

Beheercomité Saneringsverbond:

Actie 26: Toelichting afvoerroute zone 1A

21/03/2024

Spoor:

Sanering

Status informatie:

Stand van zaken

Onderwerp:

Toelichting haalbaarheid alternatief tracé voor de afvoerroute van zone 1A

Contactgegevens:

Peter Vermeulen – 3M

Beheercomité Saneringsverbond:

Actie 26: Toelichting afvoerroute zone 1A

Context:

3M geeft een toelichting over de haalbaarheid voor een alternatief tracé:

- Toelichting over de historiek van de keuze van de brug als afvoerroute
- Toelichting haalbaarheid van alternatief scenario

Conclusies:

- Scenario 2 'tijdelijke brug over de E34 die aansluit op de parallelweg' was het beste scenario. Er is, na overleg met stakeholders, een omgevingsvergunning ingediend.
- Een alternatief scenario is onderzocht op vraag van het Beheercomité. Dit scenario heeft een grotere geluidsbelasting, zorgt voor filevorming, heeft een grote impact op geluidsberm.



Toelichting haalbaarheid alternatief tracé

21 maart 2024



PUBLIC



INTERNAL



RESTRICTED



CONFIDENTIAL



Toelichting haalbaarheid alternatief tracé

21 maart 2024



PUBLIC



INTERNAL



RESTRICTED



CONFIDENTIAL

Inhoud

1 Voorstel Zwijndrecht Gezond/Stavaza UVN

2 Haalbaarheidsstudie rechtdoor scenario (fietsbrug)

- **Voorstel Zwijndrecht Gezond**
- **Technische haalbaarheid**
- **Geluid**
- **Mobiliteit**
- **Timing**
- **Conclusie**

3 Next steps UVN



Voorstel Zwijndrecht Gezond/Stavaza UVN



Inleiding – huidige UVN

- Het resultaat van deze studie was een duidelijke voorkeur voor scenario 2:

		Scenario 1 Fietspad F41	Scenario 2 Brug over E34 vanaf TOP	Scenario 3 Conveyer belt	Scenario 4 Oostelijke brug over E34	Scenario 5 Gebruik lokale wegen
A	Impact en hinder op de omgeving incl. CO2 balans	4	2	5	5	5
B	Impact op startdatum sanering	3	2	5	4	1
C	Te doorlopen vergunningstraject	5	3	3	5	5
D	Verkeerstechnisch aspecten	4	3	5	3	5
E	Remedieerbaarheid van scenario	3	2	5	4	5
	TOTAAL	19	12	23	21	21

Legende:

- Scores 1 en 2: haalbaar;
- Scores 3 en 4: haalbaar maar enkele hindernissen;
- Score 5 : Weinig tot niet haalbaar, grote hindernissen.

Inleiding – huidige UVN

- Besluit huidige UVN:
 - Tijdens de Teams-meeting van 20/06/2023 met volgende partijen:
 - AWV, Gemeente Zwijndrecht, Provincie Antwerpen, PoAB, 3M, ERM en Tractebel
 - Is in consensus beslist dat scenario 2 ‘Tijdelijke brug over de E34 naar de TRO’ het meest verkiesbare scenario is en verder technisch uitgewerkt zal worden door Tractebel in nauw overleg met AWV en de gemeente Zwijndrecht.
 - Eveneens is beslist dat als zou blijken dat scenario 2 niet haalbaar zou zijn, scenario 1 “Nieuwe af- en oprit op afrit 8 van de E34” verder in detail uitgewerkt zou worden
- Huidige stavaza:
 - Op 23/12/2023 heeft 3M vergunning ingediend voor scenario 2
 - Het Beheerscomité heeft als reactie gevraagd om het alternatief ‘recht door scenario’ te bekijken, een 6e scenario
 - Dit scenario is in detail onderzocht en er is een haalbaarheidsstudie opgemaakt

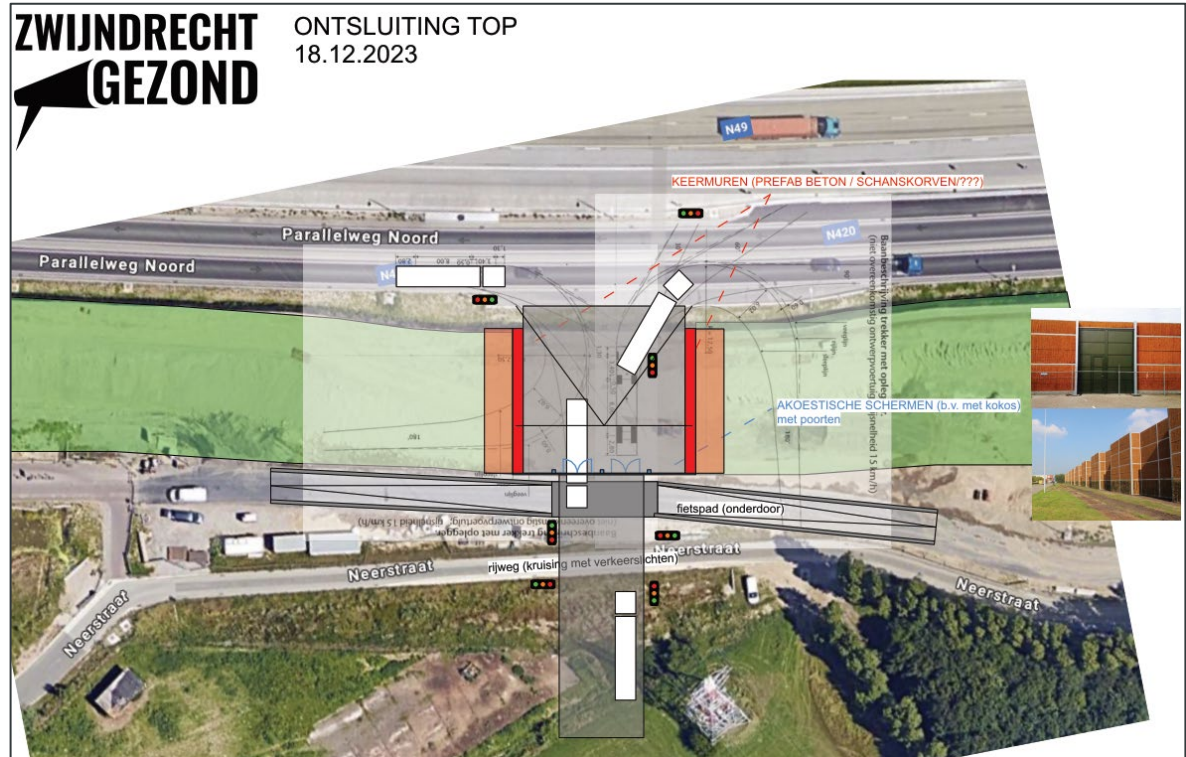


Haalbaarheidsstudie rechtdoor scenario (fietsbrug)



Voorstel Zwijndrecht Gezond

- Rechtstreekse ontsluiting op Parallelweg Noord
- F41 als tunnel onder weg
- Gelijkgrondse kruising Neerstraat
- 2 x VRI
- Onderbreking geluidsberm (+-7 m MV) + installatie geluidspoort



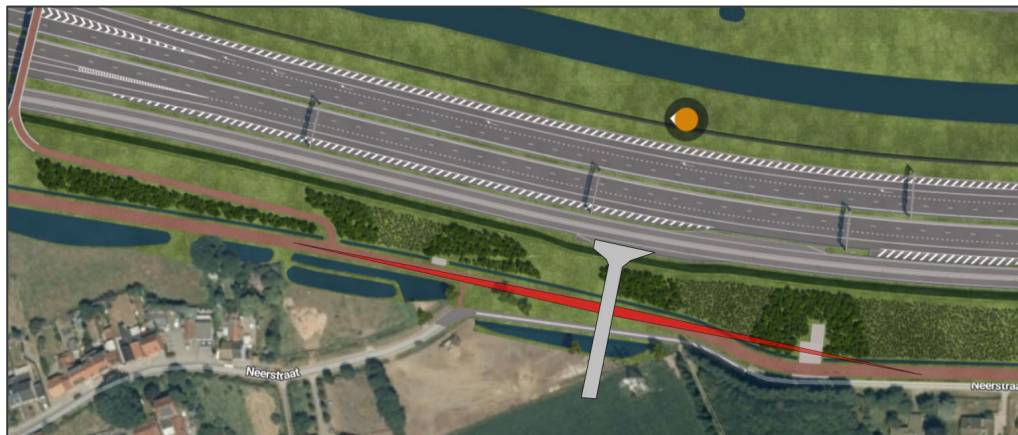
Onderzoek: fietsbrug i.p.v. fietstunnel

Haalbaarheid variant fietsbrug

Technische haalbaarheid

- **Geometrische inplanting – lengteprofiel F41:**

- Hoogteverschil:
 - PVR vrachtwagens 4.5 m (abs. minimum)
 - Constructiehoogte + opbouw fietsbrug: 1 m
- Hellingsgraad 3.5% (max. vademecum)
- Geen top- en dalbogen (stellingen)
- Lengte aanloophellingen = 160 m (idealiter is dit eerder 200 m)



- **Geometrische inplanting – dwarsprofiel F41:**

- BT: 6 m breed FP
- OT: 4.5 m + 2 x 0.75 m schuwafstand + 2 x 0.3 m stellingen + 1 m veiligheidszone Neerstraat + afscherpende constructie → gabarit van minstens 8 m (bij een gereduceerde berijdbare breedte van 6 m naar 4.5 m!)

Haalbaarheid variant fietsbrug

Technische haalbaarheid

- Geometrische inplanting - impact:

- West:

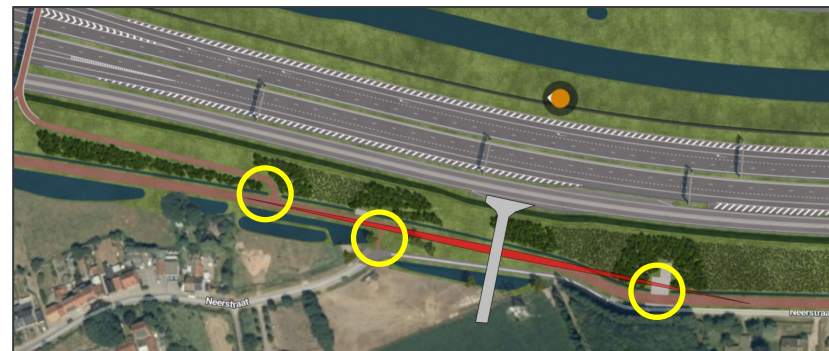
- Doorsteek F41 x Neerstraat (landbouwverkeer, hulpdiensten)
- Bereikbaarheid landbouwpercelen niet meer mogelijk
- Lengte aanloophelling tot in aanloophelling fietsbrug E34
- Impact op wadi's/afwatering

- Oost:

- Profiel F41 past niet meer tussen berm, Neerstraat en Vredesbos: verleggen Neerstraat + impact op Vredesbos
- Toegang bufferbekken niet meer mogelijk, nieuwe ontsluiting nodig
- → Afbraak geluidsberm/verleggen Neerstraat/Impact Vredesbos

- Zuid:

- Afwatering bufferbekken/gracht Neerstraat



Haalbaarheid variant fietsbrug

Technische haalbaarheid

- **Andere aandachtspunten:**
 - Afscherming stellingenbrug:
 - Barriers noodzakelijk langsheen het volledige tracé van de helling
 - Inclusief t.h.v. kruispunt Neerstraat = extra brede overspanning/kruispunt
 - Gereduceerd fietscomfort stellingenbrug:
 - Geen top- en dalbogen
 - Extra blootstelling aan weersomstandigheden (regen, wind, gladheid)

Haalbaarheid rechtdoor scenario

Geluid

- Aannames geluidsmodellering:

- Zelfde aannames als voor model brugalternatief

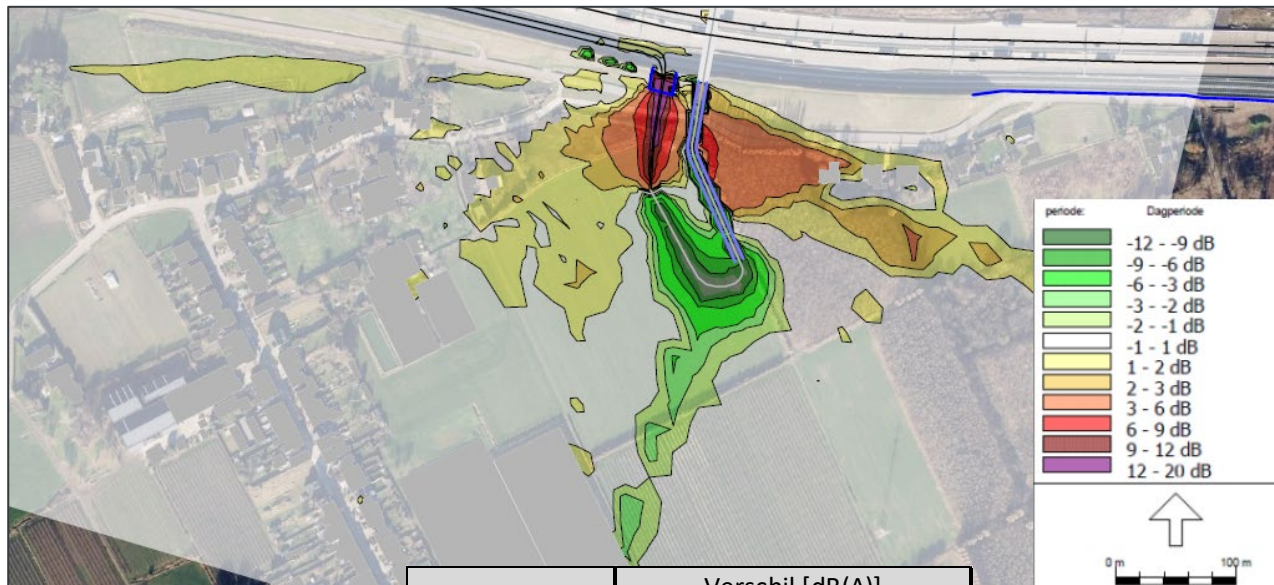
- E34 + vrachtrampen (gem/piek) + werkzaamheden TOP
 - Geluidspoort: holte van 10 m breed op 5 m hoog – permanent open

- Resultaat (figuur):

- Rechtstreekse ontsluiting minus brugalt
 - Positieve waarden (rood/geel) = rechtdoorscenario slechter
 - Groene warden = brugalternatief slechter

- Resultaat (tabel):

- Voor de woningen is het rechtdoorscenario slechter, beduidend slechter voor woning Neerstraat 12C



Locatie	Verskil [dB(A)] = effect werkzaamheden
Neerstraat 19	-1.2
Neerstraat 18	-2.1
Neerstraat 12C	-4.2
Molenstraat 161	-0.2



Mobiliteit - verkeerssimulaties

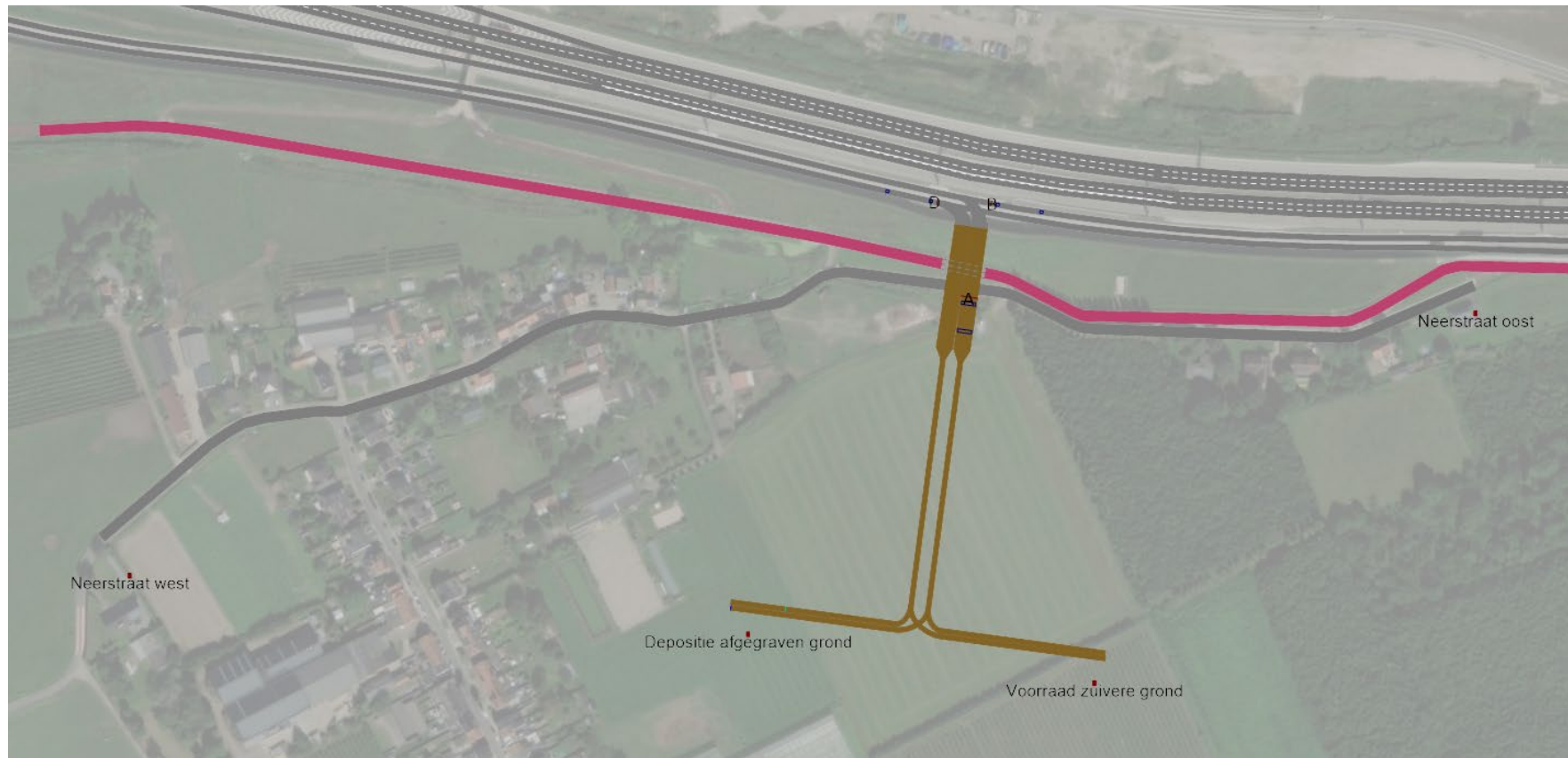


De gesimuleerde varianten

Er werden 2 varianten gesimuleerd:

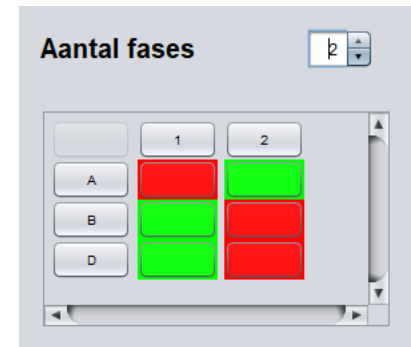
1. Variant 1: De toegang tot de werf heeft een geluidswerende poort die tijdens de werkuren permanent geopend is.
2. Variant 2: De toegang tot de werf heeft een geluidswerende poort die opent wanneer een vrachtwagen binnen of buiten rijdt. Nadat de vrachtwagen effectief binnen of buiten is, sluit de poort opnieuw automatisch.

Netwerk variant 1 “Poort continu open”

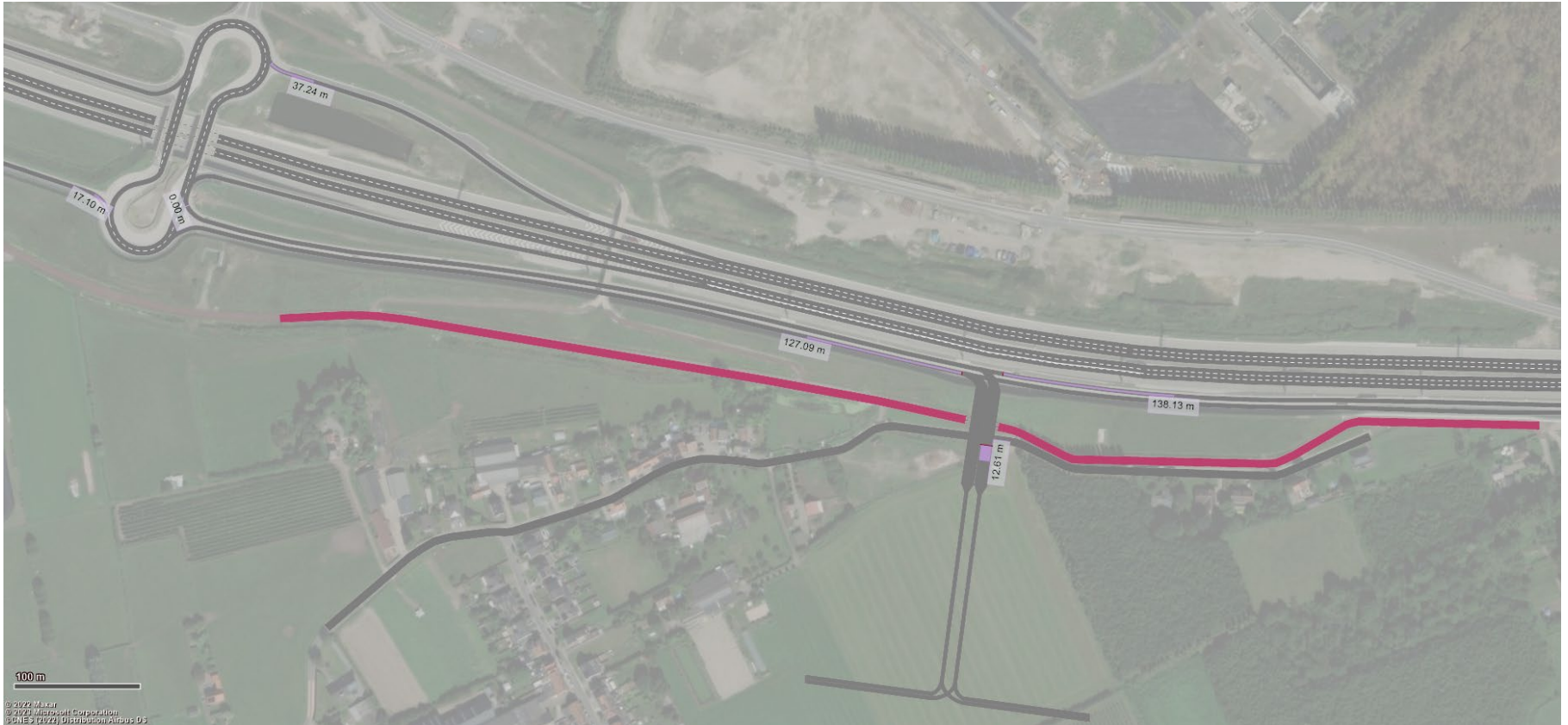


Verkeerslichtenregeling Variant 1 “Poort continu open”

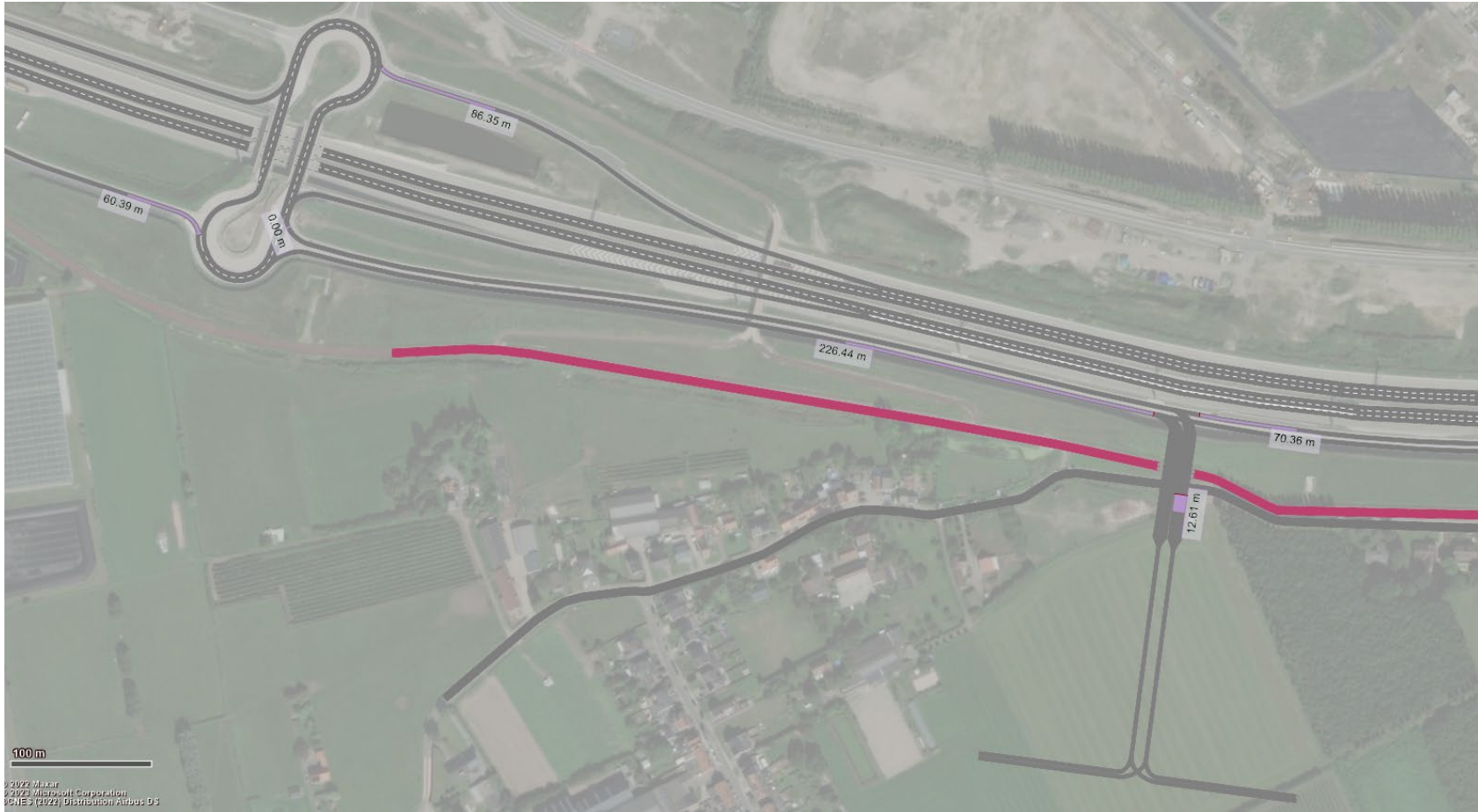
- Deze verkeerslichtenregeling is eenvoudig. De parallelweg heeft continu groen met een rusttoestand.
- De rusttoestand wordt verlaten wanneer er zich een werf vrachtwagen aanmeldt om de werf site buiten te rijden. De ontruimingstijd van fase 1 -> fase 2 is gezien de te overbruggen afstand = 12s (afstand werf site -> Parallelweg Noord (west)).
- Vermits er geen voorsorteerstrook is om de werf site binnen te rijden, moeten deze vrachtwagens mee aansluiten met het gewone verkeer dat van de Parallelweg Noord (west) naar de Parallelweg Noord (oost) rijdt.
- Vermits de poort tijdens de werkuren permanent geopend is, moeten de werfvrachtwagens ongeacht of ze binnen of buiten de werf site rijden, niet wachten tot de poort geopend is.



Variant 1: "Poort continu open": OSP Max(Max,Max):

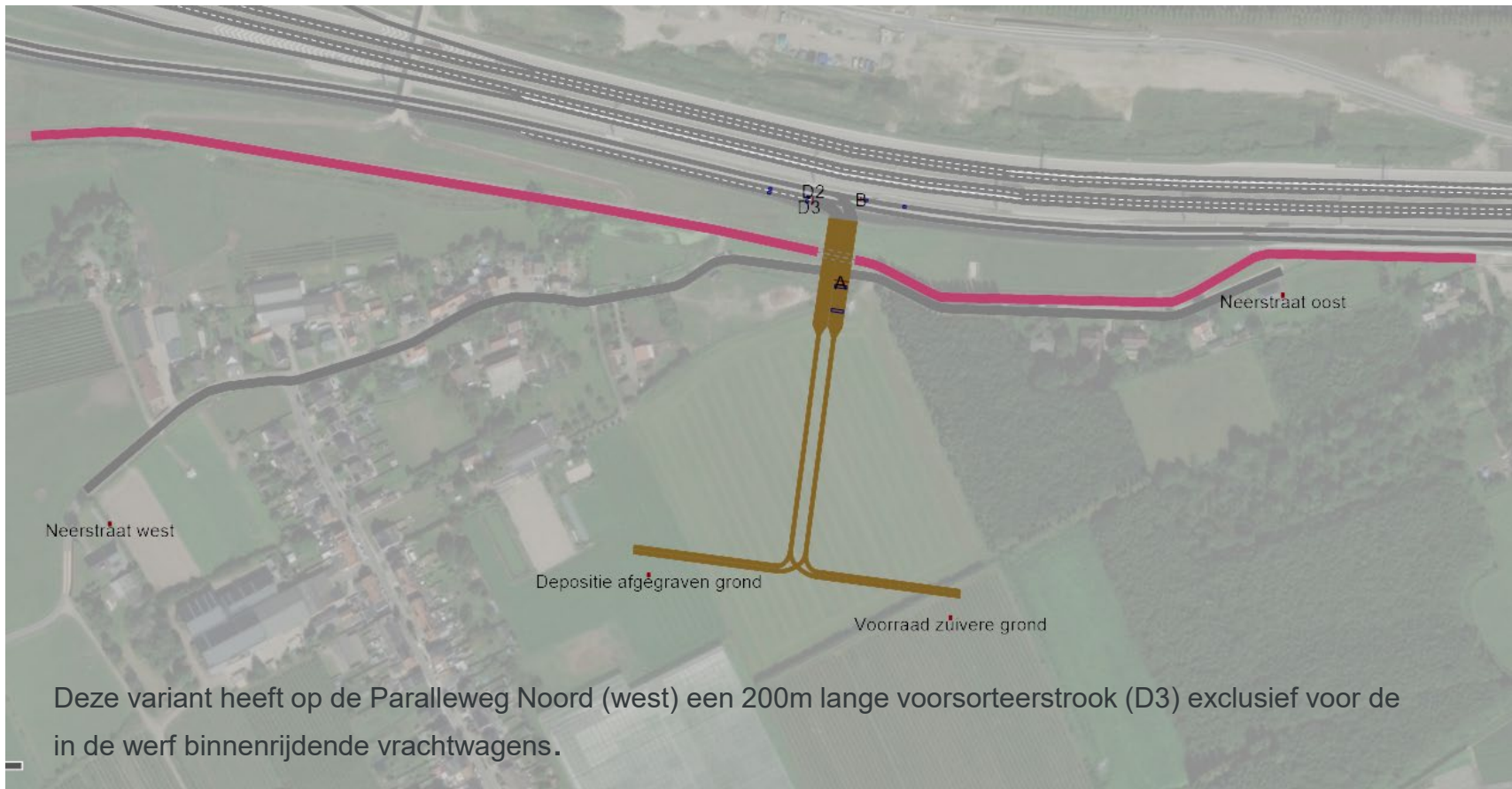


Variant 1: "Poort continu open": ASP Max(Max,Max):



© 2022 Maxar
© 2021 Microsoft Corporation
IGNÉ 2 (2022) Distribution Airbus DS

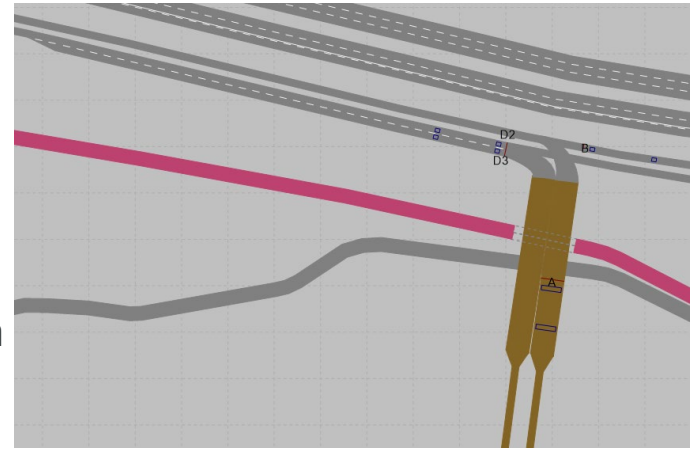
Netwerk variant 2 “Poort wordt geopend”



Deze variant heeft op de Paralleweg Noord (west) een 200m lange voorsorteerstrook (D3) exclusief voor de in de werf binnenrijdende vrachtwagens.

Verkeerslichtenregeling Variant 2 “Poort wordt geopend”

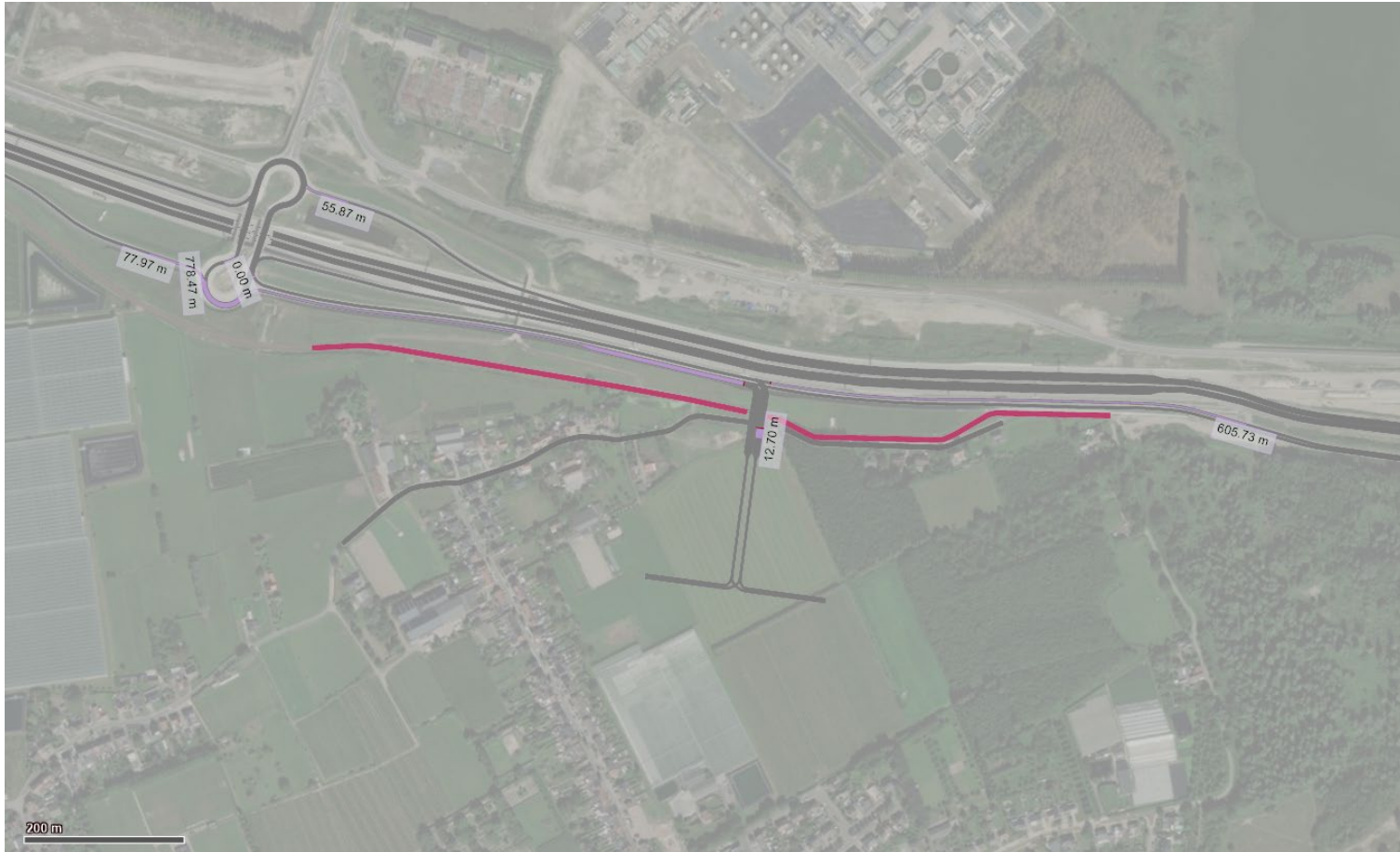
- De parallelweg heeft continu groen met een rusttoestand.
- De rusttoestand wordt verlaten wanneer er zich een werf vrachtwagen aanmeldt om de werf site buiten te rijden.
- Er is een 200m lange voorsorteerstrook om de werf site binnen te rijden. Tot aan de voorsorteerstrook moeten de werf vrachtwagens aansluiten met het gewone verkeer dat van de Parallelweg Noord (west) naar de Parallelweg Noord (oost) rijdt.
- De poort opent bij aanmelding en sluit bij afmelding. In deze microsimulatie duurt het 30s om de poort te openen en te sluiten.
- Fasen 2, 3 & 4 zijn op aanvraag afhankelijk wie zich aanmeldt (binnen & buiten rijden?, binnen rijden?, buiten rijden?).



Aantal fases

	1	2	3	4
A	Red	Green	Green	Red
B	Green	Red	Red	Green
D2	Green	Red	Red	Green
D3	Red	Green	Red	Green

Variant 2: "Poort wordt geopend": OSP Max(Max,Max):



Variant 2: "Poort wordt geopend": ASP Max(Max,Max):



© 2022 Maxxi
© 2022 Microsoft Corporation
© CNES (2022) Distribution Airbus DS

Haalbaarheid rechtdoor scenario

Mobiliteit – overige aandachtspunten

- **Poortensysteem:**

- Concrete regeling aansturing poorten? Badgesysteem, detectielussen, ...? → Tijdsbeslag + impact/koppeling VRI
 - Manoevreeerbaarheid door poorten? Wat bij verkeerde inschatting bestuurder?
 - Geen vergevingsgezindheid bij eender welk technisch defect poorten: fileterugslag, responstijd interventie, ...
- Voorkeur permanent open poorten (geluid!)

- **Impact op TOP:**

- Grootte TOP is beperkt:
 - Geen ruimte voor parkeren vrachtwagens/fileterugslag
 - Geen mogelijkheid tot voorzien van portiersloge + weegbrug op TOP binnen huidig concept
- Eender welk probleem blokkeert de interne circulatie van de TOP

Haalbaarheid rechtdoorscenario

Timing

- **Timing:**
 - Raming: 22 maanden (detailontwerp + complexiteit, vergunningstraject, uitvoeringstermijn tunnel)
 - Startdatum studie rechtdoorscenario (fietstunnel): 01/04/24 → start inrichting TOP: **01/02/26**
 - Start inrichting TOP (brugalternatief): **19/05/2025**
 - **Delta: +- 9 maanden**



Next steps UVN



Next steps UVN

- Aanpak UVN:
 - UVN zal worden geactualiseerd met rechtdoor scenario (6) en alle haalbare alternatieven zullen gelijkwaardig worden beoordeeld
 - Gedetailleerde haalbaarheidsstudie scenario 6 in bijlage van nieuwe UVN
 - Nieuw overleg met stakeholders om resultaten nieuwe UVN te bespreken
- Nieuwe UVN toevoegen aan lopend OVA dossier 'brug'