

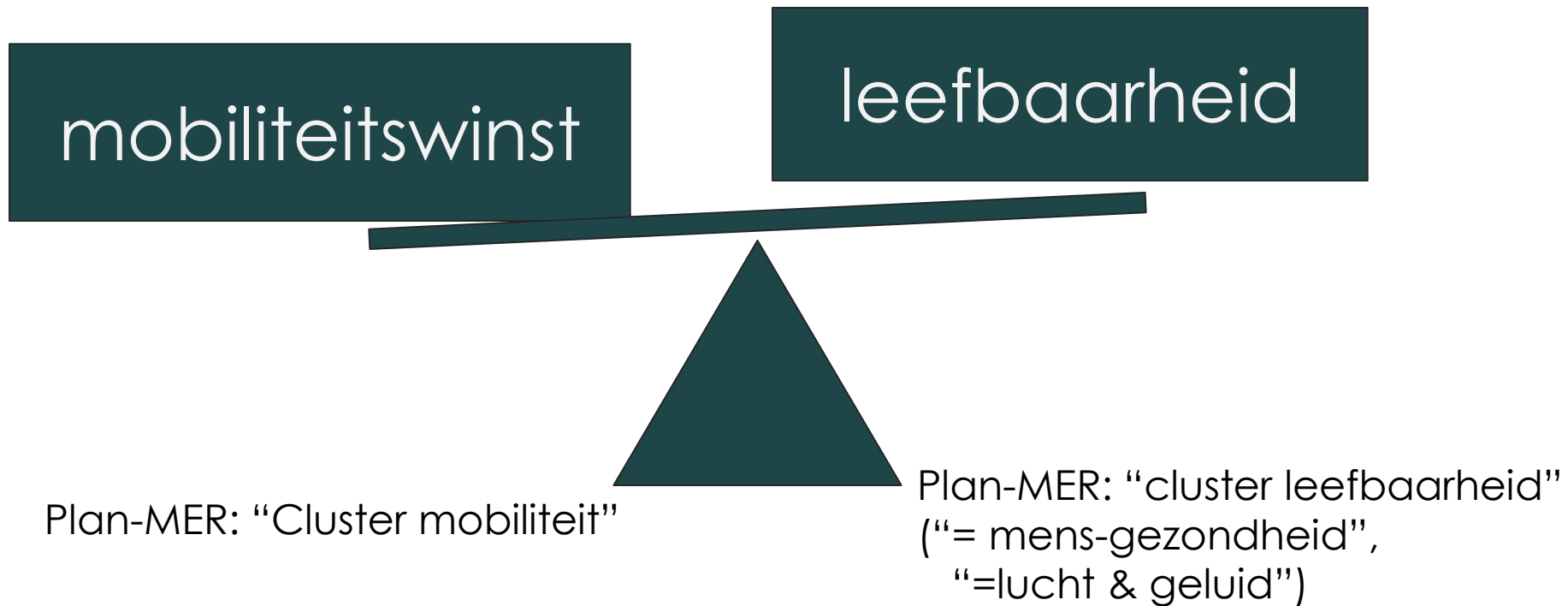
“herstellen van de leefbaarheid”

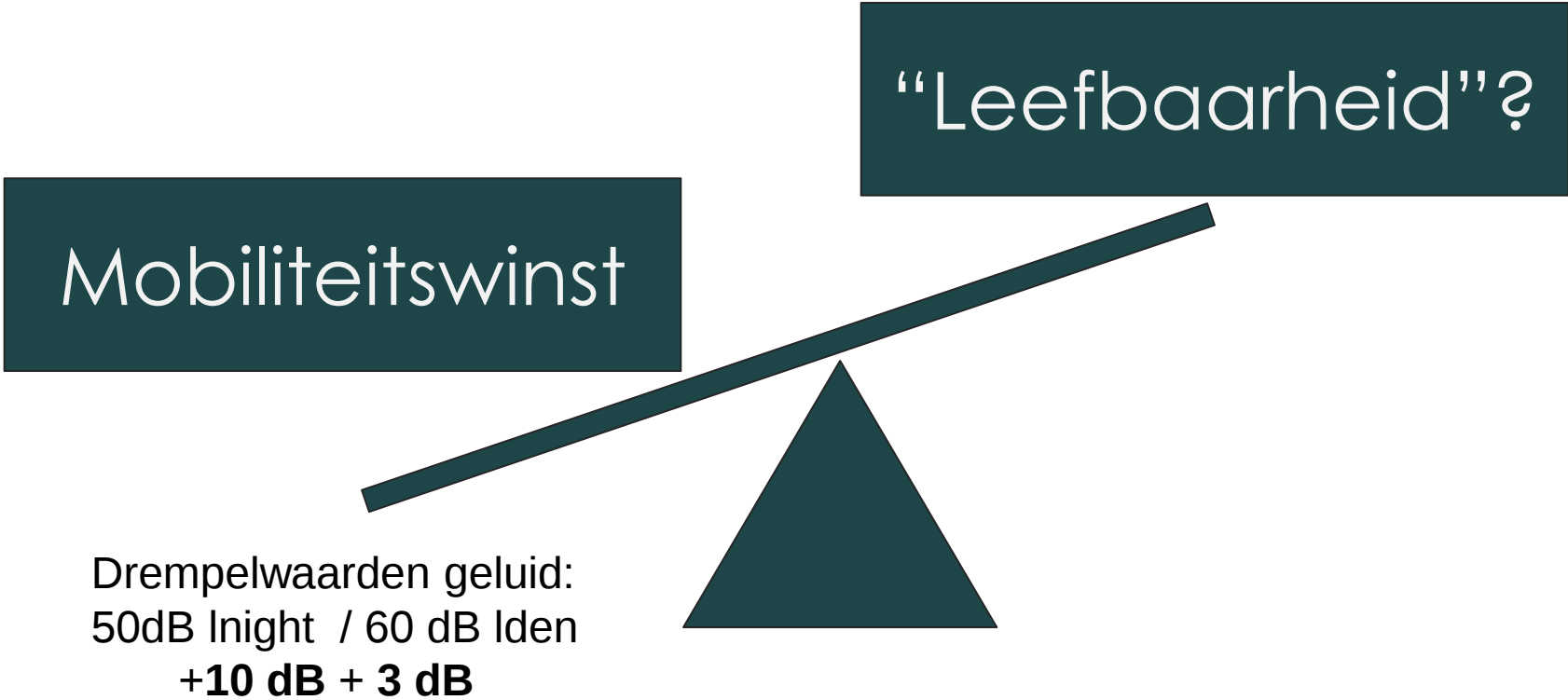
AMBITIE EN PRAKTIJK



Steven Vervaet, Zwijndrecht
Parlementaire Commissie Mobiliteit, 2 juli 2015

Beoordelingskader tracékeuze 3^{de} Scheldekruising





Mobiliteitswinst

“Leefbaarheid”?

Drempelwaarden geluid:
50dB Inight / 60 dB lden
+10 dB + 3 dB

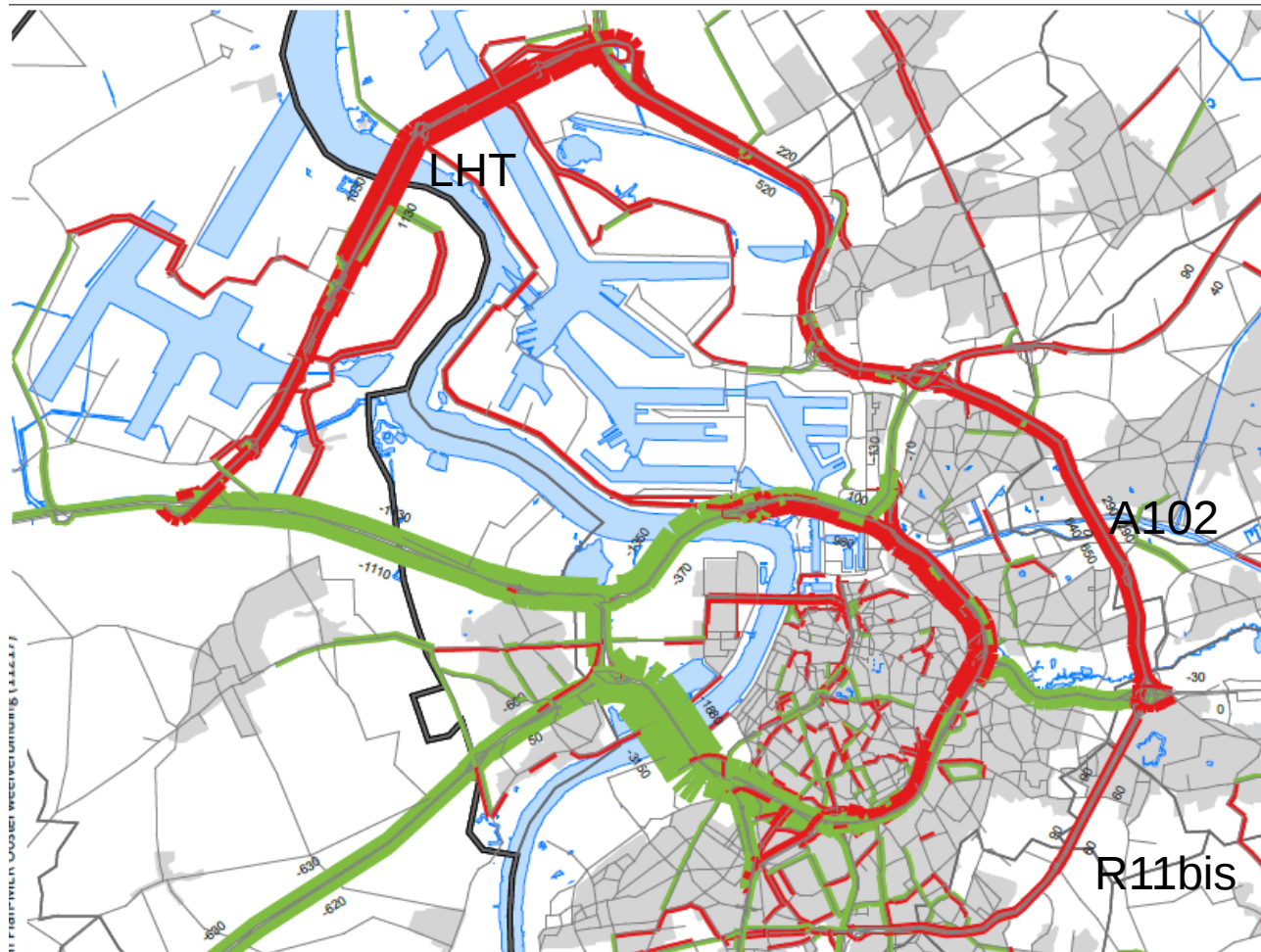
Leefbaarheid, dat is...

("leefbaarheid")

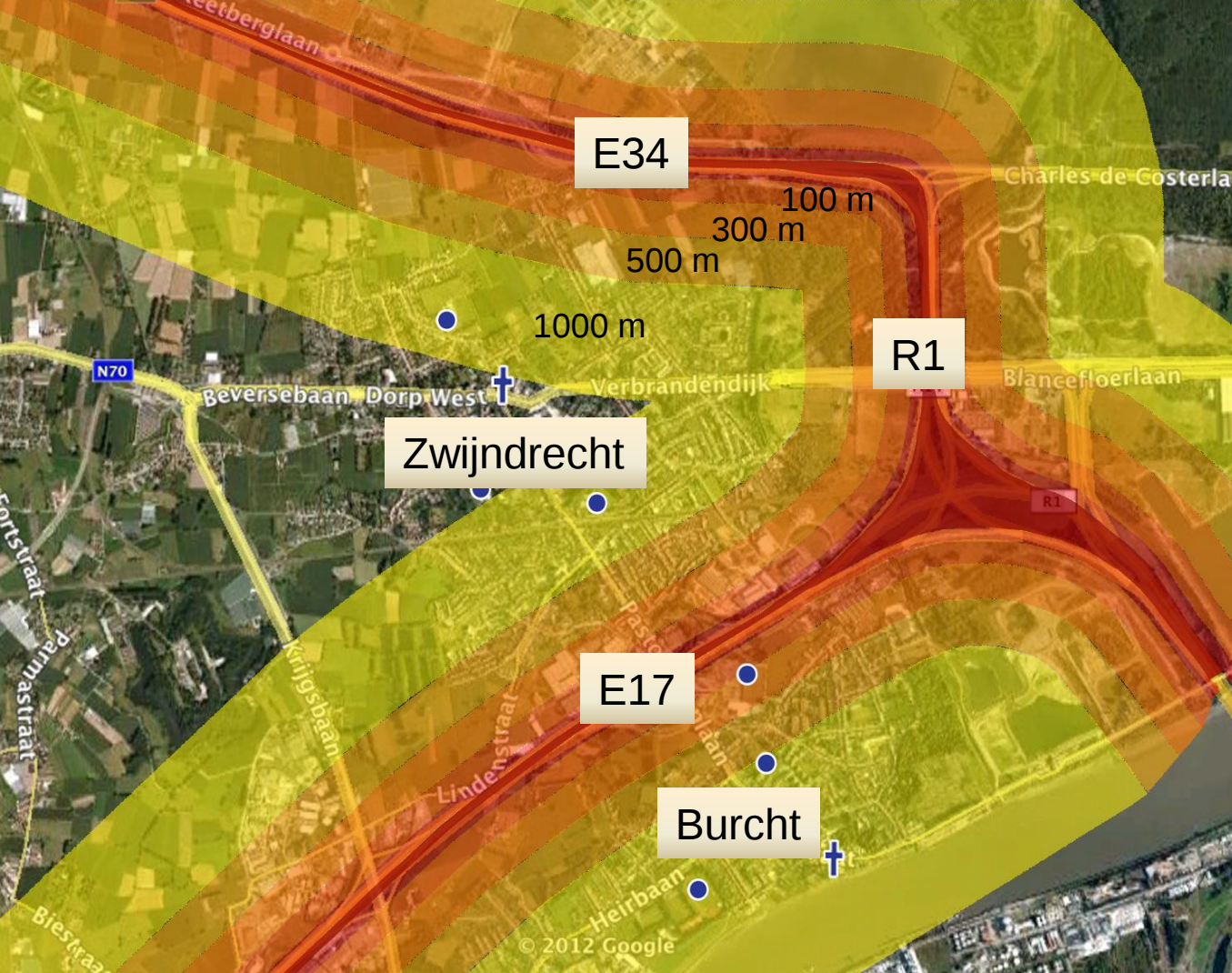
Mobiliteitswinst /

- "... een balans tussen sociale en ruimtelijke kwaliteit in de stad zelf (wonen, recreatie, werken en stedelijke voorzieningen), economische stabiliteit binnen de regio (bereikbaarheid, vestigingsklimaat, arbeidsmarkt) en ecologische waarden in het algemeen (natuur, landschap en milieu)."
- "Het remediëren van bestaande lucht- en geluidsproblemen is een opdracht die niet louter kan gelinkt worden aan het plan van de Oosterweelverbinding."

(VR 2015 3001 DOC 0082/2)



LEEFBAARHEIDSWINST OWV DANKZIJ GEDIFFERENTIEERDE TOL.
MAAR WAT ALS DIT SYSTEEM NIET WORDT GEHANDHAAFD?



De **afstand tot de verkeersweg** is, naast de intensiteit van het verkeer, de belangrijkste gezondheidsfactor. Daarover bestaat in de medische wereld hoegenaamd geen twijfel.

Tot 100 meter: kans op vroegsterfte neemt toe met 18 %

Tot 300 meter: toename kans op hart- en vaataandoeningen

Tot 500 meter: DNA-schade, slaapstoornissen, bloeddrukverhoging, depressie

Tot 1500 meter: nog steeds impact op groei en ontwikkeling van de longfunctie bij kinderen en jongeren



- Zwijndrecht (cf. integraal studiegebied)
- “geen geluidswerende maatregelen nodig” (<-> hinder, plan-MER 2005)
 - Sanerend potentieel van alternatieve tracés wordt niet gevalideerd
 - Richtlijn onderzoek intunneling E17 in acht genomen wegens

WAT ZIT ER IN HET PLAN?

... waarvan we de effecten willen kennen door het te vergelijken met 'referentiescenario' 0.0.0, bevattende:

- 1) een prognose van de toename van de verkeersdruk in 2020
- 2) het Masterplan 2020, zonder Derde Scheldekruising en zonder A112 en R11bis
- 3) bijkomende beleidsmaatregelen

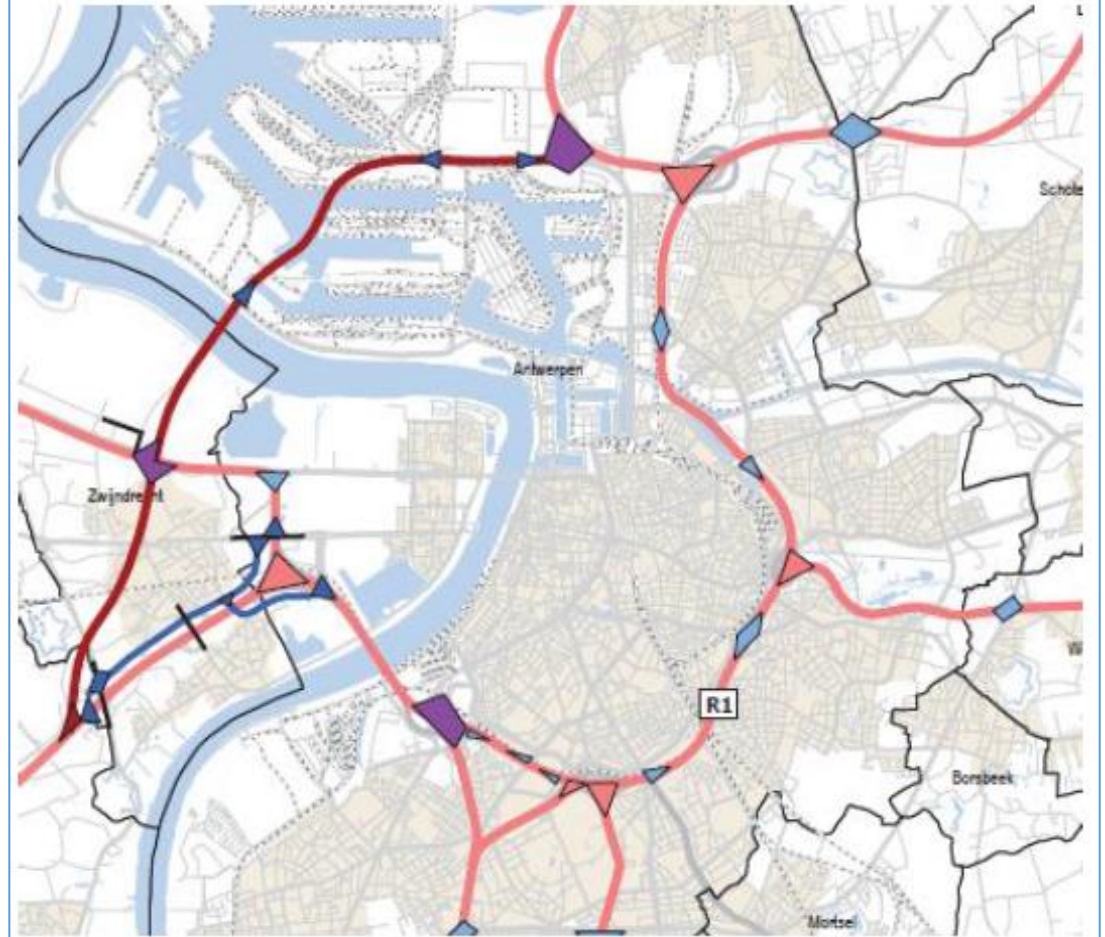
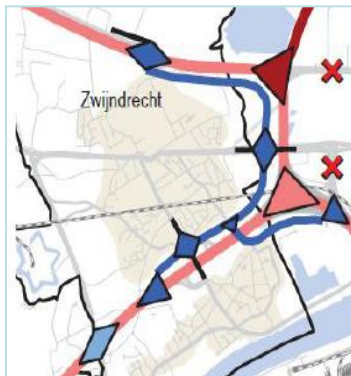
INFRASTRUCTUUR OP DE LINKER SCHELDEOEVER

“In het gebied worden in het kader van het Masterplan volgende projecten voorzien:

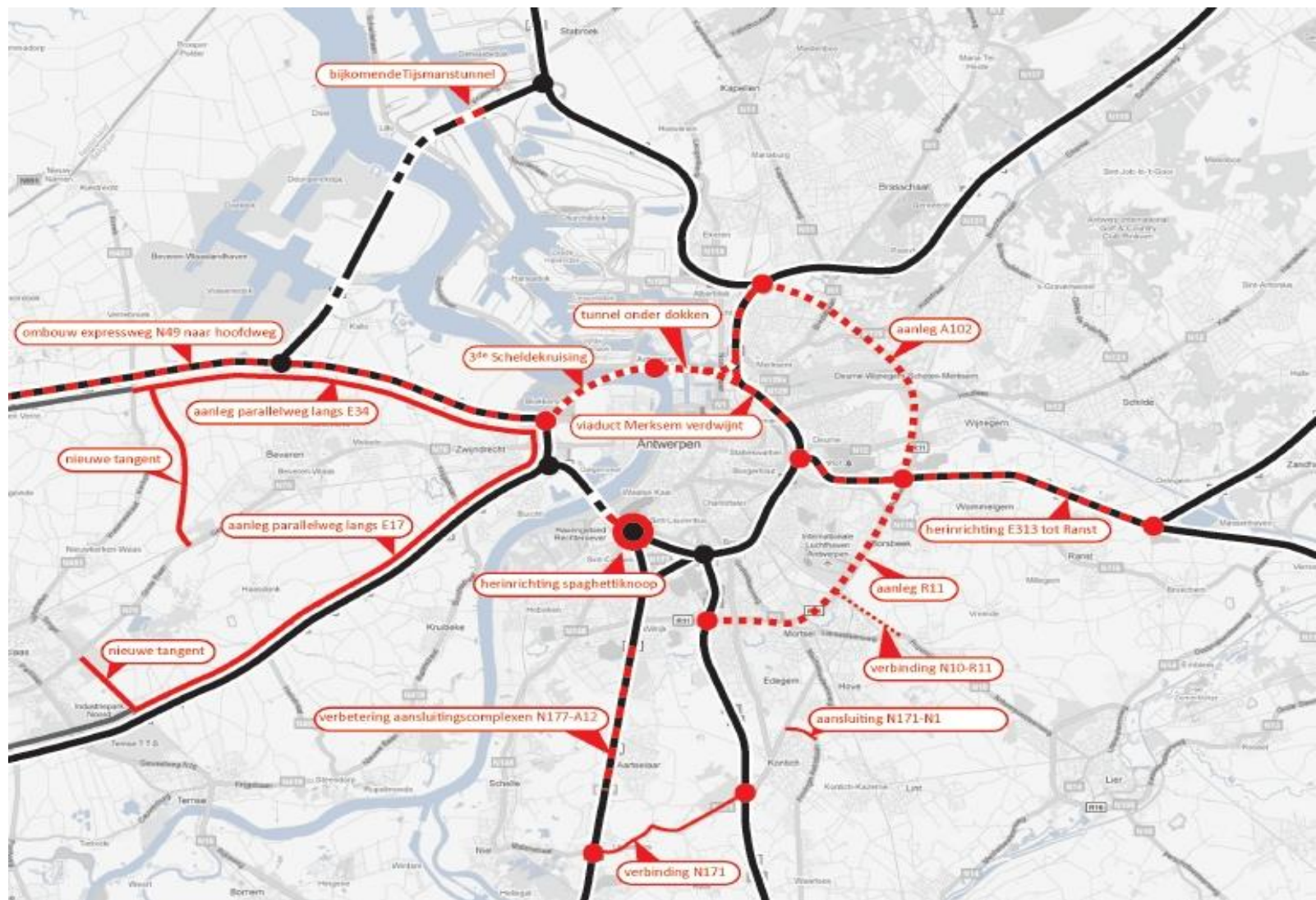
- Aanleg van de Oosterweelverbinding en de daarmee samenhangende aanpassing van de verkeerswisselaar en de op- en afritcomplexen aan R1, E17 en N49; ...”*

“Ook het aansluitingscomplex op de Linkeroever wijzigt door de aanleg van de Oosterweelverbinding. Daarbij verdwijnen onder andere de op/afritten Zwijndrecht en Antwerpen Linkeroever. Voor de aansluiting van het nieuwe complex op de zones Linkeroever en Burcht/Zwijndrecht, wordt een parallelweg aangelegd die op het hoofdwegennet aantakt via de bestaande op/afrit Kruibeke.”

Figuur 9 Schematisch voorstelling Meccano



(plan-MER 2015)



Masterplan 2020, met o.m. “Wase parallelweg”
 (“... een parallelweg langs de E34 en de E17 en de aansluiting ervan op
 de voorziene parallelweg rond Zwijndrecht.”)

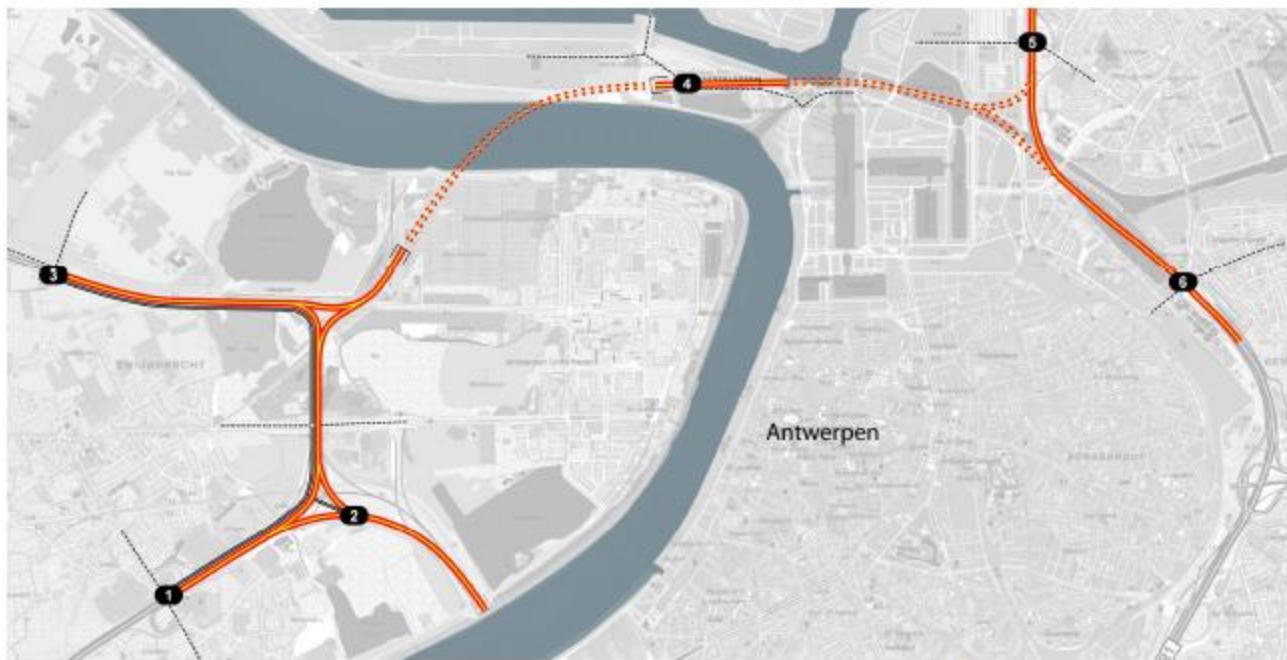
WAT ZIT ER IN HET PLAN?

Moet blijken uit:

- Kennisgeving**
- Richtlijnen**
- Plan-MER**
- Overleg met tracé-insprekers**

1.2.3.2 Beknopte beschrijving van het tracé – basisontwerp cfr. kennisgeving

Hoewel er inmiddels reeds een technisch ontwerp beschikbaar is van de Oosterweelverbinding met afgezonken en cut-and-cover-tunnels, beperkt onderstaande beschrijving zich met opzet tot de hoofdlijnen, aangezien het hier om een plan-MER gaat. Een MER-beoordeling van de technische details hoort thuis in de latere project-MER-procedure.



Figuur 6 Concepttracé Oosterweelverbinding met knooppunten (1 Zwijndrecht, 2 Linkeroever, 3 Keetberglaan (Waaslandhaven), 4 Oosterweel, 5 Groenendaallaan, 6 Schijnpoort)

(plan-MER 2014, Deel 1. Inleiding p. 18)

Deelgebied Linkeroever

Een belangrijke wijziging t.o.v. de huidige situatie is de herinrichting van de aansluiting van de E34 (waarop de Oosterweelverbinding uitkomt) op de E17. Het als problematisch ervaren links uitvoegen van de E17 richting E34 (waarbij o.a. het traag vrachtverkeer naar het linkerrijvak moet manoeuvreren) wordt vervangen door een normale uitvoegstrook aan de rechterzijde. Tevens verdwijnt de in- en uitrit richting Linkeroever net voor/na de Kennedytunnel. Het aangepast knooppunt Linkeroever wordt via een parallelweg verbonden met het knooppunt Zwijndrecht, dat aangepast en verschoven wordt, waarbij de afwikkeling van het verkeer van en naar richting Gent via knooppunt Zwijndrecht verloopt, en het verkeer van en naar de Kennedytunnel via het knooppunt Linkeroever.

Een tweede cruciale ingreep is het afkoppelen van de Charles De Costerlaan van de E34, waardoor de verbinding E34-Waaslandtunnel verdwijnt. De Charles De Costerlaan en de Waaslandtunnel verliezen daardoor hun functie als bovenlokale verkeersas, en de tunnel vormt enkel nog een lokale verbinding tussen de stedelijke gebieden op Linker- en Rechteroever. Het in- en uitgaand bovenlokaal verkeer zal worden afgewikkeld via de Oosterweelknoop (zie verder). De verbinding tussen het stadsdeel Linkeroever (met o.a. bedrijventerrein Katwiltweg) en de E34/E17 wordt overgenomen door een nieuwe aansluiting op de Blancefloerlaan. Deze takt niet rechtstreeks aan op de autoweg, maar op een parallelweg. Afhankelijk van de herkomst/bestemming kan het verkeer vandaar het hoofdwegennet bereiken in knooppunten Zwijndrecht (richting Gent), Linkeroever (richting Antwerpen) of Keetberglaan/Waaslandhaven (richting Brugge).



Figuur 7 Voorontwerp aansluiting Oosterweelverbinding op E34 en E17

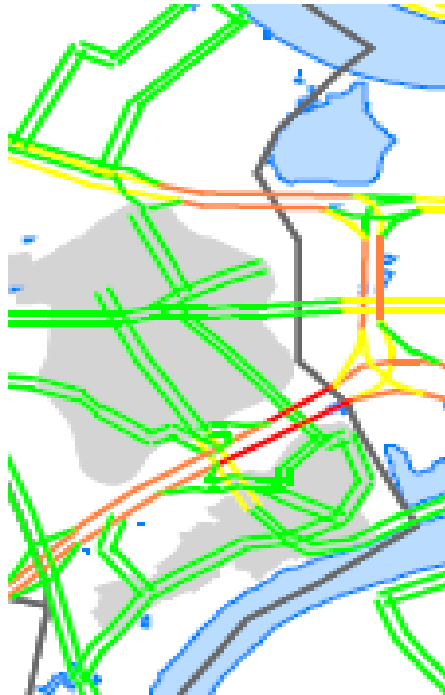
(1: tolplein; 2: aansluiting Blancefloerlaan)



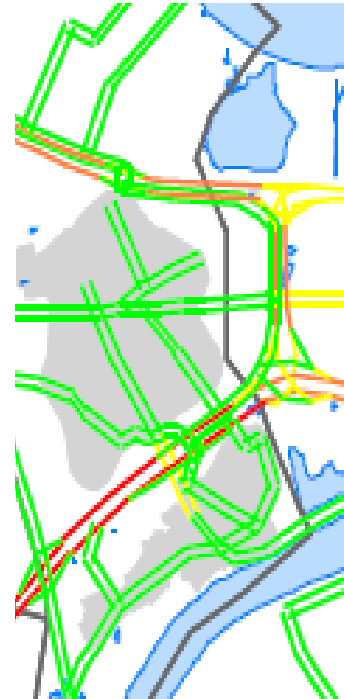
 'Beslist beleid' → referentiescenario

 Te onderzoeken plan waarvan we de effecten willen kennen

Ontwerp van plan-MER (november 2013): Discrepantie beschrijving - bijlagen



Bestaande toestand



Referentiescenario 0.0.0

rijstrokenkaarten in de bijlagen ontwerp-plan-MER

Goedgekeurd plan-MER met een “verduidelijking”, identiek voor alle tracés en ongeacht hun tracé-eigen infrastructuur:

"Hierbij is het belangrijk ermee rekening te houden dat ook in het Referentiescenario REF0.0.0. reeds een parallelweg wordt voorzien langsheen de snelwegen E34 west-R1-E17. Vermits dat REF1.0.0. hiermee vergeleken wordt, wordt de verschuiving van een deel van het lokaal verkeer van het onderliggende wegennet naar deze parallelweg niet meegenomen in de beoordeling van dit Scenario. Moest deze parallelweg nog niet voorzien zijn in REF0.0.0. zouden de voertuigkilometers op het onderliggende wegennet ook voor deze deelgebieden relatief dalen, vermits dan in de REF0.0.0. het verkeer grotere afstanden moet rijden op dit onderliggende wegennet om de op- en afritten in de verschillende richtingen te bereiken."

(plan-MER Oosterweelverbinding, deelrapport 4, p. 70))

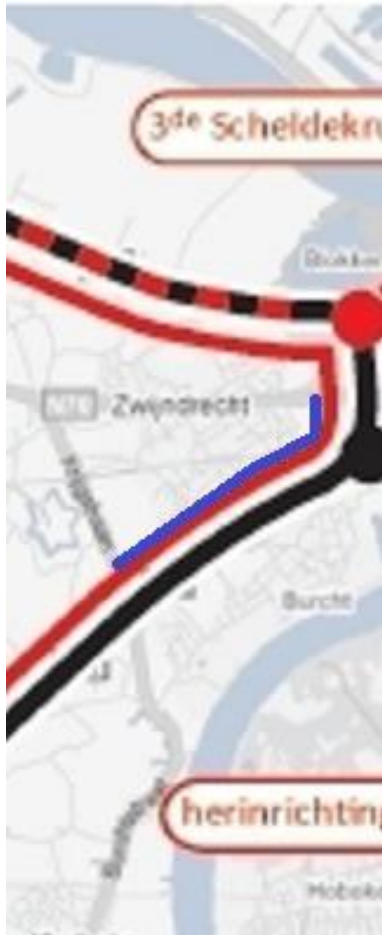
Definitief plan-MER, optie A:



Goedgekeurd plan-MER, optie B



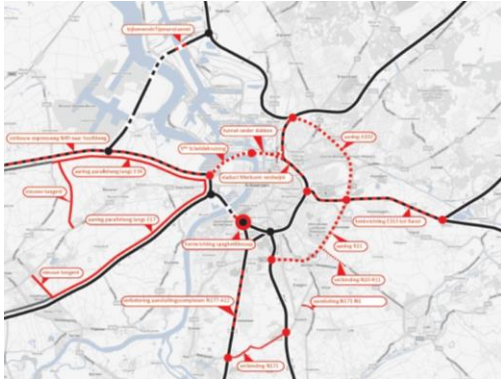
Hoe zit het dan met Meccano-tracé?



+



Memorie van Antwoord Vlaams Gewest RvS



Zoals hierboven aangegeven zijn de geplande ingrepen, die inzake verkeersmodellering vervat zitten in de referentiesituatie, dit zijn de parallelwegenstructuren waarvan verzoekende partijen gewag lijken te maken, niet onlosmakelijk verbonden met het voorwerp van het plan-MER, te weten een derde Scheldekruising en haar verkeerskundig functioneren. Deze zijn ook volledig realiseerbaar en wenselijk zonder de Oosterweerverbinding. Deze ingrepen maken een verbetering uit van de referentiesituatie en zijn combineerbaar

met de andere tracéalternatieven - al dan niet in gewijzigde vorm - en daardoor niet onderscheidend voor de keuze van het voorkestracé.

Zulks maakt dat deze niet dienen te worden beoordeeld in het kader van het voorliggende plan-MER.

63. **Omtrent de 'lokale parallelweg'.**
De parallelweg rond Zwijndrecht maakt daarentegen wel degelijk deel uit van het Oosterweelproject (cf. deel 1 plan-MER p. 19 (**stuk 7**)):

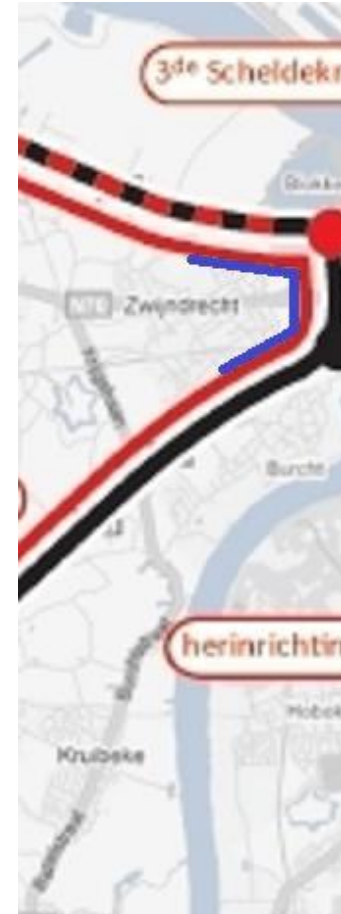
'Deelgebied Linkeroever

Een belangrijke wijziging t.o.v. de huidige situatie is de herinrichting van de aansluiting van de E34 (waarop de Oosterweelverbinding uitkomt) op de E17. Het als problematisch ervaren links uitvoegen van de E17 richting E34 (waarbij o.a. het traag vrachtverkeer naar het linkerrijvak moet manoeuvreren) wordt vervangen door een normale uitvoegstrook aan de rechterzijde. Tevens verdwijnt de in- en uitrit richting Linkeroever net voor/na de Kennedytunnel. **Het**

Memorie van antwoord Vlaams Gewest RvS:

Op Zwijndrecht liggen twee
parallelwegstructuren:

- 1) Grote parallelweg (E17-R1-E34)
maakt geen deel uit van het
onderzochte plan. Hij zit niet in OWV
maar in het referentiescenario, wat
betekent “dat deze niet dient te
worden beoordeeld in het
voorliggende plan”.
- 2) “De parallelweg rond Zwijndrecht
maakt daarentegen wel degelijk deel
uit van het Oosterweelproject” (cf.
Deel 1 Plan-MER p. 19)



*Besluit van de VR houdende definitieve vaststelling GRUP Oosterweelverbinding-
Wijziging (januari 2015):*

Op Zwijndrecht licht slechts één parallelweg, die deel uitmaakt van de grote parallelweg (E17-R1-E34) maar er niet aan gekoppeld is:

- 1) De grote parallelweg is beslist beleid (REF 0.0.0); de effecten ervan worden daarom niet onderzocht
- 2) De parallelweg op Zwijndrecht maakt wel degelijk deel uit van het Oosterweelproject, maar toch zit hij in het beslist beleid (REF 0.0.0)



“Wat de beschrijving van de effecten betreft, kan worden gesteld dat door het meenemen van de parallelweg ter hoogte van Zwijndrecht (in het referentiescenario) de effecten ervan wel degelijk worden meegenomen in de verschillende disciplines.”

(Besluit van de VR houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding – wijziging” p. 66)

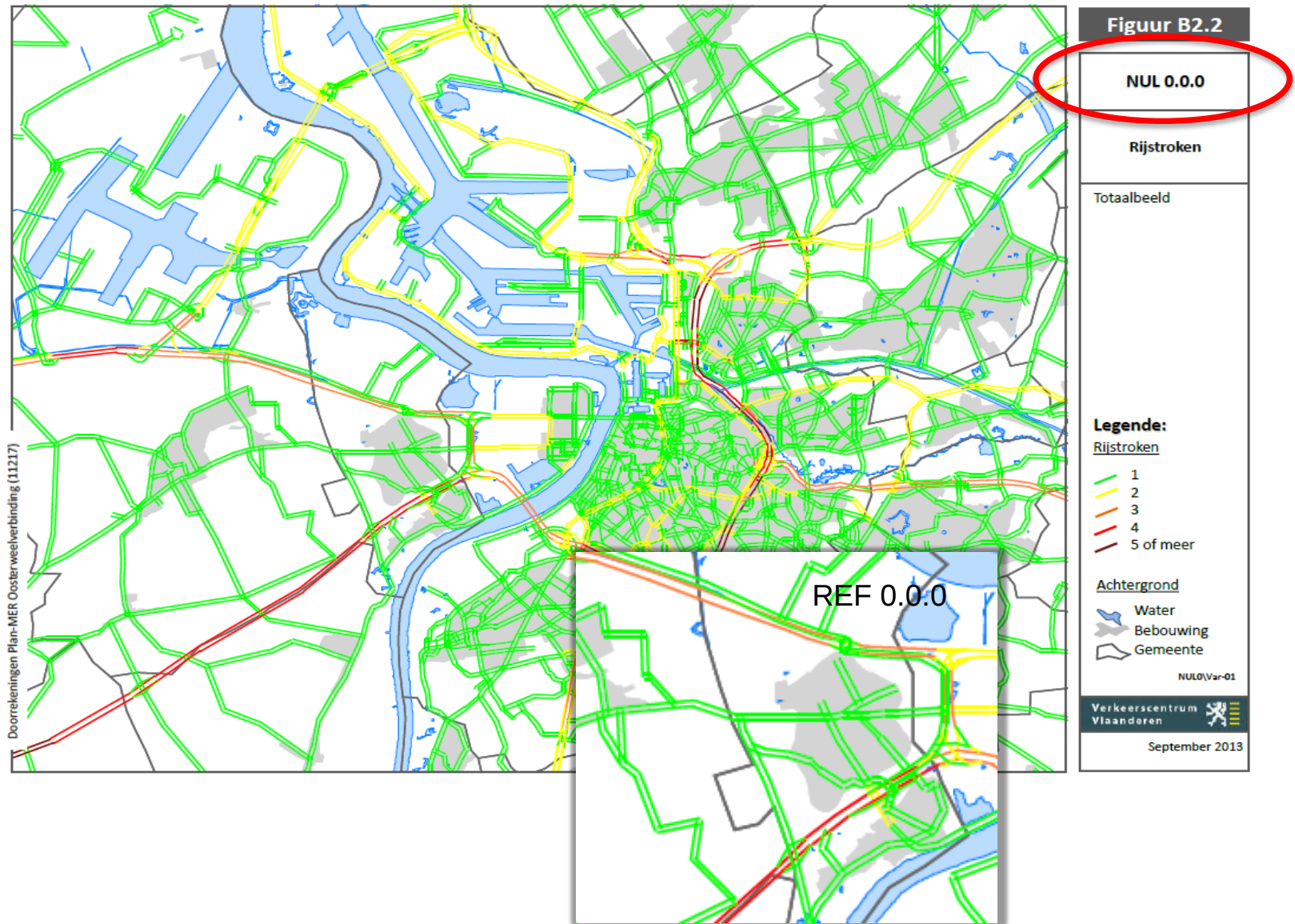
11.7.4.2 Lnight

Tabel 161: Relatieve impact op blootstelling Lnight ifv deelgebieden – eenheid: aantal

Bewoners Lnight > 60 dB(A) tov ref 0-0-0	1-2-1	1-2-2	1-2-3	1-2-4	1-2-5	1-5-4	2-2-1	2-2-2	2-2-5	3-2-1
Centrum Leien	-269	-258	+266	-64	-212	-201	-207	+300	-256	-48
Centrum Eilandje	+84	-3	+161	+77	+79	+98	+5	+105	+105	+77
Centrum Oost	+362	+27	+837	+1026	+162	+142	-1	+788	+132	+739
Centrum Zuid	-453	-22	+580	-487	+315	-180	+771	+1078	-252	-338
Linkeroever	+340	-38	+74	+464	-38	-38	-38	-38	+340	+464
Haven Rechteroever	+42	+42	+54	+42	+51	+3	+2	+3	+42	+44
Haven Linkeroever	0	0	0	-18	0	-1	-1	0	0	-18
Ekeren	-116	-128	-69	+65	-121	-88	-75	-64	-77	+227
Merksem – Deurne	+190	142	+1290	+99	+76	-137	-336	-55	-93	-93
Deurne Zuid	-140	-321	-2904	-669	-2243	-123	-78	-2163	-88	-1206
Wilrijk	+400	-168	-15	-354	+267	+298	-32	+122	+331	+346
Hoboken	-594	-386	+325	-923	+59	-713	-127	-47	-99	-65
Zwijndrecht	-91	-16	-22	-38	-4	+18	+77	-306	-151	+135
Stabroek - Kapellen – Brasschaat	-225	-261	-299	+214	-242	-100	-245	-39	-101	-21
Schoten - Schilde - Wijnegem	-78	+22	+566	+43	+166	-23	+53	-13	-1	-1
Wommelgem - Borsbeek - Mortsel - Boechout - Ranst	+97	-63	+258	-55	+200	-100	+109	-13	-1	-1
Edegem - Hove - Kontich – Lint	-447	-174	-183	-696	-27	-317	-143	-35	-378	-522
Hemiksem - Aartselaar – Schelle	+144	+15	+228	+89	+92	+109	-1	+78	+97	+72
Beveren – Kruibeke	+318	-63	-29	+13	-117	-234	-431	-14	-12	-12
Totaal	-436	-1652	+1120	-1173	-1538	-1587	-700	-147	-1235	-3217

“De berekeningsresultaten worden voor de verschillende alternatieven met de referentiesituatie (REF0.0.0) vergeleken. Op deze wijze worden de belangrijkste invloedsfactoren op het wegverkeersgeluid opgespoord en worden de positieve/negatieve effecten van bepaalde oplossingsrichtingen aangetoond.”
(Deelrapport 11.Geluid p. 31)

“Business-as-usual 2020”



1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het project en het project-MER

In het kader van het **Masterplan 2020** m.b.t. de mobiliteit in de Antwerpse regio worden een aantal infrastructuurwerken voorzien op Linkeroever:

- Herinrichting van de knooppunten Antwerpen-West E17-E34 (verder “zuidelijke knoop” genoemd) en E34-N49a (verder “noordelijke knoop” genoemd);
- Compacter maken van de E17/E34 t.h.v. de Kennedytunnel en optimaliseren van de weef-zones;
- Aanleg van een lokale parallelweg aan de E17/E34 tussen op- en afrittencomplex Zwijndrecht op de E17 en op- en afrittencomplex Waaslandhaven-Oost op de E34, ter ontlasting van de omliggende woonkernen;
- Herinrichting van de op- en afrittencomplexen Zwijndrecht en Waaslandhaven-Oost, onder meer in functie van de aansluiting van de parallelweg;
- Bouw van een P&R (parkeergebouw) en een tramkeerlus t.h.v. het kruispunt van de Blance-floerlaan met de nieuwe parallelweg;
- Verplaatsen en ondergronds brengen van de Fluxysleiding DN500 t.h.v. natuurgebied Blok-ersdijk.

Deze ingrepen worden juridisch en planologisch mogelijk gemaakt door het GRUP “Oosterweel-verbinding” (2006) en het GRUP “Oosterweelverbinding Wijziging” (2015). Niettemin maken de geplande ingrepen GEEN deel uit van het Oosterweelproject zelf, dat ook een onderdeel van het Masterplan 2020 is. De ingrepen op Linkeroever hebben hun eigen finaliteit en kunnen onafhankelijk van de Oosterweel-verbinding gerealiseerd worden.

Derhalve werden deze ingrepen op Linkeroever in het plan-MER voor het GRUP “Oosterweelverbinding – Wijziging” behandeld als “bijkomende infrastructurele ingrepen”, die in de ruimtelijke disciplines op zich werden beoordeeld, los van de tracéalternatieven voor een derde Scheldekruising, en in de verkeers-, geluid- en luchtmodellering van het plan-MER deel uitmaakten van het referentiescenario waartegen de effecten van alle tracéalternatieven werden afgewogen.

Hoe zit het nu?

“De grote parallelweg werd als referentiescenario 0.0.0 (beslist beleid) meegenomen in het plan-MER en niet als onderdeel van het plan. ... De parallelweg rond Zwijndrecht maakt daarentegen wel degelijk deel uit van het Oosterweelproject”. (Vlaams Gewest, Memorie van antwoord RvS)

“Niettemin maken de geplande ingrepen GEEN deel uit van het Oosterweelproject zelf, dat ook een onderdeel van het Masterplan 2020 is.” (project-MER Linkeroever-Zwijndrecht)

“De lokale parallelweg is specifiek voorzien om Zwijndrecht en Burcht te ontlasten en maakt deel uit van het Oosterweelproject,” maar is “beslist beleid” want “verankerd in het GRUP Oosterweelverbinding 2006” (Beslissing VR GRUP Oosterweel-wijziging)

“Ook het aansluitingscomplex op de Linkeroever wijzigt door de aanleg van de Oosterweelverbinding” (GRUP OWV 2006)