



Arrondissement Antwerpen

Voorzitter Mr. Rombouts Jozef  
Karel Selsstraat 37  
2900 Schoten

Secretariaat:  
Canadalaan 34 b 3 - 2960 Brecht  
TEL – 03 636 41 27

**E-mail** [jozef.rombouts@reddevoorkempen.be](mailto:jozef.rombouts@reddevoorkempen.be) [luc.melis@reddevoorkempen.be](mailto:luc.melis@reddevoorkempen.be)

**Website** <http://www.reddevoorkempen.be/>

Herkenningsnummer 3083 BS 14 April 1977 Ondernemingsnummer 417. 039. 523

**Triodos Bank BE82523080140768**

## **KENNISGEVINGSDOSSIER PLAN-MER E313/E34**

VZW RED DE VOORKEPEN, met zetel te 2900 Schoten, Karel Selsstraat 37, heeft inzake voormeld KENNISGEVINGSDOSSIER volgende **BEMERKINGEN EN SUGGESTIES**:

### **ALGEMEEN**

De doelstelling van de vzw RED DE VOORKEPEN is het verbeteren van het milieu. In het bijzonder dient in voormeld PLAN-MER het behoud van de OPEN RUIMTE en de verbetering van de LUCHTKWALITEIT voorop te staan.

De Antwerpse regio is immers één van de dichtst bewoonde regio's van Europa en heeft ook één van de dichtste wegennetten ter wereld.

Bovendien voldoet de luchtkwaliteit niet aan de normen die gesteld zijn door Europa en Vlaanderen in Actie (Via).

De mobiliteit speelt een zeer belangrijke rol in het behoud van die nog schaarse open ruimte en de verbetering van de luchtkwaliteit, gezien het verkeer voor 42% bepalend is voor de hoeveelheid fijn stof (Vlaamse Milieumaatschappij).

De vereniging onderschrijft dan ook volledig de doelstelling van de Vlaamse Regering om het aandeel van het wegverkeer in het totale vervoer te beperken tot 50%, minstens in het stedelijk milieu.

Het hele project van de mobiliteit in de Antwerpse regio dient dan ook te worden aangepakt om de LEEFBAARHEID van deze dichtbevolkte regio te VERBETEREN.

### **BEMERKINGEN EN SUGGESTIES**

#### **Punt 5.1.2.4. pg 41: Uitbreiding servicezone**

In deze strook is een P & R parking voorzien voor de nieuwe sneltram.

Bekeken dient te worden of deze tramhalte niet toegankelijk kan gemaakt worden voor reizigers die wonen in de buurt van de parking Q8. Dwz. niet enkel te gebruiken voor Park en Riders van op de autoweg E313/E34.

#### Punt 7.1. pg 73: verknoping R1/Oosterweel

De Oosterweelverbinding, nochtans als beslist beleid betiteld, wordt buiten de scope gehouden.

Het tussentijds scenario en het eindscenario voorzien tussen de R1 en knooppunt Wommelgem het behoud van de 3 rijstroken met bijkomend een spitsstrook.

Dit betekent dat tijdens de spits, richting Antwerpen, er 4 volle rijstroken toekomen op de R1

Verkeersspecialist Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum verklaarde op 7 april 2008:

*“Het grootste knelpunt van de E313 ligt duidelijk in Antwerpen, bij de aansluiting met de R1. Pas als daar voldoende doorstroming is, heb je geen files meer op de E313. Meer nog, de capaciteit ervan tussen Lummen en Ranst kan nog toenemen met 25% tot 45%....*

*De bijkomende rijstrook is geen oplossing, zoals deze cijfers bewijzen. Een bijkomende rijstrook maakt de wachtrij alleen maar breder. Het volume blijft, alleen heb je meer stockageruimte.”*

De aanleg van een spitsstrook tussen Wommelgem en de R1 (richting Antwerpen) is dan ook niet zinvol gezien er thans geen doorstroming is op de R1 en de files op de A13 (E313) blijven bestaan. Enkel wanneer de doorstroming op de R1 verzekerd is (na de aanleg van een nieuwe Schelde-oever verbinding) kan worden overgegaan tot de aanleg van deze spitsstrook.

#### Punt 7.4. pg 75: bedrijventerrein ENA te Wommelgem/Ranst

a) Er wordt gesteld dat voor de aanleg van de 5<sup>de</sup> rijstrook tussen Wommelgem en Ranst (eindscenario) dient gewacht te worden op de aanleg van de oostelijke tangent (A102/R11bis) , waardoor de aanleg van het bedrijventerrein De Keer te Wommelgem/Ranst mogelijk zou worden.

Er dient echter ook nog gewacht te worden op het vastleggen van het definitieve tracé van de 2<sup>de</sup> spoorontsluiting, in het bijzonder het tracé dat gebundeld wordt met de E313 vanaf Wommelgem (richting Ranst). Waar en hoe wordt deze aangelegd? Is er nog voldoende ruimte om dit spoor naast de E313 aan te leggen?

b) Volgens de studie van Arup/Sum uit 2006 (Onderzoek haven van Antwerpen: Belangrijkste doorgaande verkeersbewegingen voor vrachtvoertuigen, beide richtingen samen) blijkt dat slechts 13,33 % van het vrachtverkeer op de Ring (R1) thans gebruik maakt op de R1 van het baanvak tussen de E313 en de E19 Noord.

Bij de verbreding van de E313 tussen Ranst en Wommelgem tot 5 rijvakken zou dus geen 20 % van het vrachtverkeer deze A102 gebruiken maar slechts 13,33%.

Er zou dus een grotere belasting aan vrachtverkeer ontstaan op de andere 4 rijstroken, temeer daar 1 vrachtwagen het equivalent is van 2 personenwagens (PWE).

c) De A102 zou volgens de studie van onderzoeksbureau TML slechts 1.460 wagens (personenauto's en vrachtwagens tesamen) per uur opleveren tijdens een spitsuur op een totaal van maximum 6600 auto's per uur (aan het rond punt van Wommelgem), zijnde 22 %.

Uit een simulatie van het Verkeerscentrum kwam een raming van ongeveer 1260 voertuigen per uur, zijnde 19 %.

d) De 5<sup>de</sup> rijstrook zou echter voornamelijk aangelegd worden om een nieuw groot bedrijventerrein (De Keer) mogelijk te maken. Te verwachten valt dat voornamelijk

het vrachtwagenverkeer daardoor op de E313 zou toenemen. Dit vrachtverkeer zal, zoals hoger gesteld, echter hoofdzakelijk de E313 blijven gebruiken op de 4 rijstroken (meer dan 85 %) en niet van de A102. De A102 zal dus slechts een klein deel (minder dan 15 %) van het vrachtverkeer, veroorzaakt door het mogelijke nieuwe bedrijventerrein, verwerken.

Het verkeer op de 4 overblijvende rijstroken kunnen echter niet weg op de R1 (tijdens de spits) zolang de nieuwe Schelde-oever verbinding niet gerealiseerd is (zie hoger).

d) Uit het mathematisch model Antwerpen dat de onderbouwing voor de Oosterweelverbinding leverde, bleek reeds dat de aanleg van de A102, hoewel die in het RSV als 'aan te leggen hoofdweg' is geselecteerd, weinig meerwaarde biedt als oplossing van het congestieprobleem rond Antwerpen.

e) De A102 heeft ook geen enkele invloed op het zwaarste belaste deel van de R1, zijnde het vak Berchem-Borgerhout.

f) De A102, als weinig benutte autostrade, zal nieuw verkeer aantrekken (zoals door alle verkeersdeskundigen) wordt gesteld en het verkeersprobleem alleen maar vergroten, ook op de E313, waardoor de verkeersproblemen niet verbeteren maar verergeren.

### 3/ Punt 17.5.4. Lucht

Er wordt gesteld dat, na de aanpassing van de E313/E34, zich nog steeds overschrijdingen voordoen van de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> norm met vooral een impact naar de woningen binnen een strook van 200m rond de E34.

Enkel de overkapping of intunneling van de snelweg in de nabijheid van woningen kan de luchtvervuiling ernstig reduceren.

Deze mogelijkheid dient dan ook onderzocht te worden in het Plan-Mer en opgenomen in het MKBA.

### 4/ Punt 17.5.5. pg 270: Geluid

Er wordt gesteld:

“Ten aanzien van het absolute verkeersgeluid van de A13/E34 in de huidige toestand willen we een aantal “kritieke” locaties/zones aanduiden. Met “kritieke” locaties/zones worden woongebieden, woonclusters of individuele woningen aangeduid die op relatief korte afstand van de A13/E34 liggen, waar het verkeersgeluid van de A13/E34 hoger ligt dan de gedifferentieerde referentiewaarden voor Lden (70 dB(A)) en Lnight (60 dB(A)) en waarvoor (op moment van redactie van het MER) geen geluid beperkende maatregelen aanwezig of bekend zijn.”

Enkel de overkapping of intunneling van de snelweg op deze plaatsen kan de geluidsoverlast ernstig reduceren.

Op pg 272 (punt 17.5.5.3.) wordt dit uitdrukkelijk bevestigd:

“Het omgevingsgeluid in de nabije omgeving van de A13/E34 wordt vooral bepaald door het wegverkeer. Bij overkapping of intunneling van het wegvak tussen de R1 en de verkeerswisselaar in Ranst valt deze geluidsbron weg wat een significant positief effect zal hebben op het omgevingsgeluid in de nabije omgeving van deze autoweg.”

Deze mogelijkheid dient dan ook onderzocht te worden in het Plan-Mer en opgenomen in het MKBA.

Voormelde overkapping/intunneling zou niet alleen het geluid (en de luchtvervuiling) drastisch reduceren, maar heeft eveneens het enorme voordeel dat ondermeer de

groene gebieden van het Hoogveld, het Rivierenhof en het Groot Schijn met elkaar worden verbonden.

Hiermede zou worden tegemoet gekomen aan het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (pg 61) waarbij wordt gestreefd naar een aaneengesloten systeem van open ruimten in de stad: de Zachte Ruggengraat.

#### 5 / Punt 22.2 pg 285: Verkeerskundige analyse

Er wordt gesteld:

“Samenvattend zijn er zowel in scenario 1 als scenario 2 positieve effecten in de zone tussen de Antwerpse R1 en het knooppunt Ranst. Zowel op de E34 (doorstroming) als op het onderliggend wegennet (leefbaarheid) zijn de effecten positief. “

Vergeten wordt dat voor het tussentijds scenario is voorzien:

- 2 x 3 rijstroken + spitsstroken tussen R1 en Wommelgem;
- 2 x 4 rijstroken + pechstroken tussen Wommelgem en verkeerswisselaar Ranst.

Wat gebeurt er dan aan het rond punt te Wommelgem, richting R1 (tijdens de spits)?

Onder punt 2.1. pg 24, wordt gesteld:

“Het tussenin gelegen op- en afrittencomplex Wommelgem is qua verkeersvolumes één van de belangrijkste van de regio en is verantwoordelijk voor 27% van alle verkeer tussen Antwerpen-Oost en Wommelgem.”

Een toename te Wommelgem vanuit Ranst van 127.000 tot 150.000 wagens per dag???

(“Het wegvak Antwerpen-Oost – Wommelgem verwerkt tot 150.000 voertuigen per dag.... Verder richting Luik, op het vak Wommelgem-Ranst, ligt de intensiteit al heel wat lager :127.000 voertuigen/dag”).

Door de aanleg van deze 4<sup>de</sup> rijstrook zal nieuw verkeer allicht worden aangetrokken. Bovendien kunnen deze voertuigen niet weg op de R1 gezien (thans) onvoldoende doorstroming en is er geen pechstrook voorzien tussen Wommelgem en de R1 tijdens de spits. Bij de minste calamiteit zullen enorme files ontstaan.

Wat zijn verder de gevolgen voor het onderliggend wegennet, met name de R11 en omliggende wegen???

Wat zijn dan de positieve effecten voor Wommelgem en omgeving?

#### INSPRAAK

VZW RED DE VOORKEMPEN vraagt uitdrukkelijk om betrokken te worden bij de uitwerking van het PLAN-MER E313/E34.

Schoten, 23 oktober 2014.

Rombouts Jef, voorzitter