

# OM OVER NA TE DENKEN!

## FASE 3 VAN HET DOORTREKKEN VAN DE N171

Het is voor onze beleidsmakers blijkbaar nog steeds overduidelijk dat het eindpunt van de expresweg N171 in de Eikenstraat te Reet moet verbonden worden met het rondpunt boven de A12 aan de kliniek van Reet. U weet wel, 'Fase 3 van het doortrekken van de N171.'

Wij zitten echter hieromtrent met heel wat vragen over:

- **Onze leefomgeving**
- **Onze gezondheid**
- **De afweging: effectief nut / de nadelige gevolgen**

Wat ons erg verontrust zijn de resultaten van een ontwerp-MER over dit project. Later komt er nog een definitief MER wat ons echter niet mag weerhouden om nu reeds zeer kritisch een en ander te bekijken. Het is trouwens onmogelijk dat berekeningen die werden gemaakt in het ontwerp-MER zouden afwijken van die in het definitieve MER.

## MER

**Wat is het belang van een MER?** (MER= Milieu Effecten Rapportage)

Het is een **leidraad** voor de beleidsmakers die hen moet helpen bij grote werken, om een onderbouwde afweging te kunnen maken tussen de nadelen voor de omwonenden (gevaaren voor de gezondheid, aantasting van de natuur en de biodiversiteit,) tegenover financiële, sociale en economische belangen.

Een MER is in principe geen garantie dat alle risico's worden uitgesloten.

Echter:

**Gezondheid is een basisrecht.** Beleidsmakers hebben de plicht dat te waarborgen. Zij hebben tegenover ons **een zorgplicht**. Vooruitschrijdend wetenschappelijk inzicht moet hier de drijfveer zijn en niet achterhaalde normen, beslissingen uit het verleden of profilering. **Negatieve resultaten uit het MER hebben dus een belangrijk, niet te negeren, gewicht.** **'Beslist beleid' is hierbij geen tegenargument.**

Momenteel liggen er drie mogelijke varianten voor uitvoering op de plank. Hieruit wordt door de politiek later één geprefereerde optie gekozen. Voor deze uitvoering worden dan de specifiek bijhorende gegevens uit het ontwerp-MER geselecteerd en vormgegeven in een definitief MER.

## MOGELIJKE UITVOERINGEN (ALTERNATIEVEN)

<u>Alternatief</u>	<u>kruispunt eikenstr.</u>	<u>Kruising Predikherenhoestr.</u>
Basis	Rotonde	Brug over N171
Doorstroom	Hollands complex	Brug over N171
Ontsluiting	Lichtengeregeld	Lichtengeregeld

Het tracé van al deze varianten is hetzelfde.

In het Doorstroomalternatief is de weg achter de Leliënlaan voor een gedeelte 'ingekokerd'.

Welke variëte er uiteindelijk zal gekozen worden is momenteel niet zo belangrijk. Alle drie hebben zij gelijkaardige **kenmerken waaromtrent wij ernstige bedenkingen maken.**

## ONZE BEDENKINGEN

### 1. TENDENTIEUZE VOORSTELLING

Belangrijk bij het afwegen en beoordelen van de voordelen tegenover de nadelen is dat **de zaken juist worden voorgesteld. Dat betekent: In de juiste proportie en niet opgeblazen.** En dat is niet steeds het geval.

Citaat: *'Slechts énkelen hebben nadeel van Fase 3 maar voor vélen wordt de situatie véél beter'!*

Deze uitspraak klopt niet en doet aan **tendentieuze sfeerschepping** die een objectieve afweging bemoeilijkt. Hierdoor wordt het eventuele positieve effect van bepaalde acties erg benadrukt en overschat waardoor men erg tolerant wordt t.o.v. de bijhorende nadelen voor de omwonenden.

#### Bezwaar:

**Afwegingen moeten duidelijk en gedetailleerd worden omschreven.**

### 2. DE PARAPLU VAN MILDERENDE MAATREGELEN

Telkens iets dreigt te ontsporen of buiten de gangbare normen valt worden *'milderende maatregelen'* in het vooruitzicht gesteld. Deze zouden dan de slechte situatie minder slecht moeten maken in die mate *'dat er mee te leven valt'*.

Citaat uit ontwerp-MER: *'Bedoeling is om nadelige effecten zoveel mogelijk te voorkomen of te milderen tot ze niet meer als 'aanzienlijk' moeten beschouwd worden.'*

De praktijk toont aan dat voor delicate punten omtrent **gezondheid en milieu een zeer ruime veiligheidsmarge is aangewezen. 'Milderende maatregelen' zijn hiertoe niet voldoende.** De realiteit later draait immers meestal slechter uit dan men had 'ingeschat'. En in de meeste gevallen is er dan niets meer aan te doen, en **met sommige situaties kan men niet gezond leven!**

#### Bezwaar:

**Het uitgangspunt moet steeds zijn: een herstellen van de oorspronkelijke situatie.**

**Eventuele 'restschade' of 'resthinder' moet exact worden bepaald en mag niet afhankelijk zijn van 'eventuele latere milderende maatregelen'.**

### **3. DE EFFECTEN VAN DE OMBOUW VAN DE A12 TOT SNELWEG**

Door deskundigen werd, in het kader van het ontwerp-MER, een **verkeersmodellering** uitgewerkt. Het is de eerste keer in decennia dat men beschikt over een wetenschappelijk onderbouwde studie die een einde maakt aan al de intuïtieve benaderingen.

Een belangrijk besluit uit deze studie is dat, louter door ombouw van de A12 tot een volwaardige snelweg, in de Pierstraat het verkeer tijdens de **ochtendpiek afneemt met 47% en tijdens de avondpiek met 36%**.

Het is dus best mogelijk dat, enkel reeds door het ombouwen van de A12 tot snelweg, in de huidige 3 probleemstraten alles tot aanvaardbare proporties wordt gebracht, waardoor een expresweg niet nodig is.

Bovendien heeft met deze ombouw Krekelenberg een autosnelweg direct aan zijn deur. En (vracht-) verkeer uit Niel, Schelle en Aartselaar heeft een autosnelweg A2, dichterbij dan de 2 km verder gelegen E19.

Hierdoor **kan het vrachtverkeer in de probleemstraten sterk worden beperkt of uitgesloten**.

#### **Ons bezwaar:**

**Met fase 3 wachten tot de A12 is omgebouwd.**

### **4. SECUNDAIREWEG TYPE I MET 1x1 RIJSTROOK OF MEER?**

Fase 3 is een 'secundaireweg die niet mag gebruikt worden als verbindingsweg tussen A12 en E19, **waar de leefbaarheid primeert op de verkeersafwikkeling**'. Het is echter duidelijk dat dit niet overeenstemt met de **hogere verwachtingen die leven bij beleidsmakers, en dus ook niet blijkt uit het ontwerp**.

Zo laat het kabinet van mobiliteit ons weten dat: *'Het is een feit dat het onmogelijk is om verkeersbewegingen onmogelijk te maken wanneer fysieke infrastructuur aanwezig is.'*

En ook: *'Bij calamiteiten op de A12 of E19 worden nu de bestaande woonstraten als alternatief gebruikt. De N171 zorgt er nu voor dat er een veilige calamiteitenroute ontstaat, die bovendien 'logisch' is.'*

#### **Ons bezwaar:**

- **In tegenstelling tot de indruk die men wil geven: als een baan met strikt beperkt gebruik, is er een zeer reële kans dat fase 3 (zeker periodiek) heel wat méér verkeer moet verwerken dan in de verkeersanalyse is vooropgesteld. O.a. geluidsoverlast en luchtpollutie zullen daardoor heel wat hoger liggen dan in het ontwerp-MER berekend.**
- **Volgens het ontwerp-MER staat in het doorstromingsalternatief *'de doorstroming op de N171 centraal'*. Wat in conflict is met de definitie van een secundaireweg type I.**

In het scopingsadvies werd de mogelijkheid van gebruik als verbindingsweg A12-E19 wel degelijk onderkend en werd opdracht gegeven om hieromtrent een en ander te onderzoeken. In het ontwerp-MER werden deze punten niet behandeld.

**Wordt elders geen optimale verbindingsbaan A12/N177-E19 gerealiseerd dan zal Fase 3 onvermijdelijk een 'logische en zeer drukke calamiteiten route' worden.**

**Ons bezwaar:**

**Dat het gebruik als wisselbaan 'niet de bedoeling is' kan geen reden zijn tot negeren van deze mogelijkheid bij het beoordelen van de gezondheidsimpact.**

**Fase 3 zal vermoedelijk ook een uitweg zijn voor de toekomstige werken aan de A12.**

## **5. ALTERNATIEF VOOR FASE 3**

Door AWW is vroeger reeds een onderzoek gedaan naar de mogelijkheid tot een verbinding A12/N177-E19.

Daaruit blijkt dat tussen Boom en Wilrijk dit enkel mogelijk is op het gereserveerde tracé van de zgn. Metropoolweg. Dit ligt op de grens van Aartselaar en Wilrijk.

Door AWW werd toen expliciet gesteld dat dit tevens *'een alternatief is voor de verbinding A12-E19 via het doortrekken van de N171.'*

**De verklaring in het ontwerp-MER dat er geen alternatief is klopt niet.**

**Ons bezwaar:**

**Er is geen reden om het door AWW uitgewerkte alternatief 'Metropoolweg' niet te bestuderen en grondig te overwegen.**

## **6. RELATIEF GERINGE IMPACT VAN FASE 3 OP HET HUIDIGE VERKEER**

Volgens AWW is Fase 3 *een 'oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in de woonstraten in het gebied tussen de A12 en E19'.*

Een typisch 'opgeblazen' visie want wat zeggen de resultaten uit de verkeersanalyse in het ontwerp-MER?

- Voor het doorstroomalternatief is berekend dat het verkeer op het onderliggende wegennet 17% zal afnemen tijdens de ochtendspits en 11% tijdens de avondspits. Hierbij is het effect van de omgebouwde A12 reeds verrekend. (het is dus 17 en 11% van relatief weinig verkeer)
- Naast de Pierstraat, Langlaarsteenweg en Reetsesteenweg beperkt het sluipverkeer zich in de praktijk vooral tot 3 straten: Kerkhofstraat, Molenstraat en 's herenbaan. Ook hier zal het sluipverkeer al sterk verminderen door het ombouwen van de A12.
- In Aartselaar centrum is er geen effect.

- Van het circulerend verkeer tijdens de ochtendpiek zal 51% geen gebruik maken van Fase 3.

Traditionele sluiptwegen zoals de Lindenboslaan en wijk Predikherenvelden zijn ondertussen uitgeschakeld door het nemen van diverse maatregelen.

**De zone met een beduidend positief effect ten gevolge van Fase 3 is dus relatief zeer klein.**

Bedenkelijk neveneffect is dat uit de verkeersanalyse ook blijkt dat bij aanleg van Fase 3 het **verkeer op de N171 praktisch zal verdubbelen**. M.a.w. bij problemen op deze N171 of overbelasting tengevolge van file op de A12 of E19, krijgen we dubbel zoveel verkeer dat sluiptwegen zal zoeken.

**Ons bezwaar:**

**Gezien de relatief kleine impact van Fase 3 op de verkeerssituatie in de omgeving is het interessant om andere mogelijkheden te onderzoeken voor verbetering van de leefbaarheid in bepaalde straten.**

## **7. GELUIDSOVERLAST**

In het ontwerp-MER werden geluidsniveaus berekend voor verschillende punten langsheen het tracé van Fase 3.

Voor de beoordeling van deze waarden werd gerekend met:

- *De 'gedifferentieerde referentiewaarden voor nieuwe secundaire wegen':*
  - *Tijdens de dag: Lden 55dB(A)*
  - *Tijdens de nacht: Lnight 45 dB(A)*
- *De WHO (wereld gezondheid) advieswaarden*
  - *Tijdens de dag: Lden 45 dB(A)*
  - *Tijdens de nacht: Lnight 40 dB(A)*

Uit ontwerp-MER: *"Gezien de gezondheidseffecten voor dit project hebben we geopteerd voor de WHO-advieswaarden."*

Resultaten van de berekeningen uit de studie **met toepassing van geluidschermen en geluidsarm wegdek:**

- **Op tal van punten werden de gedifferentieerde referentiewaarden niet gehaald.**
- **De WHO advieswaarden werden overal overschreden.**
- **Op verschillende punten werd 55dB(A) Lden overschreden. ( !)**

Overgenomen uit ontwerp-MER:

*'Voor een woonomgeving kunnen in het algemeen volgende gezondheidseffecten ten gevolge aan geluid onderscheiden worden:*

- *Vanaf 42 dB(A): psychologische effecten: hinder, invloed op psychosociale welbevinden;*
- *Vanaf 40 dB(A): slaapverstoring.*
- *Vanaf 60 dB(A): na-effecten op humeur en prestatievermogen, de dag na blootstelling aan geluid.'*

*'Algemeen wordt gesteld dat vanaf een Lden niveau van 50 dB(A) er chronische gezondheidseffecten kunnen optreden.'*

*'Een niveau boven de 55 dB(A) wordt algemeen aanzien als een gevaar voor de volksgezondheid.'*

In de praktijk komt dat erop neer dat voor de omwonenden (inbegrepen de woningen in de Pierstraat op grondgebied Reet, de Predikherenhoevestraat, St Jozefstraat en de koppeling aan de Eikenstraat):

- **het onmogelijk wordt om met open raam te slapen;**
- **Een rustige 'leefomgeving in de buitenlucht en veranda' is definitief onmogelijk gemaakt.** (ongeveer 150 woningen)  
De situatie evolueert hier van volledige rust naar een permanent rumoerige en enerverende omgeving.

Het ontwerp-MER stelt duidelijk dat:

*'Bijkomende gezondheidseffecten ten gevolge van geluid zijn niet uit te sluiten'. (MER 348)*

*'Het is evenwel duidelijk dat dit project zonder de milderende maatregelen die door de deskundige geluid worden voorgesteld én een verfijning van de toe te passen maatregelen niet kan gerealiseerd worden'. (MER blz 349)*

### **Onvolledige studie**

**Met vrij grote zekerheid kan men stellen dat het verkeer op Fase 3 hoger zal liggen dan de waarden gebruikt voor de berekening in het Ontwerp-MER.** Redenen zijn o.a.

- Een 'ongeoorloofd gebruik' of als 'calamiteitenroute'.
- De functie van wisselbaan tussen A12 en E19:
- Het verbreden tot een baan 2X2 rijvakken. (een optie die effectief wordt open gehouden)

**Deze situaties moeten mee bestudeerd worden, zeker met oog op de toekomst.**

Waar nu in het ontwerp-MER reeds gesteld wordt dat *'het project enkel kan worden uitgevoerd mits bijkomende verfijning van milderende maatregelen'* (wat in de praktijk nagenoeg onmogelijk is) wordt het met méér verkeer, en dus méér geluidsoverlast, **een onmogelijke zaak, als men de gezondheid van de mensen belangrijk vindt.**

### **Ons bezwaar:**

1. Er van uitgaande dat het een primaire taak is van de overheid om onze gezondheid te beschermen zien wij een aanvaarden van deze situatie met '*mogelijk milderende maatregelen*' als een ontlopen van verantwoordelijkheid.
2. Toekomstige evoluties in verkeersintensiteit en normering moeten nu reeds mee worden ingecalculeerd. Kortetermijnvisies zijn hier onverantwoord.

## **8. LUCHTPOLLUTIE**

Uit het ontwerp-MER: *Wegens het 'ontbreken van referentiewaarden' wordt in het MER gewerkt met 'Modelberekeningen'.*(MER 10.4.2.1)

De gebruikte mathematische manier van werken is anders dan de meer vertrouwde beoordeling in functie van de afstand tussen de getroffen en de autoweg. (ref. studie Prof. Dr. Dirk Avonts Universiteit Gent).

- Tot 500m: Lichamelijke neveneffecten (te mijden voor bewoning en langdurig verblijf met gevaar voor zenuwstelsel, bloeddruk, longfunctie)
- Tot 200m: Versturende bloedcirculatie (risicosituatie met + bloedtoevoer, kransslagader, aderverkalking)
- Tot 100m: Slechte longfunctie. (kritische situatie met + sterftcijfer 18% hoger)

**Volgens deze criteria wordt nagenoeg de helft van de wijk Predikherenvelden, de Pierstraat, St Jozefstraat en Predikherenhoestraat getroffen.**

**Er zijn echter wél referentiewaarden beschikbaar.**

Dit zijn vroegere metingen uitgevoerd door AWV in:

- Groeningen (tussen E19 en N171)
  - Fijnstof PM10: gemeten jaargemiddelde:  $36\mu\text{g}/\text{m}^3$  (normwaarde:  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
  - Aantal overschrijdingen per jaar: 63 (normwaarde: max 35/jaar)
  - Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ): gemeten jaargemiddelde:  $45\mu\text{g}/\text{m}^3$  (normwaarde  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
- Keizershoek nr 273 (woning 100m van N171)
  - Fijnstof PM10: gemeten jaargemiddelde  $36\mu\text{g}/\text{m}^3$  (normwaarde  $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
  - Aantal overschrijdingen per jaar: 47 (normwaarde max 35/jaar)

Volgens deze uitgevoerde metingen krijgen de omliggende woningen dus te maken met een **drastische overschrijding van de huidige normen en dus een reële kans op ziekte.**



In sept. 2021 werden de WHO-advieswaarden voor Fijnstof van 10 naar 5µg/m<sup>3</sup> gebracht. En van stikstofdioxide van 40 naar 10µg/m<sup>3</sup>.

### **Onvolledige studie**

Ook hier werd in het MER geen rekening gehouden met realistische situaties van een hogere belasting zoals: gebruik als calimiteitenroute, gebruik als wisselbaan A12/N177-E19,...

#### **Ons bezwaar:**

- 1. De resultaten moeten ook beoordeeld worden in het licht van de nieuwe strengere normeringen.**
- 2. Deze toestand moet ook geëvalueerd worden in functie van de realistisch te verwachten hogere verkeersstromen.**

## **9. BIOLOGISCH SLAGVELD**

Zoals iedereen kan zien herbergen 'het boske', de spoorwegbedding en de omringende weilanden tal van biologisch leven.

Ook in het ontwerp-MER wordt hierop terecht de aandacht gevestigd:

- Door het vernietigen en versnipperen van het leefgebied van dieren en planten zal Fase 3 dit biologisch leven definitief uitroeien;
- Uit het MER: *De geluidsbelasting blijft te hoog (>50 dB(A) om als kwaliteitsvol leefgebied voor vogels te blijven fungeren.*

**'Milderende maatregelen' en andere oplap middelen kunnen dit niet in leven houden.**

#### **Ons bezwaar:**

**De huidige bekommernissen omtrent klimaat en natuur moeten effectief mee worden ingecalculeerd.**

## **10. HET OM ZEEP HELPEN VAN ONZE NATUURLIJKE OMGEVING**

Traditioneel krijgt de relatie tussen natuur en de fysische en mentale gezondheid van mensen weinig aandacht.

De ingrepen van Fase 3 zijn niet min:

- Uit het ontwerp-MER: *'de aanleg van de N171 heeft een sterk negatieve impact op het landschap met een grote visuele landschappelijke verstoring.'*
- Bovendien verdwijnt voor de nieuwe baan in totaal ongeveer 136.800m<sup>2</sup> (13,68ha) groengebied. Dat zijn ongeveer 20 voetbalvelden.
- Doch ook de omliggende zone wordt ongeschikt voor recreatie om reden van verkeerslawaaï en is door de nabijheid van een autoweg niet langer geschikt als speelterrein. In totaal gaat het over ongeveer 588.500m<sup>2</sup> (=58.85ha) waarvan 53.700m<sup>2</sup> bos.
- Door Fase 3 verdwijnt een effectief gebruikt natuurgebied met tal van mogelijkheden tot wandelen, sociaal contact en een speelterrein voor Chiro, scouts en 3 scholen. (Gemakkelijk 2000 kinderen)

- Ook de bestaande 2 landbouwbedrijven worden geconfronteerd met een beduidend waardeverlies. Het afsnijden van huisweides en ontoegankelijkheid van resterende perceeldelen **maken voor hen rendabele activiteiten onmogelijk.**

Globale situatie:

Wij merken een **negeren van huidige relevante beleidslijnen en visies.**

Het belang van grote open landschappen voor het psychisch en fysisch welzijn van omwonenden wordt duidelijk onderschat.

**Fase3 degradeert een woonwijk in het groen tot een wijk naast een autoweg. Met een zeer grote devaluatie van de leefomgeving en de waarde van de woningen.**

**Ons bezwaar:**

**Een objectieve analyse op basis van de nieuwste wetenschappelijke inzichten is nodig. Respect voor de eigen beleidsmatige intenties.**

## **11. HET PROBLEEM PIERSTRAAT, REETSESTEENWEG EN LANGLAARSTEENWEG**

Uit wat we nu weten zal voor deze straten het **meeste positief effect geleverd worden door het ombouwen van de A12.**

Fase 3 kan een bijkomende positieve bijdrage leveren.

Daar staat echter tegenover dat:

- Het sociaal gezien niet 'gezond' is om een probleem op te lossen door het te verschuiven;
- De bijkomende effectieve bijdrage van Fase 3 relatief zeer klein is en het risico inhoudt van ernstige neveneffecten zoals nog méér sluijverkeer;
- De gevolgen van het vernielen van biologisch leven en natuur door Fase 3 en de luchtvervuiling iedereen raakt in een wijde omgeving;
- Geluidsoverlast en luchtpollutie een gezond leven in de omgeving van Fase 3 onmogelijk maakt.

**Ons bezwaar:**

**Eerst de A12 ombouwen en optimalisatie van deze straten naar verkeersveiligheid. Later de zaken evalueren aan de hand van effectieve metingen.**

### **MEER WETEN?**

*Deze nota is een synthese van een meer uitgebreide argumentatie van onze bezwaren. Je kan deze uitgebreide versie aanvragen door middel van een mailtje naar [Fase3@telenet.be](mailto:Fase3@telenet.be). Het volledig ontwerp-MER kan je vinden op de website: [MER-dossierdatabank | Departement Omgeving - Vlaamse overheid \(vlaanderen.be\)](#)*