

Melsele 13 augustus 2014

**AAN:**

Vlaamse Regering,  
Ruimte Vlaanderen  
Afdeling gebieden en projecten  
Koning Albert II-laan 19, bus 16,  
1210 Brussel

**Betreft:** Bezwaarschrift over Ontwerp van Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP)  
Oosterweelverbinding (OWV) en over de plan-MER.

**Ingediend door:** Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever (Natuurpunt WAL) vzw  
maatschappelijke zetel Fortlaan 14 te 2070 Zwijndrecht  
Jef Van De Wiele, voorzitter, A. Van Puymbroecklaan 122 9120 Melsele

***Natuurpunt Wase Linker Scheldeoever (NPWAL): situering***

Natuurpunt Wase Linker Scheldeoever vzw (NPWAL) is een regionale natuur- en milieuvereniging die gesteund door 1700 leden werkzaam is in 5 gemeenten langs de linker oever van de Schelde; tussen de Nederlandse grens en de brug van Temse. Het kerngebied waarrond NPWAL in 1978 haar werking opstartte, is het natuurreservaat Blokkesdijk op de Antwerpse Linkeroever. De internationale waarde en bescherming van dit gebied is onaantastbaar; ook ten opzichte van de geplande OWV. Bovendien zal de OWV grote delen van de natuurgebieden Het Rot en Vlietbos definitief innemen. De quasi volledige kapping van het Sint Annabos voor werfzone en sliplagunering is onaanvaardbaar. Daarom zullen er vele compensaties en milderende maatregelen consequent moeten uitgevoerd worden.

Niettegenstaande de overheid sinds 1978 vele natuurgebieden op Linkeroever beschermd (Blokkesdijk, St-Annabos, Het Rot, Vlietbos, Burchtse Weel), is de balans voor open ruimten en natuur anno 2014 vrij negatief. Bij gebrek aan een langetermijnvisie op het openbaar domein in functie van mens en natuur verdwijnen er door (bouw)projecten (Regatta, megamuziekevenementen Middenvijver, enz...) grote delen open ruimten. Bovenop dit verlies zal de realisatie van de OWV opnieuw veel natuur en open ruimten definitief innemen.

NPWAL meent samen met vele verkeersdeskundigen dat de OWV het Antwerpse verkeersinfarct slechts kortstondig kan oplossen. Verkeersdeskundigen stellen dat bij ongewijzigd verkeersbeleid we met de OWV op middellange termijn opnieuw in de file staan. Meer wegen resulteert steeds in meer verkeer...

NPWAL wenst geen OVW omdat die geen duurzame oplossing betekent voor de verkeersproblematiek en het verlies aan open ruimten en natuur onaanvaardbaar vergroot. Niettegenstaande dit standpunt zal NPWAL zich in haar bezwaarschrift constructief kritisch opstellen. NPWAL formuleert in haar bezwaarschrift een globale visie op het voorkomen van ontsnippering, de verbetering van de leefbaarheid en het opwaarderen/verbinden van natuurgebieden in het werkingsgebied van de OWV op Linkeroever.

## *Inhoudsopgave Bezwaarschrift NPWAL*

De opmerkingen zullen steeds - tenzij anders vermeld - betrekking hebben op de Linkerscheldeoever van de projectzone van het GRUP én het plan-MER voor de OWV. Een opsplitsing van de opmerkingen in GRUP en plan-MER was niet steeds mogelijk.

Behalve de titels, zijn ook de belangrijkste tekstgedeelten in vet gezet, om ze te benadrukken.

Natuurpunt Wase Linker Scheldeoever (NPWAL): situering	pag. 1
Hoofdstuk 1: Totaalplan waarin alle onderdelen op elkaar zijn afgestemd .....	pag. 2
Hoofdstuk 2: Positieve opmerkingen .....	pag. 2
Hoofdstuk 3: Vraag naar bijkomend onderzoek .....	pag. 3
Hoofdstuk 4: Grondverwerking en -stockage .....	pag. 4
Hoofdstuk 5: Prioritair uit te voeren werken en goed getimedede werken vastleggen .....	pag. 6
Hoofdstuk 6: Tekort aan recreatie- en natuurgebied .....	pag. 7
Hoofdstuk 7: Ontsnippering – ecoverbindingen: groen-, recreatie- en woonverbindingen-structuur Antwerpen Linkeroever - Zwijndrecht in relatie met OWV .....	pag. 11
Hoofdstuk 8: Noodzakelijke bestemmingswijzigingen of bestendingingen op het Ruimtelijk Uitvoeringsplan .....	pag. 19
Hoofdstuk 9: Aanpassingen bij de stedenbouwkundige voorschriften .....	pag. 22
Hoofdstuk 10: Andere belangrijke bemerkingen .....	pag. 24
Hoofdstuk 11: Besluit .....	pag. 25

## *1. Totaalplan waarin alle onderdelen zijn afgestemd op elkaar*

NPWAL gaat er van uit dat er in het voorliggende GRUP, plan-MER en haar bijlagen gekozen is voor een “totaal inrichtingsplan”, waarvan de wegeaanleg van de OWV slechts één onderdeel vormt. NPWAL benadrukt dat de realisatie van de andere projecten (zoals fietspaden, geluidschermen, natuurinrichting en –verbindingen, milderende maatregelen) ten volle moeten uitgevoerd worden en juridisch en technisch gekoppeld moet worden aan (de diverse deelprojecten van) de OWV.

De uitvoering van de milderende maatregelen, natuurcompensaties en nieuwe bestemmingen moeten ook qua timing verankerd worden aan de voortgang van de werken van de deelprojecten van de OWV. **Deze eisen moeten opgenomen worden in het bindend deel van dit GRUP met name in de stedenbouwkundige voorschriften.**

NPWAL merkt dat er in het GRUP terecht veel aandacht gaat naar milderende maatregelen en natuurcompensaties. Het belangrijkste is dat deze maatregelen, zonder uitzondering, op het terrein in de best mogelijke omstandigheden worden gerealiseerd. **In de stedenbouwkundige voorschriften bij artikels 1 en 2 dient hiervoor toegevoegd dat de infrastructuur van de OWV pas in gebruik mag genomen worden als de milderende maatregelen zijn afgewerkt of op schema zitten.**

## *2. Positieve opmerkingen*

NPWAL vindt in dit GRUP tal van positieve voorstellen. NPWAL vreest dat velen ze wel als zeer positief zullen ervaren, maar dat ze er niet zullen toe komen om er hun waardering over uit te spreken. Dit kan bij de definitieve afweging door de VLACORO een ongunstige weerslag hebben, als er bij gebrek aan ‘tegengewicht’ enkel ‘negatieve bezwaren’ zouden binnenkomen.

**NPWAL ondersteunt de volgende invullingen in het voorliggende ontwerp van GRUP (niet limitatief):**

- Aan de ‘zachte’ en ‘groene’ bestemmingen, mag onder geen beding beknipt worden; ze moeten zelfs nog uitgebreid worden;
- het volledige ontzien van het Europese Vogelrichtlijngebied Blokkersdijk;
- de compacte uitvoering van de wegeninfrastructuur en –complexen; waaronder knoop zuid (E17), knoop noord (Blokkersdijk) en de bundeling van snelweg en parallelweg;
- de uitbreiding en de aaneenschakeling van een fietsnetwerk en vooral de oeverkruisende fietsverbinding;
- de inrichting van Burchtse Weel als getijdengebied en de aanduiding ervan als N-gebied (reeds uitgevoerd, maar niet duurzaam functioneel);
- de (natte) inrichting van een deel van Middenvijver-west en de plaatselijke opwaardering naar N-gebied (reeds grotendeels uitgevoerd);
- de aanleg van het Farnèseschor en ooibos;
- de uitbreiding van het GEN-gebied Blokkersdijk;
- het opbreken van de Ch. De Costerlaan en haar herbestemming;
- de aandacht voor geluidwerende maatregelen;
- de aandacht voor ontsnippering, met daarin de aanleg van ecoducten en natuurverbindingsgebieden.

### 3. Vraag naar bijkomend onderzoek

In de loop van de jaren is er voor het OWV-dossier reeds veel onderzoek verricht. Toch zijn er nog enkele zaken die dringend bijkomend onderzoek vereisen.

**NPWAL vraagt dat de overheid nog vóór het indienen van de Stedenbouwkundige Vergunningen voor de OWV de volgende acties zal ondernemen:**

#### 3. a. een “Natuurverbindings- en ontsnipperingsstudie

In een apart Hoofdstuk 7; met overzichtsplan, geeft NPWAL een goed uitgewerkt voorstel dat als waardevolle basis kan dienen.

#### 3. b. Een plan “zuinig-ruimtegebruik voor de werfzones”

Deze studie houdt een afgestemde timing in, die er voor zorgt dat de beschikbare ruimtes optimaal en meermaals kunnen gebruikt worden. Dit houdt o.a. in dat men ook de toekomstige infrastructuurzones vooraf als werfzone kan en moet gebruiken. Enkele suggesties:

- het westelijke en zuidwestelijk deel van de werfzone op Het Zand (ten noorden van de spoorweg nr.59) schrappen als werfzone. Ter compensatie moet aan de Blancefloerlaan de zone voor de P+R parking toegevoegd worden. Dit kan doordat de P+R zone eerst als werfzone en pas op het einde van de OWV-werken effectief ingericht kan worden;
- meervoudig gebruik van de infrastructuurruimte in het westelijk deel van de werfzone Sint-Annabos (bezuinigingsscenario dient opgemaakt te worden);
- multifunctioneel plan om het Farnèseschor, Ooibos (12+6ha) en ondiepwaterzone in de Schelde (+/- 5ha) aanvankelijk intensief te gebruiken als werfzone en pas na de werken zijn hoogwaardige natuurbestemming te geven;
- Betere bereikbaarheid en multifunctionaliteit van de werfzones door Baily-bruggen over de wegeninfrastructuur. Zo moet de vrijkomende ruimte van o.a. de “banaan” op Linkeroever efficiënter en veelzijdiger ingezet worden, met ruimtebesparingen elders tot gevolg.

#### 3 c. Slibstudie uitvoeren

Voor het afzinken van de tunnelelementen wordt in de Scheldebodem een geul van 12m diep gebaggerd. De bovenste laag is vervuild en wordt afgevoerd. Omwille van onstabiele bodem en

stromingen gebeurt het uitbaggeren in een licht hellend talud van enkele honderden meter langs weerskanten van de geul. Ook komt er een insnijding in het land aan weerszijden van de Schelde. De stockage van de 3 miljoen m<sup>3</sup> specie gebeurt gescheiden per grondsoort. BAM stelt dat de maximum stapelhoogte 6m is omwille van mogelijke afschuiving. 3 miljoen m<sup>3</sup> op 6m hoogte geeft een bergingsoppervlakte van (50à) 60 ha die ten koste gaat van de helft van het ecologisch en maatschappelijk waardevol Sint-Annabos. Dit is een gigantische oppervlakte die moet opgeofferd worden voor een laagwaardige toepassing. Deze slibstockage in het Sint Annabos is voor NPWAL onaanvaardbaar.

De studie moet uitzoeken hoe zowel baggervolume als noodzakelijke stockageruimte drastisch kan verminderd worden.

### ***3 d. Hydrologische studie met permanente opvolging***

De hoge waarde van de natuurgebieden van Antwerpen Linkeroever / Zwijndrecht valt of staat met een goed peilbeheer van grond- en oppervlaktewater. Een fijnmazig netwerk van peilgegevens moet worden opgemaakt. In overleg met ANB en NPWAL moeten optimale peilstanden opgemaakt worden.. Deze peilstanden moeten:

- aan alle (onder)aannemers gecommuniceerd worden en zij moeten zich er toe verbinden dat de werken zullen worden stilgelegd als er afwijkende peilwaarden worden geregistreerd. Stilllegging van de (deel)werken duurt zolang tot de afwijkende peilproblemen opgelost zijn.
- om de 2 weken door BAM opgemeten worden en meteen aan hoger genoemde beheerders en een stuurgroep voor de opvolging van de werken gecommuniceerd worden.

Grond- en oppervlaktewateronttrekkingen worden steeds uitgevoerd met een retourbemaling in dezelfde waterlaag buiten de omgevende waterkerende wand. Ze worden steeds begeleid door peilmetingen.

Alle werken onder het maaiveld worden voorzien van een omgevende bentonietwand.

Het voorkomen van hydrologische problemen in natuurgebieden is de verantwoordelijkheid van BAM !

Het probleem van het watertekort in het Vlietbos / Moerasje Donkers wordt ook elders aangehaald. NPWAL vraagt om een studie op te maken om dit gebied gevoelig te vernatten.

### ***3 e. Nulmonitoring voor vaststellen toestand natuur (2009) updaten***

De nulmonitoring voor het vaststellen van de toestand van de natuur van 2009 is onvoldoende sluitend om de negatieve effecten en de voorkoming en remediëring van schade te beoordelen. Dat moet beter op punt gesteld worden en bindend gemaakt worden.

NPWAL vraagt een verbeterde nulmonitoring en een opvolging gedurende 10 jaar vanaf de start van de werken of ten minste 3 jaar na de ingebruikstelling van de OWV.

## ***4. Grondverwerking en -stockage***

60ha natuur in het Sint Annabos gaan verloren voor lagunering en opslag van slib. NPWAL verzet zich met klem tegen deze bestemming en de voorgestelde werkmethode. NPWAL vindt de door de overheid uitgevoerde zoektocht naar andere methoden en stockageplaatsen onvoldoende. Een nieuwe en veel grondigere studie moet andere minder kwetsbare stockageplaatsen aanduiden en de ruimte-inname in het Sint Annabos (stockage en werfzone) tot aanvaardbare proporties herleiden.

### ***4 a. Enkele suggesties:***

- op de Scheldebodem getrapte hellingen met verticale verstevigingen maken die in de breedte minder ruimte innemen;
- de bovenlaag van de Scheldebodem bevroren;
- de timing van het vrijbaggeren van de geul en het afzinken van de tunnelementen beter op elkaar afstemmen;
- de afzinking van de tunnelementen uitvoeren in een periode van 'doodtij';

- de landinsnijdingen op Linker- en Rechteroever . spreiden in de tijd zodat de afdekking van de tunnelementen van de ene oever kan gebeuren met de grond van de insnijdig op de andere oever;
- de bovenste sliblaag verwerken in het verwerkingsstation Amoras en hierbij gebruik maken van hun tijdelijke onderwateropslag in de dokken;
- een deel van het slib afvoeren naar kleiputten met een nabestemming natuurinrichting;
- ontwatering en tijdelijke opslag van het te hergebruiken zand in grote bulkschepen;
- baggerspecie (slim) storten afwaarts de Schelde of in de Noordzee;
- opslag en compactering van slib in onderwatercellen onder de dokken (cfr. in Doeldok en Waaslandkanaal eind jaren '90);
- nagaan of er te dempen dokken zijn zoals Noordelijk insteeddok, Lobroekdok;
- uitwijken met een deel van het slib naar andere locaties (bv. langs de Canadastraat Zwijndrecht);
- nuttig hergebruik van de geschikte specie via zandwinning;
- nuttig hergebruik van de geschikte specie voor dijkwerken;
- ontwatering en opslag van het slib uitvoeren met geotubes, om minder laguneringsruimte te moeten innemen en een hogere stapeling mogelijk te maken;
- hogere stapeling van het slib mogelijk maken door het op te slaan tussen metalen damwanden - die ten allen tijde verplaatsbaar zijn - en zo flexibel en zuinig stapelen toelaten;
- Eens de specie voldoende steekvast is kan het zonder afschuifproblemen veel hoger gestockeerd worden dan de voorgestelde 6m; zoals de leefbaarheidsbuffer ten zuiden van Doel die 23m hoog is;
- bij elk aspect van de slibproblematiek opzoeken wat de Best Beschikbare Technologie (BBT) is en wat de beste combinaties er van zijn;
- Het Farnèseschor, Ooibos (12 + 6 ha) en ondiepwaterzone in de Schelde (+/- 5ha) eerst intensief als werfzone gebruiken en pas nadien zijn hoogwaardige natuurinrichting geven. Deze locatie kan als werfzone gebruikt worden voor het aan land brengen van baggerspecie.

#### ***4 b. Toelichting bij enkele voorstellen om ruimte inname te voorkomen:***

De ruimte-inname in het Sint Annabos kan beduidend verkleind worden door:

- De methode van lagunering in het Linkeroeverhavengebied in het verleden was erg ruimteverslindend. Daarentegen levert de mechanische ontwatering (project Amoras) goede resultaten die ook financieel vlak concurrentieel zijn;
- In de Schelde, ter hoogte van het Galgenweel werd er tot enkele jaren geleden aan commerciële zandwinning gedaan. Commerciële zandwinning in het OWV-project kan de grootschalige kapping van het Sint Annabos voorkomen. Bovendien kan er aan het Sint Annabos door een tijdelijk los- en laadkade of –pier zandtransport over het water georganiseerd worden. Afvoer per schip kan zowel gebeuren in natte fase (slib) als in droge fase (zand) en kan ook over grotere afstand gebeuren;

- **NPWAL stelt voor de werfzone ter hoogte van het Farnèseschor en Ooibos (12 + 6 ha) uit te breiden tot in de ondiepwaterzone van de Schelde (af te bakenen met damplanken) waardoor er extra werfruimte vrijkomt (+/- 5ha!). Op deze wijze is er in totaal 23ha meer werfzone beschikbaar dan BAM heeft voorzien.** Die damplanken hebben een dubbele functie: afbakenen werfzone en aanleg schor en Ooibos in den droge. Deze zone ligt in Europees Habitatrictlijngebied en dient dus volwaardig gecompenseerd te worden zoals voorzien in de aanleg van het getijdengebied Burchtse Weel. De inrichting van **Burchtse Weel** tot een getijdenbeïnvloed natuurgebied is reeds gedeeltelijk uitgevoerd. Het moet instaan als natuurcompensatie voor het verdwijnen van 7ha schorregebied (op Linkeren Rechteroever). Omwille van de inname van habitatrictlijngebied in de Schelde door de diepwaterzone dient het getijdengebied Burchtse Weel verder uitgebreid te worden en voorzien van een 2<sup>de</sup> hoger gelegen inlaatsluis;
- Mocht het Lobroekdok gedempt worden, kan de stockageruimte in Sint Annabos verkleind worden. Transport van de opgebaggerde grond kan per schip gebeuren of zelfs met persleidingen. Bij de stockage van het slib op de bodem van Lobroekdok dient de verdichtingstechniek gebruikt te worden die ook in Doeldok en het Waaslandkanaal is toegepast. Dit verhoogt de stockagecapaciteit en verbetert de stabiliteit van de opgehoogde bodem;
- Door de timing van Scheludedijkverhogingen af te stemmen op het vrijkomen van geschikte grondsoorten, kunnen deze gronden met weinig transport en kosten hergebruikt worden..;
- In dit bezwaarschrift wordt gevraagd de 'Verbindingsweg' tussen het Vlietbos en Het Rot / Middenvijver en de E34 tussen Blokkersdijk en Vlietbos te overkappen. Op de niet overkapte stukken vraagt NPWAL een afdoende bufferwal ter afscherming van de natuurgebieden en de verkeersinfrastructuur. De grond voor de overkapping en de bufferwallen kunnen vanuit Sint Annabos aangevoerd worden. In beide gevallen gaat het over een grondtransport van slechts enkele honderden meter. Een Baily-brug kan gebouwd worden om de nog in gebruik zijnde wegen te kunnen kruisen;
- Als eerste keuze stelt NPWAL voor de zuidelijke parallelweg en de twee zuidelijkste rijstroken van de hoofdbaan van de Charles De Costerlaan al van bij de start van de voorbereidende werken op te breken voor spontane verbossing als boscompensatie. Als tweede keuze en onder de voorwaarde dat daardoor de kappingen in Sint Annabos verminderd kunnen worden, kan dit onttrokken wegdeel voor tijdelijke grondstockage gebruikt worden;
- Plaatsen die in het kader van de boscompensatie zullen bebost worden (bv. de knoop Zuid), kunnen voorafgaandelijk aan de beplantingen dienen als grondstockage en/of slibberging. Of ze kunnen een permanente ophoging krijgen;
- Geluids- en landschapbuffer ten zuiden van de E34, vanaf het Vlietbos tot in Beveren kan met Scheldeslib –of -zand aangelegd worden. Gekoppelde dumpers met aanhangwagens, kunnen de transportbewegingen en de kosten sterk reduceren.

#### **4 c. Conclusie grondverwerking en -stockage**

Er is te weinig gezocht naar ruimtebesparende oplossingen voor alle natuurgebieden en specifiek voor het Sint-Annabos.

**NPWAL vraagt nadrukkelijk om in de Stedenbouwkundige Voorschriften bindend op te nemen dat voor het steekvast maken van het aan land gebrachte slib, moet gewerkt worden met moderne, ruimtebesparende technieken,** in plaats van de klassieke ruimteverspillende techniek van laguneren. Op die manier is er tijdens de werken een veel kleinere oppervlakte noodzakelijk voor de verwerking van de specie.

**Op het verordenend grafisch plan moet de afbakening van de overdruk als werfzone (Artikel 5) in Sint Annabos drastisch ingekrompen worden.**

**Door de aanzienlijke inkrimping van de werfzone, moet er ook minder bos gekapt worden en kan de volledige boscompensatie in de onmiddellijke omgeving ingevuld worden.**

## ***5. Prioritair uit te voeren werken en goed getimedede werken vastleggen***

De nieuwe toegangsweg vanaf de Canadastraat naar Blokkersdijk moet alvorens de oude opgebroken wordt aangelegd worden gelijktijdig met de realisatie aan de ecoverbinding 'Natuur in de Haven' – waardoor dubbele verstorende activiteiten vermeden wordt.

De zuidelijke parallelweg en de twee zuidelijke rijstroken van de hoofdweg van de Ch. De Costerlaan moeten reeds bij de start van de voorbereidende werken opgebroken worden om spontane ontwikkeling van bosuitbreiding op een vochtige ondergrond (geen aanplantingen) vanuit het natuurgebied Het Rot toe te laten.

**Het Farnèseschor, Ooibos (12 + 6 ha) en ondiepwaterzone in de Schelde (+/- 5ha) moeten eerst intensief als werfzone gebruikt worden en mogen pas nadien hun hoogwaardige natuurinrichting krijgen.** Als werfzone kunnen ze ook gebruikt worden voor het aan land brengen baggerspecie.

De toekomstige infrastructuurzones dienen vooraf als werfzone gebruikt te worden. Door een goede timing kunnen deze vooraf beschikbare ruimtes optimaal en meermaals gebruikt worden.

De nieuwe P+R zone aan de Blancefloerlaan (Het Zand) kan eerst als werfzone dienstig zijn, en pas op het einde van de OWV-werken effectief ingericht worden.

Scheldeschorherstel ter hoogte van Burchtse Weel is uiterst belangrijk. Het OWV-project dient bij Waterwegen en Zeekanaal aan te dringen op de uitvoering van deze werken vóór dat de tunnelwerken starten.

- dan zijn er geen bijkomende verstorende activiteiten in waterrijke gebieden op het moment van de tunnelwerken (wat wel het geval is als de werken zouden samenvallen);
- de afgegraven grond kan dan hergebruikt worden voor de opvulling van de natuurverbinding tussen Burchtse- en Galgenweel nabij de Kennedytunnel. Deze timing moet wél in de Stedenbouwkundige Voorschriften opgenomen worden.

## ***6. Tekort aan recreatie- en natuurgebied***

Voor NPWAL is het totale pakket aan (natuur)compenserende maatregelen te mager in vergelijking met de negatieve impact van de OWV inzake terreininname en verstorende activiteiten waardoor er **een tijdelijk én definitief tekort aan recreatie- en open ruimte ontstaat.** Hierdoor komt er in de reeds sterk onder druk staande en verstoorte natuurgebieden, extra recreatiedruk te liggen. Dit is voor NPWAL onaanvaardbaar. Het GRUP moet oplossingen bieden voor deze urgente problematiek.

Voor de verdere bespreking baseren we ons op **Bijlage III Toelichtingsnota (tekst) in Tabel 2 op blz 139 én op onze eigen grondige kennis van het terrein.**

### ***6 a. Recreatie***

De terugval aan recreatieruimte (7ha) wordt geïllustreerd in Bijlage III Toelichtingsnota (tekst) in Tabel 2 op blz. 139. Deze theoretische negatieve balans wordt in praktijk nog verder versterkt door:

- de ruimten die door de nieuwe infrastructuur zullen worden ingenomen en momenteel recreatief medegebruik kennen;

- de ruimte rondom de infrastructuur(werken) die verstoord zullen worden en geen recreatieve aantrekkelijkheid meer zullen uitstralen;
- de werfzones die niet meer toegankelijk zullen zijn;
- de 10ha van recreatiegebied 't Zand die als werfzone ingericht worden (zijn NIET meegeteld in de balans!);
- de werken in natuurgebieden (die ook een passieve recreatiefunctie hebben);
- de kappingen en landschapsschendingen, her en der, ten behoeve van de werken;
- de grootschalige kaalslag van Sint Annabos, die vele jaren zal nodig hebben om zich te herstellen (is NIET meegeteld in de balans!);
- de ondertussen opgestarte bebouwing van de Prestibel-terreinen aan het Galgenweel;
- de plannen om Middenvijver-Oost ten minste grote delen van het jaar af te sluiten en er megafestivals te organiseren. Tijdens de festivals zal ook de ruimere omgeving ontoegankelijk gemaakt worden.

**Het GRUP moet deze elementen in de eindbalans opnemen en vervangende recreatiegebieden aanduiden zonder nadelen voor de natuur.**

Als enige oplossing voor het aanvullen van de tekorten aan passieve recreatieruimte - niet enkel tijdens de werken maar ook nadien -, ziet NP –WAL in:

- de aanduiding van **Middenvijver-Oost als Speelbos / Speelweide**. Door zijn ligging, bereikbaarheid en ruime uitstraling zal dit gebied ook de rust- en recreatieverstoring in de werfzones op Rechteroever deels opvangen;
- het aanduiden van **“de banaan van Linkeroever” als Groen- of bosgebied;**
- **de maximale veiligstelling van Sint Annabos.**

## **6 b. Natuur**

Voor wat betreft “Natuur” is er in het ontwerp GRUP volgens Bijlage III Toelichtingsnota (tekst) in Tabel 2 op blz. 139, geen tekort op de globale balans. Er is volgens NPWAL in het GRUP OWV en haar gerelateerde werken, **WEL een tekort voor Groen en Natuur:**

- De vele werfzones in groengebieden werden niet als aftrekpost in de balans ingebracht (Vele tientallen ha in Vlietbos, Het Rot, Sint Annabos,...);
- Sommige natuurgebieden met meervoudige bescherming verdwijnen en worden gecompenseerd door gebieden met een enkelvoudige bescherming. Zo gaan er grote delen verloren in Het Rot en het Vlietbos (Natuur- of Reservaat-gebied én beschermd landschap). De verdwijning van meervoudig beschermd gebied moet gecompenseerd worden met bijkomende oppervlakte;
- In Tabel 2 op blz 139 staat de positieve balans van de “Grote Eenheid Natuur” tweemaal vermeld. Deze aanduiding is enkel een overdruk bovenop de basisbestemming als natuurgebied en is geen extra oppervlakte! De negatieve balans van verlies aan natuurgebieden met de extra bescherming als Geklasseerd Landschap staat er evenwel NIET in vermeld;
- De grootschalige kapping van Sint Annabos (wellicht de grootste kapping van een domeinbos in Vlaanderen ooit) vernietigt de huidige hoge biodiversiteitswaarde en zal jarenlang maatschappelijke gevolgen hebben. Dit is NIET meegeteld in de balans!;
- Buiten ‘natuurgebied’ zijn er terrein-innames die negatieve weerslag hebben op landschap, fauna en flora, zoals de aanleg van een parallelweg vanaf de Canadastraat tot de P. Coplaan. Dit gaat ten koste van een deel ‘landschappelijk waardevol landbouwgebied’, twee



aangeplante bosjes en de reeds eerder genoemde inname van het Vlietbos, waaronder ook het erg interessante 'Moerasje Donkers';

- De meerekening van de werfzones is onvolledig. Onder andere de oppervlakten aan werfzones langsheen de wegeninfrastructuur zijn niet meegenomen. Dit gaat al vlug over 4 ha per strekkende kilometer wegeninfrastructuur en dit vaak langs beide kanten van de weg;
- Het intense werfverkeer met zwaar materieel zal gedurende meerdere jaren een grote verstoring teweegbrengen;
- De werfzones en infrastructuur voor de OWV liggen op vele plaatsen in buffergebied ('T' op het gewestplan). Deze zijn volgens de stedenbouwkundige voorschriften als volgt omschreven: *"De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, ..."*. Aangezien zij aan het wegennet of de werfzone worden toegevoegd, kunnen zij hun functie als groene ruimte niet meer vervullen. Ook dit is een verarming voor de natuur. Ook dit is niet opgenomen in de balans!
- Er zal bodembeschadiging in de werfzones optreden. Profielverstoring kan in principe niet volledig hersteld worden. De effecten van bodemverstoring en andere negatieve resteffect worden niet meegerekend;
- Volgens het GRUP nemen werfzones in Sint Annabos ca. 60 ha terrein in. Op het Verordenend Grafisch Plan staan ten noorden van Vlietbos en Het Rot (in hoofdzaak in Sint Annabos) nagenoeg 100ha ingekleurd als werfzone! Dit is een ernstige misleiding van het publiek, die enkel kan rechtgetrokken worden door **op het Verordenend Grafisch Plan van het GRUP méér compenserend natuurgebied af te bakenen en een ruimere boscompensatie uit te voeren! NPWAL vraagt evenwel met aandrang om in de eerste plaats de afgebakende werfzone in Sint Annabos drastisch te verkleinen.**

Om het tekort aan natuurgebied bij te stellen, vraagt NPWAL om:

- meer en betere **natuurverbindingen te realiseren** (zie hoofdstuk 7),
- de noordoost-zone van **Burchtse Weel uit te breiden** tot tegen de autoweg;
- een **groene bestemming** te geven aan de **"Banaan van Linkeroever"** en de afgeschafte **afrit Pastoor Coplaan** Zwijndrecht. Deze beide plaatsen zijn uitermate geschikt voor boscompensatie;
- een **ruimer behoud van Sint Annabos**;

### 6 c. Waterrijke natuurgebieden

Hoewel dit natuurype niet apart in de balans opgenomen werd, wil NPWAL toch ook **het TEKORT aan waterrijke gebieden onder de aandacht brengen.**

- Het **Vlietbos** heeft sedert jaren te kampen met een opvallende daling van het waterpeil. Te snelle waterafvoer via rioleringen en baangrachten is een mogelijke oorzaak. In de jaren '80 waren de vochtige delen het leefgebied van onder andere blauwborst, rugstreeppad, bruin cypergras, moeraswespenorchis, ... in de natte bosgebieden kwamen eenden en waterhoen tot broeden. Het **"Moerasje Donkers"**, dat zal verloren gaan door de aanleg van de parallelweg, maakte deel van uit van dit waardevolle complex. Door de aanwezigheid van een plas, heeft het zijn waarde langer kunnen handhaven, maar ook daar is degradatie opgetreden. De mogelijkheden tot **het opvoeren van de watertafel, opstuwing van de beken en het creëren van plasgebieden in het Vlietbos, dienen onderzocht en uitgevoerd te worden binnen het OWV-takenpakket**;
- Het aanleggen van een ononderbroken, volwaardige, functionerende **blauwe verbinding tussen de Palingbeek aan Blokkersdijk en de Burchtse Weel** door BAM is een noodzakelijke aanvulling;
- Het herinrichten van **Middenvijver-west** tot een gebied met plassen en beken (2007) is een prachtig initiatief en heeft de diversiteit en natuurwaarde van het gebied sterk doen stijgen.

Minder duidelijk is, of dit natuurinrichtingsproject zijn doel zal bereiken zoals het gesteld werd: *“om tijdelijke impacten voor de avifauna van het natuurreservaat Blokkesdijk, veroorzaakt door de bouw van de OWV op te vangen”*. **Volgens NPWAL zal Middenvijver-west onvoldoende kunnen instaan voor het vooropgestelde doel omdat:**

- vogels van grotere wateroppervlakken er niet terecht kunnen;
  - de vogelpopulatie op Middenvijver regelmatig verstoord wordt door wandelaars die zich niet aan de toegangsregels van het natuurgebied houden; al dan niet met loslopende en zelfs zwemmende honden. In een simulatiefolder van BAM (2005) staat op Middenvijver-west zelfs een uitloopzone voor honden ingetekend. Dit is een totaal foute voorstelling, want dit is niet te verenigen met de basisdoelstelling voor dit waardevol gebied en de ‘verbodsbepalingen van het beschermd landschap’.
- De inrichting van **Burchtse Weel** tot een getijdenbeïnvloed natuurgebied is reeds gedeeltelijk uitgevoerd. Het moet instaan als natuurcompensatie voor het verdwijnen van 7ha schorregebied (op Linker- en Rechteroever). Naast de 7ha terreinverlies zijn er echter nog andere verstoringen in dit intergetijdengebied:
- de verregaande verstoring op de Schelde door het uitbaggeren van de tunnelgeul, het aanvoeren van de tunnelelementen, de werken, -dag en nacht-, voor het afzinken van de tunnelelementen,... De impact ervan reikt veel verder dan de zone waar ze uitgevoerd worden;
  - de inname en verstoring van een deel van de vijver van het Noordkasteel;
  - verstoring door heien van palen of wanden;
  - verstoring door werken bij de aanleg van de gestapelde kanaaltunnels in de dokken op rechteroever. Hier verblijven in de winter steeds honderden watervogels;
  - door bij de bouw van de inlaatconstructie voor Burchtse Weel foutief te kiezen voor één in- en uitlaatsluis op een lage TAW-hoogte, dreigt het volledige getijdengebied dicht te slibben. Omdat de duurzaamheid van het systeem is niet gegarandeerd én de inname van habitatrictlijngebied in de Schelde door de diepwaterzone dient het getijdengebied Burchtse Weel verder uitgebreid te worden en voorzien van een 2<sup>de</sup> hoger gelegen inlaatsluis;

**Het lijkt NPWAL onwaarschijnlijk dat Burchtse Weel en Middenvijver west kunnen instaan voor alle verwachte verstoringen en watergebonden terrein-innames ten gevolgen van de bouw van de OWV.**

**NPWAL vraagt nadrukkelijk om ook het Scheldeschorherstel ter hoogte van Burchtse Weel aan de compenserende maatregelen toe te voegen.** Enkele opmerkingen hierbij:

- Dit kan zonder bijkomende bestemmingswijziging in dit GRUP, daar deze zone in het Gewestplan is aangeduid als ‘Natuurgebied’ en het hier gaat om natuurherstel na illegale grondstortingen eind jaren tachtig;
- De financiering en uitvoering van deze natuuringreep is de verantwoordelijkheid van de dienst Waterwegen en Zeekanaal. Ze is te koppelen aan de reguliere dijkverzwaringswerken, die volgens het Sigmaplan voorzien zijn.

Het OWV-project dient bij Waterwegen en Zeekanaal aan te dringen op de uitvoering van deze werken vóór dat de tunnelwerken starten. De reden is drieërlei:

- er is dan een extra uitwijkgebied voor de watervogels;
- er zijn geen bijkomende versturende activiteiten in waterrijke gebieden op het moment van de tunnelwerken (wat wel het geval is als de werken zouden samenvallen);
- de afgegraven grond kan hergebruikt worden voor de opvulling van de natuurverbinding tussen Burchtse- en Galgenweel nabij de Kennedytunnel. Deze timing moet wél in de Stedenbouwkundige Voorschriften opgenomen worden.

## 6 d. Boscompensaties

### Op het vlak van behoud van het bosbestand tijdens en na de werken aan de OWV, stelt NPWAL een tekort vast:

- Voor Sint Annabos wordt er gerekend op een kapping van > 60ha bos, voor werfzone en ruimte voor grondstockage. Maar zoals in 6.b). gesteld, beslaat de gereserveerde werfzone geen 60ha, maar wel 100ha!!!
- een deel van het Sint Annabos, dat aansluit bij de bebouwing langs de August Vermeylenlaan, is reeds eerder gekapt en heraangeplant, maar is nog geen volwassen "bosbiotoop". Ook voor de aanleg van de zogenaamde 'proef-geluidswal' (2007) werd een stuk van het bos gekapt. Die wal werd deels beplant, maar geen enkele boom heeft het overleefd.
- behalve in Sint Annabos worden er nog veel bomen gerooid in het Vlietbos en Het Rot en op meerdere plaatsen langs het tracé van de OWV en in de diverse werfzones.
- op Rechteroever wordt onder andere een stuk van het Noordkasteel gekapt

### De zoektocht van de overheid naar geschikte plaatsen om te herbebossen in het kader van de boscompensatie is beperkt.

### Het is dan ook erg teleurstellend vast te stellen dat men zich, naast een deel herbebossingen, zal beroepen op de in het bosdecreet voorziene mogelijkheid om een "financiële compensatie" te doen. NPWAL kan zich niet akkoord verklaren met deze "gemakkelijkheidoplossing" en geeft hier nog een aantal bemerkingen en oplossingen:

- Tijdens het vorige openbaar GRUP-onderzoek in 2005 heeft NPWAL zich in zijn bezwaarschrift uitgesproken tegen de voorgestelde bebossing op Middenvijver-west, aangezien hier een spontane bebossing van nature bezig is en omdat het om een plassen- en duingebied gaat. Het merendeel van de 37.000 aangeplante boompjes hebben het niet gehaald. De boompjes die het overleefden, hebben geen meerwaarde voor dit duinbiotoop. Hieruit moeten lessen getrokken worden;
- In de omgeving van de natuurlijk ontstane boszone van Het Rot kan men de **vrijkomende gronden van de Ch. De Costerlaan, spontaan laten verbossen**. Hiervoor moet enkel de bodemstructuur geschikt gemaakt worden: verwijderen van de aanwezige infrastructuur en uitgraven tot nabij het grondwaterpeil. In deze context lijkt het ons de beste, meest natuurlijke en budgetvriendelijke invulling voor de boscompensatie in deze te bebossen strook. Met deze bewuste keuze moet het mogelijk zijn om deze **spontane verbossing als een volwaardige boscompensatie te laten herkennen** door de overheid;
- Na de werken komt er binnen de huidige wegeninfrastructuur een grote - nu weinig nuttig ingevulde- ruimte vrij. Ze wordt omwille van haar vorm "**de banaan van Linkeroever**" genoemd. Deze komt, samen met de op- en afrit Linkeroever, in aanmerking voor een **bebossingsproject van 15ha**;
- De E34 wordt door de toename van het vrachtverkeer steeds drukker. De aanleg van een beplante geluidswal is onafwendbaar voor de leefbaarheid van het noordelijk deel van Zwijndrecht. Deze **bufferdijk ten zuiden van de E34** zal zowel het geluid van de autoweg als van de industrie dempen. Een **bebossingsproject** kan hier gerealiseerd worden.;
- Langs de E17 te Zwijndrecht zijn er meerdere bebossingsmogelijkheden om de leefbaarheid van de omgeving te verhogen. Door een verlaagde autoweg met de parallelweg er bovenop, komt er veel ruimte vrij om te vergroenen.

## 6 e. Conclusie

Antwerpen Linkeroever is dé groene long, het natuurgebied, het passief recreatiegebied, het uitwaai gebied, het ontspanningsgebied, ... op regionaal en bovenregionaal gebied. In de komende jaren zullen de mogelijkheden voor deze functies op tal van plaatsen tijdelijk of definitief wegvallen. Ook de belevingswaarde van 't Zand en het ganse werftracé zal lange tijd sterk dalen. De resterende natuurgebieden komen daardoor meer onder druk te staan, waarbij hun draagkracht zelfs tijdelijk dreigt overschreden te worden. **NPWAL vraagt een ruime aanvulling van natuur- en recreatiegebied en verbindingsgebieden in het GRUP.**

## 7. Ontsnippering – ecoverbindingen: groen-, recreatie- en woonverbindingstructuur Antwerpen Linkeroever - Zwijndrecht in relatie met OWV

De voorstellen in het GRUP over de ontsnippering van natuurgebieden door de aanleg van ecoverbindingen betekenen een belangrijke meerwaarde voor de natuur te Antwerpen Linkeroever en Zwijndrecht. Momenteel kennen we in deze regio meerdere waardevolle natuurgebieden, die van elkaar gescheiden zijn door harde barrières; vooral onder de vorm van drukke autowegen, spoorwegen en infrastructuren. Deze barrières oversteken betekent maar al te vaak dat de migrerende dieren het met de dood moeten bekopen. Vogelbescherming Vlaanderen deed een uitgebreid onderzoek naar verkeersslachtoffers, waaraan ook NPWAL actief meewerkte. Te Antwerpen Linkeroever en Zwijndrecht werd gedurende twee jaar een traject van ongeveer 20 km nagenoeg dagelijks afgezocht op verkeersslachtoffers. In de globale verwerking voor gans Vlaanderen steken de trieste resultaten van onze regio uit boven de rest van Vlaanderen. De resultaten van onze tellingen van verkeersslachtoffers kunnen op aanvraag te beschikking gesteld worden. Ze leveren het tastbare bewijs dat veilige ecoverbindingen hier erg noodzakelijk zijn.

**In onderstaand plan illustreert NPWAL haar voorstellen voor de ontsnippering van natuurgebieden door de aanleg van ecoverbindingen. Plan en tekst vormen één geheel en moeten samen gelezen worden.**

### 7 a. Vóór het indienen van de Stedenbouwkundige Vergunningen voor de OWV een "Natuurverbinding- en ontsnipperingsstudie" uitvoeren.

De landtong van het Waasland, die op de linker oever van de Schelde tot vlak bij de stad Antwerpen reikt, was steeds een rijk gestructureerd en aaneengesloten gebied met hoge natuurwaarde. Deze hoge natuurwaarde bleef ook bestaan nadat de voormalige Borgerweertpolder stap voor stap werd opgehoogd met Scheldeslib. Sinds de jaren '60 van de vorige eeuw kwam daarin een kentering door de aanleg van de E3 (nu E17 en R1), en de opwaardering van de "Zandbaan" naar Expressweg N49 en later naar A11 en E34. Dit ging ook gepaard met een bevolkingstoename, stadsvlucht, grote bouw- en industrieprojecten en een gestegen mobiliteit. De oppervlakte aan natuur en open ruimte kromp in en kwam onder steeds hogere druk te staan. Bovenop deze inkrimping was er ook een steeds verdergaande versnippering, met meerdere onoverbrugbare barrières.

Niet alleen de wegeninfrastructuur op zich, maar ook de ononderbroken verkeerstoename op al onze wegen is een grote bron van vervuiling en verstoring die een hoge dodentol eist bij de natuurlijke organismen en mensen. Hierdoor zijn de wegen van nu veel grotere barrières geworden dan vroeger. Het is bijgevolg niet goed gesteld met de toestand van onze ecosystemen; niet op landelijk en zeker niet op plaatselijk niveau.

De OWV betekent verdere uitbreiding van de wegeninfrastructuur waardoor het aantal gereden kilometers niet zal dalen. Meer wegen betekent evenzeer meer verkeer. Daarom vraagt NPWAL de overheid en BAM **ten volle in te zetten op het nemen van milderende maatregelen.**







**Onlosmakelijk gekoppeld aan de OWV dient er een opwaardering van het natuurlijk milieu te worden uitgevoerd; met aandacht voor de menselijke leefkwaliteit.**

In functie van het opwaarderen van het natuurlijk milieu met aandacht voor de menselijke leefkwaliteit heeft NPWAL een globale visie opgemaakt rond ontsnippering, verbindingsgebieden en opwaardering van de leefbaarheid. Deze visie bundelt een aantal zeer zinvolle, haalbare en kwalitatieve voorstellen voor doordachte natuurverbindingsstructuren, maar ook voor recreatieve ontsluitingen. NPWAL **verwacht dat de overheid nog vóór het indienen van de Stedenbouwkundige Vergunningen voor de OWV een “Natuurverbindings- en ontsnipperingsstudie” zal laten uitvoeren.**

Op de volgende pagina stelt NPWAL haar plan “Ontsnippering – ecoverbindingen” voor. De legende bij dit plan:

Rode hoofdletters: **A – A (Hoofdcorridors)**

Kleine zwarte letters: lokale verbindingen bv. ( p – x ) = overkapping Verbindingsweg Vlietbos – Rot

<u>Fysieke verbindingen of toegangen:</u>	<u>Grafische voorstelling van de natuurverbindingen:</u>
 natuur	 Te behouden, versterken of aan te leggen corridors.
 water	
 recreatie	 Oost- en west- hoofdcorridor van scheldeoever naar scheldeoever.
 wonen	



Plan Ecoverbindingen

- Fysiske verbindingen of toegangen:**
-  natuur
  -  water
  -  recreatie
  -  wonen
- Grafische voorstelling van de natuurverbindingen:**
-  Te behouden, versterken of aan te leggen corridors.
  -  Oost- en west- hoofdcorridor van scheldeoever naar scheldeoever.

### **7 b. Behoud van de Schelde als een grote, groene levensader,**

De Schelde die zowel aan de noord-, oost- en zuidkant van Antwerpen Linkeroever / Zwijndrecht gelegen is, is een grote, groene levensader ( **a** ) die alle bescherming verdient.

Aan de oostkant van de landtong is er de compacte woonkern van Antwerpen Linkeroever en aan de westzijde de woon- en industriezones van Zwijndrecht / Burcht. Tussenin bevond zich steeds een brede, nagenoeg ongeschonden **groene band van Scheldeoever (in het noorden) naar Scheldeoever (in het zuiden)**; met polderrestanten, duingebieden, bossen en plassen. Het is deze ecologisch zeer waardevolle band waarin in het verleden meerdere ingrepen gebeurd zijn. NPWAL zoomt vooral op deze band in, om de nodige herstelmaatregelen voor te stellen. Hun realisatie dient in het OWV-project geïntegreerd te worden.

### **7 c. De oostelijk noord - zuid groene gordel ( Hoofdcorridor) (A-A)**

**Sint Annabos** wordt opnieuw in contact gebracht met de Schelde door het historische Geuzen- en Farnèseweel ( **b** ) opnieuw aan te leggen na de tunnelwerken. Deze 12ha schor en 6ha oobos dienen integraal aangelegd te worden als ecologisch hoogwaardig natuurgebied en dient ook toegevoegd te worden aan het Habitatrichtlijngebied van de Schelde. Het krijgt ook de overdruk als Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN).

Bovendien dienen beide gebieden zo ingericht te worden dat de verstoring door recreatie tot een minimum wordt herleid. De nu voorziene aanleg van stijgerpaden en een uitkijkplatform in het getijdenbos moet herbekeken worden wegens te verstorend voor de natuur.

Vanuit de natte natuurinrichting van **Het Rot – Middenvijver (c)** dat voor een deel gevoed wordt met het afgeleide regenwater van Regatta ( **d** ), wordt de aanwezige waterstructuur doorgetrokken naar het moerasgebied aan de westzijde van Sint Annabos ( **e** ). De bossen van Sint Annabos en Het Rot zullen over de opgebroken Ch. De Costerlaan heen ( **f – f** ), worden verbonden met elkaar.

De oostzijde van het Sint Annabos krijgt naast Natuur ook een passief recreatieve functie met daartoe de nodige toegangen en verbindingen ( **g** ) (o.a. naar het woongebied en Middenvijver Oost). Een verbindingsfietspad diagonaal door het bos is een te verstorend element en moet langs de rand van het bos aangelegd worden.

**Middenvijver Oost ( h )** heeft momenteel op het Gewestplan de bestemming woonuitbreidingsgebied. Deze deelzone moet een passief-recreatieve functie krijgen door het te bestemmen als “Speelbos / Speelweide”; om volgende redenen:

- Naar deze functie is een grote maatschappelijke vraag gezien de gestegen bewonings- en recreatiedruk in Groot Antwerpen en op Linkeroever.
- Het mag niet enkel gaan over een gebruik als hondenweide; er is in deze nieuwe functie veel meer mogelijk, om aan de sociale behoeften van de bevolking te voldoen. Laagdrempeligheid, het ganse jaar toegankelijk, passieve recreatie, multifunctionaliteit,.... zijn enkele trefwoorden;
- Ten minste in de bouwzone van het OWV tracé en de werfzones, zullen alle bomen gekapt worden.
- Door het toegangsverbod en de verstoring tijdens de werken, zal in de wijde omgeving er van geen recreatieve functie kunnen ingevuld worden.
- Door een verschuiving van de recreatiedruk naar de hoogwaardige Natuurgebieden (Blokkesdijk, Vlietbos, Het Rot,...), zullen deze onder de voet gelopen worden en zal hun draagkracht overschreden worden;

Door de bouw van de Regattawijk ( **d** ) is ook daar geen ongeorganiseerde recreatie meer mogelijk;

Ook het Zand wordt een werfzone; wat vrije recreatie onmogelijk maakt.

Al deze bestemmingen maken dat er gedurende vele jaren of definitief, een schrijnend tekort aan recreatieruimte aan de rand van de grootstad zal zijn, waar de natuurgebieden de dupe van zullen zijn. Daarom moet de vrije open ruimte van Middenvijver Oost ( **h** ) de nodige recreatieve basisinrichting en toegangsinfrastructuur vanaf het woongebied en het wegennet, krijgen.

De **oostelijk Noord - Zuid groene gordel ( A – A )** werd geamputeerd door de bouw van Regatta (**d**); hierdoor moeten in de toekomst de **op- en afrit Linkeroever ( j )** en de **"Banaan" ( k )** als bypass ingeschakeld worden. Die nieuwe groenstrook zal uiteindelijk zowel de Galgenweel - Burchtse Weel-verbinding (**I – I**) als Galgenweel (**j bis**) en de Schelde bereiken . Alle vrijgekomen gronden van de huidige autostrade en de afgeschafte op- en afritten moeten de bestemming "Groen" of "Bosgebied" krijgen. Dit is een samengaan van een natuurfunctie met wandelmogelijkheden. Ook het huidige fietspad langs het Galgenweel wordt hierbij behouden. Daartoe worden er recreatieve verbindingen voorzien vanuit de Regattawijk. Dit bosgebied zal ook een niet te onderschatten functie hebben om bij de overheersende zuidwestenwind, de lucht van het woongebied van Antwerpen Linkeroever te beschermen tegen de autostradeuitstoot. Ook een geluidsreductie wordt er mee beoogd. Met genoegen leest Natuurpunt WAL hierover in de "Nieuwsbrief / Mei 2014" van BAM: "ZUIDELIJK KNOOP - Bij de compacte heraanleg van het knooppunt met de E17 komen er 18,5ha vrij voor groen".

**Met bovenstaande invullingen, die NPWAL voorstelt, wordt zowel voldaan aan de grote maatschappelijke vraag naar vrije recreatieve ruimte, als aan de best mogelijke (maar nog niet ideale) oostelijke Noord –Zuid groenverbinding Hoofdcorridor ( A – A )**

### **7. d) De westelijk Noord - Zuid groene gordel (Hoofdcorridor) ( B – B )**

**Blokkersdijk ( m )** heeft een wat geïsoleerde ligging en is voor het publiek enkel langs de zuidwest- en de noordoostkant bereikbaar. Dit is een zeer goede situatie om de rust en de natuurwaarde in het Vogelrichtlijngebied te bewaren. Deze 'menselijke isolatie' dient dan ook zo te blijven. Voor migrerende landdieren is er evenwel nood aan een veilige uitwisselingsroute met het Vlietbos. Een nieuwe ecoverbinding (**n**) (overkapping) kan aangelegd worden over de verlaagd aangelegde E34. Voor watergebonden dieren is er een **beekverbinding ( o )** voorzien vanaf de Palingbeek, via een aqua- ecoduct onder de E34, richting waterloop S05 en verder naar de Laarbeek. Deze ecoverbinding tussen Blokkersdijk en Burchtse Weel (**o**) moet op het GRUP **groen** ingetekend worden (met een overdruk) als **waterbergingsgebied**. Een afbakening op het Verordenend Grafisch Plan ontbreekt evenwel. Momenteel zijn de bestaande grachten te smal, (tijdelijk) droog, of niet natuurtechnisch uitgebouwd om als "natte verbinding" te kunnen functioneren. Er zijn dus wel degelijk inrichtingsaanpassingen en herbestemmingen (bv een overstromingszone in een laaggelegen oeverzone van de Laarbeek ten zuiden van de Verbrandendijk) noodzakelijk. Naar inrichting toe moet dit uitgevoerd worden binnen het omkaderende OWV-project. Er moeten zoveel als mogelijk kombergingszones in de vallei van deze waterloop worden aangelegd. De waterloop moet jaarrond water kunnen bevatten door regelmatige opstuwingen; voorzien van vistrappen.

**Het Vlietbos ( p )** wordt door de OWV verder ingekrompen en geïsoleerd van zijn natuurlijke omgeving. Dit is reeds de derde maal sinds 1976! De omringende autowegen worden steeds hardere barrières en de verbinding naar Het Zand wordt door de werfzone sterk bemoeilijkt.

Het behoud van een **westelijke noord –zuid groenverbinding ( B – B )** valt of staat met de invulling van **Het Zand ( i )**. NPWAL staat bijgevolg negatief tegenover de aangeduide overdruk van "Wurfzone" en stelt volgende aanpassingen voor:

- De terreinen van toekomstige P + R parking moeten eerst ingericht worden als werfzone en pas in de eindfase van de werken als parking;
- Tegenover het vorige GRUP is nu ook een deel van "Baarbeek" (**q**) (grens Zwijndrecht / Antwerpen, nabij knoop zuid) als werfzone ingekleurd. Rekening houdende met deze beide uitwijkmogelijkheden, moet de werfzone op Het Zand (**i**) ingekrompen en verschoven worden. De zone aan de westzijde en de beboste delen nabij de Zandstraat en de spoorweg moeten ontzien worden en hun bomenbestand moet behouden blijven voor de verdere toekomst.

Na de fase van de werfinrichting, moet Het Zand (**i**) in zijn geheel "Gebied voor Dagrecreatie" met een **ruime groene omkadering** blijven. Tevens zal deze open ruimtebestemming het aaneengroeien tussen de woonkernen van Zwijndrecht en Antwerpen Linkeroever voorkomen en beletten dat Zwijndrecht zal verstedelijken.



De **driehoek aan Baarbeek ( q )**, op Antwerps grondgebied, moet na de werffase de bestemming “Groen” of “Bosgebied” krijgen omdat het als industriegebied niet ontsloten kan worden en tevens een belangrijke schakel is in de westelijke noord – zuid-band ( **B – B** ).

Tussen Baarbeek ( **q** ) en Burchtse Weel ( **r** ) / Neuzenberg ( **s** ) / Calberg ( **s** ), dient nog gezocht te worden naar de beste oversteek over de E17. De voorgestelde ecoduct Laarbeek ( **t** ) dient nog gecheckt te worden op haar degelijkheid.

**Burchtse Weel ( r )** werd ingericht als getijdengebied en werd zo verbonden met het ecosysteem van de Schelde.

Door foutief te kiezen voor één in- en uitlaatconstructie op een lage TAW-hoogte, dreigt het volledige getijdengebied dicht te slibben. Daardoor zal het weldra zijn functie van vervangend habitatrichtlijngebied voor de tunnelwerken in het Schelde-estuarium niet meer kunnen vervullen. **Een oplossing dient gezocht te worden in de bouw van een nieuwe (hogere!) inlaatsluis en uitbreiding van het getijdengebied om het systeem weer werkzaam te kunnen maken.** Dit moet binnen het OWV-project onderzocht en uitgevoerd worden, omdat anders de **Burchtse Weel ( r ) niet aanzien kan worden als volwaardige habitat-compensatie voor de tunnelwerken in Habitatrichtlijngebied.**

In de open ruimte tussen het forensisch centrum en de Kennedytunnel ( **u** ), of tussen het asielcentrum ( **u** ) en de nieuwe ringdijk, zou deze nieuwe inlaat kunnen gesitueerd worden. Deze zone dient dan ook daarvoor bestemd te worden in het GRUP.

Spoedig overleg met de waterbeheerder Waterwegen en Zeekanaal is nodig.

Rondom het gebied Burchtse Weel ( **r bis** ) dient nog een strook tot aan de autosnelweg E17 Ring 1 als **natuurgebied** te worden toegevoegd om ook langs daar nog een belangrijke landverbinding te kunnen realiseren.

In het grensgebied Zwijndrecht / Antwerpen Linkeroever, wordt de landverbinding ingevuld door de gebieden Neuzenberg ( **s** ) en Calberg ( **s** ) en de groene invulling van de te ontwikkelen Sidalgronden ( **s** ).

### ***7 e. Om een goede werking en uitwisseling van beide Noord –Zuid groenverbindingen (Hoofdcorridors) te kunnen bekomen moeten er ook meerdere Oost – West verbindingen toegevoegd worden.***

De tunnelmond boven de OWV ( **v** ) op Linkeroever moet zover als mogelijk overkapt worden om de natuurverliezen te beperken, de barrièrewerking te verkleinen en de beide zijden van het tracé maximaal te verbinden.

De toekomstige moeras- en waterpartijen ( **v** ) in het **noordwesten van Sint Annabos**, komen in de buurt van de Top Hat gracht en de Palingbeek, of worden er zo mogelijk mee verbonden. Iets verder westelijk ligt dan de nieuwe natte natuurinrichting van de Oostvlakte van Blokkersdijk ( **m bis** ) (een rechtstreekse verbinding kan niet gemaakt worden omwille van niveauverschillen).

De landbiotopen van Sint Annabos en Blokkersdijk worden enkel verbonden aan het “gemaal” ( **w** ).

**Tussen Het Vlietbos ( p ) en Het Rot ( x )** vormt de huidige Verbindingsweg E17 – E34 een zeer harde barrière. De te verwachten verkeerstoename zal dit effect in de toekomst nog versterken. De voorziene gecombineerde toeristisch-recreatieve-ecoverbinding brengt daarin te weinig soelaas. Trouwens in het huidige voorstel ligt het eco-gedeelte langs de kant van het verkeersknooppunt en de fietsverbinding langs natuurland. Dit moet al zeker omgewisseld worden.

Een gecombineerde –fiets-wandel-ecoduct is een pluspunt voor recreanten maar minder voor de natuur, want kwetsbare of schuwe dieren wagen zich niet tussen die recreanten.

Behalve de wandel- en fietsverbinding moet er ook **een volledige overkapping komen over de verlaagd aangelegde Verbindingsweg ( p - x )**.

Momenteel is het voor een egel, miljoenpoot, eend met jongen, kikker,... niet mogelijk om zich van **Galgenweel naar Burchtse Weel ( l – l )** te verplaatsen, zonder dat er slachtoffers vallen. De toerit tot de Kennedytunnel is over een afstand van vele honderden meter een onoverbrugbare harde barrière in het landschap, die moet weggewerkt worden. De **overkapping van de volledige sleuf ( l – l )** is

haalbaar en sluit tevens aan op de groene inrichting van de “banaan” ( **k** ) en op het landverbindingsgebied dat rondom Burchtse Weel moet aangelegd worden.

Om het brakwaterecosysteem ter hoogte van Burchtse Weel ( **r** ) robuuster te maken, dient de **illegaal opgestorte oever van de Schelde ( y )** (in Natuurgebied!), terug afgegraven te worden tot schorniveau. De uitgegraven grond kan gebruikt worden als opvulling van de overwelling tussen Galgenweel en Burchtse Weel ( **I – I** ) (= werk maken met werk).

## *7 f. Om het beperkende (schier)eilandeffect te milderen, zijn er ook verbindingen nodig naar gebieden buiten het projectgebied.*

Ten **noorden van de E34** is er nood aan een blauw - groene verbinding ( **z** ) naar de natuurgebieden in het havengebied. Binnen het project “De Antwerpse Haven Natuurlijker” (het samenwerkingsverband tussen het Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linkerscheldeoever en Natuurpunt) werd hiervoor reeds een visie uitgewerkt. Deze visie werd ondertussen verankerd in het **M.B. Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven** (dat van kracht is gegaan vanaf 1 juni 2014) (zie bijlage voor een overzichts- en detailkaart van het netwerk Ecologisch Infrastructuur).

De aanleg van de ononderbroken ecologische verbinding van het stuk **Blokkeerdijk - Canadastraat - Keetberglaan** dient nog door en binnen het **OWV-project** uitgevoerd te worden.

De lange, smalle strook ten N van de E34 ( **z** ), tot aan de draadafsluiting van het bedrijf 3M, moet instaan voor een volwaardige natuurverbinding tussen Blokkeerdijk en de Natuurgebieden in en om de Waaslandhaven. Ze dient daartoe een hoogwaardige natuurinrichting te krijgen conform de plannen van ‘De Antwerpse Haven Natuurlijker’. Daarbij vormen Rugstreepad en Bruin blautje de doelsoorten voor deze verbinding. Omdat ze de enige verbinding voor landdieren is



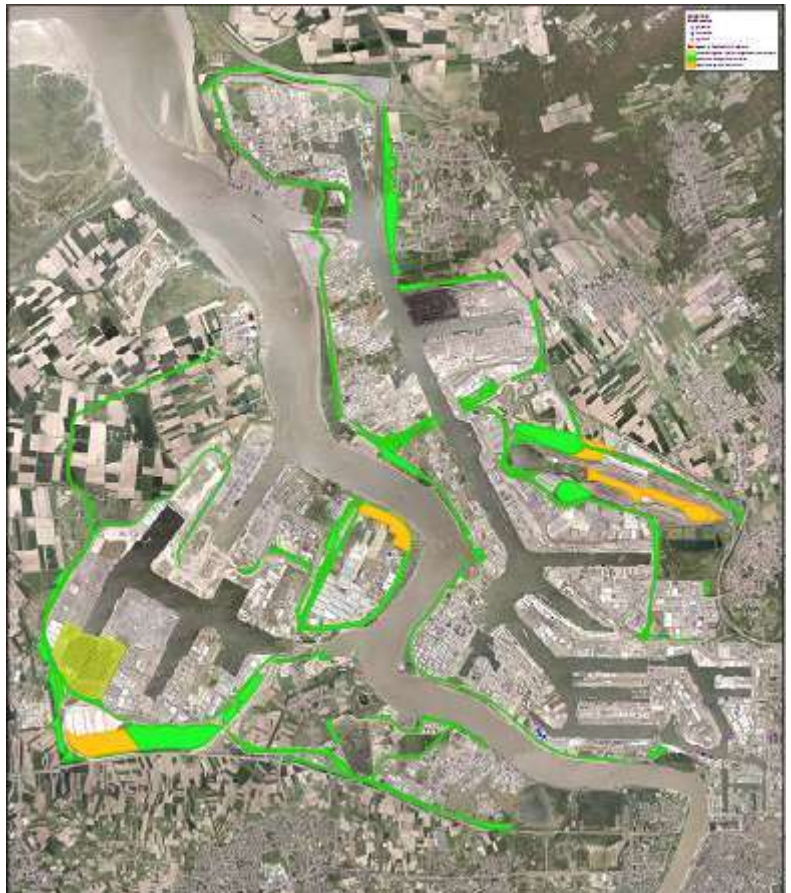
tussen beide grote natuurentiteiten, kunnen hier geen andere nevenfuncties in toegelaten worden en moet ze de bestemming “**Ecologische Infrastructuur**” krijgen. Dit nieuw bestemmingstype werd voor het eerst gebruikt in het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen (VR 30/04/2013) en heeft specifiek tot doel om een netwerk van natuurverbindingen in het havengebied mogelijk te maken. Aan de noordrand van deze strook dient nog wel de nieuwe toegangsweg tot Blokkeerdijk ingepast te worden (daarover elders meer).

NPWAL stelt vast dat er ook bij de inplanning van de “kluifrotonde” aan de Canadastraat te Zwijndrecht, die hier de autoweg moet verbinden met de lokale havenwegen en de parallelweg, geen rekening werd gehouden met de Ecologische Infrastructuur. Ook hier zijn aanpassingen in het GRUP nodig om het M.B. “Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven” toe te passen. We vragen om een **aqua- ecoduct te voorzien dwars onder het knooppunt en om ten westen er van, aan de Keetberglaan, de Ecologische Infrastructuur te respecteren** of voor een geschikt alternatief te zorgen.

Ten **zuiden van de E34**, tussen Het Vlietbos ( **p** ) en Beveren ( **1** ), moet de bufferberm gecombineerd worden met een groene verbindingfunctie. In Zwijndrecht worden hiermee alvast het Vlietbos ( **p** ), Vredesbos ( **2** ), de Halve Maan en Defensieve dijk en het omliggende landelijk gebied, met deze structuur verbonden.

De **afgeschafte lus aan de P. Coplaan ( 3 )** in Zwijndrecht wordt 'Groen' en geeft zo verbinding met de gemeentelijke aanplantingen nabij de **Visserstraat ( 4 )**, **Kampstraat** en **Boskouter. ( 4 )**

De **overkapping van de verlaagde (!) E17** ter hoogte van Zwijndrecht / Burcht ( **5** ) heeft een uitgesproken verbetering op de leefbaarheid van het woongebied in de ruime omgeving. Deze uitvoeringsmethode biedt ook het voordeel dat de geplande parallelweg op het dak van de E17 kan aangelegd worden, met minder ruimtebeslag en meer ruimte voor groene buffering en een langsvverbinding ( **5** ) voor natuurlijke migratie.



Het OWV-project voorziet ook in de aanleg van een **fietspadennetwerk**. Het is belangrijk om er meteen ecoverbindingen aan te combineren om tot een fijnmazig **ecologisch netwerk** te komen.

## **7 g. Groenplan Stad Antwerpen beschermt het Sint Annabos**

Op 19 april 2013 keurde het college de 6 analysesnota's goed. Op 8 november 2013 keurde het college de visienota van het bovenlokaal groenplan goed. Deze vormt de basis voor het uittekenen van de gewenste groenstructuur. Het Groenplan vermeldt:

- Er zijn 45 groene plekken in Antwerpen die als **ecologisch kerngebied** functioneren. Waaronder Bloklersdijk, Het Rot, St-Annabos, slikken en schorren, Burchtse Weel, Vlietbos, Galgenweel en de Schelde. De kerngebieden vervullen een sleutelrol voor de instandhouding en ontwikkeling van de biodiversiteit in Antwerpen. De ecologische kerngebieden zijn aangewezen vanwege hun bovengemiddelde belang voor de natuurkwaliteit van de stad;
- De 45 kerngebieden worden verankerd in de groenstructuur van de stad en krijgen een gepaste bescherming, afgestemd op de specifieke natuurwaarden die ze vertegenwoordigen en in relatie met hun positie in de stedelijke context;
- De ruimtelijke samenhang tussen de kerngebieden onderling wordt tot stand gebracht door de stedelijke **ecologische verbindingen** (SEV's). Dit zijn corridors tussen twee of meer gebieden, waarbinnen de landschappelijke weerstand laag genoeg is voor soorten om tussen de verbonden gebieden te migreren. SEV's kunnen fysiek ingerichte zones zijn, maar dat hoeft niet. Afhankelijk van de soortgroepen die van de verbindingen gebruik maken kunnen SEV's ook bestaan uit gebieden waar planologische beperkingen worden opgelegd. (Bloklersdijk, St-Annabos, Het Rot-Middenvijver, Vlietbos, Galgenweel = belangrijke ecologische relaties);
- **Groene vingers:** hoewel veel steden veel groen en natuur binnen hun grenzen hebben, zijn er slechts weinig steden waarbij het ecologisch waardevolle groen tot diep in het stadsweefsel doordringt. Antwerpen is een stad waarin dit wel het geval is. De groene vingers verbinden de ecologische kerngebieden met de brongebieden buiten de stad.

**NPWAL vindt het belangrijk dat dit Groenplan; opgemaakt voor het behoud van natuurgebieden en het voorkomen of terugdringen van versnippering, mede gehanteerd wordt om de open ruimte vorm te geven en haar kwaliteit gevoelig te doen toenemen.**

### **7 h. Besluit**

NPWAL hoopt met de opmaak van deze globale visie, voldoende de noodzaak te hebben aangetoond van de uitvoering van **een pallet van ontsnipperingsmaatregelen, het opwaarderen en het verbinden van natuurgebieden** in het werkingsgebied van de OWV-werken. Het is belangrijk dat de uitvoering van deze maatregelen gekoppeld met de OWV-werken worden uitgevoerd, om dubbele verstoring te vermijden. Het **voorafgaand aanleggen van geschikte toevluchtsoorden** biedt de mogelijkheid om verstoorde dieren te kunnen opvangen.

Alleen zo kan een draagkrachtig natuursysteem, met recreatieve mogelijkheden en een gezonde leefomgeving ontwikkeld worden in een steeds veranderende omgeving.

**Een gezond, groot, samenhangend en goed functionerend natuurlijk Scheldelandschapspark Linkeroever moet over 6 jaar een feit zijn.**

Uit bovenstaande motivering in de hoofdstukken 6 en 7 kunnen we concluderen dat het **Verordenend Grafisch Plan dient te worden aangepast (of bestendigd)**

## **8. Noodzakelijke bestemmingswijzigingen of bestendingen op het Ruimtelijk Uitvoeringsplan**

Het gebeurt niet vaak dat het GRUP aangepast wordt voor dergelijk grote werken als voor de OWV. Het is dan zowel voor de overheid, als voor de insprekers, zaak om nieuwe evenwichten vast te leggen in de ruimtelijke structuur. Deels kunnen daar ook nieuwe inzichten of maatschappelijke noden bij verwerkt worden. Hiertoe werd er bij het GRUP een tabel opgemaakt met een balans voor de verschillende bestemmingen in Bijlage III Toelichtingsnota (tekst) in Tabel 2 op blz. 139.

### **8 a. Negatieve balans voor het natuurpatrimonium**

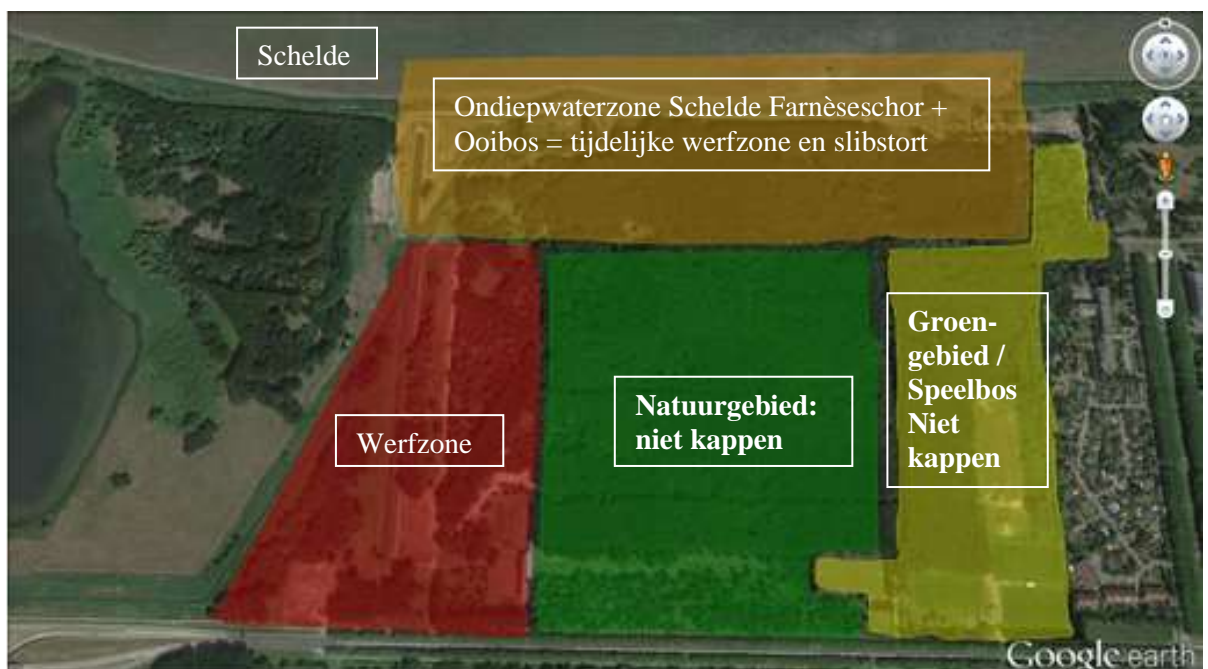
De balans verlies/winst aan natuurgebieden is volgens BAM neutraal. Dat klopt volgens NPWAL niet want **in het voorliggende ontwerp-GRUP is er wel degelijk een negatieve natuur-, groen-, buffer en zacht recreatieve balans. Die zal in het uiteindelijke GRUP moeten aangezuiverd worden met de volgende bestendingen, aanpassingen of verbeteringen om tot een evenwichtige ruimtelijke balans te komen:**

- De Natuur- en Natuurreservaatgebieden langsheen het wegentraject te Antwerpen Linkeroever (eerst werfzone en nadien “berm” en fietspad en mogelijk parallelweg en leidingenstrook), worden nog steeds meegerekend als N of R-gebied. Deze bermen kunnen niet meer als “Natuur” aanzien worden, maar slechts als een minderwaardige “Bufferzone”.
- Zowel Vlietbos als Het Rot zijn behalve N of R-gebied, tevens geklasseerd als “Beschermd Landschap”. Met deze bijzondere bescherming wordt in de balans nergens rekening gehouden. **Een surplus aan N-gebieden moet hier tegenover gesteld worden;**
- Op maatschappelijk vlak is er een opmerkelijke bevolkingstoename bezig en een verhoging van de recreatieve activiteiten (zowel in groep als individueel) in de open ruimte. Als daar geen voldoende bijkomende open en groene ruimte tegenover staat, komt deze verhoogde maatschappelijke druk volledig op de kap van de kwetsbaardere Natuurgebieden. **Willen we én de recreatieve vraag van de bevolking beantwoorden én de natuurwaarden behouden, dan moeten beide bestemmingen extra ruimte toebedeeld krijgen;**
- De OWV verbetert de leefbaarheid te weinig. De technologische verbeteringen aan het wagenpark worden teniet gedaan door het steeds drukker verkeer. **Een bijkomende infrastructuurle buffering en vergroening is nodig om de verdere achteruitgang van de leefbaarheid te keren.**

## 8 b. Concrete bestemmingswijzingen

Voor NPWAL kan de negatieve natuur-, groen,- buffer en zacht recreatieve balans in het GRUP aangezuiverd worden met volgende bestedingingen, aanpassingen of verbeteringen:

- Aan de grenzen van het natuureservaat **Blokkersdijk** mag op geen enkele plaats geraakt worden. Er dient rekening gehouden te worden met onrechtstreekse invloeden zoals waterpeilverstoringen of toenemende geluidshinder;
- De plannen voor **Sint Annabos** kunnen niet voor NPWAL. De grote hap die slibberging en werfzone in het bos innemen, is onaanvaardbaar. Deze moeten véél kleiner uitgevoerd worden door zuinig ruimtegebruik, multifunctioneel inzetten van de te gebruiken gronden, toepassen van de best beschikbare technieken, variëren in gebruik van technieken, een goede ruimtebehoeftebalans en -timing opmaken, enz.  
Er moet minimaal 70% van het bos gespaard worden waarin **de zuidelijke helft en het oostelijk deel van het bos vervat zijn**. Enkel een **westelijk (omgeving tunnelwerken) en noordelijk deel (Farnèseschor, Ooibos én aangrenzende diepwaterzone van de Schelde) van Sint Annabos mag als “werfzone” gebruikt worden. Voor de rest moet de overdruk “werfzone” geschrapt worden**. Hoe meer bos er overblijft, hoe meer waardevolle bosorganismen er kunnen overleven tot aan de heraanplanting van de gekapte percelen na de werken;
- Door het uitsparen van 70% van het Sint Annabos behouden we een belangrijk groengebied voor passief-recreatieve activiteiten, **zowel tijdens als na de werken**. De passief-recreatieve bestemming dient beperkt te worden tot het zuidoostelijke vierde van het bos. Het wordt omlijnd door vanaf de westzijde van de sportvelden een scheidingslijn te trekken naar het noorden en vanaf de toegangsdreef tot Sint Annabos, iets ten zuiden van de hoek van de Noordscheldeweg met de August Vermeylenlaan, een lijn naar het westen. **Binnen deze beide lijnen krijgt dit deel van Sint Annabos met onmiddellijke toepassing de bestemming “Groengebied” (G) of “Speelbos”**. Op deze wijze ontstaat een aaneengesloten sport- en recreatiegebied van +/-25 ha in aansluiting met de bewoning en met de nodige ontsluitingen. Hierdoor komen de andere natuurgebieden minder onder druk te staan. **Verder naar het westen krijgen het bos en het moerasgebied de functie “Natuurgebied”**. Dit is de minder ontsloten (rustigere) zone die aansluit bij de Europese Speciale Beschermingszones Blokkersdijk en de Scheldeschorren;



- Door de afgraving van Farnèseschor en Ooibos, wordt er hoogwaardige natuur gecreëerd die als **'Natuurgebied' (N) moet bestemd worden.**
- Ook de overgangszone van Sint Annabos met Het Rot (de huidige **Ch. De Costerlaan**) moet **"Natuurgebied"** worden. Hierdoor wordt er één groot natuurgeheel gevormd met Sint Annabos en Het Rot / Middenvijver. Hier wordt boscompensatie gerealiseerd onder de vorm van spontane - natuurlijke- verbossing;
- De niet ingenomen delen van het **"Landschap Het Rot" (= Het Rot / Donkers / Middenvijver West)** moeten **"Natuurgebied"** blijven;
- **Middenvijver Oost** moet om meerdere -elders aangehaalde- redenen de bestemming **"Speelbos / Speelweide"** krijgen;
- De lange, smalle strook **ten N van de E34**, tot aan de draadafsluiting van het bedrijf 3M, moet instaan voor een volwaardige natuurverbinding tussen Blokbersdijk en de Natuurgebieden in en om de Waaslandhaven. Ze dient daartoe een hoogwaardige natuurinrichting te krijgen conform de plannen van het project 'De Antwerpse Haven Natuurlijker'. Omdat ze de enige verbinding voor landdieren is tussen beide grote natuurentiteiten, kunnen hier geen andere nevenfuncties in toegelaten worden en moet ze de bestemming **"Ecologische Infrastructuur"** krijgen. Aan de noordrand van deze strook dient nog wel de nieuwe toegangsweg, vanaf de Canadastraat tot Blokbersdijk, ingepast te worden. **De bestemming "Ecologische Infrastructuur" moet ook ononderbroken doorlopen onder de 'kluifrotone Canadastraat' en langs de Keetberglaan**, zoals is vastgelegd in het M.B. Soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven (dat van kracht is gegaan vanaf 1 juni 2014);
- Op de strook **ten Z van de E34** vanaf Vlietbos tot Beveren moet een beplante bufferdijk worden aangelegd en ingevuld worden als **"Bufferzone"**. Deze moet ook dienen voor de uitvoering van de boscompensaties;
- De gehele -door BAM in te richten- **blauwe verbinding tussen Blokbersdijk en Burchtse Weel** moet **Groengebied** worden met een **"overdruk Waterbergingsgebied"**;
- De **werfzone op Het Zand moet ingekrompen worden en verschuiven** in de richting van de toekomstige P + R parking aan de Blancefloerlaan. De huidige beboste delen dienen behouden te worden en moeten in de toekomst deel uitmaken van de groene omkadering van 50 meter; in te kleuren als **"Bufferzone"**, rondom het **"Gebied voor Dagrecreatie"**. De driehoek gelegen op grondgebied Antwerpen, maar grenzend aan **Baarbeek** in Zwijndrecht, kan na haar gebruik als **"werfzone"**, instaan voor een deel van de boscompensatie en dient daarom als **"Bosgebied"** te worden ingekleurd
- Met de vraag van NPWAL naar meerder overkappingen, is onze vereniging niet de zoveelste die "op de kar springt" van o.a. Ringland. Meerdere **overkappingen** van delen van de wegeninfrastructuur werken harde doorsnijdingen in natuur en landschap weg. De zo ruim mogelijk uitgevoerde **overkappingen van de autowegen tussen Blokbersdijk en Sint Annabos; Blokbersdijk en Vlietbos; Vlietbos en Het Rot / Middenvijver en tussen Galgenweel en Burchtse Weel** hebben een dermate belangrijke natuurfunctie te vervullen dat ze - behalve de onderliggende verkeersbestemming - ook de bestemming **"Natuurgebied"** dienen te krijgen. Dezelfde bestemming geldt voor de **aqua- of ecoducten**. Alle moeten voorzien zijn van een faunageleiding.
- De **op- en afrit L.O.** en de ruime terreinen (15 ha) die vrijkomen na herschikking van de autoweg; - ook wel bekend als **"de Banaan van Linkeroever"** -, dienen na werfzone, de bestemming **"Groengebied" of "Bosgebied"** te krijgen in functie van de boscompensaties;

- **Aan de Burchtse Weel is een verdere maximalisatie van hoogwaardige natuur noodzakelijk.** Omdat de getijdenwerking van het nieuwe natuur- en habitatgebied met de huidige enkelvoudige in- en uitstroomopening niet duurzaam kan gegarandeerd worden, is er een tweede (hogere) inlaat nodig. **De ruimte voor deze tweede sluisconstructie en stroomgeul** moet voorzien worden: ofwel tussen de ringdijk en het asielcentrum, ofwel tussen het forensich centrum en de Kennedytunnel. Het GRUP moet daartoe de nodige bestemmingswijziging voorzien als **“Natuurgebied”**. Ook de **getijdenzone op zich dient uitgebreid te worden** in noordoostelijke richting;
- De volledige **“werfzone”** tussen **Burchtse Weel en de E17 / Kennedytunnel tot tegen de autostrade-infrastructuur** dient als nabestemming **“Natuurgebied”** te krijgen om het uit te breiden getijdengebied te kunnen omgeven met een natuurlijke landzone en om de natuurverbinding naar de overkapping van de Kennedy-toerit te kunnen versterken;
- De afgeschafte **lus van de op- en afrit Pastoor Coplaan** bestemmen als **“Gemengd open ruimtegebied”** is positief. Dit gebied kan voor NPWAL ook als **“Bosgebied”** of **“Speelbos”** opgewaarderd worden in functie van boscompensatie;
- **De bestemming van de overkapping van het Zwijndrechtse deel van de E17** moet ook aan de nieuwe, dubbele functie (E17 met bovenop de parallelweg), aangepast worden;
- Er dient op aangedrongen te worden bij de dienst Waterwegen en Zeekanaal, **dat de illegaal opgestorte Scheldeschorren ter hoogte van Burchtse Weel worden afgegraven om er slik en schor van te maken.** Hierbij is een perfecte timing vóór de tunnelwerken belangrijk. Een bestemmingswijziging is hiervoor niet nodig omdat het reeds **“Natuurgebied”** is;
- **Zowel de getijdenzone van het Farnèseschor en Ooibos, het uitgebreidere getijdengebied Burchtse Weel en het herstelde Scheldeschor ter hoogte van Burchtse Weel dienen toegevoegd te worden aan het Habitatrichtlijngebied Schelde- en Durme-estuarium.** Samen met het **moerasgebied** boven de overkapte Oosterweeltunnel, dienen te toegevoegd te worden aan het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), en de overdruk **“Grote Eenheid Natuur”** te krijgen;
- Het is vreemd dat gans het natuurgebied Het Rot / Middenvijver-west in het GRUP is aangeduid, omdat er geen werken gepland zijn en er geen bestemmingswijziging voorgesteld wordt. **Aan de natuurwaarde en -bestemming van Het Rot mag niet geraakt worden.**

## 9. Aanpassingen bij de stedenbouwkundige voorschriften

Bij de stedenbouwkundige Voorschriften voor ‘Artikel 1: **gebied voor wegeninfrastructuur**’ en ‘Artikel 2: **gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur**’, dient het onderlijnde expliciet toegevoegd: *“Daarnaast zijn werken, handelingen en wijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, **buffering in de vorm van schermen, groen of wallen**, ecologische verbindingen, ...”*

Zowel in Artikel 1 als Artikel 2 van de Stedenbouwkundige Voorschriften wordt de mogelijkheid aangereikt om in de zones voor wegeninfrastructuur “ecologische verbindingen” aan te leggen:

- Bij de stedenbouwkundige Voorschriften voor Artikel 3.2.: **‘Natuurgebied’ – ‘Middenvijver’** en Artikel 7: **‘Enkelvoudige leiding’**, dienen telkens de woorden **“de aanleg”** weggelaten te worden. De aanleg van een rioolwatercollector op Middenvijver-West is reeds uitgevoerd. Het is niet wenselijk om in de toekomst nog nieuwe leidingen aan te leggen in dit beschermd landschap. De bescherming laat dit niet toe. Enkel onderhoud, beheer en exploitatie van de aanwezige leidingen of collectoren kunnen nog.
- Het stedenbouwkundig Voorschrift voor ‘Artikel 4: **Groengebied**’ voorziet dat parkbeheer en -ontwikkeling, landschapsbeheer en -ontwikkeling, natuurbeheer en -ontwikkeling, bosbeheer

en -ontwikkeling, waterbeheer, recreatie en socio-cultureel medegebruik nevensgeschikte functies zijn. NPWAL kan hiermee enkel akkoord gaan als er onder recreatie **enkel laagdynamische recreatie** verstaan wordt en **mits uitsluiting van socio-cultureel medegebruik**. Deze laatste functie is nergens gedefinieerd en kan bijgevolg gelijk welke activiteit omvatten. NPWAL vraagt daarom dat de tekst van het stedenbouwkundig voorschrift voor 'Artikel 4: **Groengebied**' vervangen wordt door de onderstaande tekst:

*"Het gebied is bestemd als groengebied.*

*Binnen dit groengebied zijn parkbeheer- en -ontwikkeling, landschapsbeheer en -ontwikkeling, natuurbeheer en -ontwikkeling, bosbeheer en -ontwikkeling, waterbeheer, laag dynamische recreatief medegebruik nevensgeschikte functies.*

*Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de verschillende nevensgeschikte functies zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de historische, horticulturele, landschappelijke en natuurlijke waarden in het gebied bewaard blijven en de laag dynamische recreatieve functie niet geschaad wordt.*

*Behoudens verdere bepalingen zijn alle vormen van bebouwing of constructies uitgesloten. Volgende werken, handelingen en wijzigingen zijn eveneens toegelaten:*

*1° het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor natuur- en milieueducatie, laag dynamisch recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en sanitaire gebouwen of schuilplaatsen, van één bouwlaag, met een oppervlakte van ten hoogste 100 m<sup>2</sup>, met uitsluiting van elke verblijfsaccommodatie.*

*De sanitaire gebouwen en schuilplaatsen dienen aan te sluiten op de bestaande bebouwing ter hoogte van de Charles De Costerlaan of de August Vermeylenlaan. Er mag geen bijkomende wegenis voor gemotoriseerd verkeer worden aangelegd om deze sanitaire gebouwen en schuilplaatsen te ontsluiten;*

*2° het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen;*

*3° het aanleggen of uitrusten van een parkeerruimte van maximum 400 m<sup>2</sup> ten behoeve van de recreatieve voorzieningen. Deze parkeerruimte moet worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen, moet geïntegreerd worden in het landschap en dient aan te sluiten op de Charles De Costerlaan of de August Vermeylenlaan.*

*4° werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van het bestaande pompstation en collectoren. Bovengrondse constructies, uitbreidingen van het bestaande pompstation en de aanleg van verhardingen zijn toegelaten in functie van het onderhoud, het beheer en de exploitatie van het pompstation en collectoren;*

*5° werken, handelingen en wijzigingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast zijn toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden."*

- In Artikel 5.1. **Werfzone** (overdruk), dienen de stedenbouwkundige voorschriften ook te vermelden dat **de werfzones enkel zo kort mogelijk gebruikt mogen worden voor de werken** die in het huidige GRUP opgegeven zijn. **Het herstel naar de toestand van hun bestemming in grondkleur, wordt zo snel mogelijk uitgevoerd.** Deze herstelwerkzaamheden dienen beëindigd te zijn uiterlijk 1 jaar na het uit gebruik nemen van dit deel van de werfzone. Ze krijgen na uitvoering van de werken de bestemming van hun grondkleur en kunnen nadien niet meer opnieuw als werfzone gebruikt worden;
- De **BBT** (best beschikbare technologieën) dienen steeds gebruikt te worden;
- **De inname als 'werfzone' van Moerasje Donkers, ten zuiden van de Dwarslaan, dient na de werken hersteld te worden met uitbreiding van de zone met ondiep water.**
- Zowel in Artikel 2.2. '**Oosterweeltunnel**' als in Artikel 5.1. '**Werfzone**' dienen in de passage over de '**herstelwerken aan het habitatrictlijengebied Schelde- en Durme-estuarium**' de woorden "uitgevoerd te worden", vervangen te worden door "beëindigd of opgeleverd te worden";



- **Het gebruik van de diepwaterzone in de Schelde (in Habitatrictlijngebied) t.h.v. Sint Annabos als “werfzone” moet in de Stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen. Ter compensatie voor dit gebied dient de bouw van de 2<sup>de</sup> sluis én de uitbreiding van de getijdenzone Burchtse Weel en de opgenomen te worden**
- De stedenbouwkundige Voorschriften dienen ook uitdrukkelijk te vermelden dat de **boscompensaties, voor de vele kappingen bij de OWV-werken, volledig en in de nabije omgeving (+/- 5 km) dienen te gebeuren waarbij de locaties vooraf worden opgenomen.** Dit kan met bosaanplantingen; **maar ook met spontane –natuurlijke- verbossing** (zoals aan de Ch. De Costerlaan), waarbij enkel de geschikte groeiomstandigheden worden aangelegd;
- De stedenbouwkundige voorschriften moeten voor elke nabestemming een **timing** weergeven wanneer ze moeten gerealiseerd zijn t.o.v. de startdatum of oplevering van de werken;
- De transportroutes voor werfverkeer dienen vastgelegd te worden volgens een **“minste-hinder-route”**;
- Bij **afwijkende waterpeilen** tijdens de uitvoering van de werken dienen deze werken stopgezet te worden.

## 10. Andere belangrijke bemerkingen

### 10 a. Toegang tot Blokkersdijk moet steeds behouden blijven

In het beschermd natuurreservaat Blokkersdijk gebeuren geregeld natuurbeheerwerken. Daarom is het belangrijk dat het gebied tijdens de werken ten allen tijde bereikbaar is via haar noordoostelijke en haar zuidwestelijke toegangen. Dit is trouwens ook noodzakelijk voor de (brand)veiligheid van het natuurreservaat en de achterliggende industrie en het politionele toezicht. Ook het ‘gemaal’, dat in werking blijft, moet toegankelijk blijven.

Voor de bezoekers moet ten minste de zuidwestelijke toegang permanent bereikbaar zijn. De huidige ontsluiting gebeurt via een weg parallel aan en ten noorden van de N 49 / E 34 vanaf de Charles De Costerlaan tot aan de zuidwestkant van het natuurreservaat. Tijdens de aanleg van de OWV zal deze weg verwijderd worden omdat hij de toegang tot de tunnel kruist. Het is daarom noodzakelijk dat een nieuwe toegangsweg (bestemd voor zowel het beheer van het natuurgebied, als voor het opvangen van bezoekers) kan vergund worden teneinde het beheer in functie van het goedgekeurde beheersplan van het natuurreservaat en de instandhoudingsdoelstellingen van het vogelrichtlijngebied mogelijk te maken.

NPWAL stelt voor **een verharde toegangsweg** aan te leggen ten noorden van de N49 / E 34, aan de noordzijde van in het gebied tussen de Palingbeek en het terrein van 3M, vanaf de Canadastraat tot aan de gemeentegrens, waar er ook een **parking** van 400 m<sup>2</sup> komt. De weg moet op regelmatige afstanden voorzien worden van uitwijkstroken. De parkeerruimte moet worden ingeplant buiten de reservaatzone en uitgevoerd in waterdoorlatende materialen. Vanaf de reservaatgrens gaat deze weg over in een niet homogeen verhard pad.

Aangezien de hoofdfunctie van deze lange, vrij smalle strook is om een ecologische verbinding te maken, moeten beide infrastructuren geïntegreerd worden in het landschap en in deze bestemming als **Ecologische Infrastructuur**.

**Zowel het Verordenend Grafisch Plan als de Stedenbouwkundige Voorschriften dienen aangepast te worden om de aanleg van deze belangrijke natuurverbinding en de aanleg van de toegangsweg en de parking mogelijk te maken. Hiertoe dient een maximale breedte van deze strook gereserveerd te worden (vanaf de wegeninfrastructuur tot aan de afsluiting van het bedrijf 3M). Ook aan de Canadastraat en ten westen er van dient een ononderbroken ecologische verbinding voorzien te worden.**

## **10 b. De tolpleinen (mogen) niet weerhouden(worden) in de plannen .**

Wanneer de OWV gerealiseerd zal zijn, moet een systeem van automatische tolheffing in Vlaanderen geïntroduceerd zijn. De voorziene tolpleinen zijn tegen die tijd dus nutteloos. Blijven vasthouden aan deze manier van tolheffing betekent extra verlies aan natuur, ruimteverlies, extra tijdverlies en extra lucht- en geluidsverontreiniging door het stoppen en terug optrekken van verkeer

Er is geen enkel land in Europa dat momenteel nog tolpleinen zou aanleggen. Men past vooral het Duitse Maut-systeem toe. In Duitsland is dit elektronisch tolsysteem op 1 januari 2005 van start gegaan.

## **10 c. Het Sint-Annabos wordt niet volledig gekapt (70% wordt behouden) en het gebaggerde slib wordt op een andere locatie of met een andere methode verwerkt.**

Het Sint-Annabos heeft de afgelopen 60 jaar de tijd gekregen om zich als bos te ontwikkelen. En nu het op een interessante leeftijd komt, zou het gekapt worden en moet de bosontwikkeling volledig van nul vertrekken. Het heeft een hoge biodiversiteitswaarde en er komen heel wat zeldzame planten en dieren voor. Het vervult een onvervangbare maatschappelijke rol als het enige groot Antwerps stadsbos aan de westrand van de stad. Het bezit een zeer hoge maatschappelijke waarde, zoals bepaald met de LNE-Natuurwaardeverkenner. De geluids- en luchtkwaliteitskaarten van stad Antwerpen duiden het Sint-Annabos en het Noordkasteel aan als de stilste gebieden van gans stad Antwerpen en ook de gebieden met de beste luchtkwaliteit. Het kan niet dat het Sint-Annabos (zelfs tijdelijk) moet verdwijnen voor gebaggerd slib.

De wetenschappelijke waarde van het St-Annabos wordt erkend in de volgende publicaties maar daar wordt niet of nauwelijks naar gerefereerd in het Plan-MER Oosterweelverbinding (okt. 2013): Intern Wetenschappelijk onderzoek Natuurpunt WAL (1978-2013);

- Extern Wetenschappelijk Onderzoek (zie [www.waarnemingen.be](http://www.waarnemingen.be));
- Waarnemingen van NPWAL (1978-2014)
- Biologische waardering (BWK, versie 2, opname 1997-2010): biologisch waardevol;
- Natuurgerichte Bodembedekkingskaart (INBO, 2004): aanplant en park;
- Groenplan Stad Antwerpen (2013). Op 19 april 2013 keurde het college de 6 analysenota's goed. Op 8 november 2013 keurde het college de visienota van het bovenlokaal groenplan goed. Deze vormt de basis voor het uittekenen van de gewenste groenstructuur. Dit plan stelt onomwonden: *“Er zijn 45 groene plekken in Antwerpen die als ecologisch kerngebied functioneren. Waaronder het St-Annabos. De kerngebieden vervullen een sleutelrol voor de instandhouding en ontwikkeling van de biodiversiteit in Antwerpen. De ecologische kerngebieden zijn aangewezen vanwege hun bovengemiddelde belang voor de natuurkwaliteit van de stad”*.

## **10 d. Geef Middenvijver-Oost een groene recreatieve toekomst!**

De eigenaar van Middenvijver Oost (W&Z) verleende in 2013 een concessie aan Docking Station die er mega-muziek-evenementen wil houden met 70.000 bezoekers. Het staat buiten kijf dat dergelijke massa-evenementen de rust in de aangrenzende natuurgebieden Het Rot en Vlietbos en die van de omwonenden sterk negatief zal beïnvloeden. In 2007 legde de Vlaamse overheid in een deel van het natuurgebied Het Rot een grote waterstructuur als compensatie voor de schade van de Oosterweelverbinding aan de slikken – en schorren (Habitatgebied) van de Schelde. Dit resulteerde tevens in het opwaarderen van dit gedeelte tot “Natuur” op het Bestemmingsplan. Deze compensatie werd ook als dusdanig bij de Europese instanties aangemeld. Mega-evenementen op de aangrenzende Middenvijver Oost zullen deze compensatie omwille van geluidsoverlast en recreatiedruk ongedaan maken;

### 10 e. E17 Zwijndrecht-Burcht overkappen !

De zone van de E17 tussen Burcht en Zwijndrecht dient de overdruk "zone voor ongelijkvloerse infrastructuur" te worden voorzien teneinde de verdiepte en vervolgens overkapte ligging van de E17 op die locatie mogelijk te maken. Overigens dient deze overdruk ook verder te worden doorgetrokken in westelijke richting teneinde die verdiepte ligging daadwerkelijk op een nuttige wijze te kunnen realiseren. Een overkapping is de enige manier om de geluids- en luchtvervuiling in Zwijndrecht en Burcht drastisch te verminderen. In vroegere plannen (bvb het MER Oosterweelverbinding uit 2005) en in alle huidige infomomenten en publicaties worden voor deze zone enkel geluidschermen als milderende maatregel voorzien. Echter :

- Concentraties aan fijn stof verminderen enkel kort achter (50m) een geluidscherm. Op grotere afstand is er net een stijging (tot een verdubbeling) van de concentratie ten opzichte van de situatie zonder schermen. Daardoor reikt de vervuiling door fijn stof ook verder. *Referentie : Ning, Z., Hudda, N., Daher, N., Kam W., Herner, J, Kozawa, K., Mara, S., Sioutas C. Impact of roadside noise barriers on particle size distributions and pollutants concentrations near freeways, Atmospheric Environment. 44:26, 3118-3127, 2010.* Andere studies beperken zich steeds tot metingen kort achter een geluidscherm;
- De invloed van geluidbuffers is beperkt tot een zone kort achter het scherm. Het effect is verder kleiner voor lagere doffe geluiden (bvb vrachtverkeer) en wordt vaak nog verkleind door weersomstandigheden (wind, inversie). Het effect van een buffer is in verhouding tot de massadichtheid ervan, waardoor volumineuze buffers (bvb aarden wallen) efficiënter zijn. Deze worden in het GRUP voorzien ter hoogte van het knooppunt aan Blokkersdijk en Vlietbos, maar zijn langs de E17 tussen Burcht en Zwijndrecht ruimtelijk niet mogelijk. *Referentie: <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/handleiding-integratie-milieuaspecten-in-het-gemeentelijke-mobiliteitsplan/achtergrondinformatie.pdf>*

## 11. Besluit

NPWAL heeft het ontwerp van Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan en de teksten van het plan-MER OWV, en hun bijlagen grondig gelezen en vond hierin tal van positieve voorstellen. Niettegenstaande NPWAL geen OWV wenst omdat die geen duurzame oplossing voor de verkeers- en milieuproblemen betekent en te veel natuur en open ruimten inneemt, stelt NPWAL zich in haar bezwaarschrift toch opbouwend op.

NPWAL hoopt dat de overheid de geformuleerde opmerkingen en voorstellen ter harte zal nemen om te komen tot een grondig en degelijk GRUP en project-MER, ter uitvoering van de OWV.

Hoogachtend,

Namens Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever v.z.w.

Jef Van De Wiele  
Voorzitter  
A. Van Puymbroecklaan 122  
9120 Melsele