

Inspraak voor MER: 2695

PLAN-MILIEUEFFECTRAPPORTAGE OOSTERWEELVERBINDING

Naam en voornaam : **Willy Van Overloop,**

Adres: Eikenlaan 13

Postcode en woonplaats : 9111 Belsele

E-mail*: bolster@telenet.be

Inspraak als:

- Particulier
- Vertegenwoordiger van organisatie/ bedrijf.

Naam van organisatie/bedrijf:

ABLLOvzw www.abllo.be

Tips met betrekking tot inspraakreacties

Nuttige reacties om op te nemen in de richtlijnen zijn reacties met betrekking tot.:

- ✓ mogelijke alternatieven (andere locatie, andere uitvoering, ander materiaal,...)
- ✓ i.v.m. mogelijke effecten waarvan niet in het kennisgevingsdossier vermeld wordt dat ze onderzocht zullen worden (geluidsoverlast, geurhinder, biotoopverlies,...)
- ✓ i.v.m. bepaalde aandachtspunten en gebieden in de omgeving van het project (monumenten en landschappen, fauna en flora, landbouwgebieden, speelterreinen,...) waarop het project een impact kan hebben en waarvan geen melding gemaakt wordt in het kennisgevingdossier,...

Reacties zoals “*ik ben tegen het plan*”, “*ik wil niet dat het project er komt*”, “*ik wil kunnen gaan wandelen met mijn hond*”,... kunnen geen bijdrage leveren tot de richtlijnen.

Wat gebeurt er met uw reactie

Uw suggesties, aanvullingen en bemerkingen op de – in het kennisgevingsdossier voorgestelde – invulling van het finale MER-rapport worden door de Cel Milieueffectrapportage gebundeld en verwerkt in richtlijnen. De richtlijnen vormen een aanvulling op het kennisgevingsdossier, in de richtlijnen wordt vermeld wat er nog bijkomend onderzocht moet worden en op welke manier dit moet gebeuren. Datgene wat in de richtlijnen gevraagd wordt, moet opgenomen worden in het finale MER-rapport.

De richtlijnen worden ondermeer betekend aan het college van burgemeester en schepenen van alle steden en gemeenten waar de kennisgeving ter inzage gelegen heeft en kunnen daar opgevraagd worden. De richtlijnen worden ook op de webstek www.mervlaanderen.be geplaatst.

U kan uw **inspraakreactie** tijdens de periode dat de kennisgeving ter inzage ligt **per post sturen** naar:

Vlaamse overheid

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

Cel Milieueffectrapportage – *(titel kennisgeving)*

Koning Albert II-laan 20 bus 8

1000 Brussel

U kan deze ook **per e-mail bezorgen** aan mer@vlaanderen.be of **per fax verzenden** naar **02/553 80 75**

Enquête: “Op welke manier hebt u vernomen dat u op dit kennisgevingsdossier kan reageren?” (aankruisen wat past)

- Via de krant
- Via het gemeentelijk infoblad
- Via de gemeentelijke webstek
- Via de webstek <http://www.mervlaanderen.be>
- Andere (welke?) site Ademloos.be

Uw reactie(s) op het kennisgevingsdossier:

Inspraak voor MER 2695:

PLAN-MILIEUEFFECTRAPPORTAGE OOSTERWEELEVERBINDING

KENNISGEVING

Willy Van Overloop, voorzitter van ABLLOvzw, bolster@telenet.be

aparte opmerkingen van ABLLOvzw 16 december 2011

ABLLOvzw ondersteunt ook de gezamenlijke tekst van Natuurpunt WAL, Ademloos vzw, ABLLOvzw en Ademloos 2070

Fragment: Pagina 13 lijn 10

In de loop van het proces was evenwel weerstand gerezen tegen het project - met name tegen het "Lange Wapper"-gedeelte ervan en tegen de geplande configuratie van de R1 t.h.v. het viaduct van Merksem -, zowel vanuit diverse actiegroepen (StRaten-Generaal, Ademloos, Forum 2020) als vanuit de stad Antwerpen. Op 18/10/2009 werd een volksraadpleging georganiseerd in de stad Antwerpen, waarin een meerderheid zich **tegen het viaductconcept** uitsprak.

Vraag : Dit is volgens ABLLO vzw een foute voorstelling van de feiten. Een meerderheid sprak zich niet alleen tegen het viaductconcept uit, maar ook tegen het tracé zelf.

Wij vragen om de formulering die op de stembiljetten stond letterlijk over te nemen, en dat (door de volksraadpleging gewraakte) tracé aan te duiden op een kaart en ook aan te duiden wat het tracé van het basisalternatief is (BAM-tracé), en welke verschilpunten tussen beide zijn.

Fragment: pagina 31 halfweg

3.2.1 Nulalternatief

In het Nulalternatief wordt uitgegaan van het niet realiseren van de sluiting van de R1. Maar dit alternatief is niet per definitie gelijk aan het bestendigen van de huidige situatie, omdat het kan gecombineerd worden met de realisatie van de andere onderdelen van het Masterplan 2020, die immers als "beslist beleid" te beschouwen zijn.

Aangezien het nulalternatief geen fysieke ingrepen voorziet in het kader van de Oosterweelverbinding, zijn er uiteraard geen uitvoeringsvarianten van toepassing.

Inzake exploitatievoorwaarden wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande toestand: tolheffing in de Liefkenshoektunnel en vrij verkeer in de Kennedytunnel. **Exploitatievarianten zijn hier in principe mogelijk.**

Vraag : ABLLO vraagt te onderzoeken wat in het Nulalternatief de resultaten zijn van de mogelijke exploitatievarianten. Concreet voor de Liefkenshoektunnel. Met en zonder tol; telkens in combinatie met een Kennedytunnel met en zonder tol.

In het Meccanoalternatief wordt ook trajectheffing ingevoerd. Vandaar vraagt ABLLOvzw ook trajectheffing te onderzoeken in het basisalternatief. Bij voorbeeld : Van Gent naar de E313 rijden

is via Zelzate en de Liefkenshoektunnel gratis, via de Kennedytunnel moet men betalen. ABLLOvzw vraagt om de resultaten voor verschillende tarieven te vergelijken.

Fragment: Pagina 32 boven:

Onvolledige voorstelling

De Oosterweelverbinding vormt een verbinding **tussen de E19/A12** op Rechteroever en de E17/E34 op Linkeroever, met een nieuwe Scheldekruising. Het equivalent van de Oosterweelverbinding binnen het Meccano-alternatief wordt dus gevormd door de Noord- en Westtangent ervan. De Oosttangent van het Meccano-tracé valt samen met de A 102, die deel uitmaakt van het Masterplan 2020 náást de Oosterweelverbinding. Verkeerskundig gezien wordt het Meccano-tracé weliswaar als één functioneel geheel beschouwd, dus inclusief A 102, maar een correcte vergelijking met de Oosterweelverbinding kan enkel betrekking hebben op de Noord- en Westtangent van het Meccano-alternatief. De Oosterweelverbinding kan immers los gezien worden van de A 102, en dit geldt ook voor de Noord- en West vs. de Oosttangent van het Meccano-alternatief.

Vraag : De Oosterweelverbinding vormt een verbinding tussen de E19/A12 en de E314 (ontbreekt!)

De tunneltak van de Oosterweelverbinding die afbuigt richting sportpaleis, zal het verkeer richting E313 loodsen. Bij de Meccano gebeurt dat BEWUST via de tangent OOST.

De Oosterweelverbinding kan immers los gezien worden van de A 102, en dit geldt juist NIET voor de Noord- en West vs. de Oosttangent van het Meccano-alternatief.

ABLLOvzw vraagt om correct vergelijken en dit kan enkel door voor beiden (de basisvariant OWV EN de Meccano), de Oosttak (ondergrondse A102) mee op te nemen.

De OOSTtangent is een wezenlijk onderdeel van de Meccano en zit trouwens ook in het MASTERPLAN 2020.

Onderstaand effect staat niet vermeld in de kennisgeving van het planMER

De Meccano WESTtunnel levert ook een vrij korte route op om van E17 naar de Waaslandhaven en Liefkenshoektunnel te rijden.

Volgens het Leuvense studie bureau TML werkt het Meccano-tracé globaal beter dan het BAM-tracé. Dit wil zeggen : Het Meccano-tracé zorgt in de Antwerpse omgeving en in het Waasland, voor minder filevorming dan het BAM-tracé. Dat betekent ook dat het mogelijk sluisverkeer in het oostelijk deel van het Waasland beperkter zal zijn dan bij het BAM-tracé.

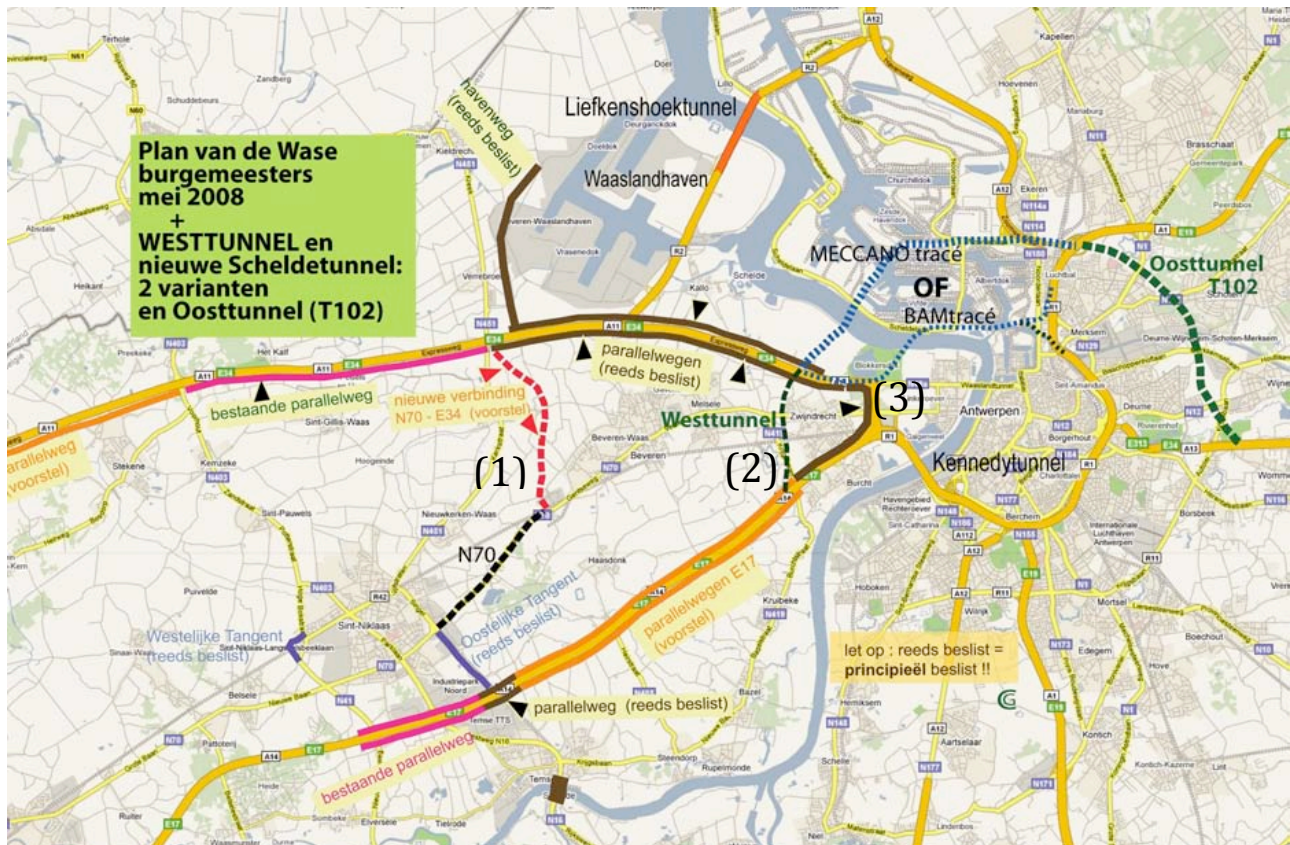
Vraag : ABLLOvzw vraagt onderzoek uit te voeren naar het mogelijk sluisverkeer in het oostelijk deel van het Waasland bij de verschillende alternatieven.

Onderstaand effect staat niet vermeld in de kennisgeving van het planMER

Het plan der burgemeesters (Interwaas / Vectris) is opgenomen in het Masterplan 2020 en is een plan voor de betere afwikkeling van het lokale Wase verkeer . Geen plan dus om (ongewenste) doorgaande verkeersstromen vanaf de E17 via de Sint-niklase Tangent-OOST, de N70 en de geplande verbindingsweg tussen de N70 en de E34, in de richting van de Liefkenshoektunnel en de Waaslandhaven te loodsen. en omgekeerd. Dit staat uitdrukkelijk in hun studie. Deze studie is uitgevoerd in 2008 en heeft rekening gehouden met de uitvoering van het basisalternatief (OWV). Het Meccanoalternatief was nog niet gepubliceerd.

Om van de E17 te Sint-Niklaas naar de Liefkenshoektunnel te rijden, kunnen 3 mogelijkheden worden bekeken :

- 1) de sluikroute via de Sint-niklase Tangent-OOST, de N70, de geplande verbindingsweg tussen de N70 en de E34, de E34 en de R2 = (1)
- 2) de E17, de Westtunnel van het Meccano-tracé, de E34 en de R2 (is ongeveer 4 km langer dan (1))
- 3) de E17, de R1(Antwerpen Linkeroever), de E34 en de R2 (is ongeveer 9 km langer dan (1))



Bij het Meccano-tracé is de kans vermoedelijk veel kleiner om zo'n ongewenste stromen te verkrijgen omdat de route via de Westelijke bretel (tunnel Melsele-Zwijndrecht) voor zo'n verkeersstromen zeer aantrekkelijk wordt door de kleine meerafstand en de vloeiende route (autosnelweg).

Het Meccano-tracé doet het burgemeestersplan beter functioneren!

Vraag : ABLLO vraagt om in de planMER voor de verschillende alternatieven ook de verkeersintensiteiten en de effecten te berekenen op de N70, de Sint-Niklase Tangent-OOST en de geplande verbindingsweg tussen de N70 en de E34.

Dit onderzoek kan een extra beoordeling zijn om te weten in hoeverre zo'n nieuwe verbindingsweg N70 – E34 door open ruimte verantwoord is. De keuze voor het basisalternatief of voor het Meccano-tracé kan als effect hebben dat die weg wel of niet moeten worden aangelegd. Op milieuvlak betekent dit een groot verschil in de Beverse polder.

ABLLO vraagt hierin meer duidelijkheid te brengen.

Onderstaand effect staat niet vermeld in de planMER



De Meccano zorgt voor veel meer mogelijkheden om woongelegenheden in een gezonde omgeving te scheppen in Antwerpen oa boven en langs een overkapte R1. Wie daar kan wonen, gaat niet in de groene rand wonen. Daardoor zorgt Meccano voor het minder volbouwen en dus het bewaren van de groene rand rond Antwerpen.

Vraag : ABLLOvzw vraagt te onderzoeken hoeveel extra bebouwing er kan worden gerealiseerd wanneer de groene long (Ringpark; groene vesten) uit het Meccano-plan kan worden gerealiseerd en hoeveel ha groene ruimte er zo in de volledige Antwerpse rand kan worden bewaard.

Fragment: Pagina 33 en volgende en p 86 : Hinder bij aanleg moet ook vergeleken worden.

Het Meccanoalternatief zal ons inziens **veel minder** hinder met zich meebrengen tijdens de aanlegfase dan het basisalternatief: minder filevorming met **minder uitstoot van schadelijke stoffen** en minder tijdverlies voor automobilisten.

Men gaat in het basisalternatief de viaduct van Merksem afbreken en daar tunnels aansluiten alsook het hoefijzer van Zwijndrecht helemaal omvormen, terwijl het op die plaatsen nu reeds elke dag file is. Het Meccanoalternatief ligt bijna volledig buiten de bestaande wegenis, tenzij aan de knooppunten en in de omgeving van de Noorderlaan)

Vraag : ABLLOvzw vraagt te onderzoeken wat in de bouwfase van de verschillende alternatieven de mogelijke verkeershinder kan zijn en vraagt een vergelijking te maken van de mogelijke extra uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg hiervan.