



HET GROENE WAASLAND

Bijlage bij HGW nr 231

Tweemaandelijks natuur- en milieutijdschrift 43ste jg - nr 3 - oktober 2023 - nr 231



COÖRDINATIE & BEHEER



pagina 13, 14, 19 en 20 : Slurf INFO
pagina 15 tot 18 : Slurf WANDELING

HET VERHAAL VAN DE SLURF

Wij noemen deze voorgestelde nieuwe verbinding tussen de N70 en de E34 kortweg de 'SLURF'. De idee van die verbinding is ontstaan in 2007 in de schoot van Interwaas.

Geschiedenis

In de jaren '70 was er een autosnelwegverbinding (Grote Ring R2) voorzien tussen E34 en E17, en daarvoor werd een reservatiestrook ingepland op het gewestplan. In de jaren '80 werd daartegen massaal geprotesteerd. Naast de R2 sprak men ook over een bijkomende nieuwe snelwegverbinding N41 tussen Sint-Niklaas en Stekene.

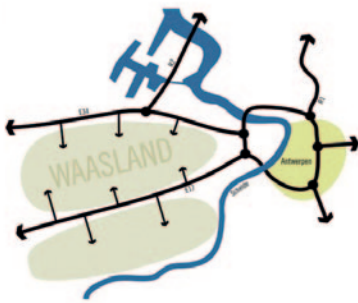
Vanaf de jaren 90 werd stapsgewijs het 'rondmaken' van de kleine ring om Antwerpen R1 naar voren geschoven, met de Oosterweeltunnel. Uiteindelijk zijn die werken (Oosterweel) nu volop bezig. Men hoopt die tegen ongeveer 2030 te kunnen afronden.

Om het Wase mobiliteitsprobleem het hoofd te bieden werd aan de hand van het concept van 'de dubbele kamstructuur' een combinatie van oplossingen voorgesteld binnen de studie 'Mobiliteit op de weg in het Waasland' (Vectris-Mint, 2008) in opdracht van Interwaas. Dat werd dan het "Plan van de burgemeesters", genoemd. Deze combinatie bestaat uit zowel het versterken van



Betoging tegen Grote Ring in 1988

- Dubbele kamstructuur
- Scheiding tussen transit verkeer en lokaal verkeer.



Maasdoorsnijding

De E17, E34 en de R4 te Gent vormen samen één *maas* (uit het Vlaamse snelwegennet). Het Vlaamse parlement heeft vroeger beslist dat er geen nieuwe, 'maasdoorsnijding' mag komen. De Wase dubbele KAMstructuur met tanden (zie illustratie) is hierop een antwoord. Maasdoorsnijdend verkeer : auto's die van de E17 (in Sin-Niklaas of Haasdonk) via sluikegwen naar de E34 rijden of omgekeerd.

het hoofdwegennet (E17, E34, R4) als het verbeteren van de interne ontsluiting van het Waasland (de 'tanden' van de kam) én het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de kernen.

Een mogelijk nieuwe aftakking van de E34 ter hoogte van Vrasene is zo'n tand, maar is nergens planologisch hard gemaakt (staat in geen enkel planningsinstrument noch gewestplan, noch RUP, etc...). Essentieel aan de dubbele kamstructuur is dat geen enkele tand een nieuwe verbinding kan worden tussen E17 en E34, elke tand loopt 'dood' in het Waasland en draineert **lokaal** en **regionaal** verkeer naar het hoofdwegennet E17 en E34. Extra doorgaand lange afstandsverkeer door het Waasland werd en wordt namelijk als **ongewenst** beschouwd.

Enkele begrippen:

herkomst-bestemming onderzoek (HBO) is een soort van momentopname van de werkelijke herkomst en bestemming van een verkeersstroom. Er is beperkt herkomst-bestemming onderzoek (HBO) uitgevoerd in 2019 met behulp van camera's. Enkele resultaten voor de N451 zijn onderaan voorgesteld op de tekening.

Hieruit kan men echter veel te weinig informatie halen. Bv hoeveel auto's uit het Doornpark via Vrasene rijden in de richting van het aansluitingscomplex Vrasene. Een degelijk geactualiseerd HBO is dringend nodig.

Berekeningen met behulp van **verkeersmodellen**. Dit zijn een soort van voorspellingen op basis van de huidige statistische gegevens (oa. Statbel, Statistiek Vlaanderen, enz...)

Zo "voorspelt" men de toekomstige verkeersstromen voor bv 2030 mbv veel statistisch materiaal en mbv een aantal verkeerswetmatigheden.

Met de bijhorende onzekerheden : energieprijzen, invoeren rekeningrijden, belastingen, beleid tov openbaar vervoer en fietsen kunnen ondertussen veranderen. Zeker bij kleinere projecten zijn die "voorspellingen" minder betrouwbaar want ze zijn gebaseerd op minder gegevens.

Als men nu plant om een weg aan te leggen, kan men die weg reeds invoeren in het computerprogramma en dan bekijken hoe de verkeersstromen veranderen zonder en met die nieuwe weg. Een aantal automobilisten zullen dan misschien de nieuwe route nemen, zodat oude route minder verkeer te verwerken krijgt. Men houdt er ook rekening mee dat er nieuw verkeer ontstaat (ongeveer 15%?). Mensen die vroeger met de fiets of openbaar vervoer reden en door de nieuwe weg toch de auto nemen. Mensen die vroeger samenrededen en dan apart rijden. Mensen die dan wel rijden en vroeger 'thuis' bleven enz...

Uit studie Sluiperkeer Interwaas van 2019



← Figuur uit het herkomst-bestemming onderzoek HBO uit 2019. Daaruit blijkt dat de doorgaande stroom verkeer van Sint-Niklaas naar de verkeerswisselaar van Vrasene niet heel groot is ($\pm 20\%$, dus 1 op 5 auto's) en vooral bestaat uit personenverkeer! Enkele aantallen tussen 6u en 19 u: Voor licht verkeer : 773 en 959
Voor zwaar verkeer : 28 en 51
Hoe kan men die stroom verkleinen? Door meer fietsverkeer carpoolen, gemeenschappelijk vervoer ...

»»»»»»»» vervolg op pagina 19



Waarom komt die Slurf nu ineens op de proppen ? Door :

Door ECA . Extra containercapaciteit Antwerpen : Om de verwachte groei van containertrafiek op te kunnen vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling in het havengebied Antwerpen voorzien.

Door WOW. De Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW) zal zorgen voor vlot en veilig verkeer van fietsers, goederentreinen, vrachtwagens en wagens binnen dit deel van de haven. Er komt een ontsluiting van de haven op het hoofdverkeersnet via verschillende vervoersmodi;

Door Studies van Interwaas. Er is veel drukte en slukverkeer op de Wase wegen. Interwaas heeft in 2019 hierover een studie laten maken.

Door het Ommeland verbond. Met dit verbond hoopt de Vlaamse overheid effectief een einde te maken aan de lopende juridische procedures tegen het voorkeursbesluit van het Complex Project 'Extra Containercapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA). Daartoe worden in dit verbond een aantal afspraken gemaakt die de toekomstige leefbaarheid van het ommeland van de Waaslandhaven inzake bewoning, landbouw en natuur moeten garanderen. Ook de Slurf wordt daarin vermeld.

Door lokale politici die zich willen bewijzen ??

...

De startnota en de procedure

Als men de Slurf wil aanleggen moet er **eerst een ruimtelijk plan (RUP)** opgemaakt worden voor die zone. Om dat RUP te maken, moet een hele procedure worden gevolgd. De bevolking wordt daar bij betrokken. De eerste fase is een **startnota** opstellen en aan de bevolking voorleggen. Burgers kunnen opmerkingen geven en vragen stellen om bv. meer onderzoek te doen. Daar zijn we nu mee bezig. zie <https://omgeving.vlaanderen.be/grups/N70-E34>

Die startnota wordt dan verder uitgebreid en aangevuld tot een **'scoping'-nota**, waarbij de onderzoeksresultaten, opmerkingen enz. vermeld staan. Er wordt ook een besluit geformuleerd. De bevolking kan pas dan in een openbaar onderzoek echte **bezwaren indienen**. ...

De ganse procedure kan je dus vinden op internet.

[reageren ? groene.waasland@gmail.com](mailto:reageren@groene.waasland@gmail.com)

Om te zorgen dat die scoping-nota goed onderbouwd wordt, kunnen we best zeer veel vragen stellen over die nieuwe weg en zelf (alternatieve) voorstellen doen.

Is de Slurf plannen en bouwen geen verkeerd signaal voor een duurzamer toekomst?

De Slurf :

- * stimuleert het autoverkeer, en is daarom ook negatief qua klimaat, stikstof, ...
- * is slecht voor het landschap, want die doorsnijdt de laatste open landbouw-ruimte tussen Beveren, Vrasene en Nieuwkerken
- * is slecht voor de biodiversiteit en de natuur. Zo ver mogelijk van de waterlopen blijven is daarvoor essentieel!
- * knipt bestaande wegen, wegels, landbouwpercelen, natuurverbindingen...
- * zorgt voor lawaaihinder, lichthinder, ...
- * ...

WOW *De Waaslandhaven krijgt een (nieuw) westelijk ontsluitingscomplex op de E34 er-gens tussen Vrasene en de R2 (Kallo). Waar juist, dat wordt binnenkort bepaald. Dan zal een groot deel van het havenverkeer daar de E34 oprijden (en niet meer via de N451). Dat gaat een grote verandering teweeg brengen. Hoe zal dat de verkeersdrukke op de N451 te Vrasene beïnvloeden? (Ook afhankelijk van het behoud van het huidige oprittencolplex Vrasene).*

Waar kan de Slurf ergens aantakken? Zie 2 mogelijkheden op bovenstaande foto's. Elk met hun pro's en contra's. Meer info hier-over op : hetgroenewaasland.be/slurf





Onze BOODSCHAP : NUL+

Het NULplus alternatief

Een pleidooi om te **wachten** met een beslissing rond de "Slurf".

Werk eerst af wat in uitvoering is of waar er geen problemen zijn.

- Oosterweel project (werf van de eeuw),
- De Westelijke ontsluiting Waaslandhaven WOW,
- De parallelwegen structuur naast E17 en E34,
- De Oostelijke tangent in Sint-Niklaas,

Doe ingrepen, tref maatregelen die duurzaam zijn.

- Een fietsnetwerk met fietssnelwegen vanuit het Waasland naar de Waaslandhaven.
- Een integraal verkeersplan voor de betreffende zone, met veel meer kansen om minder auto-afhankelijk te zijn, met daarin kleine ingrepen. Bv. in sommige straten éénrichtingsverkeer invoeren, of bepaalde bestaande wegen aanpassen zodat een meer geschikte route vanaf het Doornpark naar de N451 ontstaat?...
- Beter openbaar vervoer en gemeenschappelijk vervoer (bv met lichtenbeïnvloeding, een aparte baan, ...),
- Betere controle zodat er geen doorgaand zwaar verkeer ontstaat tussen E17 en E34. (...geen maasdoorsnijding...) Het is nu verboden voor zwaar verkeer om in Sint-Niklaas van de E17 te rijden en via 'sluipwegen' naar de E34 en de haven te rijden. Men controleert met ANPR-camera's. Dat blijkt een positief effect te hebben. Kan men daarmee ook alle vrachtwagens met buitenlandse nummerplaat genoeg controleren?
- De zone 30 doortochten doorheen de kernen van Nieuwkerken en Vrasene optimaliseren.

Evalueer daarna. Dan pas kan met veel meer inzicht worden beslist over het al of niet aanleggen van een Slurf.

Is alles al beslist ? N E E N.

Men heeft enkel beslist de procedure in gang te zetten om een ruimtelijk plan RUP te maken. Daarna moet er onder andere ook nog een omgevingsvergunning worden aangevraagd en goedgekeurd.

reageren ? groene.waasland@gmail.com

Vragen en bemerkingen

We vragen uitgebreid onderzoek en gedegen rekenwerk over de Slurf-problematiek

—> Een **geactualiseerd uitgebreid** herkomstbestemming onderzoek (HBO) voor de N451 en voor de ganse regio. (een actuele momentopname)

—> Een gedetailleerde verkeersprognose met behulp van verkeersmodellen waarbij men rekening houdt met:

- een voltooid Oosterweel project
- de westelijk havenontsluiting WOW,
- de parallelwegenstructuur naast E17 en E34,
- de Oostelijke tangent in Sint-Niklaas,
- rekeningrijden voor personenwagens,
- extra fietssnelwegen van het Waasland naar de havens en globaal betere fietsvoorzieningen,
- beter openbaar vervoer en gemeenschappelijk vervoer (bv met lichtenbeïnvloeding, een aparte baan, ...),
- beperkte kleine ingrepen ? (éénrichtingsverkeer invoeren, of bepaalde bestaande wegen aanpassen, ...)
- de eventuele hervestiging van sommige bedrijven, die veel verkeer doen ontstaan, naar andere meer geschikte KMO-locaties?

...

—> een kosten-baten-analyse ...

Mensen willen oa. weten:

- Hoe druk het gaat zijn op de "oude" routes (bv N451 in Vrasene centrum) als men de Slurf zou aanleggen.
- Hoe druk zal het worden op de N70 tussen het Doornpark en Sint-Niklaas ?
- Wat kan de verschuiving van de verkeersdrukke zijn op de belangrijke Wase wegen?
- Of er nieuwe sluike wegen zullen ontstaan?
- Wat zullen de gevolgen zijn voor het openbaar vervoer, carpooling, fietsverkeer enz?
- Hoe kan men de verkeersdrukke verminderen, zonder die Slurf aan te leggen?
- Of in hun straat de (verkeers-)situatie drastisch zal veranderen?
- Of het huidige oprittencomplex gaat blijven of niet?

...



Goed bestuur is toch ook:

Geen geld uitgeven aan een betwistbaar, niet duurzaam project, dat klimaatonvriendelijk is, de natuur, de open ruimte en het landschap verminkt, de landbouw bezwaart....

hetgroenewaasland.be/slurf



SNELLER SCHAKELN NAAR DUURZAAM VERKEER

Een ambitieuze modal shift naar meer duurzaam verkeer ligt beleidsmatig al geruime tijd vast. De inspanningen en resultaten op het terrein gaan echter niet de juiste richting uit. **Burgerbewegingen en verenigingen uit de regio Antwerpen** geven in dit memorandum aan waar het schoentje knelt en hoe de beleidsmakers uit de Vervoerregio Antwerpen, Vlaanderen en België sneller kunnen schakelen naar een shift voor duurzaam verkeer.

Hieronder staan een paar uittreksels uit het document. Het is een aanvulling op het artikel over de Slurf, de voorgestelde nieuwe verbinding N70-E34. Je kan het volledige document downloaden op www.hetgroenewaasland.be/slurf.

Haven - personenverkeer

De haven is niet goed ontsloten voor woon-werkverkeer met openbaar vervoer: het huidige systeem van bedrijfsbussen loopt vierkant. Zorg zowel op Linker- als op Rechteroever voor pendelbussen die aansluiten op de knooppunten van het tramnetwerk en op het Ringspoor dat doorloopt tot aan knooppunten in de haven. Stem de pendelbussen af op de shifts in de haven en voorzie dat pendelaars hun fiets of speed-pedelec kunnen meenemen op de Ringspoortrein, zonder hinder voor andere reizigers. Onderzoek samen met de havendiensten en -bedrijven of de stations Verrebroek, Kallo, Galgenweel en Antwerpen- Haven daarin ook een rol kunnen spelen. Bouw de waterbus en de veren sterker uit. Het succes ervan is de afgelopen jaren bewezen.

.....

Haven - vrachtverkeer

Port of Antwerp-Bruges is de vracht-handler van de stad, van Vlaanderen, van het land, én belangrijk voor heel West-Europa. In Vlaanderen verloopt zo'n 75 procent van het goederenvervoer via de weg, 12 procent via binnenvaart, 7 procent via het spoor. Het Federaal Planbureau schat tegen 2040 door de stijgende congestiedruk de gemiddelde snelheid op de belangrijkste wegen 11% zal dalen. Dit is voornamelijk te verklaren door de verwachte aangroei van het goederenverkeer. **Het goederenvervoer zal daardoor voor 25% verantwoordelijk zijn van alle congestie in Antwerpen.**

De efficiëntie van het vrachtverkeer kan beter. Momenteel rijden te veel vracht- en bestelwagens leeg rond. Dit zorgt voor extra impact op de luchtkwaliteit, meer filedruk en overlast. De beladingsgraad kan verhoogd worden door samenwerking en doorgedreven datamanagement.



Andere alternatieven wachten op uitsluitel of toepassing: van de Underground Container Mover tot het ontwikkelen en faciliteren van emissievrije binnenvaart, ... , tot datasystemen en hoogbouw in logistieke zones en op intertrimodale overslagpunten met kaaimuren en spoorterminals, om het bundelen van volumes te faciliteren. Spoortransport en binnenvaart zijn immers pas rendabel bij grote volumes, en op zulke overslagpunten kunnen bedrijven met te kleine volumes hun goederen bundelen om samen toch een binnenschip of trein te gebruiken. ...

Het loont om ADR-transporten, transport van gevaarlijke goederen, via de binnenvaart en het spoor te laten verlopen in plaats van over de weg, waar specifieke veiligheidsvoorwaarden gelden (zeker in de tunnels van de overkapte Ring). Voor het goederenvervoer van en naar de haven is een tweede spoorontsluiting tot net voorbij Lier aangewezen, mits dit geen negatieve impact heeft op bewoners en beschermde natuurgebieden.....

