

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Plan-MER GRUP A102 – R11bis
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Aartselaar, 8 februari 2014

Betreft: Plan-MER GRUP A102-R11bis – kennisgeving 15 januari-14 februari 2014

Hierbij geeft het bestuur van Natuurpunt Aartselaar haar opmerkingen en suggesties na lezing van de kennisgeving van het plan-MER GRUP A102 – R11bis. Wij vragen U hierbij onderstaande opmerkingen op te nemen als inspraak in het plan-MER zodat ze deel uitmaken van het Milieu-effectenonderzoek.

Plangebied

In de doelstellingen van het planonderdeel A102/R11bis wordt o.a. het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de ostrand van de Antwerpse agglomeratie voorop gesteld. Nochtans strekken de tracéalternatieven, en bij uitbreiding de ontwikkelingsscenario's, zich uit over de zuidoost- en zuidrand. Tegelijk wordt het aspect leefbaarheid en de bijhorende problematiek gereduceerd tot 'verkeersleefbaarheid'.

Het is aangewezen ook om de zuid- en zuidostrand als volwaardig studiegebied mee te nemen in het MER, wat betreft de leefbaarheid in al zijn aspecten en dit op langere termijn (2030, 2050) en niet enkel de verkeersleefbaarheid.

Complex Kontich

Er is sprake van "ontlasting van het bestaande complex Kontich". Het is onthutsend dat in dit alternatief een nieuw knooppunt voorzien wordt op de E19, op een boogscheut van het bestaande complex. Dit zal ontegensprekelijk leiden tot nog meer weefbewegingen op het hoofdwegennet en daardoor ook voor een duidelijk minder veilige situatie. Dit is bovendien niet in overeenstemming met de intentie van de wegbeheerder om het aantal lokale op- en afritten waar mogelijk in te perken.

De stelling dat het bestaande op- en afrittencomplex Kontich sterk belast is, is absoluut een foute veronderstelling. Het Agentschap Wegen & Verkeer heeft de afgelopen jaren aanzienlijk en met succes geïnvesteerd in een geoptimaliseerde en veiligere inrichting van dit knooppunt.



Milieu-effecten tijdens de bouwfase

Het onderzoeksopzet geeft aan dat enige aandacht zal geschonken worden aan de milieueffecten tijdens de aanlegfase. Gelet op de ingrijpende effecten, moeten ook de andere disciplines hiermee rekening houden met extra verkeersbelasting tijdens bouwfase, extra verkeersdruk in woongebieden door omleidingen, impact van werfverkeer t.g.v. enorme grondverzet, enz. Ook de negatieve invloed op de luchtkwaliteit door filevorming, bodem en grondwaterhuishouding (bemalingen), geluid en trillingen (graafwerken), verstoring van fauna en flora, ... moeten onderzocht worden. In het plan-MER moeten alle milieueffecten in de aanlegfase gekwantificeerd besproken en realistisch gequoteerd worden.

Generatie hoger auto-aandeel in het verkeer

Autoverkeer genereert vele negatieve milieueffecten. Een toename van het totale autoverkeer hiervan is dan ook als negatief te beschouwen. Bijkomende infrastructuur levert meestal tijdelijk een betere verkeersdoorstroming en dus een comfortverhoging voor de automobilist, wat meestal ten koste gaat van keuze voor alternatieven als openbaar vervoer of (elektrische) fiets. De vervoerswijzekeuze is dan ook een relevant effect van de (nieuwe) infrastructuur en dient opgenomen te worden als criterium in het plan-MER. Wanneer een nieuwe infrastructuur een hoger auto-aandeel veroorzaakt, dient dit dan ook als negatief gescoord te worden.

Ontwikkelingsscenario A12-E19

In het kader van het plan-MER Oosterweelverbinding werd het doortrekken van de zuidelijke grote ring rond Antwerpen tussen Kruikebeke en Kontich, waarvan de verbinding tussen de A12 en E19 deel uitmaakt, definitief verlaten omwille van de negatieve impact op talrijke kwetsbare zones. Desondanks wordt deze verbinding in voorliggende kennisgevingsnota opnieuw geïntroduceerd als ontwikkelingsscenario.

Een bijkomende autosnelwegverbinding in de omgeving van de dichtbevolkte woongebieden Ysselaar, Kleine Grippe en Buerstede in Aartselaar en de Neerlandwijk in het district Wilrijk is onverantwoord en onaanvaardbaar.

In het bijzonder overstromingsgevoelige gebied waarin de verbinding wordt gepland, werden door het betrokken bekkenbestuur twee signaalgebieden aangeduid, nl. het signaalgebied Doornstraat en het signaalgebied Benedenvliet-Ysselaar. De aanleg van een verbindingsweg in of nabij deze signaalgebieden is hiermee onverenigbaar.

In 2011 werd onder aansturing van de provincie Antwerpen, maar mede met ondersteuning van de Vlaamse overheid, een gemeentegrensoverschrijdende landschapsparkwerking "Landschapspark Zuidrand" opgestart in negen gemeenten uit de zuidoostelijke rand van Antwerpen. De opzet is de schaarse open ruimte in de Zuidrand te bewaren en te verbinden met trage wegen, zodat de bewoners er maximaal van kunnen genieten. Het gebied omvat ook de als ankerplaats aangeduide omgeving van het Groeningenhof te Kontich, het domein Solhof te Aartselaar en Lillaarschans te Kontich. Tevens situeren zich hier de Zandbergen te Edegem en Vuile Plas te Kontich nabij de E19, een waardevol natuur- en recreatiegebied.

De geplande verbinding staat volledig haaks staat op het bewarend en beschermingsbeleid dat de voorbije jaren door alle bestuurlijke niveaus en gedragen door de bevolking van alle betrokken gemeenten, wordt gevoerd. Ook Natuurpunt werkt

hier actief aan mee.

In de directe nabijheid van de plaats waar de knoop t.h.v. de A12 wordt gepland, bevinden zich in Aartselaar de dichtbevolkte woongebieden Ysselaar, Kleine Grippe en Buerstede en in het district Wilrijk, de Neerlandwijk. De inwoners van deze wijken zijn reeds zwaar getroffen door de schadelijke emissies en de geluidsoverlast van het almaar toenemend verkeer op de A12. Mede hierdoor behoort deze omgeving reeds tot die gebieden met de hoogste fijn stof- en roetuitstoot in Vlaanderen en, bij uitbreiding, in België en in Europa (cf. website VMM). De regio kent reeds een opvallend hoge kankerincidentie. Vanuit gezondheidsoogpunt is het volstrekt onverantwoord en onaanvaardbaar indien deze autosnelwegverbinding zou worden gerealiseerd.

De gemeente Aartselaar ijvert reeds jarenlang voor de aanpak van de diverse, bijzonder complexe en gevaarlijke gelijkgrondse kruispunten op de N177/12 tussen de tunnel in Boom tot aan het viaduct in Wilrijk. Tot dusver heeft het Vlaams gewest zich beperkt tot enkel wat oplapwerk t.h.v. het kruispunt Terbekehof-Atomiumlaan te Wilrijk, zonder veel resultaat en zonder de verkeersafwikkeling op de andere kruispunten in Aartselaar aan te pakken.

De weggebruikers, de Aartselaarse en Wilrijkse bedrijven en bevolking zullen zoveel meer gebaat zijn bij de sanering van de bijzonder complexe en gevaarlijke gelijkgrondse kruispunten op de N177/A12 tussen Wilrijk en Boom, in combinatie met de uitvoering van andere maatregelen om de verkeersdoorstroming op de N177/A12 te bevorderen. De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex tussen het kruispunt Kontichsesteenweg-A12-Cleydaellaan te Aartselaar en het kruispunt Terbekehofdreef-A12-Atomiumlaan te Wilrijk staat hier haaks op. Het is immers evident dat deze beide kruispunten supplementair door het verkeer van en naar het op- en afrittencomplex zullen worden belast. Dit zal onmiddellijk resulteren in een waar verkeersinfarct op de N171/A12, aangezien er zich nu reeds dagelijks op eender welk tijdstip van de dag files vormen.

Met vriendelijke groeten,

Luk Smets, bestuurder