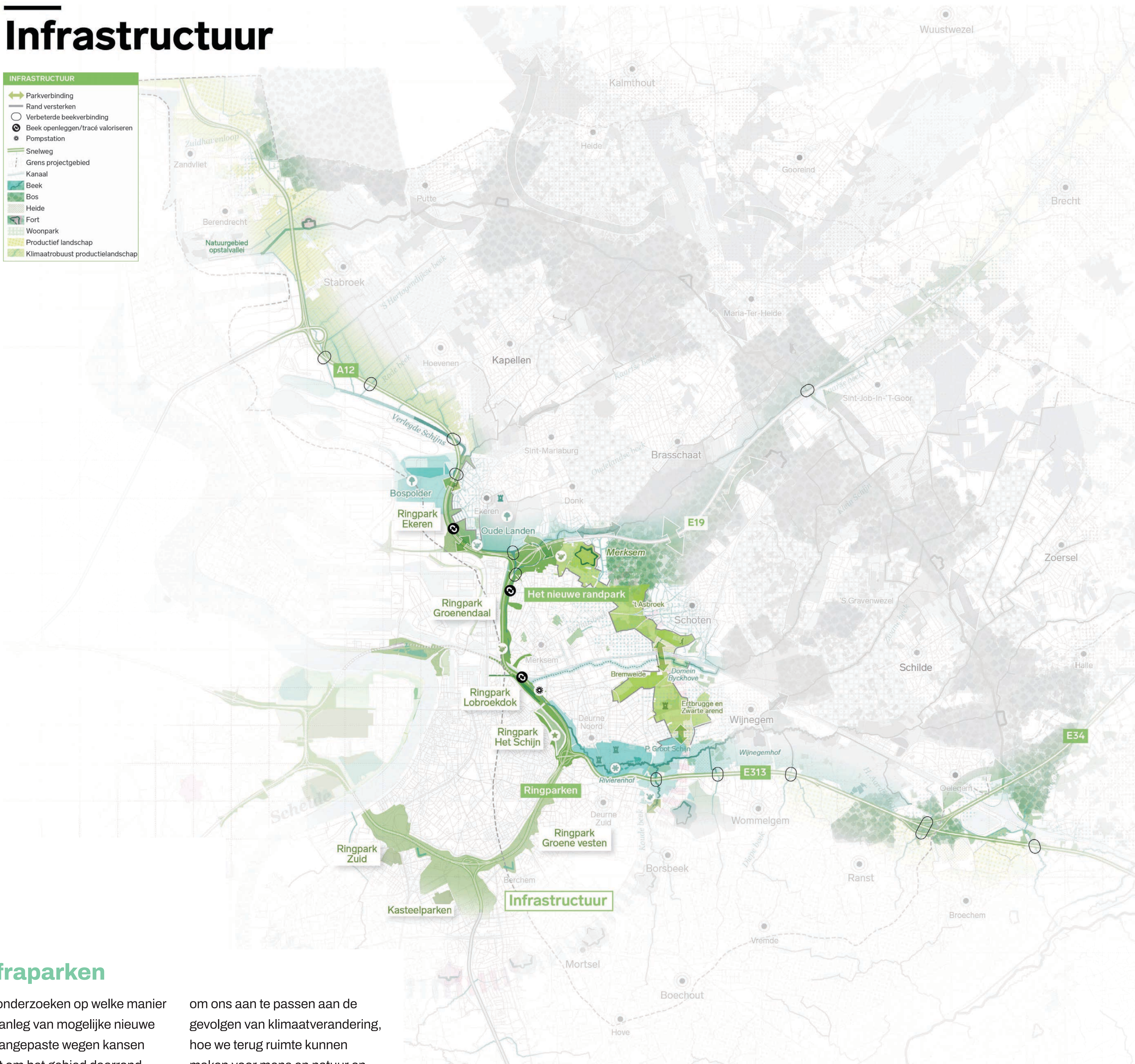
### Polder

De polder is in eerste instantie een landbouwlandschap. In dit mooie, historische landschap staat de landbouw centraal. Door de klimaatverandering zoeken we in de polder naar een nieuw duurzaam evenwicht tussen water en landbouw. We willen ook nagaan op welke wijze we de koolstofopslag (carbon farming) van het gebied kunnen versterken.



## Infrastructuur

- INFRASTRUCTUUR**
-  Parkverbinding
  -  Rand versterken
  -  Verbeterde beekverbinding
  -  Beek openleggen/tracé valoriseren
  -  Pompstation
  -  Snelweg
  -  Grens projectgebied
  -  Kanaal
  -  Beek
  -  Bos
  -  Heide
  -  Fort
  -  Woonpark
  -  Productief landschap
  -  Klimaatrobuust productielandschap



### Infraparken

We onderzoeken op welke manier de aanleg van mogelijke nieuwe en aangepaste wegen kansen biedt om het gebied daarrond klimaatvriendelijker te maken. Daarvoor bekijken we hoe we in dit gebied velden, parken, waterlopen en bossen beter met elkaar kunnen verbinden, wat we kunnen doen

om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, hoe we terug ruimte kunnen maken voor mens en natuur en wat we kunnen doen om verdere klimaatverandering - door de uitstoot van broeikasgassen - te beperken en op te slagen.

