

Voorstel van bezwaarschrift te richten aan:

Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke ordening (GECORO)
Gemeentestraat 21
2570 Duffel

Van:

Uw naam

Uw adres

Uw mail en/of telefoonnummer

Betreft: openbaar onderzoek RUP Ter Elst-Kerkenblok

Bezwaarschrift

Geachte leden van de GECORO,

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek RUP Ter Elst-Kerkenblok wens ik een bezwaar in te dienen tegen volgende zaken. Hieronder vindt u mijn argumentatie.

Ik kan me niet akkoord verklaren met het uiterst zuidwestelijk deel van het RUP en de toekomstige ontwikkeling ervan. Het betreft de zone nabij de spoorlijn (in het voorstel aangeduid op de bijgevoegde kaart als artikel 13) . Deze zone staat in het RUP voor "zone voor kwalitatief ingericht openbaar domein", maar als we de stedenbouwkundige voorschriften nalezen, blijkt deze zone vooral bestemd te zijn voor doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer. Het overige gedeelte van het openbaar domein dient ingericht te worden als een verblijfsplek met een groen karakter. Ik vraag me af wat de bestemming van dit verkeer kan zijn. Er zijn geen woningen of bedrijven die dienen bevoorrad te worden en/of toegang moeten hebben via deze weg die dood loopt op de Nete. Ik kan dan ook niet anders dan het Agentschap Natuur en Bos (datum 13/7/2009) en de provincie Antwerpen, dienst ruimtelijke planning (datum niet bekend) bijtreden in hun opmerkingen tijdens het verzoek tot MER-screening van dit RUP. Ik denk dus dat het enige doel van deze wijziging is, een omleidingsweg rond Duffel met tweede Netebrug voor auto's te creëren. Gezien de schade en versnippering die er zal aangericht worden, vind ik dit een heel slechte zaak.

De creatie van deze omleidingsweg is bovendien in strijd met andere plannen. Ik som ze hier op:

1. Gemeentelijk mobiliteitsplan

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (oktober 2002) wordt de haalbaarheid van deze tweede Netebrug uit de doeken gedaan. Hieruit blijkt dat de nieuwe weg technisch haalbaar is, maar dat dit geen oplossing biedt aan de mobiliteit van Duffel, aldus de hogere overheden. Volgens mij is het duidelijk dat dit onderdeel van het RUP al inspeelt op de gemeentelijke visie, tegen de visies van de provincie en de administratie van wegen en verkeer in. Aan de alternatieven wordt momenteel onvoldoende of niet gewerkt door het gemeentebestuur.

2. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

In het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan staat dat het een doelstelling is om tot een natuurontwikkeling te komen op en het bufferen van de nieuwe spoorwegberm. De letterlijke tekst vindt u hieronder:

Natuurontwikkeling op en bufferen van nieuwe spoorwegberm

De spoorweg kan op een aangename wijze gebufferd worden naar de omgeving toe en tevens een groene overgang vormen in de open ruimte. Langs de spoorweg in de stationsomgeving dient de groenstructuur een meer urbaan karakter te krijgen. Naar de Nete toe kan de spoorweg op een meer ecologisch verantwoorde wijze perfect geïntegreerd worden in het groene lint van de Nete en de waterspaarbekkens. Deze groenstructuur kan gehandhaafd blijven in zuidelijke richting (omgeving bossen en fort).

Ten noorden van het station kan een groene buffer langs de spoorlijn eveneens de geluidshinder verminderen naar de bebouwing toe. In het landelijke gebied dient de structuur weer iets meer uitgebreid te worden en een natuurlijk karakter te vertonen. Als dusdanig kan de spoorweg een groen verbindingselement vormen in de noord-zuid richting.

De mogelijkheden van een groenstructuur langs de huidige spoorwegberm dienen te worden onderzocht. Dit is mogelijk door een groenbuffer te integreren in ruimtelijk(e)

uitvoeringsplan(nen) of verkavelingvergunningen. Ook dient dit gegeven meegenomen te worden met de aanleg van de verlenging van de Spoorweglaan.

Ik ben van oordeel dat het duidelijk is dat het inkleuren van de zone als kwalitatief ingericht openbaar groen (lees als wegenis met groenaanplantingen) de natuurontwikkeling niet zal bevorderen, integendeel, er zal extra versnippering ontstaan. De aanplant van wat inheems "schaamgroen" naast de weg kan dan misschien de toekomstige weg wel meer integreren in de omgeving (de zogenaamde kwaliteitsomgeving). De natuurwaarde zal met zekerheid sterk gereduceerd worden tegenover de huidige toestand, omdat dit groen door de aanwezigheid van een weg van doorgaand verkeer voor planten en dieren volledig waardeloos zal zijn en voor de weinige dieren zich toch zouden aangetrokken voelen is het zelfs levensgevaarlijk (vele dieren zullen verkeersslachtoffer worden). Met een volwaardige boscompensatie (zie punt 4) door Infrabel zou er wel een volwaardige ecologische corridor ontstaan en de natuurontwikkeling wel een eerlijke kans krijgen.

3. Provinciaal ruimtelijk structuurplan

In het provinciale structuurplan worden een aantal wegen geselecteerd: Belangrijk daarbij is te zien wat er over de N14 en N108 wordt gezegd. Deze wegen zijn geselecteerd als type II wegen. De letterlijke tekst is:

Type II: N14 in combinatie met N108 verzorgt voor de zuidelijke oever van de Nete een verzamelende functie tussen Lier, Duffel en het hoofdwegennet. Ten noorden van de Nete wordt Duffel via N14 aangesloten op het hoofdwegennet van Lier en via de buurtweg van groot verkeer nr. 110/2 (Lage Vosbergstraat, A.Stockletlaan) en de gewestweg nr. N1c (Bussestraat) op E19. Om te vermijden dat deze verschillende selecties met elkaar worden verbonden, wordt ter hoogte van het centrum van Duffel een weerstand ingetekend. Goede aansluitingen op de ring van Lier zijn noodzakelijk. De buurtweg van groot verkeer nr. 110/2 en gewestweg nr. N1c tussen de afrit Rumst en N1 voldoen aan verschillende criteria en dienen voor de aansluiting van Duffel (specifiek economisch knooppunt) en zijn economische bedrijvigheid op het hoofdwegennet.

Volgens mij is het inkleuren van zone voor kwalitatief ingericht openbaar domein naast de spoorlijn **in strijd** met het provinciale structuurplan, waarin duidelijk geen omleidingsweg met tweede Netebrug is voorzien, integendeel: er dient een weerstand ontwikkeld te worden om doorgaand verkeer te weren en om vooral geen connectie te maken tussen beide Neteoeveren. Een ander doel dan de aanleg van een weg voor doorgaand verkeer van de ene naar de andere oever op termijn heeft deze inkleuring niet, omdat een eventuele zone voor doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer geen enkele functie heeft. De weg loopt immers dood aan de Nete en er is geen enkel gebouw of bedrijf dat toegang dient te krijgen via deze weg.

4. MER-ontheffing bij de rechtekking van de spoorlijn voor de HST

Om de spoorweg recht te trekken werd heel wat bos en bomen gerooid en natuur vernietigd vooral ter hoogte van het natuurreservaat De Mosterdpot. In het voorstel van de MER-ontheffing werden daarom de verplichte bos- en natuurcompensaties uitgewerkt. Eén van de verplichte natuurcompensaties is de boscompensatie die volgens het ontheffingsdossier wordt aangeplant ter hoogte van de nu nog bestaande spoorlijn (van zodra die ontmanteld is) ten zuiden van het plangebied als uitbreiding van het Mouriaubos (goed voor 10600 vierkante meter), maar ook de verplichte resterende 6.750 vierkante meter, ten noorden van de Nete, in het plangebied zelf, namelijk in de in het RUP aangeduide zone voor "kwalitatief ingericht openbaar domein" naast de spoorlijn.

De ontheffing van de MER werd toegestaan mits de uitdrukkelijke uitvoering van de natuurcompensaties waaronder de aanplant van deze boscompensatie. Deze zone in een gemeentelijk RUP de bestemming geven van kwalitatief ingericht openbaar domein (te lezen als zone voor doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer) ondermijnt duidelijk de mogelijkheid om deze boscompensatie op duurzame wijze uit te voeren.

Mijn voorstel

Op basis van mijn argumenten hierboven en de tegenstrijdigheden in voornamelijk plannen van de hogere overheden stel ik voor om de "zone voor kwalitatief ingericht openbaar domein" naast de spoorlijn te schrappen en om te zetten in "zone voor bos".

Met vriendelijke groeten,

Naam + adres en eventueel telefoonnummer