



HET "BRETellenPLAN" VOOR HET WAASLAND

Een eerste korte evaluatie

1) Wat

Bretellenplan, meccanoplan, plan van forum 2020, de noordelijke bypass, tangentenplan dat zijn allemaal benamingen voor een alternatief plan voor de zeer omstreden Oosterweelverbinding (met een Lange Wapperbrug). Die werd trouwens in oktober 2009 door een referendum naar de prullenmand verwezen. Zie www.ademloos.be www.stratengeneraal.be www.forum2020.be www.haasdonk.com www.abllo.be

Dit nieuwe plan gaat over een nieuwe vaak ondergrondse omlidingsweg ten noorden van Antwerpen die gelegen is (op een kring) tussen de Kleine Ring en de Grote Ring. Het is het resultaat van een samenwerkingsverband tussen de actiegroepen en een aantal belangrijke haven autoriteiten (forum 2020).

2) Hinder

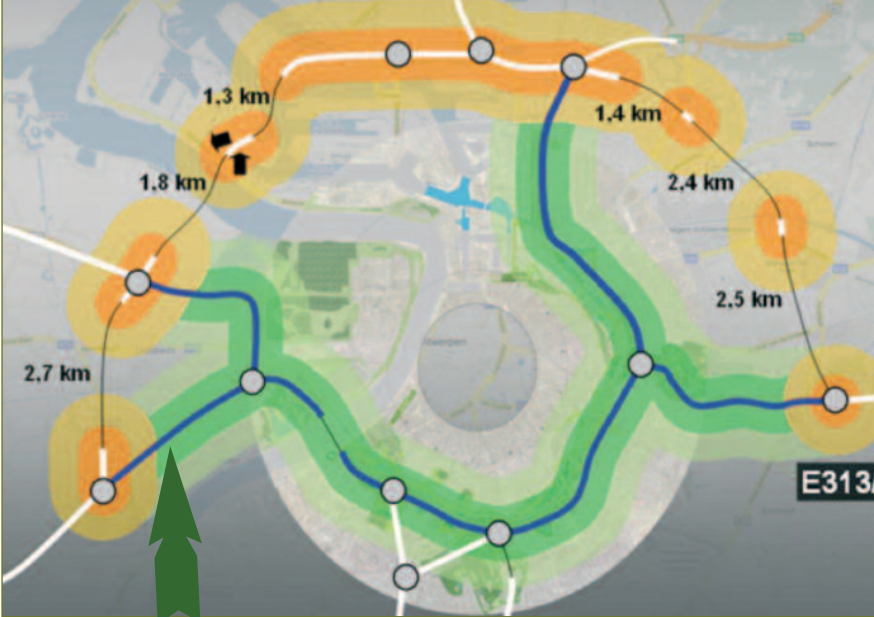
Deze nieuwe autosnelweg gaat in tunnelvorm in gebieden waar mensen wonen en op het platteland en gaat bovengronds in havenzones, zodat er geen nieuwe hinder voor omwonenden ontstaat, behalve tijdelijk, bij het bouwproces.

Zowel vrachtwagens als personenwagens kunnen de E17 verlaten voor de afrit Kruibeke (Krijgsbaan) en via tunnels en langs een havenroute naar de rechteroever rijden naar de E19 en de E313 (Boudewijnsnelweg). Dit betekent een volledig nieuwe route van 22 km langs de noordzijde met in totaal slechts 6 verkeersknoep.

Als gevolg daarvan zal het aandeel vrachtverkeer met meer dan driekwart verminderen op de gehele Kleine Ring, maar ook op de drukke E17 in Zwijndrecht, op de superdrukke E313 aan het rond punt van Wommelgem en op de kleine ring R1 ter hoogte van het Sportpaleis en aan de Luchtbal. In het omstreden Oosterweelproject blijft het daar minstens even druk als nu.

De hinder voor zeer grote aantallen omwonenden zal daardoor op die plaatsen drastisch verminderen. Zie kaart rechts.





Bevolking

Aantal mensen die leven in zone waarvoor de hinder gaat verminderen tot 500 meter van R1
 fel groen **78 850**
 tot 1000 meter van R1
 licht groen **194 800**

Aantal mensen die leven in zone waarvoor de hinder kan verhogen tot 500 meter van bretel
 fel bruin **5350**
 tot 1000 meter van bretel
 licht bruin **27600**

(In deze zones is nu reeds hinder van E17, A11, E19 of E313 of die bretel ligt in een open sleuf.

De tunnels geven geen hinder bovengronds)

Nu rijden er op de E17 te Zwijndrecht ongeveer **19 400** vrachtwagens per dag (van 5 uur tot 23 uur, zie ook volgende pagina). Met de Oosterweelverbinding nog steeds **19 400**. Met het Bretellenplan HOOGSTENS **3400**. De meeste vrachtwagens zullen voor afrit Kruibeke reeds via tunnels naar het noorden “verdwijnen”. Op de Kleine Ring R1 zullen ook veel minder vrachtwagens rijden.

3) De westelijke bretel te Melsele - Zwijndrecht

De afstand tussen de E17 en de E34 bedraagt ter hoogte van de Krijgsbaan ongeveer 4,5 km. Er is zorgvuldig een mogelijk tunneltracé (lengte 2,7 km) uitgestippeld tussen beide snelwegen. De constructie gebeurt volgens het principe “cut and cover”: een sleuf uitgraven, de tunnel construeren en opnieuw bedekken met grond zodat naderhand het originele landschap bijna volledig kan worden hersteld (dat procédé is ook gebruikt voor de Craeybeckxtunnel- zie foto).

Zwijndrecht-Burcht wordt nu doorsneden door een opgehoogde brede autosnelweg (E17) met zeer veel zwaar verkeer met alle mogelijke hin-



der als gevolg: geluid, uitstoot (gezondheid!), visueel, sluikeverkeer... , zeker bij filevorming. Er zal na uitvoering van het bretellenplan drastisch minder zwaar verkeer op de E17 rijden, zodat het totale plaatje voor Zwijndrecht zeer positief is t.o.v. van de huidige situatie en t.o.v. de omstreden **Oosterweelverbinding**.

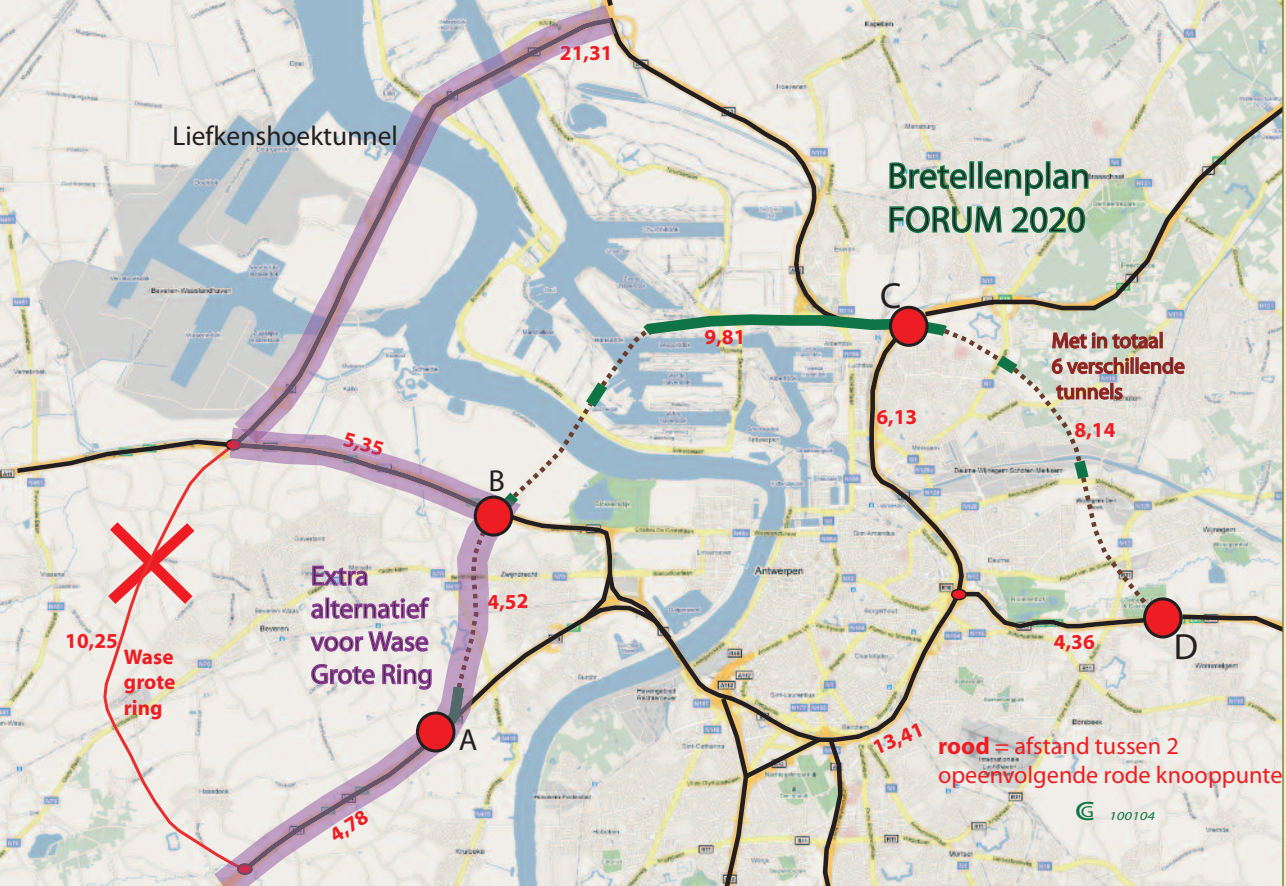
4) En voor de rest van het Waasland?

De ondergrondse westelijke bretel zorgt voor een **EXTRA** verbinding met de Waaslandhaven en de Liefkenshoektunnel.

Zie volgende pagina.

De afslag op de E17 richting Liefkenshoektunnel gebeurt iets voorbij de parking van Beveren. De route via de westelijke bretel is ongeveer 4,5 km langer dan via een omstreden Wase Grote Ring. Dat is een in verhouding kleine omweg. Het afslagpunt is ook verder van de Kennedytunnel gelegen en dit is blijkbaar voor mensen psychologisch ook interessanter.

De westelijke bretel is dus een **EXTRA** alternatief voor de omstreden Wase Grote Ring.



5) En het plan van Interwaas (plan der Wase burgemeesters)?

Een eerste voorzichtige overweging (in volgend GW komt een uitgebreider evaluatie)

I) De voorgestelde parallelwegen langs de E17 zullen nuttig blijven. Vooral de laatste versie van dit plan: een extra 4de rijstrook en een lokale parallelweg is de meest aangewezen oplossing omdat men dan een lange voorsorteringszone van 4 rijstroken naar de westelijke bretel kan maken vanaf de huidige afrit Haasdonk.

II) De voorgestelde parallelwegen langs de A11 : de zone van de Canadastraat tot het Polderhuis in Verrebroek wordt best volledig herbekeken

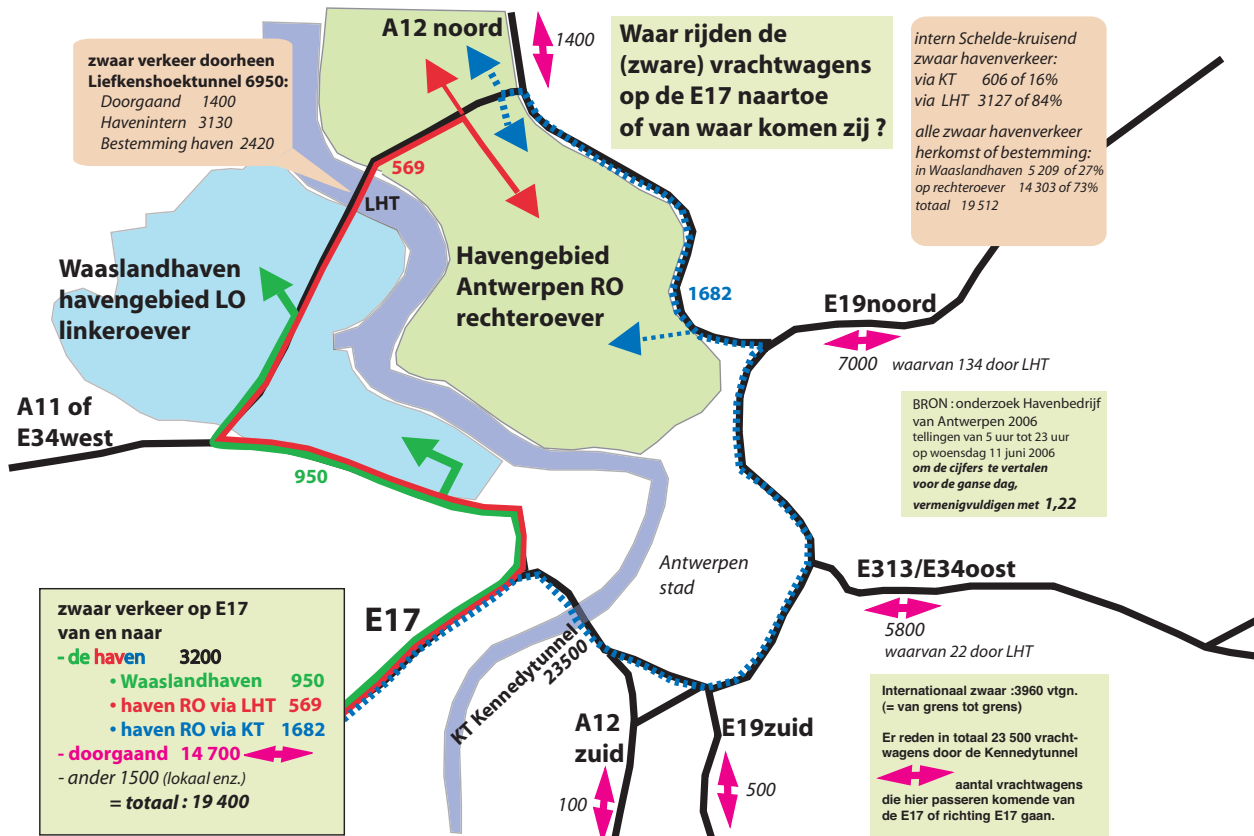
III) De tangent-oost te Sint-Niklaas zal worden uitgevoerd.

IV) De "slurf", de nieuwe verbinding van de N70 naar de A11 is volgens de burgemeesters van belang voor de lokale ontlasting van Vrasene, Nieuwkerken en Beveren en is NIET als route voor internationaal doorgaand verkeer bedoeld. Met die westelijke bretel erbij moet echter opnieuw

afgewogen worden of de invulling van die nieuwe verbinding niet moet bijgestuurd worden door nog meer het lokale karakter te laten primeren of zelfs te heroverwegen of die verbinding door de openruimte nabij Nieuwkerken dan eigenlijk nog wel nodig is.

Gloobaal heeft het bretellenplan van forum 2020 en stRaten-generaal voor het Waasland dus duidelijk meer voordelen dan de omstreden Oosterweelverbinding. Maar voor Antwerpen zelf is dat nog veel uitdrukkelijker het geval. Kijk hiervoor naar de websites die bovenaan zijn vermeld.

ABLLOvzw



MET M'N DERTIG TONNEN DIESEL

Waar rijden de zware vrachtwagens op de E17 naartoe of waar komen zij vandaan?

Heb je nog nooit de vraag gesteld, “**waar rijden al die vrachtwagens vanop de E17 naartoe?**” In 2006 heeft het Antwerpse Havenbedrijf uitgebreid onderzoek gevoerd. Men heeft “fictieve” kringen (een cordon) rond Antwerpen aangeduid en alle nummerplaten gefotografeerd van zware vrachtwagens. Zo kon men weten wie op de E17 reed en ongeveer een half uur later ook op de Boudewijnsnelweg passeerde of naar het Delwaidedok reed. Alle tellingen zijn uitgevoerd op woensdag 11 juni 2006 tussen 5 uur en 23 uur. **Om de cijfers te vertalen voor de ganse dag moet je ze vermenigvuldigen met 1,22.** De resultaten hebben we verwerkt in bijhorende kaart. Om zinvolle oplossingen te kunnen suggereren en om andere plannen te kunnen beoordelen, is het nodig voldoende kennis te hebben van de huidige verkeersstromen. Vandaar deze kaart.

Enkele resultaten en telkens voor de 2 richtingen samen en tussen 5 en 23 uur!

Op de E17 reden tussen 5 uur en 23 uur in totaal **19400** vrachtwagens, **waarvan er 14700 (75%) gewoon Antwerpen passeerden en verder reden via E313 (5800) of de E19 noord (7000) of omgekeerd.**

Dit zijn duidelijk de zware stromen!

Van die 19400 vrachtwagens op de E17, reden er 2251 naar de haven op rechteroever [1682 via de Kennedytunnel; 569 via de Liefkenshoektunnel].

Die dag reden ongeveer 6950 vrachtwagens door de Liefkenshoektunnel ; 23500 door de Kennedytunnel .

3733 vrachtwagens reden van de Waaslandhaven naar rechteroever of omgekeerd. **(606 of 16% via de Kennedytunnel 3127 (of 84%) via de Liefkenshoektunnel.** Hiervoor ligt de Liefkenshoektunnel zeer geschikt en wordt ook intens gebruikt [ondanks de tal!]

Meer gegevens en kaartjes vind je op :
<http://www.haasdonk.com>

Ring-comité