Nv: opmaak plan-MER – RUP

Agentschap Wegen & Verkeer

Syntheseverslag luisterdagen - mei-juni 2019

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

dens communicatie

antea group

Colofon

Opdracht

Nv: opmaak plan-MER – RUP
Syntheseverslag luisterdagen mei juni 2019

Opdrachtgever

Agentschap Wegen & Verkeer

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

i.s.m.
DenS Communicatie bvba
Lange Booomgaardstraat 19
9000 Gent
T: +32(0)491 25 97 02
www.denscommunicatie.be
BE 0826 832 354

Identificatienummer

4244413008

Nv: opmaak plan-MER – RUP: Syntheseverslag luisterdagen mei-juni 2019

Projectmedewerkers

Conny Deneweth, communicatieadviseur – DenS Communicatie
Marnix De Vriend, senior expert procesmanagement - Antea Group
Dieter Loddewykx, adviseur mobiliteit en ruimtelijke planning - Antea Group

Datum	Auteurs	Status/ revisie	Vrijgave
31 juli 2019	Conny Deneweth Marnix De Vriend Dieter Loddewykx	Syntheseverslag	Marnix De Vriend

Inhoudsopgave

		Blz
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Context	1
1.2	Respons	1
1.3	Spreiding van de deelnemers over de drie gemeenten	2
2	**Opbouw synthese**	**3**
3	**Beheer- vs. infrastructuurscenario**	**4**
3.1	Beheersmaatregelen	4
3.2	Infrastructuurscenario	7
4	**Tracé van de weg**	**8**
4.1	Eigendomsstructuur	8
4.2	Tracékeuze	10
4.3	Knooppunten	11
5	**Verkeersdruk en verkeersveiligheid**	**13**
5.1	Nv-weg als oplossing voor de mobiliteitsproblematiek?	13
5.2	Aanpak bestaande verkeersknelpunten	14
5.3	Volop inzetten op mobiliteitsalternatieven	15
6	**Natuur en landschap**	**18**
6.1	Waardevol landschap – groene long	18
6.2	Natuurverbindingen	18
6.3	Waterverbindingen en waterberging	18
6.4	Fauna en flora	19
7	**Aandachtspunten voor het onderzoek**	**21**
7.1	Leefbaarheid	21
7.2	Herkomst-bestemmingsonderzoek / verkeersmetingen	22
7.3	Afstemming met andere infrastructuur- en mobiliteitsplannen	22
7.4	Natuurbelangen	23
7.5	Landbouwbelangen	24
8	**Relevante omgevingsinformatie**	**25**
8.1	Verkeersbewegingen	25
8.2	Weetjes	28
9	**Begeleidende kaart bij syntheseverslag**	**29**
10	**Bijlagen**	
10.1	Bijlage 1: Discussiekaarten	
10.2	Bijlage 2: Nagestuurde nota's	

1 Inleiding

1.1 Context

Op 28 september 2010 bereikte de Vlaamse regering een akkoord over het Masterplan 2020. Een van de maatregelen uit dit Masterplan is de opstart van een onderzoek naar de eventuele aanleg van de omleidingsweg tussen de N10 Liersesteenweg en de R11 Krijgsbaan, de zogenaamde ‘ Nv-weg’. Doelstelling van deze omleiding is om specifiek de doortochten van Mortsel en Borsbeek te ontlasten van doorgaand (sluip)verkeer en zwaar verkeer in het bijzonder.

Voor het onderzoek (plan-MER en GRUP, milieueffectenrapport en gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) start, wil AWV graag al vooraf de standpunten, ideeën en bekommernissen van de belangrijkste actoren uit de regio inventariseren. Hiervoor werden drie luisterdagen georganiseerd in de betrokken gemeenten Boechout, Borsbeek en Mortsel. De direct betrokken eigenaars in het projectgebied en de georganiseerde bevolking uit de omgeving konden zich inschrijven voor een gesprek van ca. 1 uur.

1.2 Respons

32 organisaties werden tijdens de luisterdagen gehoord.

- Wijkvertegenwoordigers:
  - Wijkvereniging Gillegom buren + Buren van de Schransstraat
  - Buurtcomité Veldkant – Oude Baan
  - Belangengroep Berthoutstraat Vremde
  - Wijk Savelkoul
- Adviesraden
  - Gecoro Boechout
  - Middenstandsraad Borsbeek
  - Adviesraad Lokale Economie Mortsel
  - Cultuurraad Mortsel
  - Gecoro Mortsel
- Bedrijven*
  - Leden Unizo / Voka
- Natuur
  - Agentschap Natuur en Bos
  - Natuurpunt Mortsel
  - Natuurpunt Land van Reyen
  - Groen Borsbeek
- Landbouw
  - Eigenaars Van Hoof, Broeckx, Vervloesem-Hermans, Samenboerderij
  - Boerenbond
- Recreatie
  - Gidsen Fort 4 Mortsel
  - Capenberg Oxaco Center
  - Oxaco: tennis, boogschieten, volleybal, voetbal
  - Cantincrode
- Verkeer*
  - Fietsersbond
  - Gemachtigd opzichter

De actoren werden via de betrokken gemeenten en op aangeven van hen, zo breed mogelijk uitgenodigd zodat zoveel mogelijk georganiseerde actoren bereikt werden. Niettemin werden andere gegroepeerde actoren mogelijk nog niet bereikt. Tijdens inspraakmomenten verder in het proces krijgen ze wel nog meermaals de kans om hun mening kenbaar te maken.

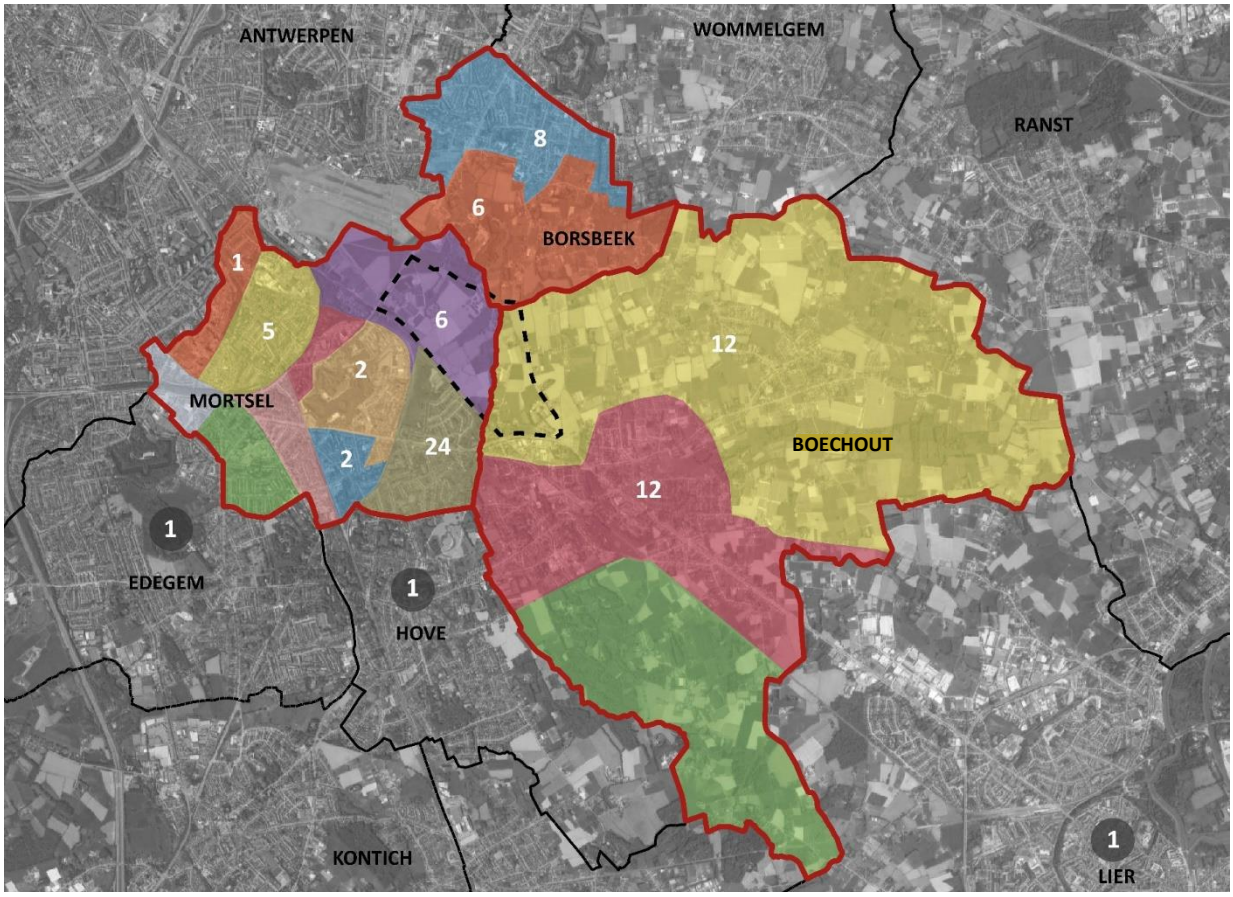
De contactlijst van de betrokkenen wordt in de stakeholdersdatabank aangevuld. Gevraagd werd om de mailadressen ook toe te voegen aan de mailinglijst indien AWV een digitale NV-nieuwsbrief zou verspreiden.

** Nota: VoKa-Kamer van Koophandel en De Lijn namen niet aan het overleg deel, maar stuurden wel een nota na.*

1.3 Spreiding van de deelnemers over de drie gemeenten

Aan elke organisatie werd gevraagd om maximum een drietal personen af te vaardigen zodat het gesprek vlot kon verlopen. Op deze manier hoorden we 83 personen.

Tijdens de kennismakingsronde duidden de deelnemers op kaart aan welke omgeving ze vertegenwoordigden (voor wijkverenigingen) of waar ze precies woonden. Dit gebeurde voor 81 van de 83 deelnemers.



De wijk Savelkoul is oververtegenwoordigd.
Savelkoul heeft geen georganiseerde wijkvereniging. De gemeente Mortsel nodigde alle inwoners uit voor een gesprek. 24 personen gingen op deze uitnodiging in.

Opmerking: uit het zuiden van Boechout waren er geen deelnemers aangedragen door de gemeente. Aangenomen wordt dat er daar ook geen sprake is van direct belanghebbenden.

2 Opbouw synthese

De luisterdagen over de Nv-weg hadden als doel om bekommernissen, vragen, suggesties en opmerkingen in een vroeg stadium (nog voor de start van het onderzoek) te detecteren. De opdrachtgever kan op die manier al in een vroeg stadium waar mogelijk daarop anticiperen en de onderzoekers kunnen er van hun kant rekening mee houden in de door hen te concipiëren start- en procesnota.

Uit de gesprekken kwamen vier hoofdthema's naar voor:

- Beheer- vs. Infrastructuurscenario;
- Tracé van de weg;
- Verkeersdruk en verkeersveiligheid;
- Natuur en landschap.

De deelnemers formuleerden ook aandachtspunten voor het onderzoek.

In vrijwel elk gesprek capteerden we heel wat aanvullende informatie die de context van het projectgebied scherper stelt (o.m. verkeersbewegingen). We geven deze omgevingsinformatie mee in een aanvullend hoofdstuk.

In een laatste hoofdstuk bundelen we de informatie in een verslag in beeld.

In de bijlagen van dit verslag leest u aanvullende informatie:

- Tijdens elk gesprek werden notities op kaart gemaakt. We voegen enkele foto's van deze kaarten toe als bijlage.
- Enkele organisaties bereidden een afzonderlijke nota voor en brachten die mee en/of stuurden die na. We spraken met deze organisaties af dat we de nota's integraal toevoegen als bijlage bij het syntheseverslag.

3 Beheer- vs. infrastructuurscenario

Tijdens de luisterdagen spraken de actoren zich uit over de plannen voor de Nv-weg. De meeste organisaties zijn te vinden voor beheersmaatregelen om de mobiliteitsproblematiek in de regio te verbeteren. Slechts enkele organisaties c.q. deelnemers pleitten voor de aanleg van de Nv-weg.

3.1 Beheersmaatregelen

In het kader van de klimaatdoelstellingen moeten de CO2-emissies en het toenemende verkeer verminderen. Er moet dus naar een vermindering van het verkeer gestreefd worden, niet naar de aanleg van meer wegen. Daarom kunnen beheersmaatregelen een oplossing vormen om het verkeer effectief uit de wijk(en) te houden. Hieraan moet ook een handhavingsbeleid gekoppeld worden.

3.1.1 Gemeentelijk beleid afstemmen

Heel wat actoren wijzen erop dat de gemeenten Mortsel en Borsbeek de mobiliteitsproblematiek zelf creëerden en mee in de hand werkten, terwijl ze nu een oplossing eisen op het grondgebied van Boechout. Dit is niet logisch.

- Veel actoren vinden dat Mortsel en (in mindere mate) Borsbeek de verkeersproblemen zelf gegenereerd hebben door enkele grote assen op hun grondgebied zo smal te maken om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Als alternatief willen diezelfde gemeenten nu dat er een nieuwe weg door het laatste groengebied ten zuiden van Antwerpen komt.
    - Iedereen is vragende partij om het doorgaand verkeer uit de kernen te houden. De mobiliteitsoplossing mag echter niet op Boechout afgeschoven worden. De drie gemeenten moeten zich in het voorstel voor de aanleg van de Nv-weg kunnen vinden.
    - Borsbeek vraagt nu een oplossing. Dan moet de Nv-weg op het grondgebied van Borsbeek aangelegd worden.
- De mobiliteitsproblematiek moet niet per gemeente opgelost, maar wel in een ruimere context bekeken worden.
- Als uit het onderzoek blijkt dat vrachtverkeer het grootste probleem vormt, moeten de gemeentelijke maatregelen aangepast worden. Het heeft geen zin om vrachtverkeer op bepaalde plaatsen te weren, als het daardoor naar andere wegen weggedrukt wordt. De problematiek moet gemeentegrensoverschrijdend aangepakt worden.
- In de Visienota Omgeving 2020 wil Boechout de N10 Liersesteenweg aanleggen als dorpsboulevard (cf. Antwerpsestraat Mortsel). Als de weg toch gebruikt wordt voor de verkeersdoorstroming van/naar de Nv-weg, zijn een boulevardconcept en het creëren van een dorpsgevoel niet meer mogelijk. Anderzijds zal de N10 Liersesteenweg (indien tijdig heraangelegd) te smal zijn om zijn functie (verkeersdoorstroming) te vervullen als de Nv-weg wordt aangelegd.

3.1.2 ANP - camera-cordon

Enkele bedenkingen bij camera's als beheersmaatregel:

- ANP / camera's kunnen een goede oplossing zijn om het verkeer uit de kernen te houden en sluipverkeer te weren.
- Om dit goed te laten functioneren, zijn enkele extra maatregelen nodig:
    - Camera's moeten al op de afritten van de autosnelweg staan en daar verhinderen/afremmen dat auto's in Massenhoven afrijden om hun tocht richting Lier verder te zetten.

    - Als camera's ingezet worden om vrachtwagens te weren, moeten er ook maatregelen aan gekoppeld worden. Zo moeten vrachtwagen die aan camera's toekomen een goed alternatief hebben zodat de problematiek zich niet verplaatst.

Enkele actoren wijzen erop dat camera's geen sluitende oplossing zijn:

- Als sluipverkeer via camera's uit de wijken wordt gehouden, neemt de druk op de hoofdassen nog verder toe. Die zijn nu al overvol.
- Het cameravoorstel is eerder al geponeerd, maar vindt geen bijval omdat het tot extra files en een extra opslingereffect op de hoofdwegen zal leiden. Bovendien is het moeilijk om bestemmings- en transitverkeer te ontdubbelen, omdat er geen alternatieven zijn voor transitverkeer.
- Het is moeilijk afdwingbaar om verkeer via camera's te weren. Auto's zoeken automatisch andere sluipwegen. Bovendien zijn de afstanden moeilijk volgbaar, is het systeem waarschijnlijk niet te handhaven voor buitenlandse vrachtwagens.
- Een ANP-systeem vergt een zware investering aan camera's en is op termijn niet goedkoper dan de aanleg van de weg. Bovendien mag het geen doelstelling zijn om zo veel mogelijk boetes uit te schrijven. Een druppelsysteem voor wagens is een betere maatregel.

3.1.3 Toeritdosering / druppelsysteem

- Toeritdosering kan zeker toegepast worden op de Borsbeekse-/Boechoutsesteenweg. Dit moet op bepaalde uren van de dag gebeuren in een van beide richtingen.

Maar niet iedereen is voor dit druppelsysteem te vinden.

- Het druppelsysteem zal tot nog meer files leiden.
- Het verschuift de problematiek naar verderop (cf. boten die niet door een sluis mogen). De problematiek moet al op de autosnelweg aangepakt worden, zodat vrachtwagens zich geen weg door de kernen banen.
- Voor handelaars in Mortsel is een druppelsysteem niet interessant:
    - Verminderde bereikbaarheid voor klanten uit de ruimere regio.
    - Uitlaatgassen van auto's die in file aanschuiven zodat de handelaars verplicht zijn om met gesloten deuren te werken.

3.1.4 Aangepaste snelheidsregimes

- Vanuit doorstromings- en verkeersveiligheidsoogpunt moet ook rekening gehouden worden met de onaangepaste snelheid. Er ontstaan accordeonfiles omdat auto's door de steeds wisselende maximumsnelheden moeten vertragen, weer optrekken, … (Cf. traject Lier richting Brussel= 70 – 50 – 30 – 50 -30 – 70). Hiermee moet bij de aanleg van de nieuwe Nv-weg ook rekening gehouden worden.

3.1.5 Slimme verkeerslichten

- Op een viertal kruispunten op de Liersesteenweg (o.m. aan station Mortsel Oude God en op Gemeenteplein Mortsel) zijn de verkeerslichten schijnbaar slecht afgesteld. Dit kan opgelost worden met een slimmere afstelling van de verkeerslichten;
- Op de N10 Liersesteenweg moeten de verkeerslichten beter op elkaar afgestemd worden (groene golf) zodat auto's niet steeds moeten optrekken en afremmen (ook luchtvervuilend + leidt minder tot files).

3.1.6 Tegenhouden/weghouden zwaar verkeer

- Weghalen van zwaar vervoer zou de leefbaarheid in de kernen sterk verbeteren.
- Doorgaand vrachtverkeer vormt een groot probleem in Borsbeek (vermijden van file op de Antwerpse Ring, snelle link naar Brussel vanuit E19). Het probleem moet bij de basis aangepakt worden:
    - Verhinderen dat vrachtwagens bij file de autosnelweg afrijden en zich door de dorpskernen een weg banen.
    - Zwaar verkeer op de R11 ontmoedigen.
- Het project curieuzeneuzen liet heel Antwerpen erg slecht inkleuren. De Nv-weg zal de luchtvervuiling nog meer zuidelijk verplaatsen. Daarom wordt het probleem beter langs de aanbodzijde aangepakt. In eerste instantie moet ervoor gezorgd worden dat de vrachtwagens uit de wijken blijven. De kilometerheffing moet dus niet enkel op autosnelwegen toegepast worden, maar moet uitgebreid worden tot de ontwijkroutes.
- Er zijn weinig geschikte verbindingswegen van oost naar west, waardoor het verkeer een weg zoekt via wegen die hiervoor niet geschikt zijn en dus ook door de kernen rijden. Toch denken velen dat de aanleg van een nieuwe weg dit niet zal oplossen.
    - Sinds de invoering van het rekeningrijden voor vrachtwagens is er veel meer doorgaand vrachtverkeer (vnl. buitenlanders) door de kernen, want zo kan 30 km afgesneden worden.
    - Industriezones ten zuiden van Mortsel zoeken een weg via Mortsel als het verkeer op de E313 vastzit.
    - Vrachtwagens die van de Mechelsesteenweg komen vanuit de grote bedrijventerreinen, zullen het kruispunt in Mortsel blijven blokkeren.
    - Veel bedrijven in de buurt werken met gevaarlijke stoffen, maar mogen niet door de tunnel op de R11. Als de Nv-weg er komt, zullen ze toch door de kernen moeten blijven rijden.
- (Vracht)wagens blokkeren op kruispunt de Robianostraat – Jozef Reusenslei is geen oplossing, want het verkeer zal een andere weg zoeken.
- Als de havenuitbreiding zonder bijkomende ontsluiting gerealiseerd wordt, zal het vrachtverkeer nog sterker toenemen. Zelfs als er nu niet voor de Nv-weg wordt gekozen, zal de vraag binnen 10 jaar opnieuw op tafel liggen als het nieuwe getijdendok er is. Het is belangrijk dat de reservatiestrook effectief geschrapt wordt als uit het onderzoek blijkt dat de Nv-weg geen oplossing zal zijn.

3.1.7 Verkeerscirculatieplannen

- Borsbeek had ooit het plan om het verkeer t.h.v. de de Robianostraat op te splitsen. Dit werd om budgettaire redenen niet uitgevoerd, maar zou wel een goede oplossing vormen. Een mini-circulatieplan (de Robianostraat, Schanslaan, Herentalsebaan) zou veel minder verkeer op de Borsbeeksesteenweg brengen.

3.1.8 Navigatiesystemen

- Er zou beter geïnvesteerd worden in navigatiesystemen die het (vracht)verkeer niet via de kernen sturen. Overleg met aanbieders van GPS-systemen is wenselijk.

3.2 Infrastructuurscenario

Zie ook 'Verkeersdruk en verkeersveiligheid'

Een beperkt aantal actoren is voorstander van de realisatie van de Nv-weg. Andere zijn ronduit tegen de weg. Als die er toch zou komen, kan dit alleen mits aan strikte voorwaarden voldaan wordt.

3.2.1 Argumenten pro

- De omleidingsweg is voor bedrijven economisch interessant. Nu verliezen ze heel wat tijd met omrijden en in de file staan.
- Er moet een goede afweging gemaakt worden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. De nieuwe Nv-weg stoort in principe weinig mensen (gebied met weinig bebouwing), is niet lang en dus aan te bevelen. Er zijn trouwens al twee drukke banen en een treinverbinding in het gebied. De buurt van het Fort is ecologisch veel interessanter dan het projectgebied zelf.
- De meeste vrachtwagens rijden via de Borsbeeksesteenweg – de Robianostraat – R11. De Nv-weg moet de doorgaande (vracht)wagens uit Borsbeek kunnen bannen.
- Mortsel kreunt onder de verkeersdruk. (Vracht)verkeer van de E313 zoekt zich via de Statielei een weg. De overgang op de vijfsprong bij het Gemeenteplein, tussen de Statielei en de Antwerpsestraat vormt een trechter met file tot ver op de N10 en stilstaand verkeer in de zijstraten. Dit komt de veiligheid (ook van de vele hier passerende fietsende kinderen) niet ten goede. Het wordt dus hoog tijd dat er eindelijk werk gemaakt wordt van de Nv-weg.
- De Nv-weg kan de oplossing vormen voor de mobiliteitsproblematiek in de regio en zal Borsbeek zeker ontlasten. Maar als goede beheersmaatregelen een oplossing kunnen bieden, moet de weg er niet noodzakelijk komen.

3.2.2 Flankerende maatregelen

Zie ook "Natuur en landschap"

3.2.2.1 *Insleuven / ondertunnelen*

De ring rond Antwerpen wordt ondertunneld. Dan moet het zeker mogelijk zijn om zo'n kort tracé als dit van de Nv-weg ook te ondertunnelen. Voor veel deelnemers, die de kwaliteit van deze groene ruimte willen blijven benutten, is dit de enige aanvaardbare optie indien de weg er toch komt.

- De landschappelijke biodiversiteit van het projectgebied is essentieel. Als de Nv-weg er toch moet komen, kan dit alleen als de weg ondertunneld wordt of over het hele traject ingesleufd wordt (cf. ondertunneling R11 t.h.v. de luchthaven).
- Alleen een tunnel kan een oplossing zijn omdat die weinig impact op landschap (groen) en omgeving heeft. Ondertunneling is in het projectgebied veel gemakkelijker dan voor de ring rond Antwerpen. Het tracé kan bij de aanleg volledig open gegraven worden om het landschap erboven bij de afwerking weer te sluiten. Ter hoogte van de tunnel voor de R11 (dubbele rijstrook waarvan er maar één gebruikt wordt) kan er aangetakt worden.
- Het recreatiegebied rond het Fort 3 van Borsbeek moet intact blijven. Dit kan alleen mits de weg ondertunneld wordt.
- Bij de aanleg van de Nv-weg is overleg met de eigenaars in het projectgebied belangrijk. Dé enige oplossing is een volledige ondertunneling.

3.2.2.2 *Aangepast snelheidsregime*

- Als de Nv-weg er komt, moeten het snelheidsregime en de bochtstralen in buurt van de (toekomstige) voetbalvelden aangepast worden (opletten dat mensen bocht niet missen).

4 Tracé van de weg

4.1 Eigendomsstructuur

Eigenaars en bewoners van het projectgebied leven al tientallen jaren in onzekerheid omdat de reserveringsstrook door of langs hun eigendom loopt. Sommigen van hen moesten toch al noodzakelijke investeringen in hun bedrijf(spanden) doen. Ze dringen aan op een beslissing om de onzekerheid over het wel of niet doorgaan van de weg zo snel mogelijk weg te nemen.

4.1.1 Landbouwers

In de projectzone bevindt zich een viertal actieve landbouwbedrijven. Deze bedrijven vrezen dat de Nv-weg een zware impact zal hebben op hun bedrijfsvoering.

- Een melkveebedrijf (vader, moeder met opvolger van 25) vernieuwde het bedrijf recent. Dit vergde een grote financiering. In de afgelopen jaren werd het bedrijf al circa 50 ha grond afgenomen, waarbij de overheid zich steeds beroept op het openbaar nut: fietsostrade, tunnel, grondenruil gemeente/ANB bij aanleg sportlandschap, poelen Regionaal Landschap, bebossing (deels voor compensatie Oosterweel) door ANB. Het bedrijf heeft 240 ha grond nodig om haar eigen mest af te kunnen zetten. Bij het doorsteken van de gronden door een weg bestaat de vrees dat de dieren niet meer allemaal op de weide kunnen komen. De aanleg van de Nv-weg zal naar de mening van deze eigenaren de doodsteek van het bedrijf betekenen, ongeacht het gekozen tracé.
- Een groothandel in vetplanten (Huislook = *Sempervivum montanum*) moest ruim 10 jaar onderhandelen om een vergunning voor zijn woning en serre (in opbouw) te krijgen. Als de nieuwe Nv-weg er komt, mag dit volgens de eigenaar geen impact hebben op de nieuwe landbouwzetel en de serres. Doordat de gemeente aan het aanpalende melkveebedrijf een vergunning gaf voor een erg grote stal, lopen alle alternatieven voor de Nv-weg nu uitsluitend over gronden van de groothandel. De eigenaar is geen voorstander van een nieuwe weg, maar als die er komt moet het tracé zo dicht mogelijk bij het waterzuiveringsstation komen en kunnen onteigeningen alleen mits een degelijke vergoeding.
- Een kleinschalige groenteboerderij vervult een belangrijke educatieve functie. De eigenaar vreest dat de beleving van de boerderij volledig teloor gaat bij de aanleg van de Nv-weg met aansluiting op de Borsbeeksesteenweg gaat (ingeklemd tussen twee drukke wegen).
- Een van de voorgestelde tracés voor de Nv-weg loopt over landbouwgronden palend aan de Borsbeeksesteenweg. Dit zal een grote invloed hebben op de uitbating van hun gronden (maïs en gras).

Boerenbond vraagt om de eigenaars en gebruikers zeker mee te betrekken in het verdere onderzoek.

- In eerste instantie mogen de huiskavels niet gesneden worden (= gronden palend aan het bedrijf zelf zodat koeien vanuit het bedrijf buiten gelaten kunnen worden).
- Er moet ook rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van de velden. Landbouw verkeer en zachte weggebruikers moeten Nv-weg kunnen kruisen , dit zal niet evident zijn.

Natuurpunt wil in dit projectgebied samen met de landbouwers een pilootproject natuurinrichting opzetten. Op deze manier kunnen de talrijke natuurverbindingen mee ondersteund worden (Natuurpunt Mortsel).

4.1.2 Agentschap voor Natuur en Bos

- ANB is eigenaar van gronden in het projectgebied en beheert die samen met Kempens Landschap. Enkele percelen worden verpacht aan een landbouwer. Hierdoor kan de natuur niet uitbreiden want dit zou de toekomst van het landbouwbedrijf in het gedrang brengen.

4.1.3 Individuele bewoners

In het projectgebied staan ook individuele woningen:

- Een eigenaar heeft vooral maatschappelijke bezwaren tegen de Nv-weg (hoge kostprijs, uitstoot, extra auto's maakt modal shift niet haalbaar, enz.). Als de weg er toch komt, moeten de woningen van de buurtbewoners bereikbaar blijven, ook met de fiets. Een weg dwars door het projectgebied is niet wenselijk, want dan geven de slaapkamers er rechtstreeks op uit. De meest westelijke variant geniet de voorkeur.
- De voormalige landbouwzetel wordt nog bewoond door de weduwe. Een deel van de gronden werd verkocht voor de uitbreiding van de voetbalvelden, een ander deel wordt gebruikt als weide voor runderen. De gronden rond de voormalige landbouwzetel moeten volgens de eigenaars intact blijven (één geheel) zodat de open ruimte behouden blijft. Ook de aanleg van geluidswallen of op zijn minst bomenrijen is aan te bevelen zodat de leefbaarheid niet in het gedrang komt.
  Het is niet te vatten dat de weg na 40 jaar weer ter tafel komt. Het sportlandschap, de fietsostrade en de hoogspanningslijn hebben ondertussen een groot deel van de reservatiestrook gehypothekeerd.
- Enkele bewoners van de Gillegomwijk kant Borsbeeksesteenweg kochten hun woning om er te genieten van de groene omgeving. Het aanpalende bosje houdt veel geluid, licht en lucht vervuiling van de drukke weg. De buurt moest al veel incasseren door de aanleg van de P&R. Ze begrijpen niet waarom een van de tracés van de Nv-weg vlak aan hun achterdeur is ingetekend en het knooppunt N10 Liersesteenweg x Nv-weg/Borsbeeksesteenweg in deze hoek geforceerd wordt. Dit houdt een aanzienlijke waardevermindering van de huizen en tuinen in. Bovendien worden zo meerdere kruispunten na elkaar gecreëerd met stoppende en optrekkende voertuigen. Dit komt de luchtkwaliteit niet ten goede.

4.1.4 Woonwagenpark

- De bewoners van het woonwagenpark gingen niet op de uitnodiging voor de luisterdag in. Enkele actoren wezen wel op hun aanwezigheid in het projectgebied en het mogelijk snijden van hun toegangsweg bij aanleg van de Nv-weg.

4.1.5 Capenberg – Oxaco sportclubs

- Capenberg (zie ook bijlage 2) is een erg dynamisch (gedeeld sport- en verzorgings-) bedrijf met heel wat toekomstplannen. De organisatie heeft begrip voor de eventuele realisatie van de Nv-weg , maar wil niet dat het tracé over de eigen, geïntegreerde terreinen loopt. Dit zou de toekomstplannen (sporthub i.s.m. de gemeente) en de reeds voorziene miljoeneninvesteringen volledig op de helling zetten.
- Als de plannen voor Oxaco uitbreiding in de huidige vorm doorgaan, wordt 1 bestaand voetbalveld geschrapt en komen er 2 nieuwe bij naast de sporthal. Er is vraag naar een kunstgrasveld, zodat de activiteiten ook kunnen doorgaan als de weersomstandigheden niet meezitten. Deze plannen zijn nu geblokkeerd door de mogelijke aanleg van de Nv-weg. De voetbalclub heeft schrik dat de geplande uitbreiding hierdoor niet mogelijk zal zijn.
- Een eigenaar van een individuele woning in het projectgebied is het niet eens met de uitbreidingsplannen van Capenberg in het landbouwgebied. Hij koos zelf voor wonen in een groene omgeving. Voor de realisatie van de plannen van Capenberg moet het RUP aangepast worden, waardoor de groene omgeving naar zijn mening zal aangetast worden. Hopelijk krijgen de bewoners de kans om tijdens het openbaar onderzoek van het RUP Capenberg in te spreken.

4.1.6 Sportlandschap en Cantincrode

Zie ook beheersmaatregelen: 'Gemeentelijk beleid afstemmen'

- De stad Mortsel opteerde doelbewust voor de aanleg en uitbreiding van het Sportlandschap, waardoor een van de tracés van de Nv-weg niet meer gerealiseerd kan worden.
  Nu wordt geargumenteerd dat bij de aanleg van de Nv-weg de dualiteit met het sportlandschap en de open ruimte zeker ter discussie staat. Het is geen logische keuze om daar nu nog een weg aan te leggen. Bovendien is er weinig marge voor de aansluiting op de R11.
- De plannen voor het Sportlandschap namen/nemen een aanzienlijke hap uit het groen. Verdere aantasting door de Nv-weg is absoluut niet wenselijk.
- In eerdere plannen (o.m. procesnota Soresma 2007) liepen alle voorstellen voor de aansluiting van de Nv-weg op de R11 door het terrein behorend tot "de Chalet" (voormalig clubgebouw) van Cantincrode. De sportclub mocht hierdoor enkel in een beperkte zone bouwen en moest bij een belangrijke verbouwing in 2011 een akte voor afstand van meerwaarderegeling bij mogelijke onteigening ondertekenen.
- Cantincrode is geen voorstander van de Nv-weg omdat alle velden nodig zijn voor de trainingen en wedstrijden van de ploegen (waaronder 29 competitieploegen). De velden worden bovendien ook door andere sportclubs gebruikt. Het veld in de verste punt ligt op een plek die sowieso nodig is voor elk Nv tracé. Het is nu net een gemeenschappelijk veld waar meerdere verenigingen het gebruik zullen moeten delen (nu nog niet geregeld).

4.2 Tracékeuze

De meningen over het beste tracé voor de Nv-weg lopen uiteen. Belangen van eigenaars en omwonenden spelen hierin mee.

4.2.1 Noordelijk tracé met aantakking op Borsbeeksesteenweg

De meningen over dit tracé lopen uiteen:

- Pro
  - Als er een weg zou komen, geniet de voorkeur het behoud van het bestaande kruispunt op de Borsbeeksesteenweg x N10 Liersesteenweg en het huidige tracé van de Borsbeeksesteenweg zodat er slechts een minimale aantasting van de open ruimte is.
    Het bos naast de terminus is woonuitbreidingsgebied. Dit zou bij de aanleg van de weg moeten omgezet worden naar groengebied als buffer naar de aanpalende woonwijk Gillegom.
  - Als de Nv-weg weg er toch zou komen, is alleen het meest noordelijke tracé (kant Borsbeek) aanvaardbaar. Deze route is korter (en dus goedkoper) en heeft de minste impact op mens en milieu. De groene open zone blijft er zo goed mogelijk bij gehandhaafd.
- Contra
  - Aantakking op de Borsbeeksesteenweg is niet logisch
    - Het tracé van de Nv-weg heeft 3 bochten van 90° waardoor het automatisch geen goede optie is voor een vlotte verkeersdoorstroming.
    - Op de Borsbeeksesteenweg passeren dagelijks ongeveer 12.000 voertuigen en de weg is niet uitgerust voor zwaar vrachtverkeer.
    - De beleving van een educatieve boerderij zal met de aanleg van de Nv-weg decimeren.

4.2.2 Parallel met spoorweg

- Het tracé van de Nv-weg moet zo dicht mogelijk bij de spoorweg komen. Zo kan het groene en open landschap behouden blijven en wordt het connectiviteitsprobleem (natuurverbindingen) opgelost.
- Hoe kan het alternatief langs de spoorweg op de andere wegen aangesloten worden? Er is erg weinig plaats en het woonwagenpark ligt vlakbij.

4.2.3 Kort tracé ten noorden van Fort 3

- Het is niet logisch dat de wegtracés voor de Nv-weg alleen in dit projectgebied gezocht worden. Het zou veel logischer zijn om de kortst mogelijke verbinding tussen de R11 en de Borsbeeksesteenweg ten noorden van Fort 3 te volgen. Dit zou Borsbeek perfect kunnen ontlasten.
- Een verbindingsweg in dit projectgebied zal het verkeer niet uit Mortsel halen. Het kan wel een oplossing zijn voor Borsbeek. In dit geval moet de weg meer oostelijk aangelegd worden zonder aantasting van de open ruimte.

4.2.4 Grens Sportlandschap-woonwagenpark

- Als de Nv-weg er komt, kan dit alleen tussen de sportvelden van Cantincrode en het woonwagenpark. Zo worden deze belangen maximaal ontzien. Wel wordt de toegang tot het woonwagenpark langs die kant doorgesneden.

4.2.5 Aandachtspunten

- Hoogspanningsleidingen door het projectgebied bepalen mee de mogelijke tracés van de Nv-weg. Die moet minstens een aantal meter van de pylonen afblijven.
- De trage wegen door het projectgebied worden druk gebruikt en mogen niet gesneden worden. Als de Nv-weg er zou komen, moeten één of meerdere tunnels de aansluiting op de fietsostrade garanderen.
- Bij de aanleg van de weg moet rekening gehouden worden met de locatie van het woonwagenpark.

4.3 Knooppunten

4.3.1 Capenberg

- Het kruispunt aan Capenberg moet bij de aanleg van de nieuwe weg zeker goed bekeken worden. Voorgesteld wordt om een bypass achter de parking te maken om het kruispunt te ontlasten en de doorstroming richting nieuwe verbindingsweg te bevorderen (zie voorstel uit eerdere haalbaarheidsstudie, dd. 2016).
  Het verkeer vanaf de NV-weg van en naar Lier kan dan via deze bypass verlopen zodat het bestaande kruispunt meer ontlast wordt.
  Er moet rekening gehouden worden met fietsveiligheid op dit punt. Het is een onveilig en complex kruispunt.
- De Nv-weg mag de veiligheid van fietsende kinderen richting sportvelden van Capenberg niet in het gedrang brengen. De aansluiting van de Nv-weg op de N10 moet dus zorgvuldig onderzocht worden.

4.3.2 Tramterminal

- Tussen de tramterminal en de Gillegomwijk is de P&R-parking die nu al veel te klein is. Er moet worden nagegaan van waar de geparkeerde wagens komen alvorens deze wordt uitgebreid. Als de verbindingsweg er komt, is de parking een eiland tussen alle grote infrastructuren in.
- De inrichting van het parkeerterrein zelf kan zeker geoptimaliseerd worden (met circulaire op- en afrit) om zo de capaciteit op dezelfde oppervlakte uit te breiden.

4.3.3 N10 Liersesteenweg

- Een knooppunt op de N10 Liersesteenweg moet voor veel mensen een ontsluiting vormen: Gillegomwijk, Vogeltjeshoek.
- Als de Nv-weg/Borsbeeksteenweg aansluit op de N10 Liersesteenweg komt het verkeer toe op een weg waar het verkeer al volledig vaststaat. Dit zal het probleem nog verder in de hand werken.
- Het kruispunt Borsbeeksesteenweg-N10 moet zeker ontdubbeld worden. Het aanpalende bosje mag hiervoor niet aangetast worden.

4.3.4 R11 Krijgsbaan

- Er moet goed nagedacht worden over de verkeersafwikkeling bij aantakking van de Nv-weg.
    - Er is nu al file op de R11 Krijgsbaan.
    - Er loopt ook een fietspad vanaf Fort 3 richting R11.

5 Verkeersdruk en verkeersveiligheid

5.1 Nv-weg als oplossing voor de mobiliteitsproblematiek?

Heel wat actoren zijn tegen de aanleg van de Nv-weg. Ze wijzen erop dat die de mobiliteitsproblematiek in de gemeenten niet zal oplossen.

5.1.1 Aanzuigeffect

- De bewoners van de omliggende wijken vrezen voor het aanzuigeffect van de Nv-weg. Elke nieuwe weg trekt immers extra verkeer aan. Dit moet zeker mee onderzocht worden.
    - De verbindingsweg zal meer verkeer uit de zuidrand van Antwerpen aantrekken van en naar de E313, rotonde Wommelgem. Dit verkeer zal door Boechout richting Wommelgem rijden.
    - Gevreesd wordt dat het verkeer op de moeilijke punten niet zal afnemen, maar dat de Nv-weg juist een extra aanzuigeffect zal hebben, ook vanuit de E313 richting Liersesteenweg.
    - Wegen trekken niet alleen extra verkeer, maar kunnen, mits dit ruimtelijk niet wordt uitgesloten, ook extra industrie en baanwinkels aan. Dit zet de leefbaarheid van de wijken nog meer onder druk.
- De Vlaamse overheid zou beter werk maken van het regionaal vrachtroutenetwerk zodat het zwaar verkeer op de wegen rijdt die daarvoor bestemd zijn. Anders zal door de Nv-weg nog meer zwaar verkeer door de wijken rijden

5.1.2 Verkeersdoorstroming

De Nv-weg zal aantakken op wegen die nu al oververzadigd zijn.

Enkele standpunten:

- Wat is het nut van de weg als het verkeer toch terecht komt op wegen die nu al overvol zijn (R11 en N10).
- Het kruispunt Borsbeeksesteenweg x N10 Liersesteenweg is nu al oververzadigd. Bij de aanleg van de weg moet zeker rekening worden gehouden met bijkomend verkeer.
- Het valt sterk te betwijfelen of het verkeer zal wegvloeien over de R11.
- De Nv-weg zal geen oplossing zijn voor de Mortselse verkeersproblematiek op de kruising met de R11 (Krijgsbaan) en de N1 (Mechelsesteenweg). De weg zal wel helpen om minder verkeer in de zuidelijker wijken te hebben. Dit is een verschuiving van de problematiek van Borsbeek naar Boechout en dus geen oplossing. Een beslissing moet ertoe leiden dat de lasten verspreid worden.

Met de aanleg van de Nv-weg wordt de mobiliteitsproblematiek alleen verplaatst:

- Het probleem van Mortsel en Borsbeek wordt hiermee niet opgelost en maar gewoon 2 km verplaatst.
- Alle verkeer zal samenkomen op de N10 Liersesteenweg. De weg zal het probleem daar niet oplossen.
- De file zal verlegd worden de R11 Krijgsbaan richting het kruispunt met N1 Antwerpsestraat met aanschuiven vanaf Capenberg tot gevolg. De kruispunten zijn er nu al erg moeilijk oversteekbaar. De Nv-weg creëert een erg moeilijke situatie voor schoolgaande kinderen.
- Er moet over gewaakt worden dat het verkeer op de Borsbeeksesteenweg niet naar de R11 verschuift. Het kan niet de bedoeling zijn om problemen te verplaatsen. Duurzame oplossingen zijn nodig.

Mogelijke oplossingen:

- Mortsel ligt op het knooppunt Kempen-Mechelen-Antwerpen. Op de N1 Antwerpsestraat-R11 Krijgsbaan komen alle wegen samen op 1 rijstrook. Een overbrugging of ondertunneling kan een oplossing zijn voor de jarenlange fileproblematiek.

- De berm langs de R11 in Mortsel biedt nog ruimte voor een extra rijvak. Zo zouden dubbel zoveel mensen kunnen doorstromen.
  Er moet goed nagedacht worden over de functie van de R11. Dient de weg als ontlasting van de ring rond Antwerpen? Wordt de R11 ook doorgetrokken (A102). Dit zal nog meer verkeer in het gebied aantrekken en creëert zo een grote ring rond Antwerpen.
- Veel verkeer van de N14 zoekt zijn weg naar de E313 en de E19 omdat de huidige infrastructuur niet werkt (problematiek Massenhoven – zoeken een oplossing via de tussenwegen). Het optimaliseren van deze twee connecties kan al een groot deel van de oplossing zijn.

5.2 Aanpak bestaande verkeersknelpunten

Het verkeer stremt en is onveilig in de ruime omgeving. Dit moet eveneens dringend aangepakt worden.

5.2.1 Kruispunten

5.2.1.1 *Kruispunt N10, N1 en R11*

- De N10 en N1 komen samen op de R11. Dit is hét grote knelpunt, ook als de Nv-weg er komt. Waarom zouden bestuurders van wagens de omleidingsweg nemen als ze uiteindelijk op hetzelfde probleemknooppunt uitkomen?

5.2.1.2 *Kruispunt Borsbeeksesteenweg-N10*

- De lichten op Borsbeeksesteenweg / N10 zijn slecht afgesteld, wat tot file op de Borsbeeksesteenweg leidt. De auto's en vrachtwagens schuiven aan voor de wijk Veldkant.
- De KMO-zone tegenover Veldkant wordt via het kruispunt N10-Borsbeeksesteenweg ontsloten. Toch kiezen heel wat vrachtwagens ervoor om door de smalle straten (uitgezonderd plaatselijk verkeer) van Veldkant te rijden. De wegen zijn hiervoor niet aangepast.
- Bij de heraanleg van het kruispunt Borsbeeksesteenweg-N10 is het stopteken voor de Veldkant weggehaald (bij rood licht, stop hier), waardoor het verkeer van de Veldkant de weg niet meer opraakt. Dit kan met een verkeersbord en stopstreep terug opgelost worden.

5.2.1.3 *Kruispunt Alexander Frankstraat-N10*

- Op de N10 staat alle verkeer richting E313 of E19 vast als het verkeer op het kruispunt met de Alexander Frankstraat stremt. De verkeerslichten op de N10 zijn slecht afgesteld. Dit leidt ertoe dat alle verkeer op de Hovesteenweg tot de Mechelsesteenweg stil staat.

5.2.2 Wegen

5.2.2.1 *Borsbeeksesteenweg*

- Over de verkeersdruk op de Borsbeeksesteenweg lopen de meningen uiteen:
  - Nu al te veel verkeer op de Borsbeeksesteenweg met files richting Boechout voor de deur > gevaarlijke toestand.
  - Files op de Borsbeeksesteenweg zullen bij de aanleg van de Nv-weg alleen nog toenemen.
  - Erg druk tijdens de spits. Onveilig voor zwakke weggebruikers die de weg moeten oversteken.
  - Borsbeeksesteenweg is altijd vrij, behalve op de spitsuren. Daarom is er geen Nv-weg als alternatief nodig, want Borsbeeksesteenweg kan nog meer opvangen.
- De Borsbeeksesteenweg moet dringend aangepast worden. De weg is helemaal niet aangepast aan de huidige noden en zou een oplossing zijn voor de mobiliteitsdruk voor lange termijn. De omliggende wijken en de organisaties in het gebied hebben ook recht op de groene long.
- Wie de parking aan de kant van de Borsbeeksesteenweg afrijdt, heeft geen overzicht. De weg is er bovendien slecht verlicht. Dit is gevaarlijk.

- Er zijn erg veel fietsbewegingen richting school. Voor fietsers is de situatie langs de Borsbeeksesteenweg erg gevaarlijk. Wie met de fiets van de N10 Liersesteenweg richting Boechout rijdt, beschikt alleen over zelfmoordstrookjes. In de praktijk nemen de scholieren ook niet deze route maar kiezen voor de rustige, meer oostelijk gelegen fietsroute door het landelijk gebied. Daar wordt het doorgaand autoverkeer effectief geweerd en is nauwelijks sprake van verkeersonveiligheid.

5.2.2.2 *Liersesteenweg (N10)*

- Op de Liersesteenweg zit nu al heel veel zwaar vervoer. Vaak zijn het buitenlanders die heffingen proberen te vermijden.

5.2.2.3 *de Robianostraat*

- In Borsbeek vormt de straat de Robianostraat een probleem.
  De straat staat bij het begin en einde van de scholen altijd vast, mede omdat ouders niet bereid zijn om in het belang van de veiligheid van hun eigen kind(eren) 800m te voet te gaan. Dit leidt ook tot een slechte luchtkwaliteit in de schoolomgeving.

5.2.2.4 *R11*

- De R11 heeft een te beperkte capaciteit. Het verkeer stremt vanaf de terminus van de tram.
- Het is vreemd dat voor de Nv-weg wordt gekozen, terwijl de afgeschreven R11bis veel meer in stedelijk gebied loopt.

5.2.3 Stelplaats De Lijn

- Enkele actoren wijzen op de plannen van De Lijn om een stelplaats voor bussen en mogelijks KMO-ontwikkeling op langere termijn t.h.v. het vliegveld aan te leggen. Dit zal het verkeer en de bijhorende mobiliteitsproblematiek alleen nog doen toenemen.

5.3 Volop inzetten op mobiliteitsalternatieven

Veel actoren pleiten ervoor om in eerste instantie in te zetten op mobiliteitsalternatieven. Pas als die niet toereikend zijn, kan nagedacht worden over de aanleg van een nieuwe weg.

De overheid mag niet alleen focussen op penaliserende maatregelen bij het uitwerken van beheersmaatregelen. Ze moet ook oog hebben voor verbeterende maatregelen.

5.3.1 Openbaar vervoer

5.3.1.1 *Optimaliseren*

Het openbaar vervoer moet uitgebreid worden:

- Frequentie (aantal per uur) en amplitude (eerste dienst ’s morgens en laatste dienst ’s avonds, ook na 00.00 uur) zijn essentieel om het openbaar vervoer als een volwaardig alternatief voor de auto in te zetten. Het tijdsbereik overdag moet uitgebreid worden en ’s avonds en ’s nachts moeten de trams blijven rijden, zij het op een lagere frequentie.
- Er is al jaren sprake van een supercomputer die de verkeerslichten zou beïnvloeden zodat de tram veel sneller kan rijden. Hiervan moet zeker eerst werk gemaakt worden.
- De tarieven van het openbaar vervoer zijn te hoog. Een gezin met 4 kinderen betaalt tot 1.200 euro per jaar. De enorme kostprijs voor de aanleg van de Nv-weg zou beter aangewend worden om het openbaar vervoer te optimaliseren en betaalbaar te maken.
- Op de Borsbeeksesteenweg rijdt nu alleen ‘s morgen en ’s avonds één bus in beide richtingen.
- Langs de R11 Krijgsbaan zou ook een frequente openbaar vervoerlijn aangelegd moeten worden.

- Voor de talrijke sporters van Cantincrode is het niet evident om de bus te nemen. Hiervoor moet nu de R11 Krijgsbaan gekruist worden.
- Wie van Mechelen komt, kan niet op openbaar vervoer overstappen en is genoodzaakt om met de auto door te rijden naar Antwerpen.

5.3.1.2 *P&R*

- Oplossingen zoals de P&R zijn aan te bevelen, zodat mensen sneller de overstap maken van de auto naar de tram.
- De P&R zou heraangelegd worden. Het is vreemd dat er een weg doorloopt met twee rijstroken. Door een slimmere aanleg van de parking met gewijzigde circulatie kan er al heel wat plaats gewonnen worden. Als er zo meer parkeerplaatsen komen, zullen meer mensen de tram nemen.
- Trambestuurders moeten de wissels op het knooppunt aan de P&R zelf omzetten om de juiste richting uit te kunnen rijden. De tram staat dan dwars over de weg waardoor alle verkeer een tijdlang stilstaat tot de bestuurder opnieuw is ingestapt. Er zijn betere oplossingen mogelijk.

5.3.1.3 *Langparkeren*

- Mortsel heeft het monster zelf gecreëerd. Alle verkeer zit er vast maar een overstap op het openbaar vervoer is duur. Een parkeerticket aan het station van Mortsel kost meer dan een treinrit naar Brussel.
- De parkeerproblematiek in Mortsel moet aangepakt worden.
    - Het verkeer moet niet door Mortsel geloodst worden, maar kan opgevangen worden aan de P&R om van daaruit met frequente trams naar Antwerpen te rijden.
    - Veilig en betaalbaar (lang)parkeren moet haalbaar zijn zodat mensen sneller de overstap naar het openbaar vervoer maken.
- Parkeren moet in zijn totaliteit benaderd worden.
    - De parking aan Oude God onder het Stadplein moet goedkoper of zelfs gratis (P&R) gemaakt worden zodat auto's niet overal op de straten parkeren.
    - Het NMBS station 'Mortsel-Liersesteenweg' is een snelle verbinding naar Antwerpen, maar niet echt gekend. De onverharde parking met grasveld kan beter ingericht worden zodat meer mensen gemakkelijk de trein, tram en bus kunnen nemen vanaf dit punt. Het kan ook een goed alternatief zijn als de parking in Boechout volzet is en biedt een snelle route naar Wijnegem Shoppingcenter.
- Autodeelsystemen (bv. cambio) kunnen uitgebreid worden tot aan de zone richting Boechout. Dit kan eveneens veel parkeerplaatsen sparen.

5.3.2 **Fietsen**

Er moet meer ingezet worden op fietsen als alternatief voor de auto. Hiervoor moeten in de regio eerst enkele punten aangepakt worden.

5.3.2.1 *Fietsen langs het projectgebied*

- Er moet meer geïnvesteerd worden in bijkomende fietsroutes.
    - Oude spoorwegberm voor fietsers en voetgangers. Zo wordt ook het eventuele kruisen van de Nv-weg vermeden.
    - Fietsostrade Antwerpen- Lier verder aanleggen.
- Het fietspad langs de Borsbeeksesteenweg is in erg slechte staat:
    - De gemeente wacht op de beslissing van de Nv-weg voor ze de Borsbeeksesteenweg wil heraanleggen.
    - Het fietspad is erg gevaarlijk voor fietsers richting Capenberg-Oxaco. Fietsers kiezen noodgedwongen voor alternatieven ten oosten van de Borsbeeksesteenweg / via de Mussenhoevelaan.
    - Voor FC Oxaco Boechout vormt de slechte staat van het fietspad een concurrentieel nadeel. Er is voor voetballiefhebbers namelijk ook een met de fiets gemakkelijker bereikbaar voetbalveld aan de Olieslagerij.

5.3.2.2 *Aanpak kruispunten*

- Kruispunt Schansstraat - Borsbeeksesteenweg
    - Het kruispunt Schanslaan/Borsbeeksesteenweg wordt heraangelegd. Dit is het toegangspunt voor fietsers richting Fort 3, maar er zijn geen verkeerslichten om de weg veilig over te steken.
- Borsbeeksesteenweg en R11
    - Voor fietsers zijn de Borsbeeksesteenweg en de R11 Frans Beirenslaan niet veilig. Bovendien is de luchtkwaliteit er slecht. Daarom worden alternatieven / trage wegen in de omgeving gebruikt. Overdag is dit voor de vele schoolgaande kinderen een oplossing, maar deze trage wegen zijn in het donker weer onveilig want onverlicht.
      Beide wegen hebben te veel de uitstraling van een autosnelweg. Een aangepast profiel (bv. middenberm), aangepaste fietsvoorzieningenen een aangepast snelheidsregime zijn er wenselijk.
- Kruispunt Jozef Reusenlei-de Robianostraat
    - In eerste instantie moet de kern van Borsbeek veiliger worden. Je kan geen Nv-weg aanleggen zonder een oplossing voor de kern van Borsbeek uit te werken.
      Kruispunt De Robianostraat x Jozef Reusenslei (ook gekend als kruispunt aan 'De Mascara') is een gruwelpunt voor fietsers. Voor de vele schoolgaande kinderen is het er erg gevaarlijk.

5.3.2.3 *Uniformiteit en veiligheid fietspaden*

- In Borsbeek moeten zo veel mogelijk dubbelrichtingsfietspaden ontdubbeld worden (enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden van de weg). Ook de voorrangsregeling (voorrang van rechts) is erg gevaarlijk voor fietsende kinderen.
- Er is meer uniformiteit in fietspaden nodig (enkel of dubbel). Vaak rijden mensen tegen de richting in op eenrichtingsfietspaden.

5.3.2.4 *Fietsen door het projectgebied*

- Door het projectgebied loopt een voetweg langs het waterzuiveringsstation met een doorgezakt brugje. Dit traject zou opgewaardeerd moeten worden zodat fietsers er gebruik van kunnen maken.
- Door het projectgebied loopt een fietspad met bochten (omzeilen van de gracht). Vanaf de Schanslaan zou een rechtstreekse fietsaansluiting op de fietsostrade en het Sportlandschap moeten komen en in het Sportlandschap is eveneens een fietspad nodig.
- Zwakke weggebruikers (senioren, schoolkinderen van de omliggende scholen, enz.) maken veel gebruik van routes door het projectgebied. Die mogen niet doorsneden worden bij de aanleg van de nieuwe Nv-weg. Als de weg er komt, moeten voldoende doorsteken voorzien worden.

5.3.3 **Goederentransport via water en spoor**

- De overheid moet de focus niet beperken tot oplossingen voor het wegtransport. Ze moet meer oog hebben voor alternatieven over het water en via het spoor. Bedrijven moeten hiervoor meer aan waterwegen ingeplant worden.

6 Natuur en landschap

6.1 Waardevol landschap – groene long

- De projectzone is een van de grootste corridor-openruimtegebieden ten zuidoosten van Antwerpen en moet gevrijwaard worden.
    - Een route door de reservatiestrook of elders in het plangebied zal het landschap grotendeels vernielen.
    - Als de weg het noordelijke tracé volgt, is boscompensatie nodig.
    - Het zuidelijke tracé loopt vlakbij de wijk Savelkoul. Zo worden de toegankelijkheid en bruikbaarheid van het laatste stuk groen voor de agglomeratie Antwerpen aangetast.
- De omliggende ruimte is nu al volgebouwd. Verdere aantasting van het landschap is uitgesloten:
    - De ruimte tussen Fort 2 en 3 is door de gemeente Borsbeek volgebouwd. De enige open ruimte situeert zich nog tussen Fort 3 en 4.
    - Mortsel is volgebouwd. De enige open ruimte wordt door de Nv-weg gehypothekeerd en de waterhuishouding, fauna en flora komen er in het gedrang.
- Er is heel wat recreatie door het gebied. Als de weg deze trage wegen doorsnijdt, zal dit de beleving van het landschap volledig tenietdoen. Het is belangrijk dat de omwonenden op wandelafstand kunnen genieten van de natuur. Dit draagt ook bij aan de psychische gezondheid.

6.2 Natuurverbindingen

- Het projectgebied vormt een kruispunt van onzichtbare wegen voor planten en dieren. Ondertunneling is daarom essentieel. Als dit niet kan, zijn milderende maatregelen en een flankerend beleid nodig:
    - Doorsteken maken voor fauna, flora en de mens.
    - Bomenrijen die de weg overspannen aanplanten zodat vleermuizen de verbinding kunnen maken tussen Fort 3 en Fort 4.
    - Bomenrijen parallel aan de weg eventueel in combinatie met een waterpartij kan ook een belangrijke extra oriëntatie bieden aan vleermuizenpopulaties van belangrijke soorten, die juist parallel aan de richting van de Nv migreren.
    - Aquaduct en andere buizen, treeplankjes e.d. in ondertunnelingen/ rioleringsbuizen aanleggen zodat amfibieën en kleine zoogdieren kunnen migreren.

6.3 Waterverbindingen en waterberging

- De beken in het projectgebied moeten zeker integraal behouden blijven. Dit zijn dé natuurlijke verbindingen voor migratie van natuur in een stedelijk milieu (Koudebeek en Fortloop).
  Om het watersysteem in het projectgebied goed in beeld te krijgen, moet contact genomen worden met Mark Tritsman (milieuambtenaar van Mortsel).
- Het projectgebied vervult een belangrijke functie voor de waterverbindingen en waterberging.
    - De projectzone vormt een short-cut tussen de bekkens van Schelde en Nete. Het is de enige mogelijke verbinding tussen de Koudebeek (Schelde) en de Lauwerse beek en de Molenbeekvallei (Netebekken).
    - De Koudebeek loopt naar Het Schijn (probleemgebied), dus het projectgebied is belangrijk om water te bergen en op te houden.
- Bij zware regenval een tiental jaar geleden liep het terrein van het Sfinxfestival helemaal onder. Het rioolstelsel en het waterzuiveringsstation zijn niet groot genoeg om alle water bij zware regenval op te

vangen. Er komt een soort overstromingsgebied op de Koudebeek (overstort in rietveld > daar eerste zuivering > pas daarna verder naar Koudebeek zodat er geen vervuild water in de beek komt). Het waterzuiveringsstation zal hiervoor het bos rooien. De boscompensatie gebeurt niet in het plangebied, wel verderop.

- De Nv-weg houdt een extra verharding in voor een zone die nu volledig onthard is. Dit is negatief voor de waterberging. Het water dat op de weg valt kan echter ook worden ingezet voor natuurontwikkeling in het aanpalend nieuw te graven oppervlaktewater dat Koude Beek en Fortloop verbindt. Zo kan bijvoorbeeld de "weg op één oor" worden gelegd zodat het water eenzijdig naar deze zone afstroomt. Eventueel kan de eerste bui na lange droogte (in verband met afvoer extra verontreiniging) wel worden afgevoerd naar het rioolstelsel.

6.4 Fauna en flora

De projectzone herbergt unieke fauna, zoals verschillende (vrijwel alle!) soorten vleermuizen, uilen (steenuil, kerk- en bosuil), reeën, vossen, kieviten, zwarte roodstaart, enz.

6.4.1 Habitatrichtlijngebied

- Van alle diersoorten wegen vleermuizen als Europees beschermde soort het zwaarst door in en om het projectgebied. Bij tellingen werden er 5000 à 6000 geregistreerd van vrijwel alle in België bekende soorten.
- Het projectgebied vormt een schakel in de verbinding naar de habitatrichtlijngebieden 021 Boshoek in het zuiden van Boechout (zure eikenbossen en eiken-beukenbossen met rijke vleermuisfauna).
- Er zijn ook dwarsverbindingen richting Netevallei.
- De forten zijn de belangrijkste overwinterplaatsen voor vleermuizen in NW-Europa.
    - Fort 3 telt het grootste aantal en de grootste soortendiversiteit en is ook Europees beschermd (habitatrichtlijn).
    - Fort 4 is geen habitatrichtlijngebied (vroeger zat het leger er nog), maar vleermuizen zijn overal beschermd.
- De forten zijn rustig en hebben een ideaal microklimaat (voldoende koel, vochtig en een constante temperatuur). Met de ondertunneling van de R11 was er impact op dit microklimaat door de gewijzigde waterstand in Fort 3. Daarom waren maatregelen nodig om het opgepompte water terug te voeren. Gevreesd wordt dat het waterpeil bij de aanleg van de Nv-weg te hoog zal komen.

6.4.2 Milderende (mitigerende) maatregelen

6.4.2.1 *Lichthinder vermijden*

- Sommige vleermuissoorten zijn erg lichtgevoelig. Om lichthinder van de Nv-weg te vermijden, zijn gepaste maatregelen voor de Europees beschermde vleermuizen nodig:
    - Bij voorkeur komt er geen verlichting langs de weg. Indien toch nodig, dan moet de verlichting aangepast zijn aan vleermuizen.
    - De verlichting van de sportvelden zou aangepast kunnen worden (gerichter met minder verstrooiing) en nog harder gebufferd worden met planten (zie principes van Werkgroep Lichthinder voor de verlichting van sportvelden).

6.4.2.2 *Creëren van extra natuurverbindingen*

- Bij de aanleg van de weg zijn mitigerende maatregelen zeker nodig. Bomenrijen kunnen eventueel een opportuniteit vormen voor de verbinding van de Forten.
- De weg moet zo ver mogelijk van de forten afliggen en wordt best gebufferd met een brede gracht met opgaande begroeiing (strook met houtkant van 5 à 10 meter). Dit is ook interessant voor insecten, vlinders en dus interessant als foerageergebied voor vleermuizen. Bovendien kan het water dat van de weg komt zo

meteen in het gebied zelf geborgen worden en komt het niet in de forten terecht. Ook voor recreanten en wandelaars met hond kan dit een aantrekkelijk klimaat vormen.

6.4.2.3 *Ontsnippering*

- Ontsnippering van de weg moet meegenomen worden in de aanleg ervan. Het is belangrijk dat diersoorten (o.m. vossen en egels) er onderdoor kunnen. Ook beken mogen niet onderbroken worden (bv. brughoofd in de beek zetten zodat de dieren links en rechts droog kunnen passeren).
- Zie ook “Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur” = bijbel voor ontsnippering.

7 Aandachtspunten voor het onderzoek

7.1 Leefbaarheid

7.1.1 Wijk Savelkoul

- Voor de wijk Savelkoul draagt het open terrein van het projectgebied in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van de woonwijk. Het is een van de weinige open gebieden in de regio. De bewoners kunnen via een tunneltje meteen in het projectgebied recreëren, fietsen, wandelen enz. Bij aanleg van de Nv-weg wordt dit in belangrijke mate tenietgedaan. De bewoners kampen nu al met geluidsoverlast door het vliegveld, de spoorweg, de snelweg en de N10 (o.m. door kappen van bomen voor de aanleg van de fietsostrade), festivals in het Fort van Borsbeek, enz. De wijk kan er volgens de bewoners geen extra overlast (stank, fijn stof, geluid) bovenop krijgen.
- Bij aansnijding moet het groen gecompenseerd worden. Dit moet in de onmiddellijke omgeving gebeuren, want de wijk heeft geen boodschap aan compensatie elders.

7.1.2 Wijk Veldkant-Oude baan en Wijk Gillegom

- De Nv-weg zal ook het karakter van de wijken Veldkant-Oude Baan en Gillegom veranderen. De bewoners vrezen een toename van de geluidsoverlast en een waardedaling van hun eigendom.

7.1.3 Berthoutstraat Vremde

- De bewoners van de Berthoutstraat in Vremde vrezen dat de gemeente Borsbeek een precedent wil scheppen met de wegenwerken aan de Schanslaan. Het verkeer wordt tijdens deze werken door hun straat gestuurd. Is dit een testcase voor de verkeersafwikkeling na de aanleg van de Nv-weg? Maar ook als de verbindingsweg er niet komt, vrezen ze dat een alternatieve route door hun straat gezocht wordt en het verkeer op Vremde wordt afgewenteld. De maximumsnelheid zou opgetrokken worden van 30 km/uur naar 50 km/uur wat de leefbaarheid nog meer in het gedrang brengt. De bewoners doen voorts hun beklag dat ze niet waren uitgenodigd door het college van Boechout voor de op hun eigen initiatief georganiseerde voorbereidende avond.

7.1.4 Capenberg-Oxaco

- De Oxaco-sportclubs zijn erg bezorgd om de luchtkwaliteit in de buurt van hun sportinfrastructuur en om de veiligheid van de zwakke weggebruikers (jeugdleden).
    - Tijdens de spits staat de Borsbeeksesteenweg t.h.v. het kruispunt met de N10 Liersesteenweg nu al vol (onveiligheid en uitstoot NOx en fijn stof).
    - Recreatieve uitbouw van het complex is niet te verzoenen met de aanleg van een bijkomende weg (gezondheid – luchtkwaliteit!)

  Het is geen goede optie om de aansluiting van de Nv-weg op de N10 Lieresteenweg t.h.v. de sportclubs te situeren. Dit gebeurt beter aan de andere kant van de P&R, zodat er ook een goede aansluiting op de bus is. Vaak komen nu jeugdleden te voet uit de kern Mortsel naar het sportveld gelopen via de Krijgsbaan bij het gebrek aan een goede OV ontsluiting.

Recreatie, natuur en leefbaarheid moeten in het projectgebied samen bekeken worden. Alleen als die gegarandeerd / gevrijwaard kunnen worden, zal er minder weerstand tegen de Nv-weg zijn.

7.2 Herkomst-bestemmingsonderzoek / verkeersmetingen

- Om de bestaande verkeersstromen in beeld te brengen, moet een herkomst-bestemmingsonderzoek in de ruime regio gevoerd worden. Bij file op de ring wordt het probleem mogelijk verlegd naar de R11 (A102 naar N1).
- Betrouwbare verkeersmetingen (o.m. om de noodzaak van de Nv-weg te staven) kunnen nu nog niet uitgevoerd worden:
    - De effecten van de plannen in uitvoering zijn nu nog niet gekend: onder meer Routeplan 2030, Ringland, fietsostrade, enz.
    - De werkzaamheden in de Schanslaan zullen een vertekend beeld geven. Tijdens deze werkzaamheden zal het verkeer in de omgeving erg stremmen. Dit mag geen argument zijn om de aanleg van de Nv-weg door te drukken.
- Wat veroorzaakt de mobiliteitsproblematiek in Mortsel en Boechout? Welke verkeersstromen liggen aan de grondslag hiervan?
  Wordt ook onderzocht waar de vrachtwagens door Mortsel naartoe rijden? Als uit het herkomst-bestemmingsonderzoek blijkt dat het merendeel naar Wilrijk rijdt, moet de nieuwe weg er niet komen.
- Mortsel creëerde het mobiliteitsprobleem zelf. Kan in het MER-onderzoek meteen ook mee onderzocht worden hoe de ingevoerde drempels herbekeken kunnen worden zodat het verkeer terug vlotter doorstroomt?
    - Lichten op N10 Liersesteenweg/ Statielei zijn schijnbaar niet goed afgesteld.
    - Tram komt toe op een boulevard met gigantisch plein. Kan daarmee niets gedaan worden?
    - Doortrekken van de tram richting Lier moet zeker ook bekeken worden om het mobiliteitsprobleem op te vangen.
    - Vrachtwagens lossen toch soms overdag waardoor alle verkeer vast staat.
- De resultaten van “Straatvinken” geven al een idee van de verkeersdruk (nog niet van de herkomst en de bestemmingen) en bieden een meerwaarde voor het onderzoek.

7.3 Afstemming met andere infrastructuur- en mobiliteitsplannen

7.3.1 Routeplannen

- Rekening gehouden met het Routeplan 2030.
    - In de discussie over het Routeplan 2030 voor de Zuidoostrand werd de Nv-weg niet genoemd. Het is nochtans nodig om mobiliteit voor de hele Antwerpse Ruit in zijn globaliteit uit te tekenen.
    - Nu is er alleen sprake van het Routeplan 2020, niet van het Routeplan 2030 waarin het verhaal van de modal shift bepalend is. De modal shift moet eerst doorgerekend worden. Er zullen bij realisatie van de vooropgestelde modal shift hoe dan ook al minder voertuigen zijn waardoor het probleem zichzelf deels oplost. De aanleg van de Nv-weg is een ouderwetse oplossing uit de jaren ’70. De tijdsgeest is nu totaal anders.
- Overleg met de provincie is nodig zodat de plannen voor de Zuidrand ook meegenomen kunnen worden in het onderzoek voor de Nv-weg.

7.3.2 Ringland en R11bis

- Er wordt enorm veel geïnvesteerd in Ringland, waardoor heel veel verkeer via de E313, de R1 en de E19 zal gaan. Waarom nog geld investeren in een bijkomende weg die heel Ringland zal ondermijnen?
  Dus waarom stimuleren van een extra route tussen E19 en E313?
- R11bis is afgevoerd in het kader van Ringland (Toekomstverbond). Waarom wordt dan een andere weg (NV) toch nog onderzocht?

7.3.3 Ring rond Lier

- De ontsluiting van Lier is bepalend voor de ontsluiting van Boechout naar het zuiden en moet eerst gerealiseerd worden voor de plannen voor de Nv-weg eventueel uitgevoerd worden.
- De ring rond Lier is niet afgewerkt waardoor alle vrachtwagens door gemeenten rijden. Bovendien is er geen link van de ring naar de autosnelweg waardoor alles via de Liersesteenweg gekanaliseerd wordt.

7.3.4 2de spoorontsluiting haven Antwerpen

- Door het projectgebied lopen nog tracés voor de 2de spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

7.4 Natuurbelangen

7.4.1 Natuuronderzoek

- In het onderzoek moeten de natuurwaarnemingen van de afgelopen jaren meegenomen worden: zie waarnemingen.be.
- De kwaliteit van de beken kan opgevraagd worden bij de VMM.
- Voor de aanleg van de Nv-weg is zeker een passende beoordeling nodig.

7.4.2 Natuurplannen

In het projectgebied staan heel wat natuurplannen op stapel:

- Natuurpunt werkt o.m. samen met Landschapskaart Zuidrand / Wandelkaart zuidrand. De projectzone is verbindend als wandelgebied.
- De Werkgroep Koudebeek (Integraal Waterbeleid provincie) bracht de hele Koudebeek van Hove tot Antwerpen (Schijn) in kaart. Bedoeling is werk te maken van een groenblauwe corridor in combinatie met wandeltracés.
- Kempens Landschap kocht gronden in het projectgebied aan om die als natuurgebied in te richten (ook op de rand van het projectgebied).
- Natuurpunt heeft plannen voor natuurinrichting in het projectgebied (i.s.m. de aanwezige landbouw en Mortsel)
- Stad Mortsel heeft de Fortloop opengelegd. Die loopt ook door het projectgebied t.h.v. de buffervijver.
- In de projectzone bevindt zich het compensatiebos voor Oosterweel. Natuurpunt vroeg om het in beheer te krijgen, omdat het biologisch interessant is (insecten) en door recreatie amper gebruikt wordt. Dit compensatiebos mag niet gebruikt worden voor andere projecten van de overheid.

7.5 Landbouwbelangen

- Er is een objectieve desktopanalyse nodig om het landbouwgebruik in het projectgebied in kaart te brengen. Hiervoor is een landbouwgevoeligheidsanalyse nodig (aan te vragen via Yves Marcipont – Departement L&V).
- De VLM zou als stakeholder bij het onderzoek betrokken moeten worden. Soms is de aanleg van een weg voor de landbouw ook een opportuniteit om gronden te ruilen of voor een warme bedrijfsbeëindiging waardoor ruimte ontstaat voor andere agrariërs of het inrichten van nieuwe natuurgebieden.
- Voor elk bedrijf in het projectgebied zou een landbouweffectenrapport moeten opgesteld worden.
- Het landbouwgebied is in het AGNAS-proces (Afbakening gebieden natuurlijke en agrarische structuur) van 2010 niet herbevestigd, want er zitten veel meer dan landbouwclaims. Het is een essentiële corridor voor de natuur. Om alle functies in evenwicht te houden, moet eerst een RUP voor het geheel gemaakt worden.

8 Relevante omgevingsinformatie

8.1 Verkeersbewegingen

8.1.1 Capenberg

Brengt jong en oud onder één dak op één domein.

Bewoners en personeel

- 70 paters jezuïeten
- 34 serviceflats (wordt in de toekomst nog met 14 flats uitgebreid)
  + 75 bedden voor het woonzorgcentrum
  = ca. 130 inwonende senioren
- 80 personeelsleden
- 50 gepensioneerde vrijwilligers
- + bezoekers voor de bewoners
- + plannen om op het gelijkvloers ook een kinderdagverblijf te organiseren (o.m. voor personeelsleden)

Sporters

- 2.500 sporters komen op regelmatige basis: elk uur 50-60 leerlingen uit de omliggende scholen met de fiets
- + bezoekers sportevenementen, ouders die hun kinderen brengen

Evenementen

- Zetel voor veel verenigingen
- Bridgeclub
- Salsa-lovers
- Horeca-poot (BBQ, communie- en trouwfeesten) in de weekends
- Kleinkunstavonden in de winter

Er zijn 200 parkeerplaatsen op het terrein nodig, maar de limiet is vrijwel bereikt. Capenberg wil parkeerplaatsen beter integreren in het domein zodat ze minder zichtbaar zijn.

8.1.2 Oxaco Sportclubs

Ledenaantal

- Tennis:
  - 400 leden, meeste jonger dan 18 jaar.
  - Tennislessen gespreid in tijd van april tot oktober (alleen buitenvelden).
    Piekmomenten zijn tenniskampen in de vakantieperiodes (40-tal kinderen komen ‘s morgens toe en verlaten ’s avonds de site). Dan nemen de kinderen ook een tweetal keer per week de bus naar Lier.
  - Meeste leden komen uit Boechout en Vremde met de fiets of (noodgedwongen) met de auto omdat het fietspad en het voetpad op de Borsbeeksesteenweg onveilig zijn (openbaar vervoer geen alternatief).
  - Club vraagt bijkomende padelvelden (nieuwe sportvorm in volle opkomst).
- Boogschieten (op schijven / olympische discipline):
  - 120 leden vanuit de ruime regio. (merendeel jeugd).
  - 5-tal oefenmomenten per week, dus spreiding van het aantal bezoekers over de week.

    - Pluspunt is openbaar vervoer vlakbij. Leden kunnen hun materiaal in de club laten en gebruik maken van het OV.
- Volleybal
    - 500-tal spelende leden + vrijwilligers en trainers + 100-tal extra spelers tijdens toernooien en in vakanties + 500-tal bezoekers bij toernooien.
    - Is van oorsprong een familieclub (Oud-leerlingen Xaverius College = Oxaco). Brede leden komen van de as Borgerhout-Borsbeek-Deurne. De tramverbinding is voor hen belangrijk .
      + Fusie met andere club en filialen/afdelingen Sneppenbos, Sint-Gabriel, Jan-Frans-Willemschool, enz.
    - De club vormt ook een alternatief voor wie niet op internaat gaat naar de topsportschool in Brussel. Die leden (academiegedeelte) komen vooral met de auto uit Herentals, Kapellen, Puurs.
    - Spelen op Vlaams en zelfs nationaal niveau (behalve jeugdopleidingen).
    - Dagelijks trainingen en in het weekend trainingen en wedstrijden.
- Basketbal
    - Meer dan 200 leden + heel veel bezoekers bij wedstrijden.
    - Trainen in sporthal van Capenberg-Oxaco, maar ook in Sneppenbos Vremde.
    - Zijn vragende partij voor de bouw van een nieuwe sporthal op de site Oxaco.
    - Spelen in 4de nationale. Wedstrijden van de eerste ploeg vinden meestal op zaterdagavond plaats, jeugdwedstrijden op zaterdagnamiddag.
- Basketbal en volleybal zijn vooral binnensporten, dus vooral in winter is er veel verkeer.
- Bij de organisatie van evenementen wordt geprobeerd om met de sportclubs onderling af te stemmen, maar dat is niet altijd mogelijk omdat de clubs ook afhankelijk zijn van de regeling van de sportfederaties.

<u>Plannen</u>

- Bij uitbreiding van de sporthal naar achteren moeten de achterliggende tennisvelden verplaatst worden. De tennisclub is zelf ook vragende partij voor padel.
- Het is ook de bedoeling dat er 3 basketbalvelden komen, dit stemt overeen met 4 volleybal velden

8.1.3 FC Oxaco Boechout

- Voetbalclub met 500 leden
  + twee keer per week een 50-tal bezoekers voor wedstrijden.
- Dagelijks trainingen (behalve maandag) en 4 à 8 wedstrijden in het weekend.
- De leden komen vooral met de fiets, de auto en de tram.
  Vroeger rekruteerde de club tot Borgerhout, maar steeds meer leden komen uit Antwerpen-Centrum. Hiervoor maken ze gebruik van tramlijn 15. Dit is veiliger dan kinderen door de drukke stad met de fiets naar een dichterbij gelegen club te sturen.
  De club stimuleert fiets, maar het fietspad langs de Borsbeeksesteenweg is onveilig.
- De club organiseert geen toernooien, behalve:
    - Mei 2019: Beker van de provincie Antwerpen (800-tal bezoekers).
    - Laatste weekend augustus: Beker van Boechout in beurtrol met andere sportclubs in de gemeente (100 extra bezoekers bij wedstrijden).

8.1.4 Cantincrode

Sportclub (°1953) met ca. 1000 leden

- Vooral voetbal met 570 leden: intensief gebruik van voetbalvelden (late namiddag en avond voor trainingen, weekends voor competitie)
- Tennis met 200 leden (’s avonds tot 23 u)

- Volleybal met 60-tal leden ('s avonds)
- + recreatie = alle andere (fietsers, wandelaars, …

Cantincrode heeft alleen al voor de eigen leden 2,5 à 3 terreinen nodig. Daarnaast maken de sportclubs van Helderhoek en Mortsel Oude God ook intensief gebruik van de terreinen. Die hebben elk ook 2 velden nodig. Eén van deze velden wordt telkens gemeenschappelijk gebruikt.

Leden komen met de fiets en met de auto en parkeren op het terrein, de parkeerfaciliteiten zijn te beperkt..

8.1.5 Wijk Gillegom

- Dicht bevolkte wijk (veel appartementsgebouwen) met meer dan 4.000 inwoners en veel schoolgaande kinderen
- Aanpalend: Vogeltjeswijk (alleenstaande woningen)

8.1.6 Veldkant-Oude Baan

- Hof van Reyen (geklasseerd gebouw) ontvangt in volledige bezetting 400 personen (feesten)
- De schuur van Hoeve ter Beke is erkend als erfgoed
- De Koude Beekvallei is beschermd

8.1.7 Samenboerderij Haegevelde

- Ligt langs een privé-weg van 150 m (= Haegevelde) aansluitend op de Borsbeeksesteenweg
- Organiseert workshops ecologisch tuinieren voor scholen.
- Vooral alternatieve scholen gaan op het aanbod in. De kinderen komen te voet via Cantincrode naar de Boerderij.

8.1.8 Schoolomgevingen

- Aantal leerlingen
    - GBS De Klinker: 550, waarvan ¾ Borsbeek en ¼ elders (Wommelgem, Brecht, …)
    - Sint-Jozef basis: 600 (1/2 uit Borsbeek, maar ook heel veel uit Antwerpen)
    - Sint-Jozef middelbaar: ruim 800 (ruimere regio, veel uit Antwerpen)
    - Deeltijds Kunstonderwijs/Volwassenonderwijs: 500-tal (overdag, maar ook avond en weekend)
- In Borsbeek zijn 29 gemachtigd opzichters actief (= vrijwilligers die afwisselend enkele belangrijke punten bemannen om kinderen aan en op weg naar scholen veilig te laten oversteken). = zebramama's en -papa's
    - Jan-Frans Stynenlei richting dreef Fort (wordt op termijn mogelijk een schoolstraat)
    - Jozef Reusenslei (Watertorenplein) (aan hoek De Valk)
    - Hoek Corneel Smitslei en Louis van Regenmortellei
    - Park aan de Corneel Smitslei

    Op deze punten is er ook ondersteuning door de politie (spreken fietsers en automobilisten aan die verkeerd gedrag hebben).

8.1.9 Bedrijven en handelszaken

- Grote bedrijven in Mortsel kampen met de verkeersproblematiek:
    - Sociale werkplaats met een 300-tal personeelsleden
    - Agfa-Gevaert: 2000-tal personeelsleden
- Sommige middenstand in Borsbeek kan het hoofd moeilijk boven water houden.
    - Alleen in De Robianostraat en Jozef Reusenslei zijn kleine zelfstandigen.

- Grotere ketens zitten op de R11 Frans Beirenslaan. Bovendien is Wijnegem Shopping Center relatief vlakbij + Antwerpen en Mortsel als winkelcentra zijn ook vlakbij.
- Er komt een grote Albert Hein (Herentalsebaan / de Robianostraat).

8.2 Weetjes

- Vroeger was er een geasfalteerde verbindingsweg voor plaatselijk verkeer door Boechout richting Mortsel. Die is nu in onbruik geraakt, en wordt alleen nog als fietspad gebruikt.
- Er is een fietstunneltje onder de spoorweg.
- Aan de grens van het Sportlandschap zit nog een Kalibreerschijf voor vliegtuigcompassen van de Duitsers in de grond. De basis is er, maar de rest moet nog vrijgemaakt worden. Er loopt ook een fietspad langs. De schijf is naast die Grimbergen de enig overblijvende in België en heeft een grote (beschermde?) cultuurhistorische waarde.
- De actoren die deelnamen aan de luisterdagen willen graag ook allemaal op de hoogte blijven en in de toekomst uitgenodigd worden voor participatiemomenten. Ze stemden erin toe dat hun contactgegevens worden opgenomen in een mailinglijst van AWV (bv. verspreiding digitale nieuwsbrief over de Nv-weg).

9 Begeleidende kaart bij syntheseverslag

Op de kaart in bijlage worden een aantal in het syntheseverslag gebruikte geografische benamingen en bevindingen in beeld gebracht.