

**05 Plan-MER Oosterweelverbinding - Opmerkingen kennisgeving**

**Financieel visum**

Niet van toepassing

Het college neemt kennis van de nota van de Milieudienst aangaande de kennisgeving van het plan-MER Oosterweelverbinding en gaat akkoord om de volgende opmerkingen in te dienen bij de Dienst MER :

**Pag.14 - Figuur Masterplan 2020**

Binnen het Masterplan 2020 wordt blijkaar de aanleg van parallelwegen langs E17 en E34 op het hele grondgebied van Zwijndrecht vooropgesteld.

Dit is voor ons een heel nieuw gegeven en in tegenspraak met andere plannen:

- Het concept uitgewerkt door Interwaas in het Waasland voorzag een parallelweg langs de E17 komend van westen, die stopte aan de gemeentegrens van Zwijndrecht aan het op- en afrittencomplex Krijgsbaan.
- Het BAM-tracé volgens de bouwaanvraag voorzag een parallelweg langs de E17 pas vanaf de op- en afrit Pastoor Coplaan (niet vanaf Krijgsbaan) en verder de oostelijke bocht volgend tot de geplande kluifrotonde aan de E34, maar niet verder.
- Binnen het recente MER rond de aanpassing van de E34 in opdracht van AMT voorziet men geen parallelweg langs de E34 tussen de kluifrotonde en de westelijke gemeentegrens aan de Defensieve Dijk en zelfs tot het op- en afrittencomplex Kallo.

Men kan dus moeilijk de schets op pag. 14 met de volledige parallelwegenstructuur als beslist beleid beschouwen. We vragen om de boven genoemde plannen toe te passen, de parallelwegen tot een minimum te beperken, en de schets op pag.14 in die zin te corrigeren.

**Pag. 32 - Meccanotracé**

De schets maakt niet voldoende duidelijk, hoe de knooppunten zijn opgevat: waar komen ook op- en afritten, en zijn er al of niet gedeeltelijk parallelwegen nodig, om voor de lokale gebruikers en het havenverkeer toegang tot de snelwegen mogelijk te maken.

Dit dient te worden verhelderd en mee genomen in het onderzoek, gezien het ruimtegebruik van parallelwegen, het aantal om te rijden kilometers, en het al of niet doorkruisen van de dorpskernen door massaal verkeer een negatief effect op milieu en gezondheid zal hebben.

Op pag. 32 is te zien, dat het op- en afrittencomplex aan de Pastoor Coplaan zou wegvallen.

Dan zijn wel degelijk parallelwegen tussen Krijgsbaan en de eerste op- en afrittencomplex op Linkeroever nodig, om de bedrijven op de terreinen Westpoort, Carrefour en Baarbeek bereikbaar te houden zonder de woonkernen te bezwaren. Het college vraagt ook te onderzoeken wat de milieueffecten zijn bij behoud van het op- en afrittencomplex, en zonder parallelwegen.

Het dient verder te worden verduidelijkt, of en hoe de bewoners van Linkeroever aan het knooppunt Kennedytunnel geraken. Of is dit alleen als knooppunt zonder op- en afritten bedoeld? Het dient te worden vermeden dat de bewoners van Linkeroever door de woonkernen van Zwijndrecht of Burcht moeten, om de autobaan te bereiken.

De inplanting van het gevangeniscomplex legt een hypotheek op het Meccanotracé. Kan onderzocht worden of het opschuiven van het gevangeniscomplex of het opschuiven van Meccanotracé tot de mogelijkheden behoort?

**Pag. 33 – Figuur 3-1 Meccano-alternatief**

Enkele honderden meters vóór de E 34 gaat het tracé van het Meccano-alternatief over van een tunnel in een sleuf onder de E34, waar een aansluitingscomplex op deze autoweg wordt voorzien.

Hier kruisen 2 autosnelwegen en moeten er weegbewegingen in alle richtingen mogelijk zijn. Is het toegelaten om dit in een sleufuitvoering te doen? Als dergelijke weegbewegingen niet in een sleufuitvoering kunnen of mogen uitgevoerd worden en als een bovengrondse verkeerswisselaar moet worden aangelegd, dan moeten de geluidsimpact van een bovengrondse uitvoering én de aangepaste milderende maatregelen mee onderzocht worden.

#### **Pag. 37 – Ingreep-effect-schema**

In principe worden in een plan-MER geen tijdelijke milieu-effecten tijdens de aanlegfase besproken. Maar omdat het hier om een grootschalig project gaat, met een langdurige aanlegfase met ingrijpende effecten, zal dat in dit MER toch gebeuren.

In het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding zijn er reeds een aantal voorbereidende werken uitgevoerd. In het Vlietbos werden reeds bomen gerooid om leidingen te kunnen verleggen. Deze uitgevoerde werken en de effecten moeten mee in kaart gebracht worden, zodat verdere opvolging en eventuele vereiste of gewenste milderende maatregelen zoals heraanplantingen e.a. niet dreigen verloren te gaan.

In het industriegebied te Zwijndrecht waar het Meccano-alternatief (Westtangent) getekend werd, zijn een 10-tal Sevesobedrijven gevestigd. De tunnel die daar voorzien wordt ligt er tussen de risico-bedrijven. Bij een eventuele ramp bestaat het risico dat er giftige of irriterende gassen van de omgeving van de tunnelmond in de tunnel worden gezogen. De veiligheidsrisico's van een tunnel op die locatie moeten onderzocht worden en bekeken worden in functie van de iso-risicocontouren uit de veiligheidsrapporten van de bestaande vergunde bedrijven in de omgeving van de tunnel. De bestaande vergunningen van de bedrijven moeten als beslist beleid beschouwd worden. Indien dit veiligheidsonderzoek buiten het plan-MER gebeurt, dan is een vermelding of een verwijzing naar dat onderzoek wenselijk.

#### **Pag. 49 – Effectbeoordeling geplande toestand**

Wat betreft de vervoerswijzekeuze in het personenverkeer werd op beleidsniveau afgesproken om voor 2020 in de simulaties een lager autoverbruik te hanteren dan het autogebruik dat berekend wordt door het modelinstrumentarium op basis van de huidige trends: een zogenaamde "ambitieuze modal-split"

Deze aanname mag o.i. niet zomaar gebeuren. De maatregelen die voorzien zijn om een trendbreuk te krijgen van het gangbare gedrag zouden minstens toegelicht moeten worden én, indien mogelijk ter controle van de aanname, ook moeten gekwantificeerd of onderbouwd worden. Dit is vooral voor de fijn stof problematiek belangrijk. De meetpost in Zwijndrecht staat in 2011 aan de top van de meetpunten met het grootste aantal overschrijdingen van de daggrenswaarden. De daggemiddelde fijn stof (PM10) concentratie mag niet meer dan 35 dagen per jaar hoger zijn dan 50 µg/m<sup>3</sup>. In de meetpost in de Laarstraat in Zwijndrecht werden tussen januari 2011 en begin december 2011 de daggrenswaarden 68 keer overschreden. De dalende trend van de fijn stof concentraties van de laatste jaren is in 2011 duidelijk doorbroken.

#### **Pag. 54 – Geluid bestaande toestand**

Binnen het studiegebied hebben zowel industrie, spoorwegen en wegen een belangrijke impact op de geluidsbelasting. De geluidsbelastingskaart voor de agglomeratie Antwerpen is beperkt tot het grondgebied van de stad Antwerpen.

Een groot deel van de gemeente Zwijndrecht ligt geprangd tussen: de E17, de E34, de verbinding tussen de E34 en de E17 op linkeroever, de spoorweglijn Antwerpen – Gent en de industriegebieden. Bij nagenoeg alle windrichtingen is in dat deel van de gemeente het geluid van één of meerdere van deze geluidsbronnen hinderlijk hoorbaar. De cumulatieve effecten van het geluid hiervan zouden moeten onderzocht worden. Deze cumulatieve effecten zouden ook in functie van de verschillende windrichtingen moeten bekeken worden. Afhankelijk van waar de wind komt (met of tegen de windrichting van bvb. de snelweg), kan er in de praktijk gemakkelijk een verschil van 10 dB(A) gemeten worden. Het geluid van een autosnelweg reikt ook veel verder met de wind mee. Deze cumulatieve effecten komen onvoldoende tot uiting bij een gewone inschatting van het verkeersgeluid e.a. waardoor de bestaande hindersituatie voor de inwoners systematisch onderschat wordt.

#### **Pag. 54 - Geluid geplande toestand**

Bij de vorige MER-rapporten en in de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding, waren er als milderende maatregelen geluidsschermen voorzien. Omwille van de slechte bestaande geluidstoestand is het wenselijk om de geluidsschermen die voorzien waren in die plannen minstens te behouden en indien nodig te optimaliseren. De voornoemde cumulatieve effecten van de bestaande situatie zouden ook hier als basis moeten dienen.

De goede aansluiting op de geluidsschermen die voorzien zijn in het project parallelwegeninfrastructuur E34 is nodig om de geluidswerende effecten van de schermen te kunnen garanderen. Bij de milderende maatregelen zou hierop speciaal moeten gelet worden.

#### **Pag. 57 – Lucht bestaande toestand**

Voor de beschrijving van de huidige luchtkwaliteit in de omgeving van het studiegebied wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van de resultaten van de meetposten van het meetnet van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM).

Wij gaan ervan uit dat daarbij recente gegevens gebruikt worden. Voor de meetpost 42R815 die in de Laarstraat te Zwijndrecht staat, zijn de meetgegevens van 2010 niet representatief omdat de meetpost geruime tijd buiten werking was door de verplaatsing van de meetcabine enkele meters verder op het terrein.

Het is aangewezen om de fijn stof problematiek (zie ook opmerking over de effectbeoordeling pag. 49.) grondig te onderzoeken gezien de reeds bestaande overschrijdingen van de norm door daggrenswaarden in het studiegebied.

#### **Pag. 59 – Lucht geplande toestand**

De invloed van de emissiepunten van de verluchting van de tunnels zouden mee moeten bekeken worden in functie van de windrichting en de bewoning. Ook de mogelijkheden om de lucht van de tunnelschoorstenen te zuiveren zijn de moeite om na te gaan. De aangewezen zuiveringstechnieken kunnen bij de milderende maatregelen opgenomen worden.

Het aantal km dat door vrachtwagens moet omgereden worden door het vrachtwagenvrij maken van de Kennedytunnel zou moeten onderzocht worden in functie van de fijn stof emissies die daar aan kunnen worden toegeschreven. Vrachtwagens die van Zwijndrecht of het havengebied van linkeroever naar Wilrijk of Brussel moeten, zullen ver moeten omrijden. Dit kan een negatieve invloed hebben op de fijn stof concentraties e.a..

#### **Pag. 61 - Bodem en grondwater bestaande toestand**

In Zwijndrecht is er bij de firma 3M een bodemsaneringsproject in uitvoering waarbij ook een ernstige grondwaterverontreiniging wordt aangepakt. De grondwaterverontreiniging strekt zich uit in het projectgebied. Het is aangewezen om de bodemdeskundige van de firma hierover te raadplegen bij de opmaak van het plan-MER en de latere plannings- en uitvoeringsfasen.

#### **Pag. 70 – Fauna en flora bestaande toestand**

Naar aanleiding van de vorige plan-MER voor de Oosterweelverbinding zijn er milderende maatregelen uitgevoerd om het (tijdelijk) verlies aan beschermd gebied te compenseren. De omvorming van de Burchtse Weel tot een gecontroleerd getijdengebied kaderde daarin en ook de aanleg rond de Middenvijver op linkeroever. In het Vlietbos werd een strook grond ontbost om leidingen te kunnen verleggen. (zie ook opmerking ingreep-effect-schema). Al deze reeds uitgevoerde werken moeten in dit plan-MER worden meegenomen zodat enerzijds de basis van de milderende maatregelen behouden blijft en anderzijds de reeds gevelde bomen binnen het uiteindelijke Oosterweelproject kunnen gecompenseerd worden.

#### **Pag. 76 – Landschap bestaande toestand**

De Defensieve Dijk te Zwijndrecht is beschermd als landschap en ligt in het studiegebied. Een belangrijk deel van het agrarisch gebied in het studiegebied in Zwijndrecht is landschappelijk waardevol en verdient de nodige aandacht voor het behoud en/of het herstel bij een eventuele waardevermindering.

Door de verschuiving van de timing voor de opmaak van plannen en de uitvoering van de Oosterweelverbinding, kan de aansluiting op het project van de parallelwegeninfrastructuur van de E34 ernstig bemoeilijkt worden. Aanvankelijk was het de bedoeling om de werken aan de E34 ter hoogte van Zwijndrecht naadloos te laten aansluiten op de werken van de Oosterweelverbinding. De volgorde van afstemming moet wellicht omgekeerd worden. De parallelwegeninfrastructuur E 34 zal mogelijk als beslist beleid moeten beschouwd worden vóór het plan-MER Oosterweelverbinding is beëindigd.

Om de geluidsschermen van de parallelwegeninfrastructuur E34 beter in het landschap in te passen, werd er een landschapsstudie uitgevoerd die integraal in het bijbehorende plan-MER is opgenomen. Een visueel aanvaardbare overgang tussen de beide projecten is wenselijk.

**Pag. 83 – Discipline mens – ruimtelijke en sociale aspecten**

Ook bij de ruimtelijke situering zou de inplanting t.o.v. de reeds bestaande en vergunde Seveso-bedrijven moeten bestudeerd worden. (zie ook opmerking over het ingreep-effect-schema)

De onteigeningen die reeds gebeurd zijn in het kader van de voorbereidende werken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding kunnen hier ook vermeld worden.

Mevrouw Irene Hoppe, schepen, en mevrouw Manu Van Kogelenberg, milieuambtenaar – departement Grondgebiedszaken, zullen naar de richtlijnenvergadering gaan.