

Bezwarenlijst PRUP Regionale Ontsluiting

Wie het plan-MER bestudeert, kan alleen maar tot het besluit komen dat het oosttracé de logische keuze is: minste schade aan het milieu, minste hinder voor de bewoners en de beste troeven om de verkeersleefbaarheid van Sint-Dimpna te herstellen.

De argumentatie is opgebouwd in drie delen:

1. Heroriëntatie van de tracékeuze naar het oosttracé.
2. Indien keuze voor het noordtracé overeind blijft, meer noordelijk gelegen varianten laten onderzoeken.
3. Indien keuze voor het huidige noordtracé 1A behouden blijft, (bijkomende) aanpassingen vragen om de hinder te minimaliseren.

In de argumentatie die hieronder wordt ontwikkeld (en ook in officiële documenten), worden de wegen meestal benoemd met hun nummer (N... of R...). Voor alle duidelijkheid sommen we de meest voorkomende hieronder op (met hun betekenis):

- N19 : weg Geel – Kasterlee – Turnhout
- N19g : nieuwe weg Geel – Kasterlee (in het kader van de N/Z-verbinding)
- N118 : weg Retie – Geel (die St.-Dimpna verkeersonleefbaar maakt)
- N18 : weg Retie – Dessel – Mol – Balen
- N71 : weg Geel – Mol – Lommel
- R14 : ringweg rond Geel (zuidelijk en westelijk deel)

Het in het PRUP voorgestelde noordtracé wordt ook tracé 1A genoemd, het oosttracé heet tracé 2.

Onderstaande lijsten zijn te beschouwen als een menu waaruit iedereen de elementen kan kiezen die hem of haar nuttig lijken of gewoon als inspiratiebron.

1. Heroriëntatie naar oosttracé

- Een meer noordelijke tracé, in het gebied tussen Fittelaarsdijk en kanaal, wordt afgewezen op basis van de grotere afstand die moet worden afgelegd (Kwetsbaarheidsanalyse blz. 60). Dit argument is blijkbaar zo sterk dat voorgestelde alternatieven niet meer onderzocht worden. Op basis hiervan kan men besluiten dat het oostelijk tracé, dat merkkelijk korter is dan het noordelijke, veruit te verkiezen is.
- Voor het oostelijk tracé bestaat een groter maatschappelijk draagvlak aangezien op dit tracé n.a.v. de voorstelling van het MER in 2009 (NPC) geen reacties geformuleerd werden (zie richtlijnen plan-MER blz. 5).
- Als men de MER studie van deze verbindingsweg doorleest, komt het oostelijk tracé op veel vlakken als meer gunstig naar boven, terwijl er aan het eind van de procedure toch voor het noordelijk tracé wordt gekozen. op welke feiten baseert men zich?
- Wij lezen tussen de regels dat de provincie op veel vlakken het oostelijk tracé als meer aannemelijk beschouwt. We spreken over volgende criteria : bodem, water, fauna en flora, landschapskenmerken en beschermingen, licht, geluid, fijnstof-hinder, mobiliteit, barrièrewerking, landbouw en wonen. Het plan-MER legt duidelijk

richtlijnen op m.b.t. rustverstoring en het aantal gehinderden, dit is veel groter in het noordtracé. Het Departement RWO (Vlaamse overheid) is tegen het noordtracé (advies van RWO op mobiliteitsstudie N118 van 2/12/07); een landbouweffectenrapport werd niet opgemaakt.

- Kostenraming:
 - Het oosttracé is korter dan het noordtracé maar zou toch significant duurder zijn. Nochtans is de kostenberekening vaag en voorzien van opties. Is de (optionele) ondertunneling Heistraat mee opgenomen in de kostenberekening? De kost van de aansluiting van het noordtracé op de N19 en N19g zit niet in deze berekening want deze kost werd geplaatst bij het PRUP van de N19g. Als deze kost en die van de (optionele) ondertunneling van de Heistraat niet is meegenomen, geeft dit een vertekend beeld.
 - Bij de kostberekening van het oosttracé werd geen rekening gehouden met de investering in capaciteitsverhoging van de westelijke R14 t.g.v. het (nieuwe) verkeer afkomstig van de N118 via het noordtracé.
 - In het MER (blz. 256) staat dat er meer onteigeningen van woningen nodig zijn in het noordelijk (5 tot 7) dan in het oostelijk tracé (3 tot 5). Het PRUP (blz.19) beweert dat in het noordtracé “slechts” 4 onteigeningen nodig zijn en in het oosttracé maar liefst 18. Spreekt men hier over dezelfde tracés?
 - De bewoners van o.m. de Gagelstraat kunnen niet begrijpen dat alle informatie betreffende een mogelijke verbindingsweg tussen N118 en de R14 hen onthouden werd toen ze destijds vóór de aankoop van hun bouwgrond bij het stadhuis om inlichtingen gingen vragen. De stad heeft verzekerd dat de agrarische zone achter de Holvense Heide loop altijd landbouwgebied zou blijven. Men had de burger moeten informeren dat er een studie liep over de mogelijke inplanting van een (verbinding)sweg. Dan had ieder zelf de keuze kunnen maken om daar te gaan wonen of niet. Een uitgebreide bevraging in de buurt bevestigt dit.
 - Er dreigt een waardevermindering van de (pas opgetrokken) huizen. Hierover wordt in het MER noch het PRUP met geen woord gerept. Nochtans staat in het mobiliteitsplan Vlaanderen te lezen (blz. 7) : *“Geluidshinder vermindert de levenskwaliteit en kan zo de gezondheid beïnvloeden. Voor de gevolgen van omgevingslawaai in de EU komt men tot ramingen van 13 tot 38 miljard Euro per jaar. De elementen die daartoe bijdragen zijn het waardeverlies van huizen, medische kosten, verminderde mogelijkheden van het gebruik van de ruimte en kosten van verloren arbeidsdagen. Het betreft hier lawaai vanuit alle sectoren, maar we kunnen stellen dat verkeer hier een aanzienlijk deel voor zijn rekening neemt.”*
- Mobiliteit:
 - Het oosttracé is de enige variant die zowel op vlak van geluidshinder als realiseerbaarheid van een verblijfsvriendelijke inrichting, een significante verbetering van de verkeersleefbaarheid in Sint-Dimpna bewerkstelligt (PRUP toelichtingsnota p.11).
 - Het noordtracé gaat teveel verkeer aanzuigen. Voor de doorvoer van zwaar verkeer zou de nieuwe N-Z verbinding moeten dienen. Zwaar

- verkeer kan echter wel sneller weggelopen via het oosttracé als het richting Mol-Lommel moet.
- Men heeft ervoor gekozen de problematiek van de N18 te Mol en Dessel af te wentelen op Geel door de aanleg van een verbinding tussen N18 en N118 (PRUP blz. 6). Dit betekent dat men in Geel moet zorgen voor een korte verbinding tussen N118 en N71 (dus oostelijk tracé) om te beletten dat Sint-Dimpna als doorgang zal gebruikt worden door het (vracht)verkeer dat terug richting Mol wil.
 - Er zijn geen gegevens beschikbaar over de bestemming van het vrachtverkeer dat nu vanaf de Retieseweg afzakt naar St-Dimpna. Als de nieuwe weg hoofdzakelijk dient om verkeer te geleiden naar Mol en Lommel, is het oosttracé veel beter. Wij wensen dit opnieuw onderzocht te zien, met visie op een lange termijn oplossing.
 - Zijn er studies uitgevoerd naar het effect van deze verbindingsweg als men bedenkt dat de verkeersstroom van N19 (vanuit Geel centrum en Ten Aard), N19g en N118 in dezelfde richting wordt geduwd? Al het verkeer uit die richtingen gaat zich verzamelen op één en hetzelfde knooppunt! De verkeersverdeling lijkt ons beter over het oostelijke tracé. Op die manier is er een betere spreiding van het verkeer over het bestaande wegennet (R14).
 - Het MER en PRUP sturen al het verkeer via het noordtracé naar R14 en zo verder naar de Antwerpseweg. Het MER (blz. 97) zegt dat het oosttracé een veel betere verspreiding tot gevolg heeft qua verkeersstromen. Waarom dan het noordtracé? Het PRUP (blz. 8) vertelt dat er geen rekening gehouden is met het verkeer dat zal gegenereerd worden uit het nieuwe woon-werk park. . Bovendien zal er een nieuwe verbindingssas gecreëerd worden vanaf dit woon-werk park (Driehoek-Baantveld-centrum Geel). Dus al het in- en uitgaande verkeer van het centrum zal zich hier ook verzamelen, gecombineerd met de bezoekers van het containerpark. En dit alles komt samen in de omgeving van de KHK, waar dagelijks meer dan 6000 mensen naartoe pendelen. Dit zal een verkeersinfarct veroorzaken op de R14. Bovendien zal de N/Z-verbinding heel wat verkeer aantrekken dat van/naar de E313 naar/van de E34 wil. Dit zal een 2de knelpunt creëren, zeker tijdens de spitsuren, met sluipverkeer langs de bestaande wegen tot gevolg. Het oosttracé heeft deze problemen veel minder. Onbegrijpelijk dat men zulke belangrijke info niet meeneemt in het PRUP.
 - Er verdwijnen niet alleen waardevolle landbouwpercelen, maar ook recreatieve fiets- en wandelpaden. Het plan-MER (blz. 230) vermeldt ook een groot archeologisch potentieel dat verloren zal gaan met de aanleg van het noordtracé; het oosttracé heeft dit niet.

2. Meer noordelijk gelegen varianten

- Er wordt niet veel gesproken over de meer noordwaarts gelegen alternatieve tracés die we hadden voorgesteld in het inspraakdocument voor MER: tracé Speenwaverdreef, Korte Elzenstraat, Fransebaan (minder onteigeningen en hinder voor de bewoners). Welke studies zijn er hiervoor uitgevoerd om te besluiten dat ze niet in aanmerking komen?

- Men beperkt zich tot het noordelijk deel van de noordelijke zoekzone omdat hier waardevol gebied zou zijn. Dit om aan te duiden dat er hier geen voorkeur voor een verbindingsweg ligt. Lager gelegen gebied ter hoogte van Speenwaverdreef werd echter niet onderzocht. De MER-kaarten van de (landbouw)gronden (plan-MER blz. 251) duiden op arme gronden in het oosttracé en uitsluitend waardevolle gronden ten Noorden van Speenwaverdreef.
- Ook op het voorgestelde noordtracé bevinden zich waardevolle gronden. Ter hoogte van Speenwaverdreef en meer horizontaal worden dus minder waardevolle gronden doorkuist. Bovendien is er hier veel minder bewoning en kan de ondertunneling ter hoogte van Schransdijk uitgespaard worden; alleen die van de Heistraat is nog vereist.
- Een meer noordelijk gelegen tracé is onvoldoende onderzocht. Het argument van doorsnijden van open ruimte is ongeldig, indien men hoofdzakelijk gebruik maakt van bestaande wegen. Een meer noordelijk tracé impliceert minder onteigeningen van woningen en is veel minder hinderlijk voor de bewoners.
- Hoe is het mogelijk dat deze drukke weg vlakbij een woonzone mag worden aangelegd?! Volgens het MER horen geen woongebieden ontwikkeld te worden op minder dan 100 m van de verbindingsweg (plan-MER blz. 134). Het omgekeerde geldt dan ook : leg geen weg op minder dan 100 m van een woonzone.
- Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (blz. 2) schrijft voor dat de verbetering van de verkeersleefbaarheid van stedelijke gebieden niet mag gebeuren door het verplaatsen van de hinder (hier geluid en fijn stof). Aan deze eis kan het noordtracé 1A nooit beantwoorden.

3. Aanpassingen aan voorgestelde noordtracé 1A

- In de Gagelstraat werden geen geluidsmetingen (voor de bepaling van de referentietoestand) uitgevoerd.
- De Holvenscheideloop (beschermde waterloop) ligt veel te dicht bij de plaats waar de verbindingsweg komt! Deze waterloop speelt een belangrijke rol in de afwatering in onze buurt. Momenteel heeft de buurt reeds te kampen met wateroverlast door een te klein gedimensioneerde duiker onder de Korte Elzenstraat. Daarbij komt nog dat er enkele waterlopen en Aquafin rioleringsstracés dienen doorsneden te worden. Men kan zich dus terecht zorgen maken over heel wat wateroverlast rondom dit kruispunt.
- Het MER legt de verplichting op om een bezinkingsbekken aan te leggen voor de opvang van run-off water en een calamiteitenbuffer (plan-MER blz. 190). In het PRUP staat nergens vermeld waar dit zal zijn. Deze hoek is zeer gevoelig voor wateroverlast. De verkaveling Gagelstraat was voorheen moerassig gebied. Tengevolge van het verkeer riskeert het overtollige water bovendien nog vervuild te zijn.
- Op het plan dat nu voorligt, is enkel een mogelijke tunnel voorzien bij de Heistraat en de Schransdijk. De Schransdijk is een rustige, landelijke weg waar bijna geen verkeer komt. Wat met Koppeleershoeven? Hoe gebeurt de verbinding naar de school (SBS Katersberg) en woonzone? Alle verkeer via de Badstraat omleiden, wordt een chaotische toestand.
- Op dit moment is de heistraat een racebaan voor sluipverkeer. Een volwaardige tunnel gecombineerd met de verkeersoverlast tijdens de spitsuren aan de R14, N19(g)

en het noordtracé zal dit enkel bevorderen. Om dit te voorkomen zijn milderende maatregelen vereist.

- Gaan de KSA lokalen Berkven ook een geluidsscherm krijgen? Deze lokalen worden in de zomer verhuurd en dit dekt een belangrijke bron van werkingskosten. Met de weg naast deze terreinen gaan ze minder aantrekkelijk worden voor verhuur en dus gaat KSA Berkven hier financieel benadeeld worden. Het MER spreekt enkel over een geluidsscherm en -dam ter hoogte van woningen. Voor de rest zegt het MER dat open ruimtes moet gehandhaafd worden. Moet er hier dan ook geen geluidswering komen?
- De bermen voorzien langs de verbindingsweg zijn te beperkt, ze zorgen in onvoldoende mate voor opvang van visuele verstoring en geluidshinder. In de buurt van bebouwing dienen de bermen meer afdoende afscherming te bieden. Met name de berm aan de aansluiting verbindingsweg - Retieseweg dient te worden uitgebreid tot aan de kruising met de Meulemakershoef.
- Werd er bij de bepaling van het aantal gehinderden rekening gehouden met alle percelen van de Gagelstraat? Ten tijde van de studie (2007-2008) waren nog maar een paar percelen bebouwd. Nu bijna allemaal.
- Bij de dimensionering (hoogte!) van de geluidswallen dient er rekening mee gehouden te worden dat de slaapkamers van de woningen zich op de eerste verdieping bevinden.
- Waarom loopt het noordtracé 1A vanaf Meulemakershoef tot Berkven parallel en vlak naast de bestaande weg Binnenblok? Hierdoor creëert men maximale visuele en geluidshinder voor de omwonenden. Deze weg kan vanaf Meulemakershoef onmiddellijk afbuigen, zodat de ruimte tussen de weg en de nabijgelegen woningen in Binnenblok Berkven en Pand maximaal is.

Naast het noord- en oosttracé wordt in het MER ook nog een “**nulalternatief**” beschreven. Dit houdt in dat er geen bijkomende (verbinding)weg wordt aangelegd, maar dat men door milderende maatregelen (zeg maar verkeerstechnische ingrepen) de verkeersleefbaarheid in St.-Dimpna tracht te verbeteren. Ook hierop zijn reacties mogelijk:

- Moet de weg er überhaupt wel komen? Bij het goedkeuringsverslag van het plan-MER blijkt dat er weinig aandacht gegeven wordt aan het nulalternatief. Dit is te weinig onderzocht. Het is veel te vroeg om te kunnen oordelen of de nieuwe weg N19g het probleem niet zal oplossen; deze nieuwe verbinding kan reeds volstaan. Veel verkeer zoekt nu zijn weg tussen E313 en E34 door St.-Dimpna. De N19g zal een groot gedeelte van dit verkeer aanzuigen, zeker in combinatie met maatregelen om zwaar verkeer uit het stadscentrum van Geel te bannen.