

## Waarom een nieuwe verbinding?

Het centrum van Wetteren is interessant gelegen tussen de spoorweg en de Schelde. Maar de verbinding tussen de E40 en het gebied ten noorden van de Schelde, met o.a. het bedrijventerrein Stookte, loopt vandaag dwars door het centrum. Dat geeft problemen met verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo is er overlast qua geluid, trillingen en luchtkwaliteit, en zijn er onaangename files tijdens de spits. De zoektocht naar een oplossing loopt al 40 jaar, maar leidde nooit tot een akkoord.

## Waarom nu?

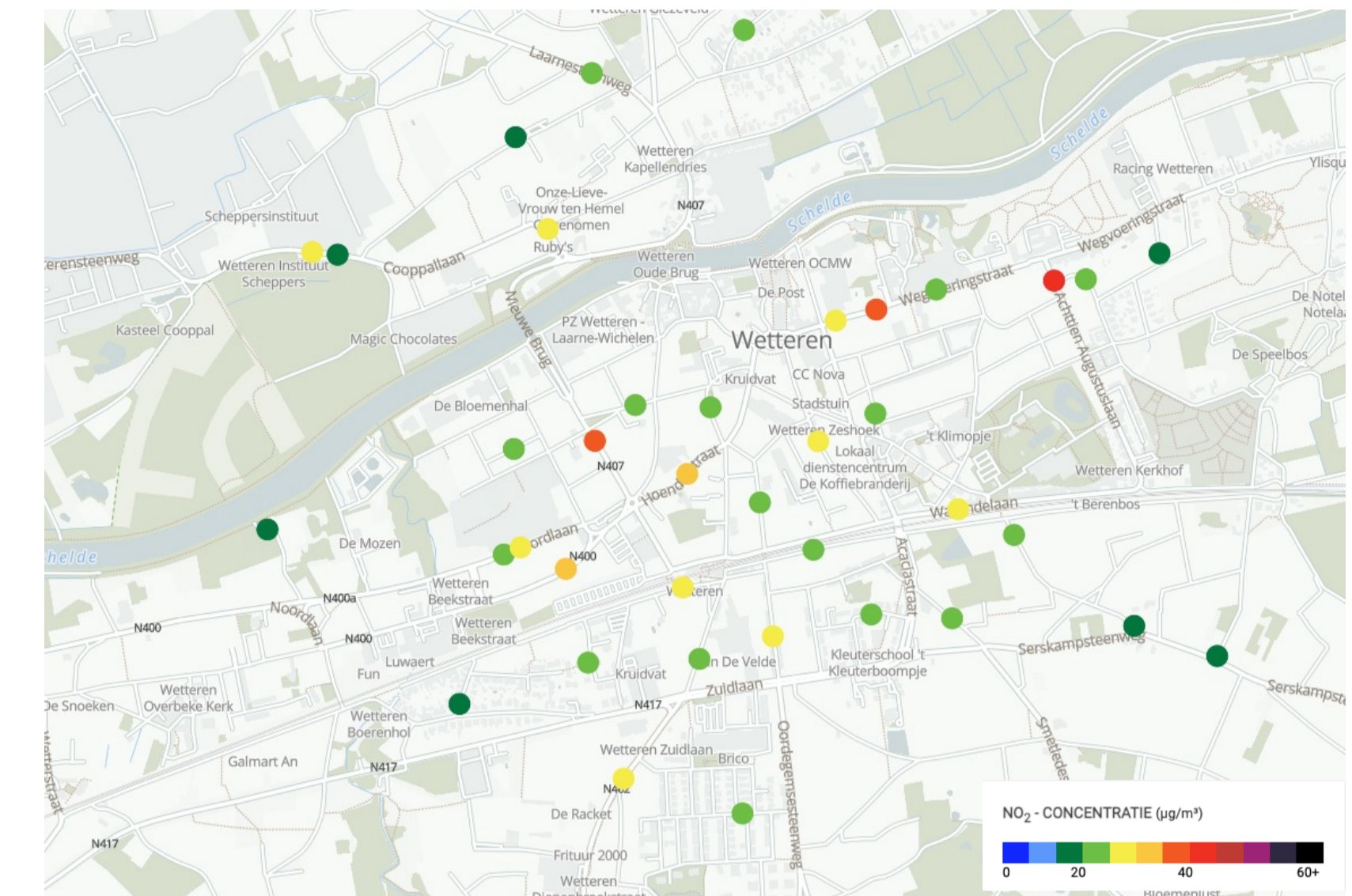
De Vlaamse Waterweg wil de oude brug over de Schelde verhogen zodat grotere schepen er makkelijk onderdoor kunnen.

Tegelijkertijd is er een oplossing nodig voor de spooroverweg aan de Wetterstraat. Dat is een overweg met zeer veel treinverkeer. Infrabel streeft naar een spoorwegennet met minder overwegen en wil zo de overweg aan de Wetterstraat vervangen door een brug. Dit is goed voor de veiligheid van trein- en wegverkeer, maar ook voor de stiptheid en capaciteit van het treinverkeer en de leefbaarheid voor de omgeving.

## Samenwerking

De Provincie Oost-Vlaanderen, gemeente Wetteren, Vlaamse Waterweg, Infrabel en het Agentschap Wegen en Verkeer werken samen in één project om een oplossing te zoeken voor een nieuwe brug over de Schelde en een brug over het spoor. De wil om samen te werken is groot; zo stemde de gemeenteraad van Wetteren unaniem voor dit samenwerkingsakkoord. Binnen de Vlaamse overheid werken ook de Vervoerregio Gent en departement Omgeving mee.

De partners willen ook samenwerken met alle andere betrokken partijen zoals bedrijven, handelaars, scholen, verenigingen en zeker ook de inwoners van Wetteren en omliggende gemeenten.



NO<sub>2</sub> concentratie, metingen 2018, Curieuzeneuzen



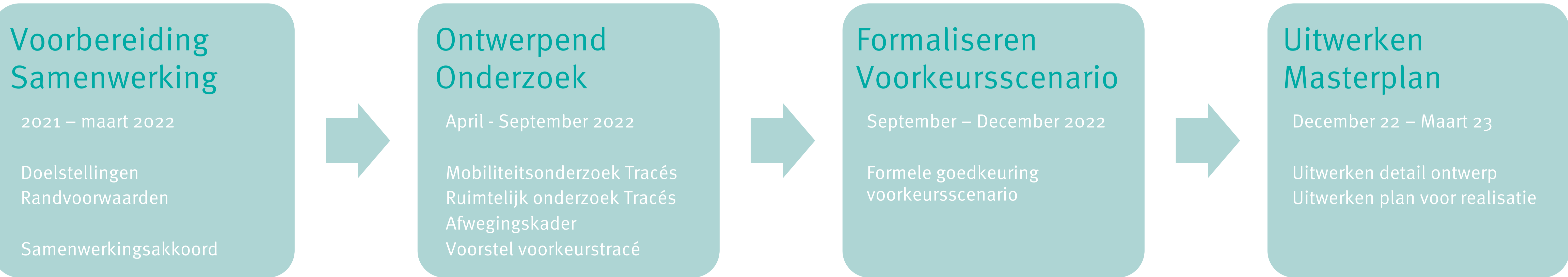
Er moeten hogere schepen onder Scheldebrug kunnen



De overweg aan de Wetterstraat is zeer druk



# Hoe werken we samen aan de keuze voor het beste tracé?



## Samenwerking & participatie:



## Welke resultaten stellen we vandaag voor?

Samen met het studiebureau Vectris en de projectpartners onderzochten we de laatste maanden de mogelijkheden voor een nieuwe brug over de Schelde en de spoorwegovergang.

Vandaag leggen we deze mogelijke scenario's voor aan het grote publiek. We willen hierover in dialoog gaan en feedback verzamelen.

LET OP: Deze voorstellen zijn dus niet definitief, niet goedgekeurd noch beslist. Het is work in progress waarmee we, onder meer met de input van de bewoners en betrokkenen, de volgende maanden verder mee aan de slag gaan.

De uiteindelijke keuze kan en zal er wellicht anders uitzien dan één van de scenario's die vandaag worden getoond.

## Eén Scheldebrug, geen twee bruggen

Je zou kunnen denken dat er een extra brug over de Schelde nodig is omdat er file op de brug staat. Uit onderzoek blijkt dat de file niet komt door de brug zelf maar wel door de ronde punten vóór de brug die onvoldoende capaciteit hebben.

Extra baanvakken trekken meer verkeer aan. Dit geldt voor autosnelwegen, maar ook voor de Scheldebrug. Als we kiezen voor twee bruggen, trekken we meer doorgaand verkeer aan. Dat is verkeer dat eigenlijk niet in Wetteren moet zijn en zorgt voor file op smalle wegen zoals de Kapellendries, de Coopallaan en in het centrum.

Een tweede brug kost bovendien ook veel extra geld.

## Een brug over de spoorweg, geen tunnel

In landelijke gebieden dragen bruggen de voorkeur weg als type oplossing.

Dit omwille van buitenmaatse transporten (bv. landbouwmachines), grondwaterstanden, zichtafstanden, budget, ... .



## Waarom sturen we het vrachtverkeer van Stookte niet gewoon naar de R4 of de E17?

Dat is een regionaal vraagstuk. Dergelijke vragen beheren we samen met de omliggende gemeenten binnen de ruimere vervoerregio Gent. Voor deze vervoerregio is beslist dat het verkeer vanuit Wetteren dient te ontsluiten naar de E40 en niet naar de R4 of de E17 via Laarne of Destelbergen.

Niet alleen is het onredelijk om het vrachtverkeer van Wetteren af te wentelen op Laarne of Destelbergen gezien de nabijheid van de E40 in Wetteren. Er zijn ook enkele technische bezwaren waarom een ontsluiting via de R4 of de E17 niet wenselijk is:

- Een ontsluiting naar de R4 via de op- en afrit 5 in Laarne is niet evident omdat het verkeer dan ofwel via het centrum van Laarne moet of via enkele smalle wegen (Broekstraat). Dit kan alleen opgelost worden via een lang traject aan nieuwe wegen of lokale wegen om te bouwen naar een gewestweg (bv. de Broekstraat). Dit vraagt heel wat grootschalige onteigeningen en een grotere maatschappelijke kost.
- Een nieuwe op- en afrit is ook niet mogelijk. Daarvoor is de afstand tussen de 2 op- en afritten in Laarne (5) en Melle (6), waar het zou komen tussen te liggen, veel te kort. Omwille van verkeersveiligheid worden meerdere op- en afritten op korte afstand niet toegelaten.
- In geen enkel ruimtelijk plan of beleid is er wegens voorzien voor een weg naar de R4 of de E17 (bijvoorbeeld het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op het gewestplan). Er zijn dus zowel juridisch als beleidsmatig weinig handvaten voor dergelijke oplossing.

## Wat is de modal shift en waarom is dat belangrijk in dit project?

De modal shift is een Engelse uitdrukking voor het veranderen van de vervoerswijze naar meer duurzame en toekomstgerichte vervoerswijzen:

- voor vracht- en goederenvervoer is de gewenste modal shift van vrachtwagens naar trein en schip.
- Voor personenvervoer is dit van gemotoriseerd verkeer naar verplaatsingen met de fiets of te voet voor korte afstanden en openbaar vervoer voor langere afstanden. Elektrische auto's zijn slechts een deel van de oplossing. Ze stoten dan wel minder CO<sub>2</sub> uit, maar zijn geen oplossing voor het file- en parkeerprobleem.

Wetteren Noord-Zuid

- Helpt het vervoer per schip door de hogere brug
- Helpt het treinverkeer met een veiliger, bedrijfszekere overweg
- Maakt verplaatsingen te voet en de fiets gemakkelijker
- Vermijdt om nog meer auto's aan te trekken naar Wetteren



## Welke tracés onderzoeken we voor de Scheldebrug?

We onderzoeken 4 tracés voor de Scheldebrug. De voorbije 40 jaar werd nog over andere plekken gesproken, maar we werken in deze fase enkel de tracés uit die realistisch zijn.

### Worden WEL onderzocht:

- Tracé Peperstraat - huidige brug (1)
- Tracé Peperstraat - (Ham Oost) - Mozen (2)
- Tracé Voorde Oost - Ham West (3)
- Tracé Voordestraat (4)

### Worden NIET onderzocht (met reden):

- Tracé zoals vandaag door het centrum (5) (Geen doorgaand (vracht)verkeer door Wetteren centrum)
- Tracé Mozen (6) en Tracé Hamstraat (7) (Beide lopen door waardevol natuurgebied – als het wenselijk was is dat ook juridisch niet haalbaar)



## Welke tracés voor de brug over de spoorweg?

### Volgende tracés worden WEL onderzocht:

- Alle tracés via Moeregem (A, B en C)
- Schrappen overweg Wetterstraat zonder nieuwe brug (D)

### Volgende tracés worden NIET verder onderzocht:

- Tracé via Boerenhol (E)
  - Geen doorgaand (vracht)verkeer door woonkern
  - Geen plaats voor een degelijke regionale weg met fiets- en voetpaden
  - Overstromingsrisico
- Tracé via de stationsparking (F)
  - Geen doorgaand (vracht)verkeer door woonkern