

EXPRESWEG TE REET FASE 3 – N171

NUTTIG ?

OVERBODIG ?

ONGEZOND ?

VERNIETIGEND ?

DOORDACHT ?



INHOUD

INTRO		blz. 3
Actiegroep Fase3		
EEN STUKJE GESCHIEDENIS		
Oorspronkelijk idee		blz. 4
Aanleg expresweg Kontich		blz. 5
Onrust bij omwonenden		blz. 6
Voortschrijdend inzicht		
WAT MEN NU VAN PLAN IS		
Streefbeeldstudie N171		blz. 7
Situatieschetsen		blz. 8
Categorisering als secundaireweg type I		blz. 9
Karaktermoord		blz. 10
WAAROM FASE 3 ?		
Geen logische opbouw		blz. 11
Duistere plannen en verborgen agenda's		
Toekomstige ontwikkelingen		blz. 12
ALARMERENDE VASTSTELLINGEN		
Foutieve beeldvorming en onhaalbare verwachtingen		
Druk netwerk van historische wegen		blz. 13
Niet op te lossen situaties		
Ontbrekende verkeersanalyse		blz. 14
Geluidsniveau Banaan		
Enge inschatting van geluidsoverlast		
Relatief belang van een MER		blz. 15
Medische impact van fijnstof		
Fijnstof		blz. 16
Concept Childproof		
Het stelselmatig negeren van alternatieven		blz. 17
Metropoolweg		
Optimaliseren A12		blz. 18
Overleg met beleidsmakers		
STANDPUNTEN ACTIEGROEP FASE3		blz. 19

Reet. 2 mei 2019.

Voor vragen en opmerkingen:
fase3@telenet.be



INTRO

Reeds lange tijd werden de bewoners van de Rupelgemeenten (Boom, Niel, Schelle, Rumst) en Aartselaar geconfronteerd met ongemakkelijke verkeerssituaties voor hun deur. Een drukke verkeersstroom en vooral vrachtwagens uit de uitdijende industriezones creëren **files en een zeker onveiligheidsgevoel** in de straten.

De Pierstraat, Eikenstraat en Reetsesteenweg zijn hier ongetwijfeld schrijnende voorbeelden van. Deze straten zijn momenteel een deel van de gewestweg N171.

Logisch dat beleidsmakers dit willen verhelpen.

Vanuit de drang om de mensen te helpen (laten we het positief bekijken, er zijn voorzeker nog andere beweegredenen) worden dikwijls nogal oplossingen aangehaald waarvan dan na enige tijd blijkt dat er toch wel wat méér komt bij kijken dan gedacht.

Politieke broeders en zusters werden dan opgetrommeld om te trachten 'zijn slag thuis te halen' en 'een versnelling hoger te schakelen'

Gemaakte afspraken uit het verleden werden hierbij nogal eens vergeten of genegeerd.

Kritische vragen over de afwegingen voor/tegen worden getackeld door 'beslist beleid van een vorig bestuur'.

Deze brochure handelt over een project dat reeds decennia lang ligt te sudderen op de politieke slagvelden: **het aanleggen van een expresweg in de gemeente Reet.**

Een expresweg die volgens sommigen definitief een einde zal maken aan alle verkeersellende in de regio.

Waarom wij hiertegen reageren trachten wij met deze brochure overzichtelijk uit te leggen.

ACTIEGROEP FASE3

Bedoeling van onze actiegroep is positief te participeren in dit project.

Er wordt samengewerkt vanuit een sterke band met de LSA.

In mei 2016 had de actiegroep Fase3 de toestemming van ruim 250 gezinnen om in hun naam op te treden.

Momenteel wordt de werking aangestuurd door een kern van 5 man en een stuurgroep (FAG wat staat voor First Allert Group) van 11 mensen.

Stuurgroep van de actiegroep Fase3. (3 leden ontbreken op deze foto)



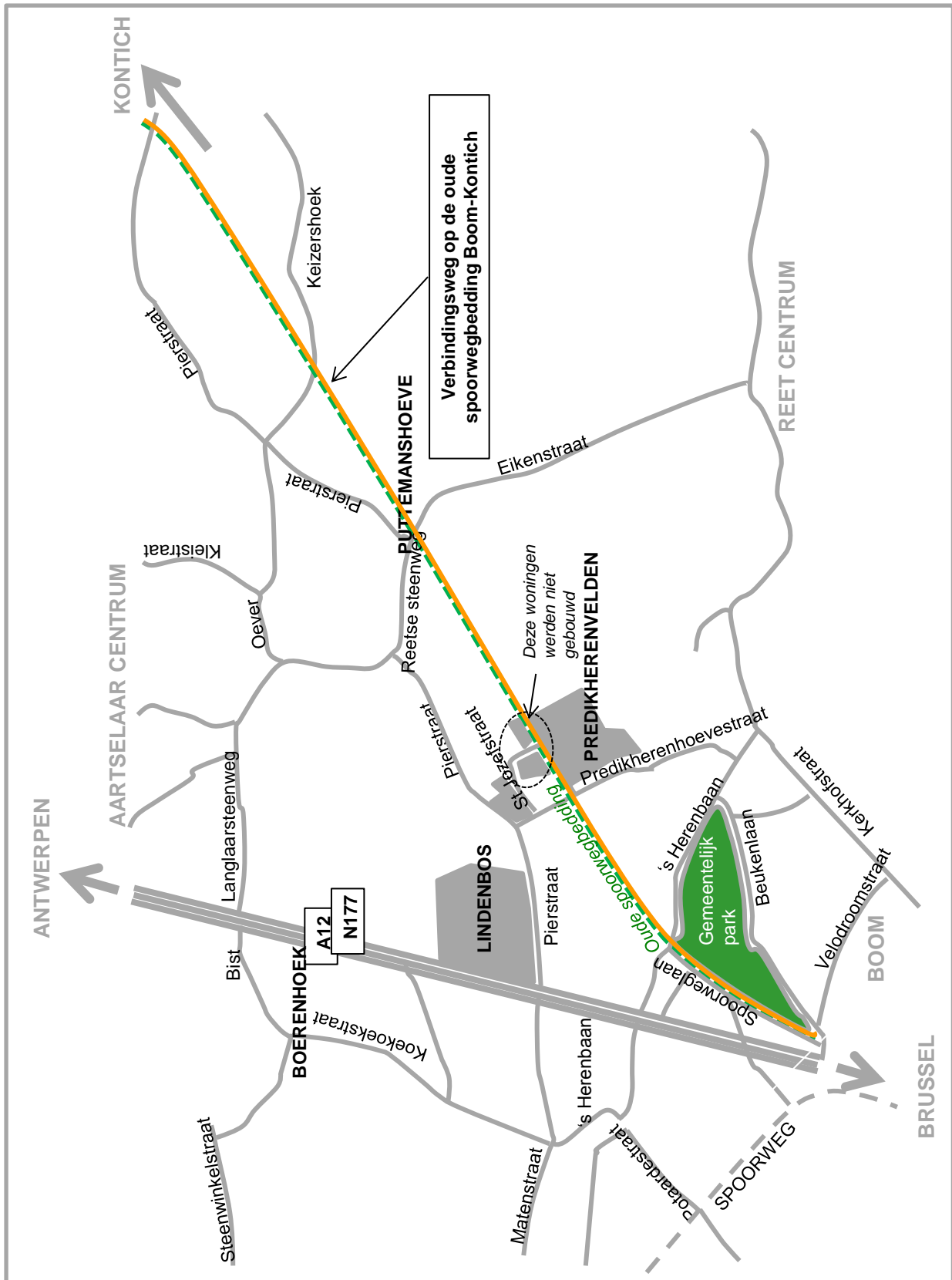
Actiegroep Fase3

EEN STUKJE GESCHIEDENIS

OORSPRONKELIJK IDEE

Toen in 1958 de woonwijk Predikherenvelden ('de wijk Kleine Landeigendom') werd uitgebouwd was het de bedoeling een degelijke en veilige ontsluitingsweg aan te leggen met Boom en Kontich. Dit vooral met het oog op de kinderen die met de fiets naar school gingen.

Van de E19 was toen geen sprake en deze weg zou niet aansluiten op de A12 maar exact de oude spoorwegbedding Kontich-Boom volgen. Dit plan werd nooit gerealiseerd.

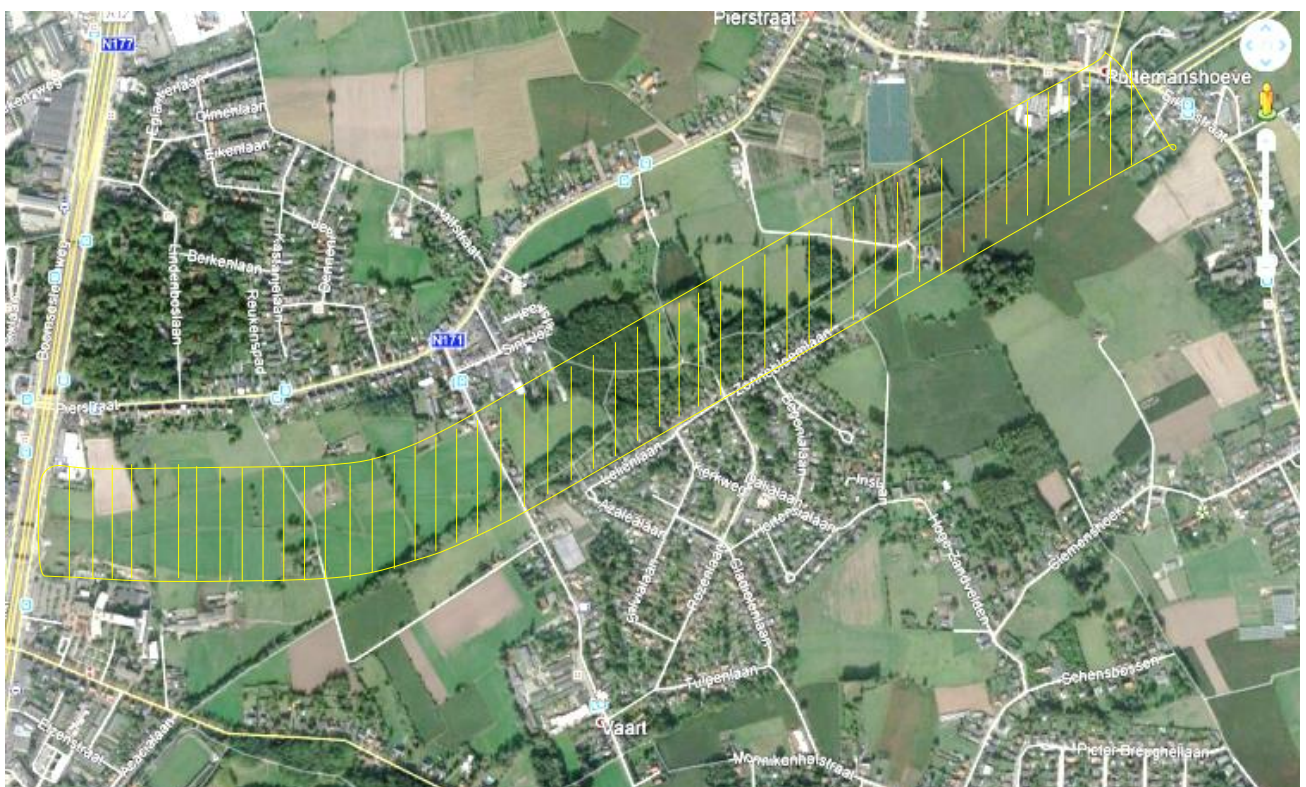


AANLEG EXPRESWEG KONTICH

In 1978 werd de E19 aangelegd en werd de gewestweg N171 te Kontich hierop aangesloten. Tegelijkertijd werd deze N171 voor een gedeelte omgebouwd naar een autoweg met 2X2 rijstroken met een pechstrook. Te Reet stopte deze nieuwe baan aan de Eikenstraat. De gewestweg N171 liep verder langs de Eikenstraat en Pierstraat naar de A12.

Samen met de steeds maar toenemende verkeersdruk in de regio (speciaal in Pierstraat en Eikenstraat) nam de interesse toe voor het doortrekken van de expresweg tot de A12.

Hierbij kan dan gebruik gemaakt worden van een gereserveerde zone op de gewestplannen. Een zone vlak naast en een deel in de wijk Predikherenvelden.



ONRUST BIJ OMWONENDEN

Het vooruitzicht van een autoweg aan de achtertuin van woningen in de Leliënlaan en Zonnebloemlaan (Predikherenvelden), de Predikherenhoefestraat en de woningen aan de zuidkant van de Pierstraat wekte uiteraard de nodige onrust.

Zulke baan is wel wat anders dan de hen vroeger in het vooruitzicht gestelde verbindingstraat met Kontich en Boom.

De bewoners van de Pierstraat en Eikenstraat reageerden in eerste instantie positief. Zij zagen Fase3 als dé oplossing voor het vele (vracht-) verkeer in hun straat. Dit wordt politiek ook op deze manier verwoord. Nu realiseert een deel van de bewoners in de Pierstraat zich dat het voorgehouden latere autoluw maken van hun straat erg twijfelachtig is en er een reële kans bestaat dat zij naast een drukke straat aan hun voordeur er een drukke autoweg aan hun achterdeur (met de 'stille kamers' van hun woning en de tuin) bij krijgen.

VOORTSCHRIDDEND INZICHT

De toenemende aandacht voor **gezondheidsproblemen**, vooral ten gevolge van geluidshinder en luchtvervuiling zoals **stikstofdioxide en fijnstof**, deed de onrust uitdeinen naar een bredere omgeving.

Verontrustend is ook het feit dat nagenoeg heel de groene zone, met actieve recreatiemogelijkheden, in de onmiddellijke omgeving zal verdwijnen. Verklaringen dat *'de natuur zal hersteld worden'* zijn ongeloofwaardig. **Een zeer interessante natuurlijke buffer zal definitief verdwijnen wat volledig in tegenspraak is met de huidige officiële acties tot behoud van natuur en betonstop.**

Steeds meer groeit bij de omwonenden het besef **dat deze expresweg niet enkel een kwestie is van mobiliteit, doch ook van gezondheid en milieu**, met een realistisch gevaar voor de omwonenden en zeker voor kinderen en ouderen.

De eventuele aanleg van een autoweg in hun buurt met de inbeslagname van relatief veel natuurgebied wordt door bewoners ook steeds meer gezien als **een ernstige degradatie van hun leefomgeving.**

Opmerkelijk hierbij is dat door vele lokale politici tot op heden geen kritische vragen werden gesteld en zeker geen bereidheid wordt gevonden om de gevolgen van de aanleg van deze expresweg te toetsen aan voortschrijdend inzicht.

Voor hen is het 'beslist beleid van een vorig gemeentebestuur'. Van nieuwe inzichten en anticiperen op achterhaalde opvattingen is niets te merken.



WAT MEN NU VAN PLAN IS

STREEFBEELDSTUDIE N171

Met de 'Streefbeeldstudie N171', goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie van 12 dec. 2004, werd de eerste aanzet gegeven tot de praktische realisatie van een expresweg tussen A12 en E19

Deze expresweg komt in een hiertoe eerder gereserveerde zone op de Gewestplannen.

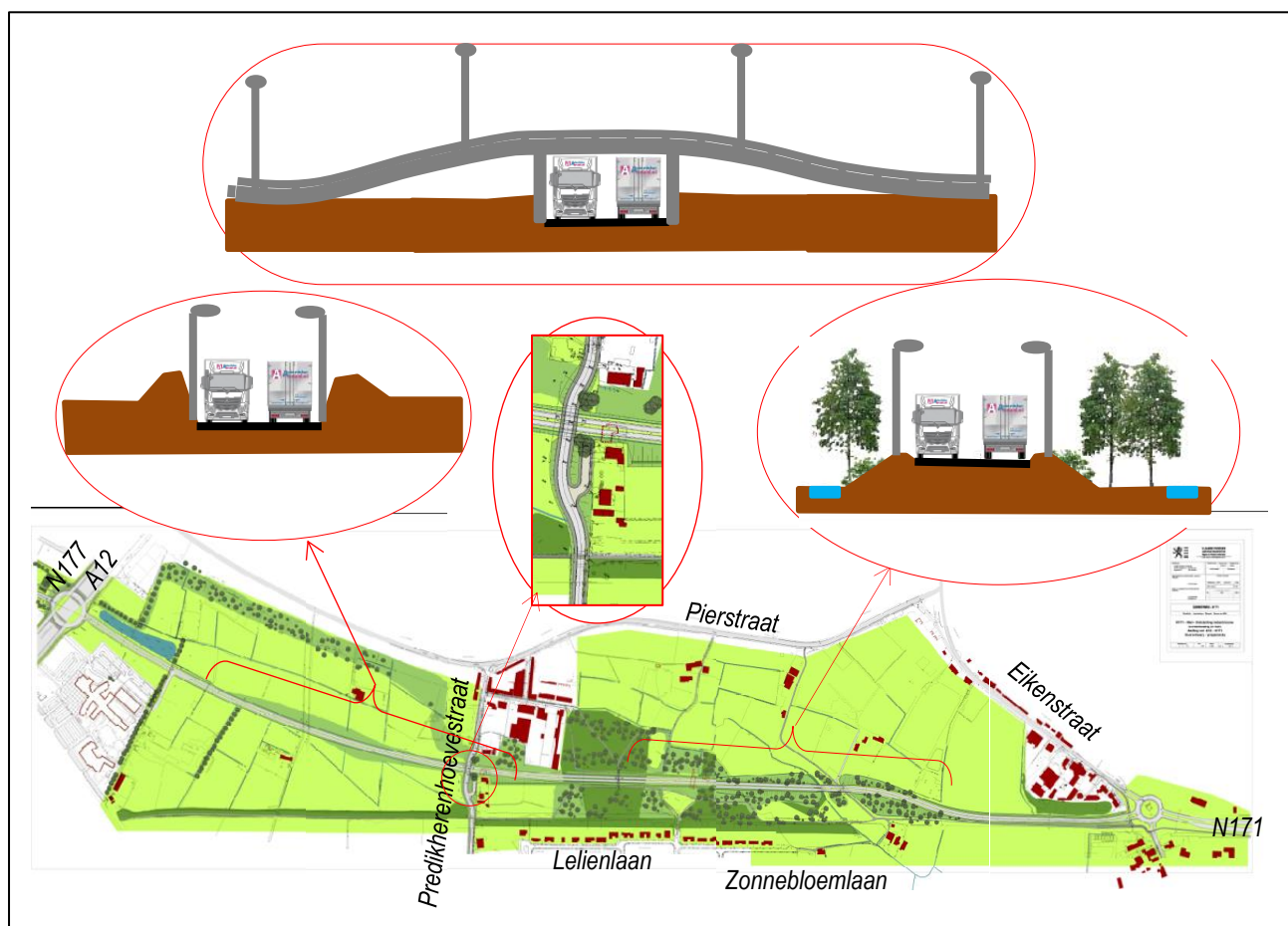
Een eerste deel werd aangelegd samen met het op- en afritten complex te Kontich en eindigt aan de Eikenstraat te Reet.

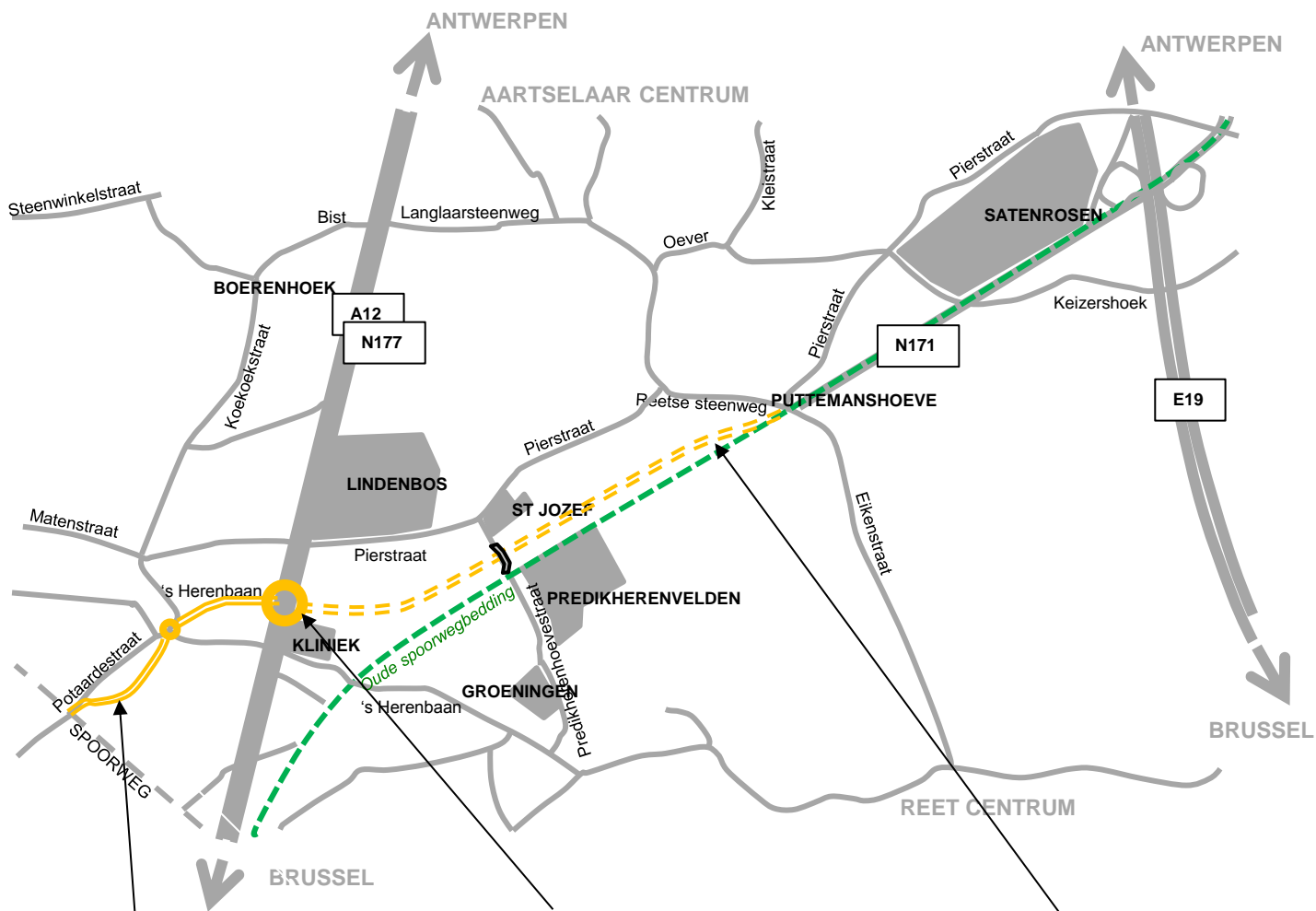
De afwerking zal in 4 fasen verlopen:

- Fase 1: het aanleggen van een rondpunt boven de A12 (uitgevoerd in 2008)
- Fase 2: een nieuwe baan tussen het rond punt en de industriezone Krekelenberg te Boom (uitgevoerd in juli 2015)
- **Fase 3:** een nieuwe baan tussen het rond punt boven de A12 en een aan te leggen rond punt op het einde van de huidige expresweg in de Eikenstraat. Deze baan zou tevens een deel van de huidige N171 vervangen die loopt langs Pierstraat, Reetse steenweg en Eikenstraat te Aartselaar.
- Fase 4: De koppeling Satenrosen en de koppeling aan de E19

Zoals ook omschreven op de website van AWW (<https://wegenverkeer.be>) zal Fase3 een baan worden van 2X1 rijstrook die naast de wijk Predikherenvelden op een talud zal worden aangelegd en tussen de Predikherenhoestraat en het rond punt boven de A12 gedeeltelijk wordt ingegraven. In de Predikherenhoestraat komt een brug voor een onderdoorgang.

In oktober 2012 startte men met de onteigeningen van de vereiste gronden binnen de gereserveerde zone voor de aanleg van Fase3.





FASE 2: 'De Banaan'
Verbinding Krekelenberg met rotonde

FASE 1: Ronde boven de A12

**FASE 3: Verbinding rotonde met einde
expresweg in Eikenstraat**

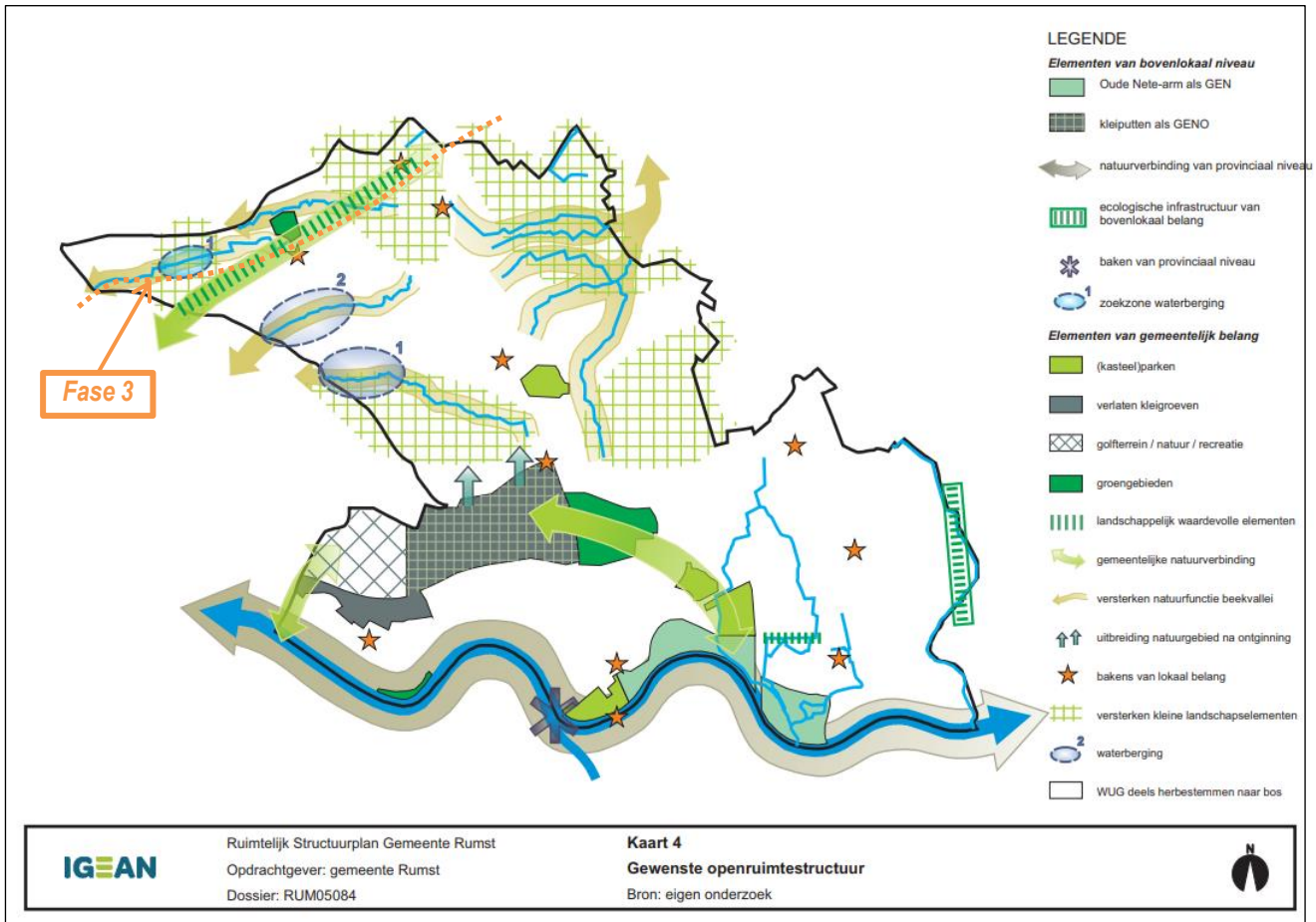


In het *'Intergemeentelijk mobiliteitsplan van de Rupelstreek en Aartselaar'* – juni 2010- Waren de gemeenten Hemiksem, Schelle, Niel, Boom, Rumst en Aartselaar het er over eens dat *'...eigen problemen naar het grondgebied van een ander exporteren is dus uit den boze. Het zoeken naar winwin situaties is een streefdoel.'*

Fase 3 heeft naar onze mening niet het minste belang voor Reet.

Ook industriële activiteiten in Rumst en Terhagen hebben geen baat bij het doortrekken van de expresweg.

Wij stellen ons dan ook vragen bij het stimuleren van de aanleg van Fase 3 (*'een versnelling hoger schakelen'*) door ons huidig gemeentebestuur. Wie zijn belangen worden hier eigenlijk gediend?



In heel de gemeente Rumst is er één zone gekenmerkt als *'Landschappelijk waardevolle elementen'*. Dwars doorheen deze zone plant men nu een expresweg.



WAAROM FASE 3 ?

GEEN LOGISCHE OPBOUW

In dergelijk project is het logisch dat, voorafgaandelijk aan de eigenlijke uitvoering, een grondige afweging wordt gemaakt van de voor- en nadelen. **Wat kan Fase 3 oplossen en ten koste van wat?**

Dat Pierstraat en Eikenstraat er kunnen bij winnen is aannemelijk. Maar wat staat daar tegenover? **Het kan toch niet de bedoeling zijn om een probleem op te lossen door elders problemen te veroorzaken !**

Wij vragen ons ook af in hoeverre de huidige verkeersstromen doorheen deze straten de symptomen zijn van mank lopende situaties. **Is het niet efficiënter om deze mankementen te herstellen en niet te omzeilen door de focus te leggen op de gevolgen.**

Opmerkelijk is ook dat veruit het meeste vrachtverkeer doorheen deze straten bestemmingen heeft of afkomstig is van buiten onze provincie of het buitenland. Dit verkeer verloopt nagenoeg steeds via de ring rond Brussel of de ring rond Antwerpen. Beiden zijn perfect te bereiken via de A12. Waarom geen verbod opleggen voor doorgang van dergelijk verkeer in Pierstraat en Eikenstraat naar de E19 ? Het geeft misschien een klein verlies aan rijcomfort doch een grote winst aan leefcomfort voor de mensen in deze straten.

DUISTERE PLANNEN EN VERBORGEN AGENDA'S

De voorbije jaren werd de expresweg N171 door tal van beleidsmakers gezien als dé zaligmakende oplossing voor zowat al de verkeersproblemen in hun gemeente.

Niettegenstaande de oppervlakkigheid waardoor situaties werden bekeken en ingeschat bleef men halstarrig aan deze visie vasthouden. Vooral alle vrachtverkeer naar de E19 moet voor hen langs de N171 verlopen.

Echter van uit het Vlaams Gewest werd in diverse studies een **doortrekken naar de A12** centraal gesteld en niet de E19. Dit o.a. in:

- Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (juni 2006)
- Masterplan 2020 (maart 2010)
- Hilde Crevits (sep 2013)

Vanaf maart 2016 was het voor Ben Weyts 'een belangrijke secundaire verbinding tussen de A12 en E19.' Later volgde dan vanuit dit cabinet de verklaring dat fase 3 'géén verbinding is tussen A12 en E19'.

In een studie van ARCADIS "Verbreden en verdiepen van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar" lezen we dat "...ook hier geldt het principe dat vrachtverkeer zolang mogelijk op de E19 of op de A12 dient te blijven. Uitwisseling tussen beide structuren dient zo veel mogelijk te gebeuren ter hoogte van de R11 en de doorgetrokken N171". Fase 3 wordt ook hier dus gezien als een 'wisselbaan tussen A12 en E19'.

Het is duidelijk dat **doelstellingen steeds flexibel worden geformuleerd o.a. in functie van de eventuele complicaties en de wensen waaraan men op dat moment wil tegemoetkomen.** Van de originele bedoeling waarvoor er vroeger goedkeuring werd gegeven schiet weinig over. Met Fase 3 zal men dus een project realiseren met een doelstelling waarvoor nooit een toelating werd gegeven.

TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

Wat nog niet expliciet is vermeld is de toekomstige rol van Fase 3 bij **de komende werken op de A12 en de Ring rond Antwerpen.**

Ook de applicatie **Waze** zal automatisch Fase 3 als wisselbaan aangeven in geval van problemen op A12 of E19.

Dat het *'niet de bedoeling is om Fase 3 als wisselbaan te gebruiken'* is een nobel streven waar in de praktijk niks van zal in huis komen. Wat trouwens nu reeds duidelijk is te merken in Pierstraat en Eikenstraat.

Bij onze beleidsmakers dringt het blijkbaar stilaan door dat het huidige concept van Fase 3, zijnde 2X1 rijstrook zonder middenberm en pechstrook (zoals bepaald in de streefbeeldstudie N171) niet de te verwachten verkeersstroom kan verwerken. Het ondermaatse rond punt boven de A12 zal een bottleneck vormen waardoor het verkeer op Fase 3 en N177 (zijbanen van de A12) vastloopt.

De categorisering van Secundaire verbindingsweg type I is dus niet toereikend. Wat een groot probleem is vermits de categorisering als secundaireweg type I definitief is vastgelegd.

De noodzaak aan een optimale verbinding A12-E19 is niet te negeren. Die kan echter niet door Fase 3 worden waargemaakt.



ALARMERENDE VASTSTELLINGEN

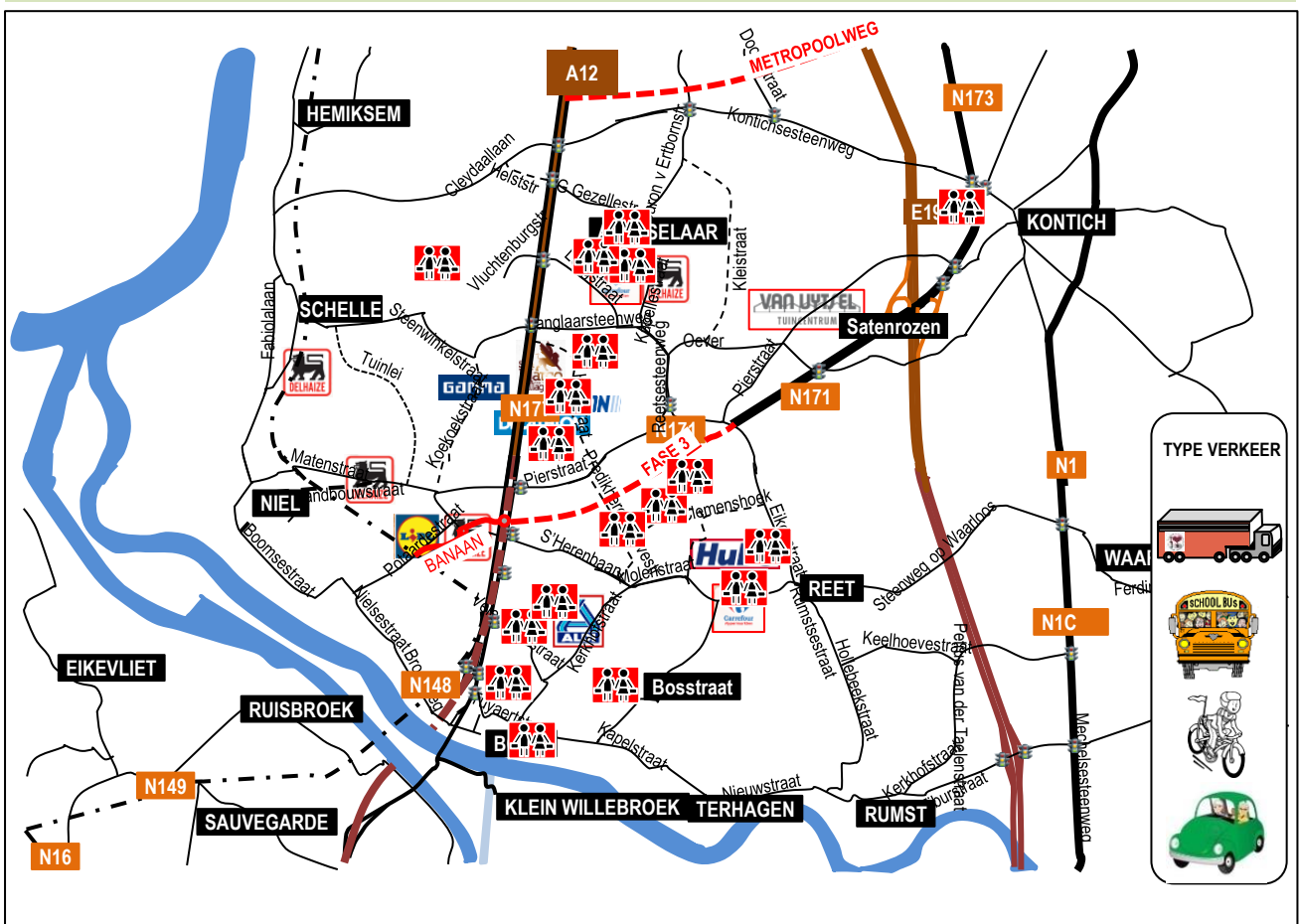
FOUTIEVE BEELDVORMING EN ONHAALBARE VERWACHTINGEN

Het ongebreidelde en ongenueanceerde promoten van Fase 3 brengt mee dat nogal wat mensen de reële situatie uit het oog verliezen en geen aandacht geven aan de latere complicaties.

Druk netwerk van historische wegen.

Wat men dikwijls uit het oog verliest is dat onze regio een relatief **dichte concentratie van scholen heeft** (veruit de meeste kinderen in het lager onderwijs worden gebracht met de auto) en **grote handelszaken** (veel bezoekers per auto en ook bevoorrading met vrachtwagens). Dit maakt dat er in onze gemeente, vooral op piekuren, een **grote variëteit aan verkeersmiddelen door elkaar wriemelt die geen gebruik zullen maken van Fase 3.**

Stellen dat Fase 3 het verkeer in de dorpskernen van Reet, Aartselaar en Rumst sterk zal verminderen is dus een waanidee.



Niet op te lossen situaties.

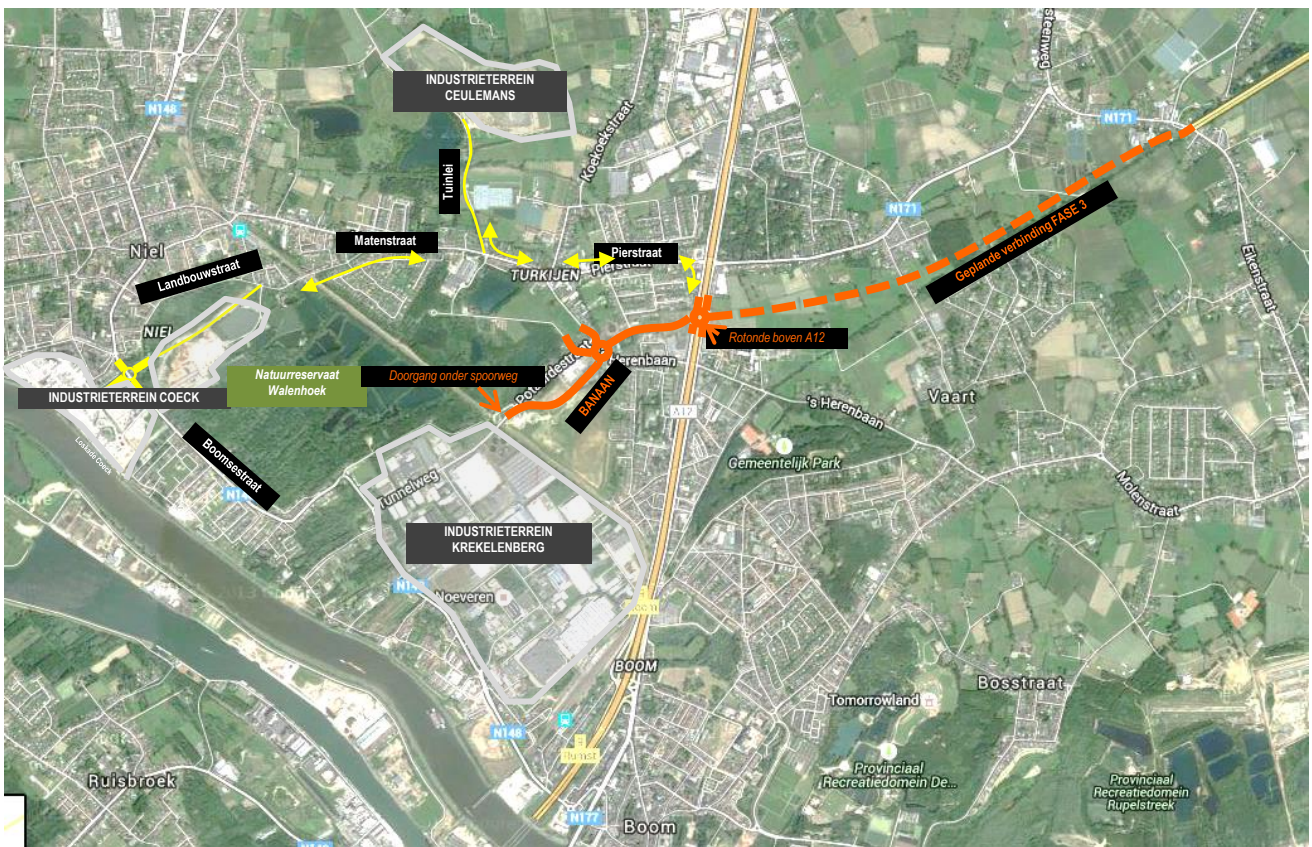
Een voorbeeld hiervan is het deel van de Pierstraat links van de A12 (tegen Niel).

Druk vrachtverkeer wordt hier veroorzaakt door Betonfabrieken Coeck en de inrichting voor afbraakwerken Ceulemans.

Coeck kan niet anders dan via de Landbouwstraat, Matenstraat en Pierstraat naar de N177 rijden. Fase 3 kan dit niet veranderen.

Een gelijkaardige situatie voor Ceulemans die enkel uitweg heeft via de Tuinlei en Pierstraat naar de N177.

Het manoeuvreren van deze vrachtwagens tot op de N177 is om reden van hun lengte en gewicht moeilijk en tijdrovend. Eventueel later manoeuvreren op het rond punt naar Fase3 zal niet eenvoudig zijn en de verkeersdoorstroming sterk afremmen.



ONTBREKENDE VERKEERSANALYSE

Vast staat dat wij te maken hebben met verschillende verkeersstromen met telkens hun eigen verloop en karakter.

Om hierop adequaat en toekomstgericht te kunnen reageren en anticiperen is een objectieve en grondige verkeersanalyse een absolute noodzaak.

Deze analyse is nog steeds niet uitgevoerd.

Zonder dergelijke analyse is elke zgn. 'oplossing' onzeker en bevat reële risico's op latere onoverkomelijke complicaties. Waardoor we in een typische situatie dreigen te komen van aanhoudend bricoleren om er nog iets trachten van te maken.

GELUIDSNIVEAU BANAAN

In de Streefbeeldstudie N171 van het Vlaams Gewest is berekend dat aan de woningen van de Servaeslaan ter hoogte van de slaapkamers een geluidsniveau van 45,1 dB(A) is te verwachten. Dit met opstelling van een geluidsscherm en bij optimale rijomstandigheden aan 50km/h.

Concreet wil dit zeggen dat het onmogelijk is om in deze woningen met open raam te slapen. 30dB(A) is hiervoor het max. geluidsniveau. Navraag bij de bewoners bevestigen deze prognose. Deze situatie is identiek aan wat de Zonnebloemlaan en Lelienlaan te wachten staat.

In een besluit van de Vlaamse Regering zijn de milieukwaliteitsnormen voor geluid tijdens de nacht vastgelegd op 35dB(A). Specifiek voor agrarisch gebied (wat voor de omgeving van fase 3 het geval is) bedraagt het max. geluidsniveau 's nachts 30dB(A).

ENGE INSCHATTING VAN GELUIDSOVERLAST

Bij het beoordelen van het al of niet hinderlijk zijn van geluidsoverlast moet men bij Fase 3 er terdege ook mee rekening houden dat de **tuinen, veranda's en pergola's functioneel deel uitmaken van de leefruimte.**

Zich enkel focussen op de slaapkamers is ontoereikend.

Geluidshinder moet steeds in relatie gezien worden tot de huidige situatie in heel de omgeving.

RELATIEF BELANG VAN EEN MER

Bedoeling van een Milieu Effecten Rapportage is om op voorhand de milieu effecten van een infrastructuur in te schatten.

Aan de hand hiervan krijgt men dus een idee van de te verwachten geluidshinder, luchtvervuiling en natuurschending.

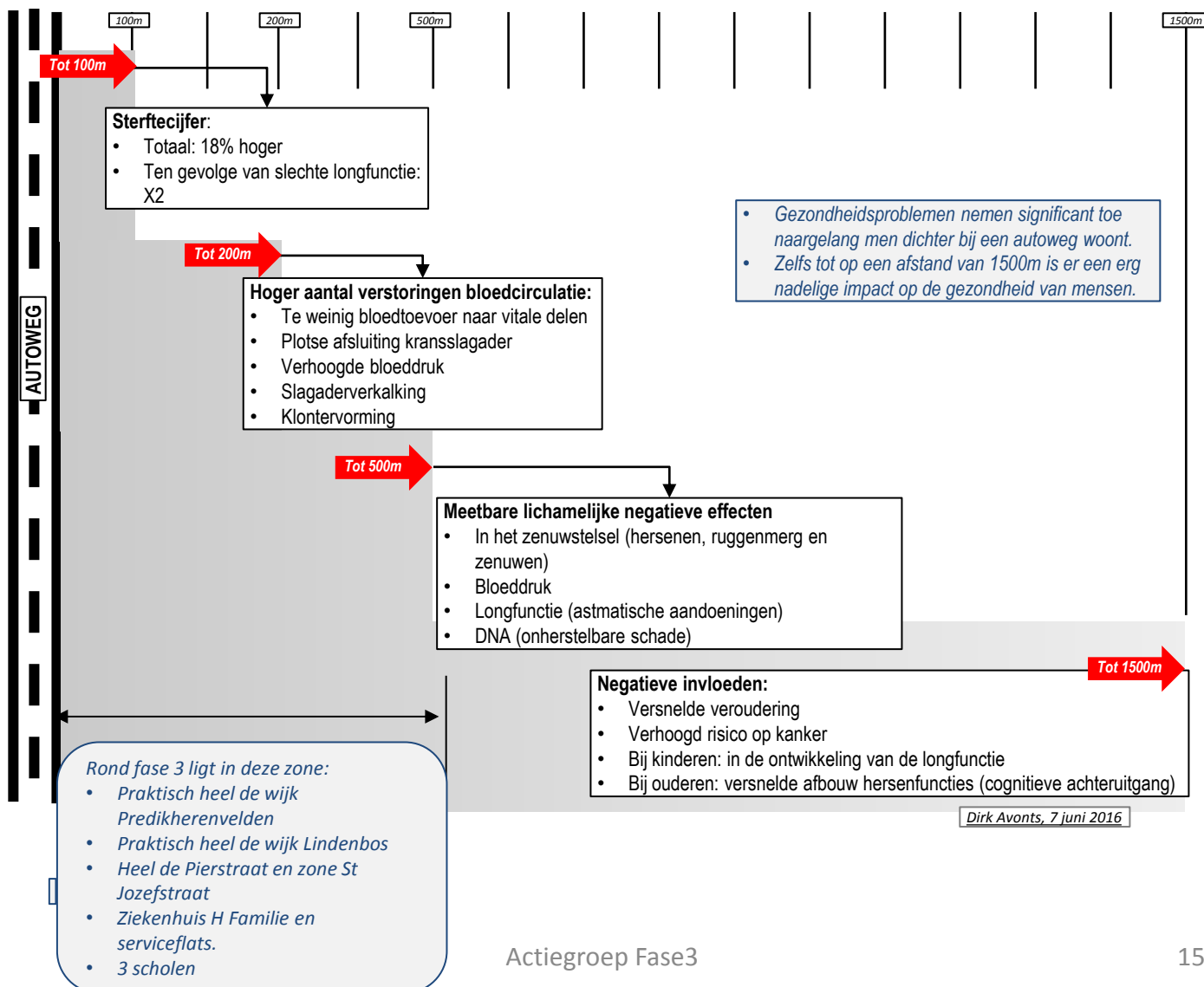
De resultaten van een MER zijn echter niet bindend. Het is uiteindelijk de politiek die de impact beoordeelt.

Dat het AWV 'benadrukt om met studies de effecten van de nieuwe weg op de woonwijk op een aanvaardbaar peil te willen brengen' (brief van Provinciegouverneur Cathy Berx) is een erge subjectieve interpretatie die geen vertrouwen wekt voor een optimale leefbare omgeving zoals we ze nu kennen.

Projecten zoals Fase 3 zijn in Vlaanderen ook niet gebonden aan normen.

Feit is ook dat er in Vlaanderen al heel wat gelijkaardige projecten zijn gerealiseerd. Men heeft dus reeds heel wat ervaringen met effectieve geluidsoverlast en luchtvervuiling waarmee vrij exact kan voorspeld worden wat ons hier te wachten staat. (zie het voorbeeld Banaan. Waar trouwens 4 jaar na in dienst name nog steeds geen geluidswering staat opgesteld) Verontrustend is dat men op dergelijke voorbeelden, die meestal negatief zijn, niet wil ingaan.

MEDISCHE impact van FIJNSTOF t.o.v. personen buiten de risicozone.



FIJN STOF

Wetenschappelijke studies, zoals de Childproof, bewijzen onomstotelijk het belang om binnen een afstand van 300m tot een woonzone geen drukke verkeersweg aan te leggen. Recente wetenschappelijke studies geven zelfs de raad om voor scholen, ziekenhuis en ouderen een afstand van 500m te respecteren.

Binnen de zone van 300m rond Fase 3 bevinden zich honderden woningen, verschillende scholen, een ziekenhuis en serviceflats.

In een 'Plan-MER RUP afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen' van 2008 werden naast de N171 in de zone Groeningen te Kontich 63 overschrijdingen van de dag grenswaarde voor fijn stof PM10 vastgesteld. Het maximaal aantal toegelaten overschrijdingen lag toen op 35. Momenteel zijn die normen heel wat strenger geworden. Voor PM2,5 mogen er voor de Wereldgezondheidsorganisatie maar 3 piekdagen (meer dan $25\mu\text{g}/\text{m}^3$) per jaar zijn. De omstandigheden in Kontich waar de metingen werden uitgevoerd zijn nagenoeg identiek aan de onze. Dit maakt dat het nu reeds vaststaat dat wij met Fase 3 een belangrijk deel van het jaar in een omgeving komen te leven waar de fijn stof norm wordt overschreden.

Onderzoeks en informatie centrum van de verbruiksorganisaties. Nu BV-OECO (Belgische vereniging voor onderzoek en expertise voor de consumenten organisaties)

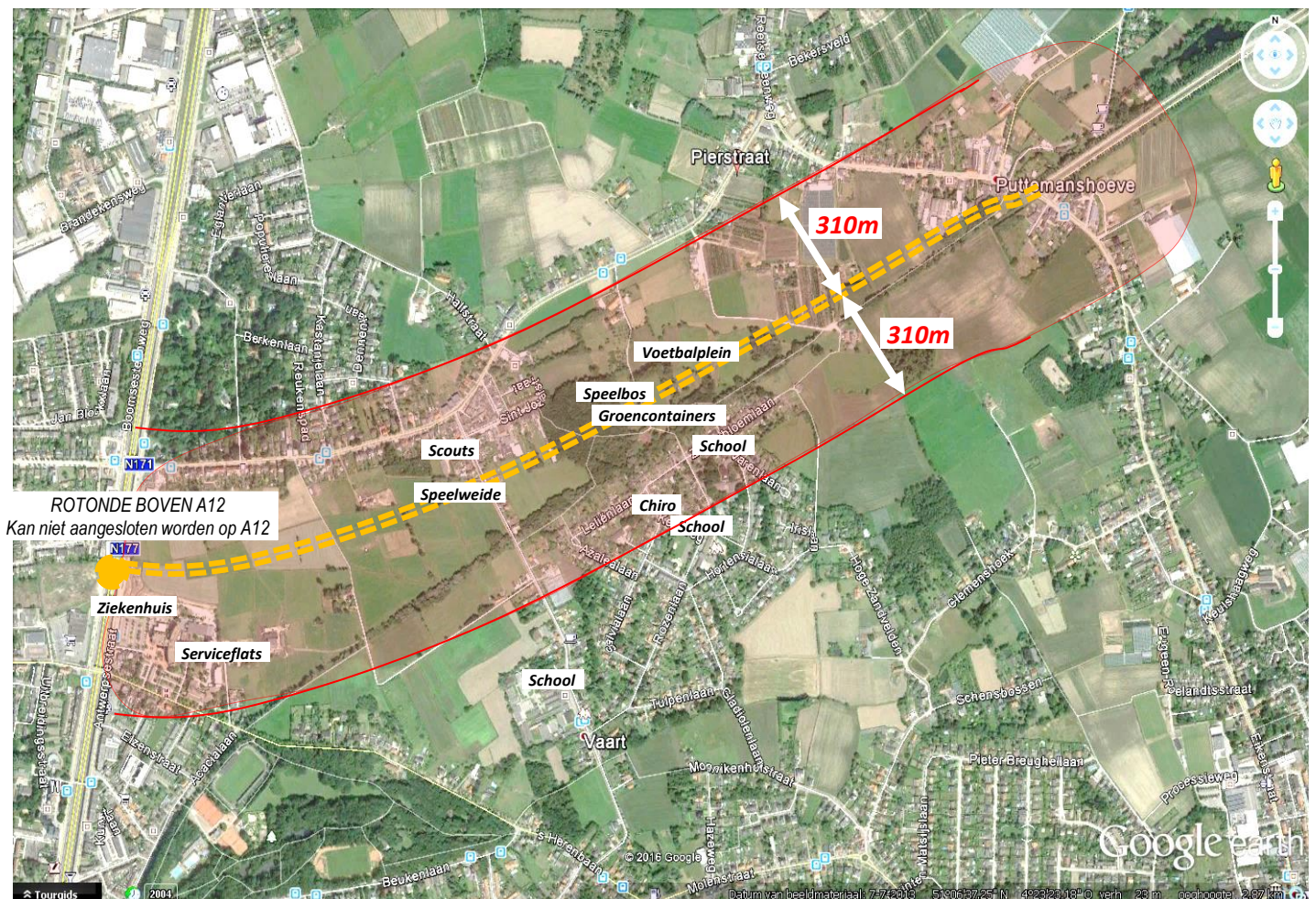
Concept 'KINDNORM' (CHILDPROOF)

Van de GEZINSBOND en OIVO 2014: Afstanden tot een belangrijke weg:

- Min. 500m tot voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen;
- Min. 300m tot woongebieden en verblijfsvoorzieningen.



Situatie rond Fase 3



HET STELSELMATIG NEGEREN VAN ALTERNATIEVEN

Metropoolweg

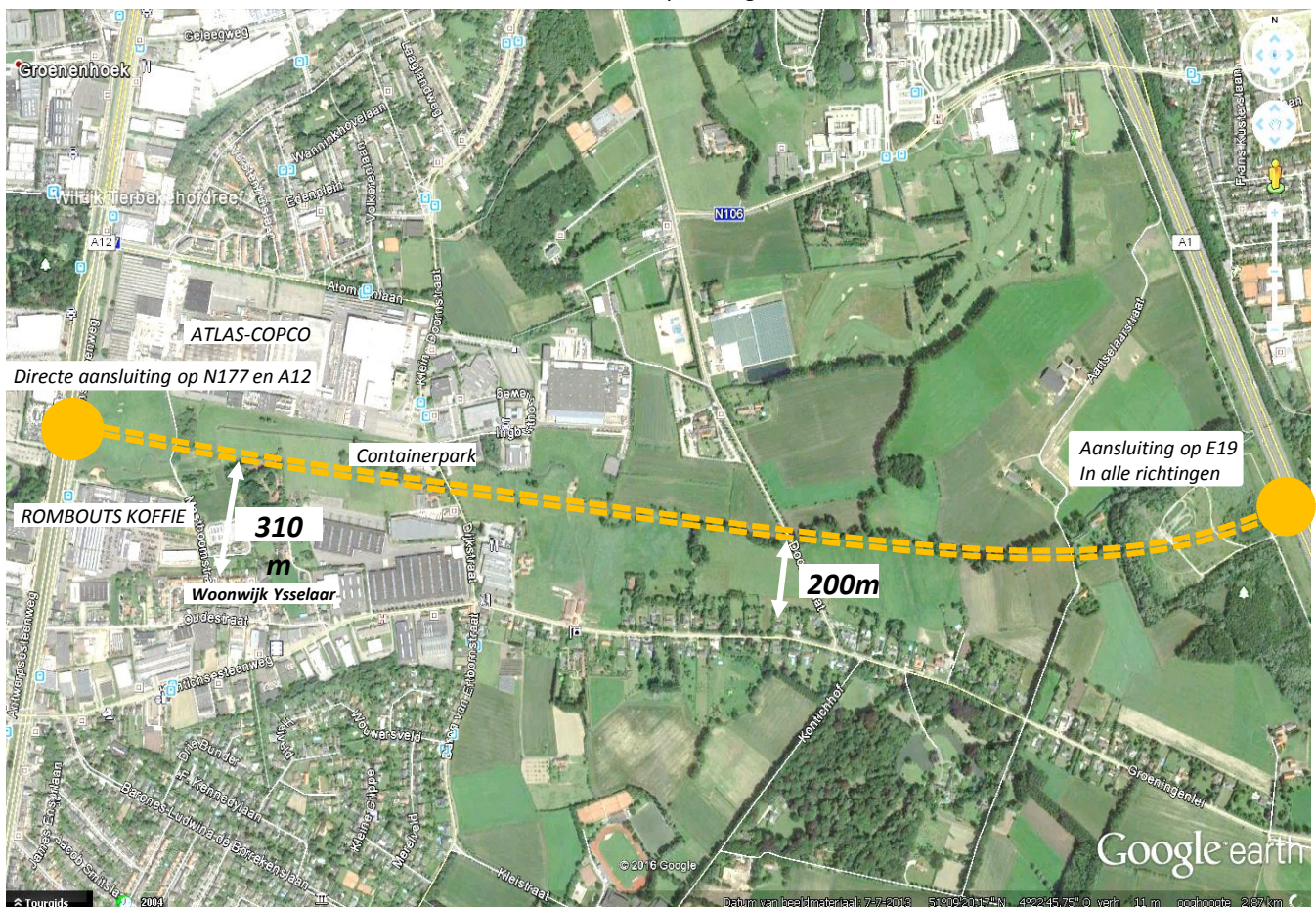
In het GRUP A102 R11bis van 2014 is een item over de mogelijkheid een doorverbinding te maken tussen de A12-E19. Dit zou kunnen gedaan worden op een hiertoe op de gewestplannen gereserveerd tracé, de zgn. Metropoolweg.

In deze studie van wegen en verkeer staat ook vermeld dat tussen Boom en Wilrijk dit enkel hier mogelijk is en deze verbinding, volgens AWW, dan tevens **een alternatief is voor het doortrekken van de N171**.

Bovendien kan deze verbinding hier **in een open sleuf of in een tunnel** worden uitgevoerd. (Een tunnel is voor Fase 3 blijkbaar niet mogelijk)

- Gezien het feit dat in het functioneren van Fase 3 het accent steeds meer komt te liggen op de verbinding A12-E19 is het logisch dat deze mogelijkheid objectief als alternatief wordt onderzocht en afgewogen. Pierstraat en Eikenstraat kunnen zich dan beperken tot de functie van historische weg.
- Bovendien ligt het tracé Metropoolweg op meer dan 300m afstand van de dichtstbijzijnde woonzone. (Bij Fase 3 is dat 60m)
- **Wij hebben nergens informatie gevonden die er op wijst dat dit alternatief degelijk en objectief is onderzocht;**
- Vragen naar dergelijk onderzoek werden tot nu toe steeds afgewezen met het argument dat dit GRUP een totaal ander project is. Dit is inderdaad zo maar hierbij wordt duidelijk genegeerd dat volgens AWW dit alternatief 'op zichzelf kan worden uitgevoerd'. Er bestaat ook geen enkele valabele reden waarom besluiten uit een bepaalde studie niet mogen overgenomen worden in een andere studie.

Situatie rond Metropoolweg



Optimaliseren A12

Doorheen verschillende studies en overlegondes loopt de visie dat **het optimaliseren van de A12 een totaal ander verkeersverloop** kan geven in onze regio en het doortrekken van de expresweg overbodig maken.

Gezien het feit dat momenteel veel verkeer richting E19 als reden heeft dat men de gevaarlijke en trage A12 wil vermijden wordt deze visie steeds pertinenter.

Blijkbaar wordt ze mee opgenomen in de lopende studie over de aanpassing van de A12. Ons lijkt het logisch dat Fase 3 moet wachten tot de resultaten hiervan gekend zijn en werden afgewogen.

OVERLEG MET BELEIDSMAKERS

Oorspronkelijk hebben wij met vertrouwen gekeken naar de oorspronkelijke plannen.

Recente overtuigende wetenschappelijke studies over de gezondheidsrisico's van geluidsoverlast en fijnstof, evenals het levensnoodzakelijk belang van de natuur, deden ons kritische vragen stellen over de haalbaarheid in dit project. Te meer omdat deze aspecten niet in beschouwing zijn genomen.

Wij werden er van overtuigd dat Fase 3 niet enkel een kwestie is van mobiliteit maar ook van gezondheid en milieu.

Wij legden onze zorgen, bedenkingen en vragen voor aan de verschillende beleidsniveaus.

Een eventueel antwoord liet in de meeste gevallen maanden op zich wachten en raakte niet de kern van onze vragen.

Op geen enkel niveau kwamen wij tot een inhoudelijk overleg.

Problemen worden vaak gesimplificeerd tot een niveau waarbij men weg manoeuvreert van de essentie van het probleem.

De belofte om later *'eventueel milderende maatregelen toe te passen'* is voor politici een doodoener die volgens hen alle problemen oplost. Dat *'milderende maatregelen'* een nadelige situatie slechts *'milderen'* maar meestal niet doeltreffend oplossen is hierbij voor hen blijkbaar bijzaak.



STANDPUNTEN ACTIEGROEP FASE3

Op 2 april 2019 werd door AWW een 'persoonlijk gesprek' georganiseerd tussen het studiebureau dat het project zal ontwerpen (Tractebel) en geïnteresseerden. Hieronder de standpunten die door 3 afgevaardigden van Actiegroep fase3 werden aangebracht.

Persoonlijk gesprek Expressweg Rumst (N171-Fase 3)

02/04/2019

Betreft: Standpunt Actiegroep Fase 3.

Wij hebben enkele pertinente vragen omtrent de aanleg van de N171 – fase 3. Die vragen handelen voornamelijk omtrent de impact op de leefbaarheid voor de omwonenden, en de mobiliteits-noodzaak.

Samenvattend kunnen wij stellen dat wij niet kunnen instemmen met de plannen voor de verlenging van de N171, tenzij:

Aangetoond wordt dat de omgevingskwaliteit, de luchtkwaliteit en de geluidshinder van alle omwonenden van het nieuwe tracé NIET negatief wordt beïnvloed door de aanleg ervan -> geen impact op de leefbaarheid voor alle omwonenden. Dit moet gerealiseerd zijn zodra N171-fase 3 in gebruik wordt genomen, en niet louter door in het vooruitzicht gestelde 'milderende maatregelen'.

EN

Aangetoond wordt dat **de omgevingskwaliteit, de luchtkwaliteit en de geluidshinder** voor de bewoners van de Pierstraat, Eikenstraat en de dorpskernen van Reet, Aartselaar en Kontich verbetert, of op zijn minst gelijk blijft.

EN

Een mobiliteitsstudie, met een realistische kijk op de huidige en toekomstige situaties, aantoont dat de verkeersstromen in de dorpskernen van Reet, Kontich en Aartselaar in significante mate worden gemilderd door de aanleg van de N171-Fase 3. Dit wordt momenteel immers aangehaald als een cruciale reden voor aanleg van het tracé. Er is momenteel echter geen studie die dit aantoont. Onze eigen observaties tonen dat de verkeersstromen in deze kernen, en in de Pierstraat en Eikenstraat, zich voornamelijk situeren rond begin- en einde van de schooldag. Deze verkeersstromen zullen dus NIET worden geïmpacteerd door de nieuwe weg.

EN

De mogelijkheid om Fase 3 te gebruiken als **wisselbaan A12 (via een deel N177) -E19** realistisch mee wordt in aanmerking genomen als negatieve factor in de categorisering van Fase 3 als Secundaire weg type I. Een gebruik dat nu regelmatig wordt vastgesteld bij elk mankement op de A12 of E19 en vermoedelijk ook om reden van gebruikscomfort.

EN

Aangetoond wordt dat de aanleg van de nieuwe N171 geen negatieve invloed heeft op de **ecologische infrastructuur en natuurverbinding van bovengemeentelijk belang** die zich exact in de gereserveerde zone bevindt, zoals gedefinieerd in het richtinggevend GRUP (juni 2018) van de gemeente Rumst.

EN

Aangetoond wordt dat de aanleg van de N171-Fase3 geen negatieve invloed heeft op het **landschap in deze omgeving**. Het landschap hier wordt in het richtinggevend GRUP (juni 2018) van de gemeente Rumst aangeduid als waardevol met de noodzaak om de huidige landschapselementen te versterken.

EN

Aangetoond wordt dat de reservatiestrook voor de N171 nog als dusdanig kan worden beschouwd, aangezien er nu een volledig woonwijk IN de reservatiezone is aangebouwd.

EN

Aangetoond wordt dat de **natuurfunctie van de beekvalleien in de buurt**, die aldus bovengenoemd GRUP dient versterkt te worden, niet negatief wordt beïnvloed.

EN

Duidelijk wordt gemaakt hoe alle omwonenden zullen **gecompenseerd worden voor de ontwaarding van hun eigendommen**. Recente studies tonen onomstotelijk aan dat infrastructuurwerken als het geplande tracé en significante waardevermindering teweeg brengen.

EN

Duidelijk wordt gemaakt dat de N171-Fase 3 superieur is **aan andere mogelijke alternatieven** die de lokale mobiliteit en leefbaarheid kunnen versterken. Hoe staan de plannen tegenover een gelijkaardige investering in lokaal openbaar vervoer, lokale fietsinfrastructuur en nieuwe mobiliteitsmodellen als autodelen?

EN

Duidelijk aangetoond wordt dat Oosterweel, heraanleg A12 en Fase 3-N171 passen in een grotere visie op de totaal mobiliteit in de cluster N171, A12, E19

EN

Mogelijke alternatieven objectief worden afgewogen en beoordeeld volgens dezelfde parameters en Fase 3 als de beste oplossing naar voren komt.

NUTTELOZE AANTASTING VAN ONZE GEZONDHEID EN LEEFOMGEVING

