

Project-MER Spitsstroken E313 Lummen - Hasselt

Microsoft Teams – 20 september 2022

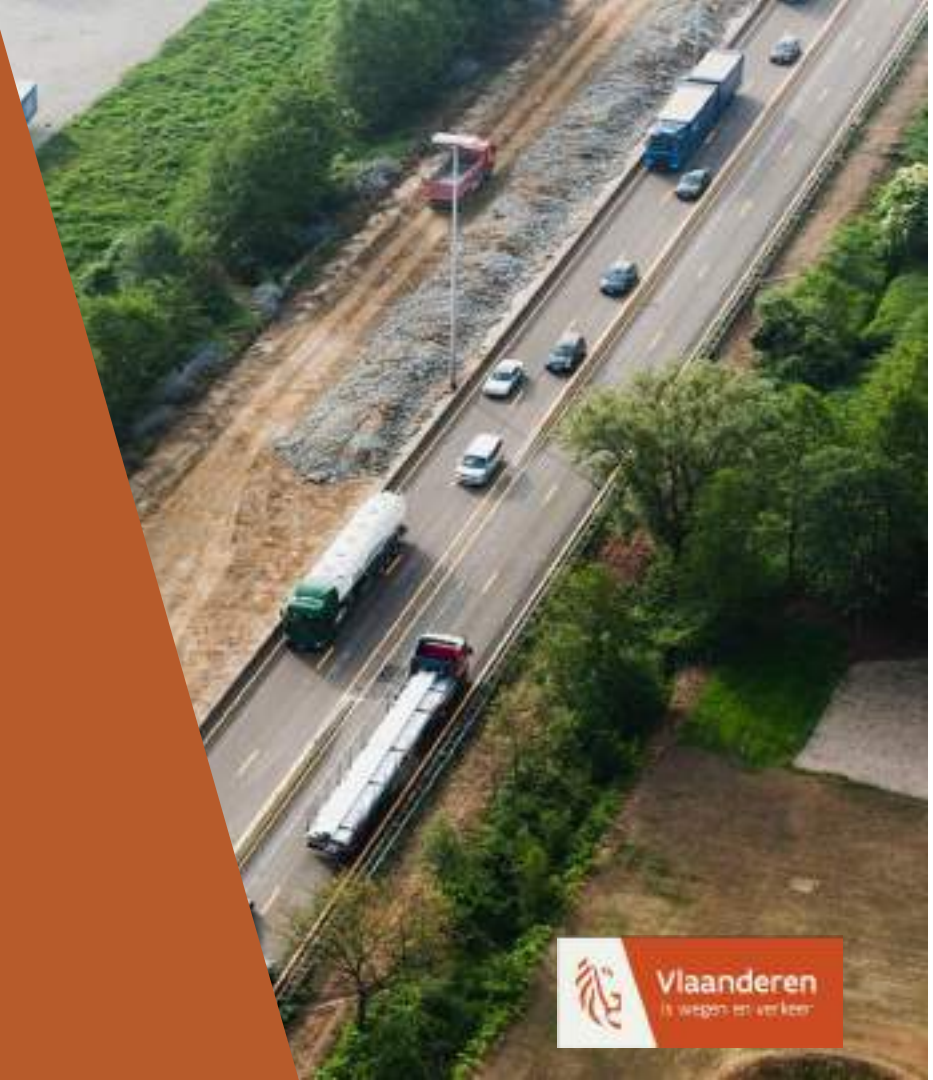
Programma

- Enkele huisregels
- Voorstelling projectteam
- Het project in een notendop
- Het Project-MER
 - Mobiliteit
 - Leefbaarheid
 - Milieu-impact

Voor elk thema is er :

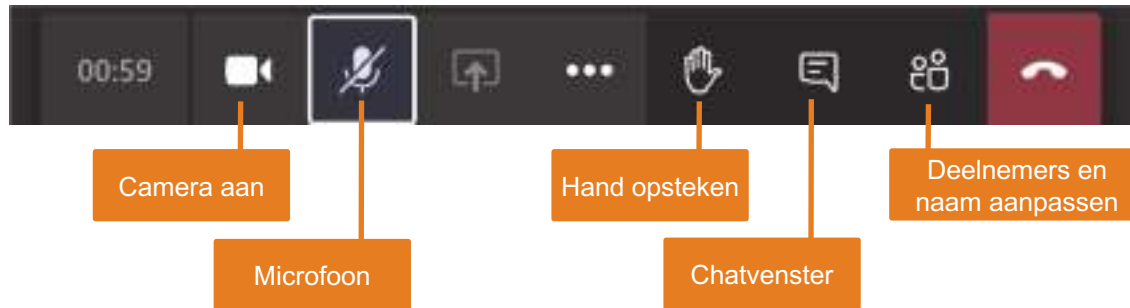
- Een voorstelling van de resultaten van het MER
- Mogelijkheid tot vragen en reacties

Enkele huisregels

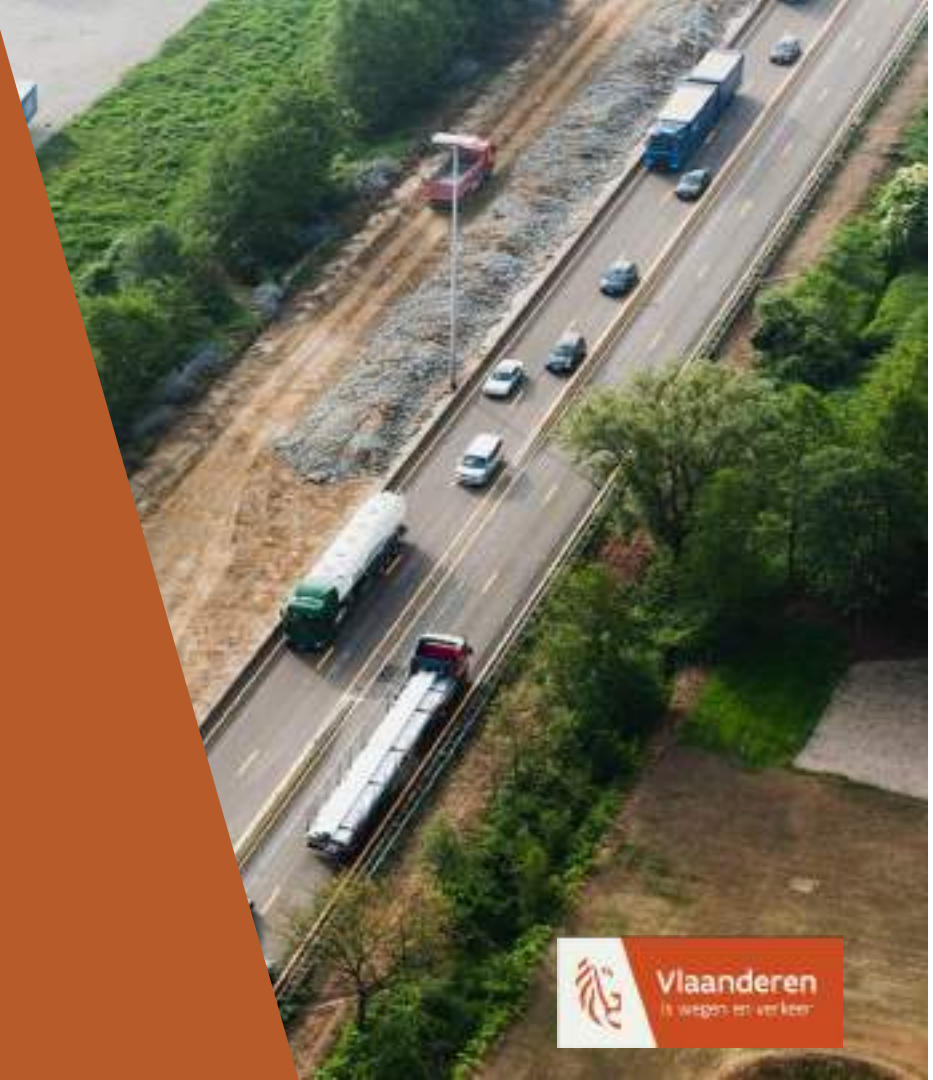


Enkele huisregels

- Bedankt om deel te nemen aan dit digitale participatiemoment
- Vragen kan je tijdens de presentatie in het **chatvenster** noteren
- De vragen zullen één per één beantwoord worden
- Houd er rekening mee dat er heel wat mensen **meeluisteren**



Voorstelling projectteam





Agentschap Wegen en Verkeer

- Projectmanager - Ben Janssens
- Studie-ingenieur Geluid - Ann Buytaert
- Adviseur-ingenieur Geluid - Barbara Vanhooreweder



Studiebureau Sweco

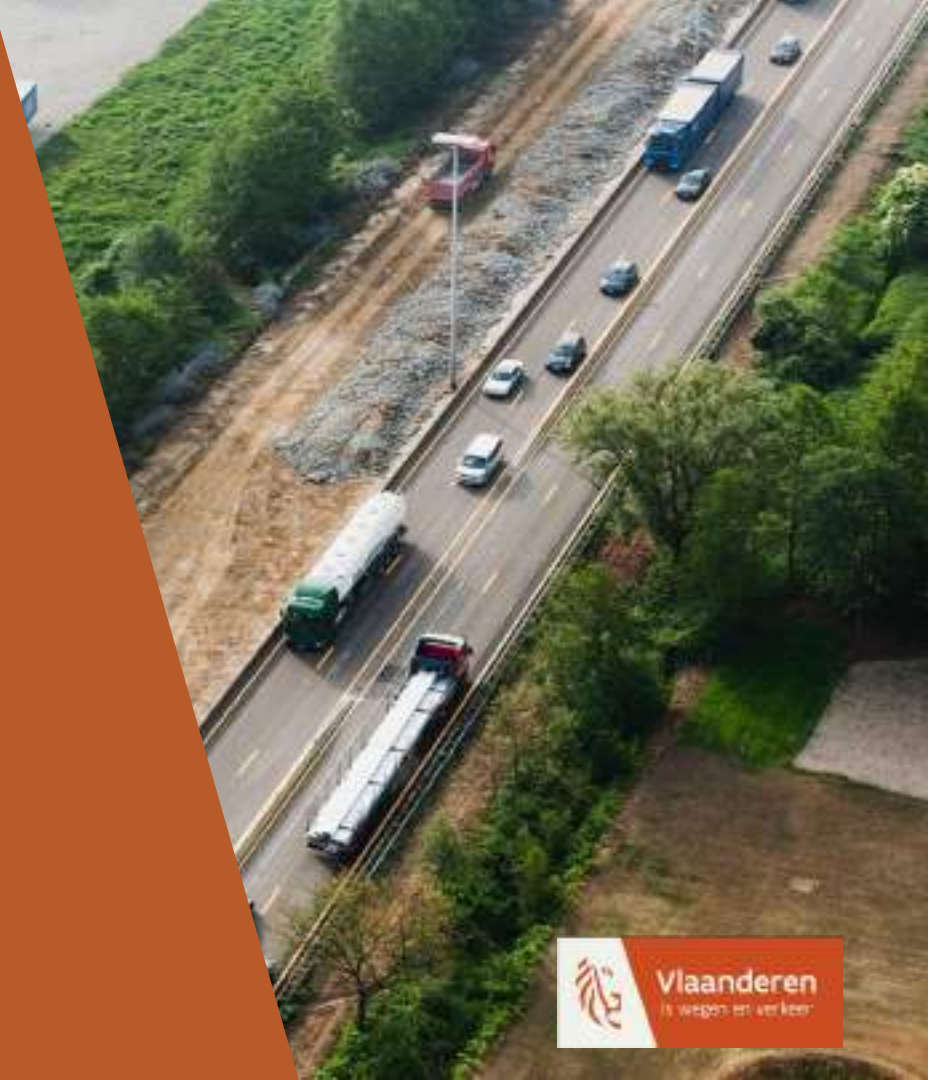
- Projectmanager - Alain Bulen
- MER-coördinator - Geertrui Goyens
- MER-deskundige Geluid - Kristof Wijns
- MER-deskundige Mobiliteit - Stijn Van Pee



Communicatiebureau RCA

- Sebastiaan Miermans
- Jasper Vanden Wyngaert

Het project in een notendop

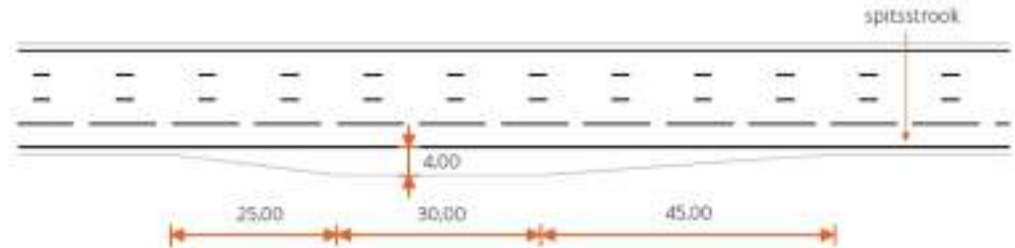


Nood aan duurzame oplossing

- Verkeer E313 en E314 stijgt snel in Limburg
 - Meer personenverkeer
 - Meer vrachtverkeer door e-commerce en logistieke ontwikkelingen
- Snelwegen raken verzadigd
 - Minder vlotte doorstroming op autosnelweg zelf
 - Sluipverkeer op secundaire wegen

Nood aan een duurzame oplossing

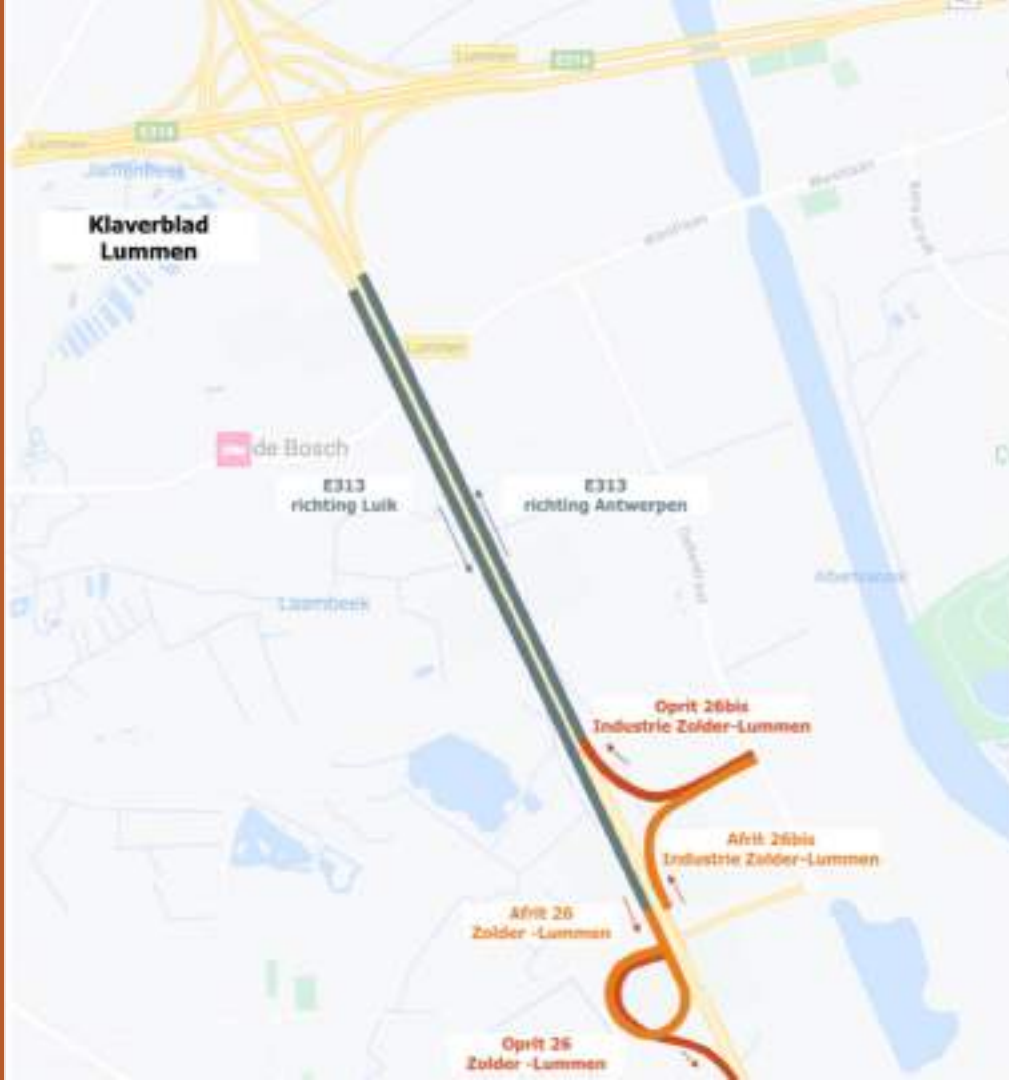
- Bestaande pechstrook transformeren in dynamische spitsstrook
 - In beide richtingen E313 Lummen – Hasselt-Oost
 - Afstand van ca. 15 km
 - Verbreding buiten bestaande weg 0.5-1.25m
 - Aanleg pechhavens met tussenafstand ca. 500m
 - Portieken dynamische rijstrooksignalisatie



figuur 54: Pechhavens langs spitsstrook op autosnelwegen

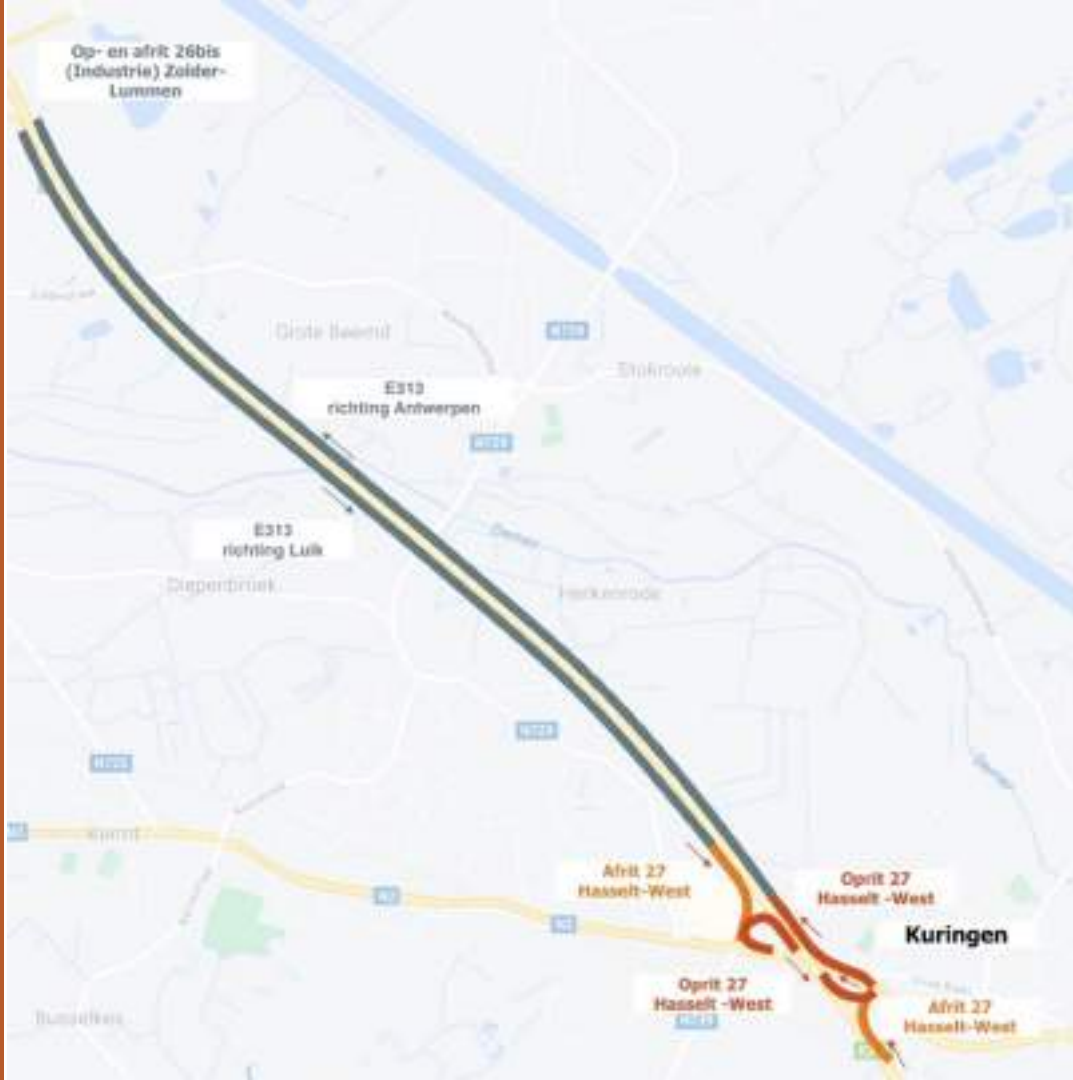
Nood aan een duurzame oplossing

- Aanpassingen weginfrastructuur
 - Vernieuwing waar nodig
 - Verbreding buiten bestaande weg 0.5-1.25m
- Aanpassingen ter hoogte van bruggen
 - Verdieping van de snelweg waar nodig (ca. 10-60 cm)
- Gefaseerde aanleg nodig:
 - Fase 1 van verkeerswisselaar in Lummen tot en met afrit aan complex 27 Hasselt-West
 - Fase 2 van afrit aan complex 27 Hasselt-West tot en met afrit aan complex 29 Hasselt-Oost
 - Aanpassingen aan fasering zijn nog mogelijk ikv uitwerking ontwerp binnen MER



Het projectgebied

- E313 in beide richtingen
- Grondgebied Lummen en Hasselt



Het projectgebied

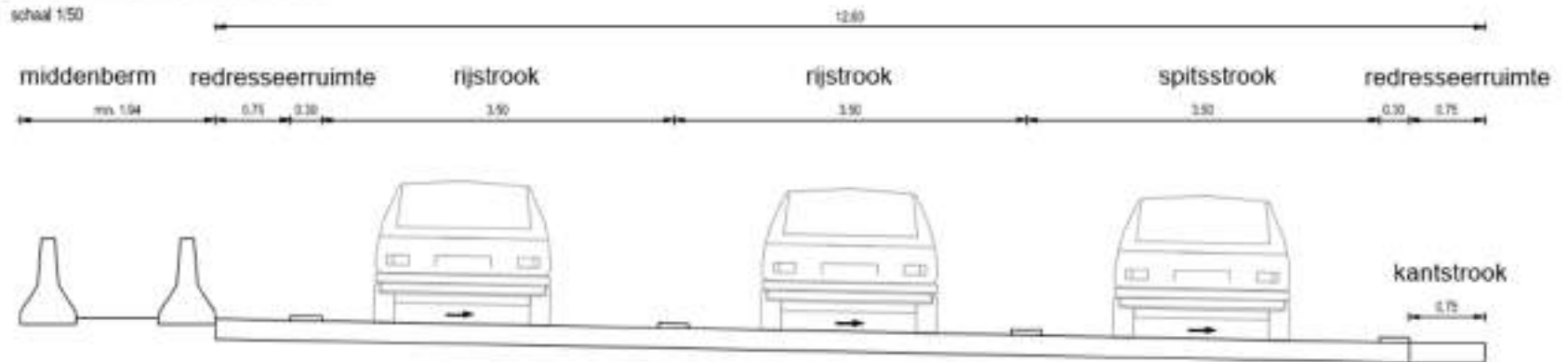
- E313 in beide richtingen
- Grondgebied Lummen en Hasselt



Het projectgebied

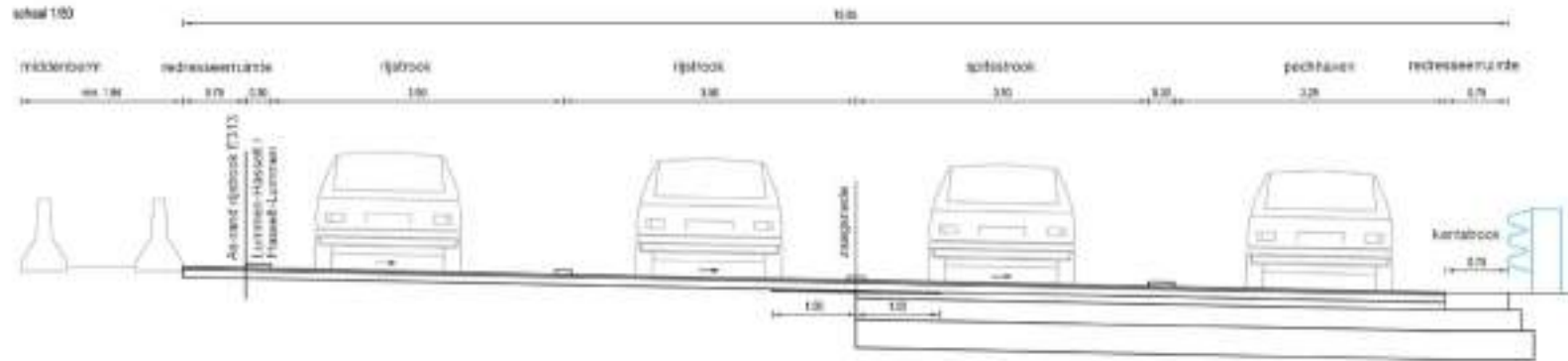
- E313 in beide richtingen
- Grondgebied Lummen en Hasselt

Type dwarsprofiel

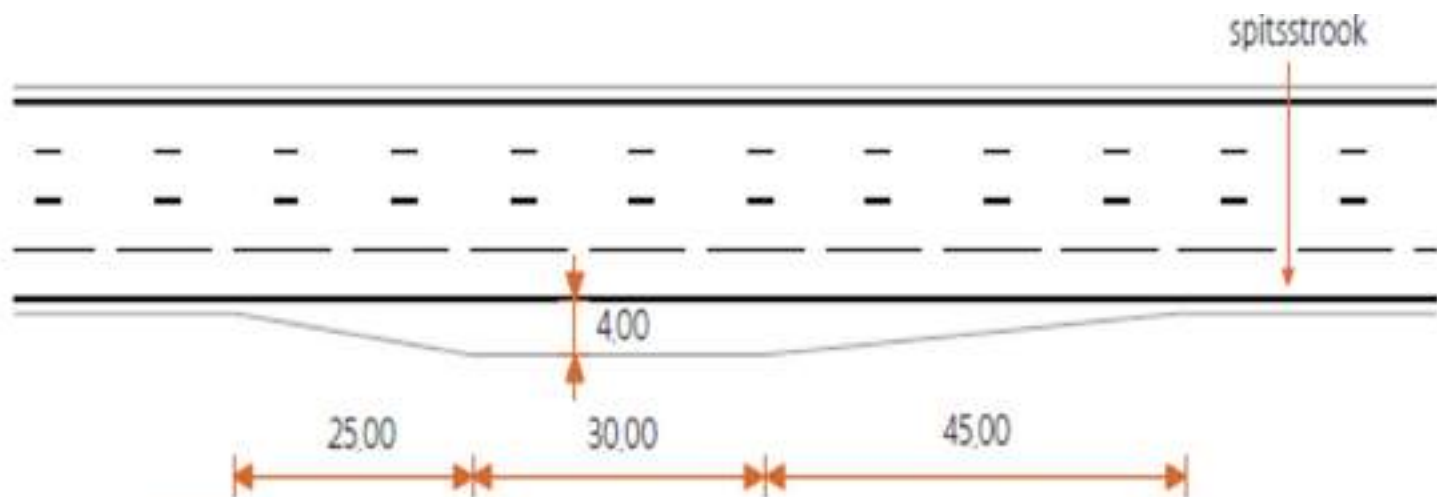


Pechhavens

- Aanleg pechhavens met tussenafstand ca. 500m
- Rekening houdend met groen en omgeving



Pechhavens



figuur 54: Pechhavens langs spitsstrook op autosnelwegen



Klaverblad Lummen

E11

E11

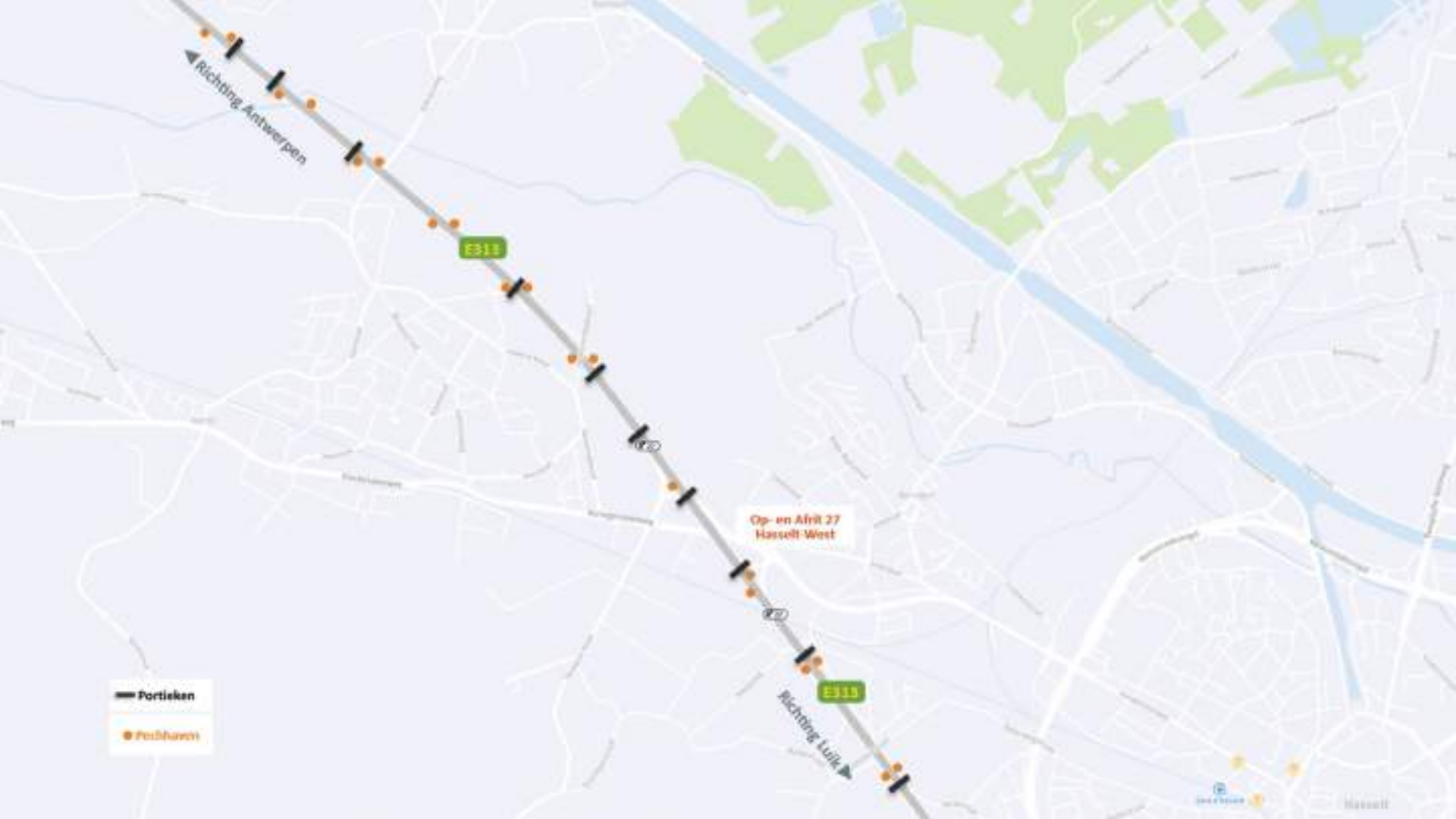
Op- en Afrit 26 Zolder-Lummen

E13

Portieken
Pechhaveri

Richting Antwerpen

Richting Luik



Richting Antwerpen

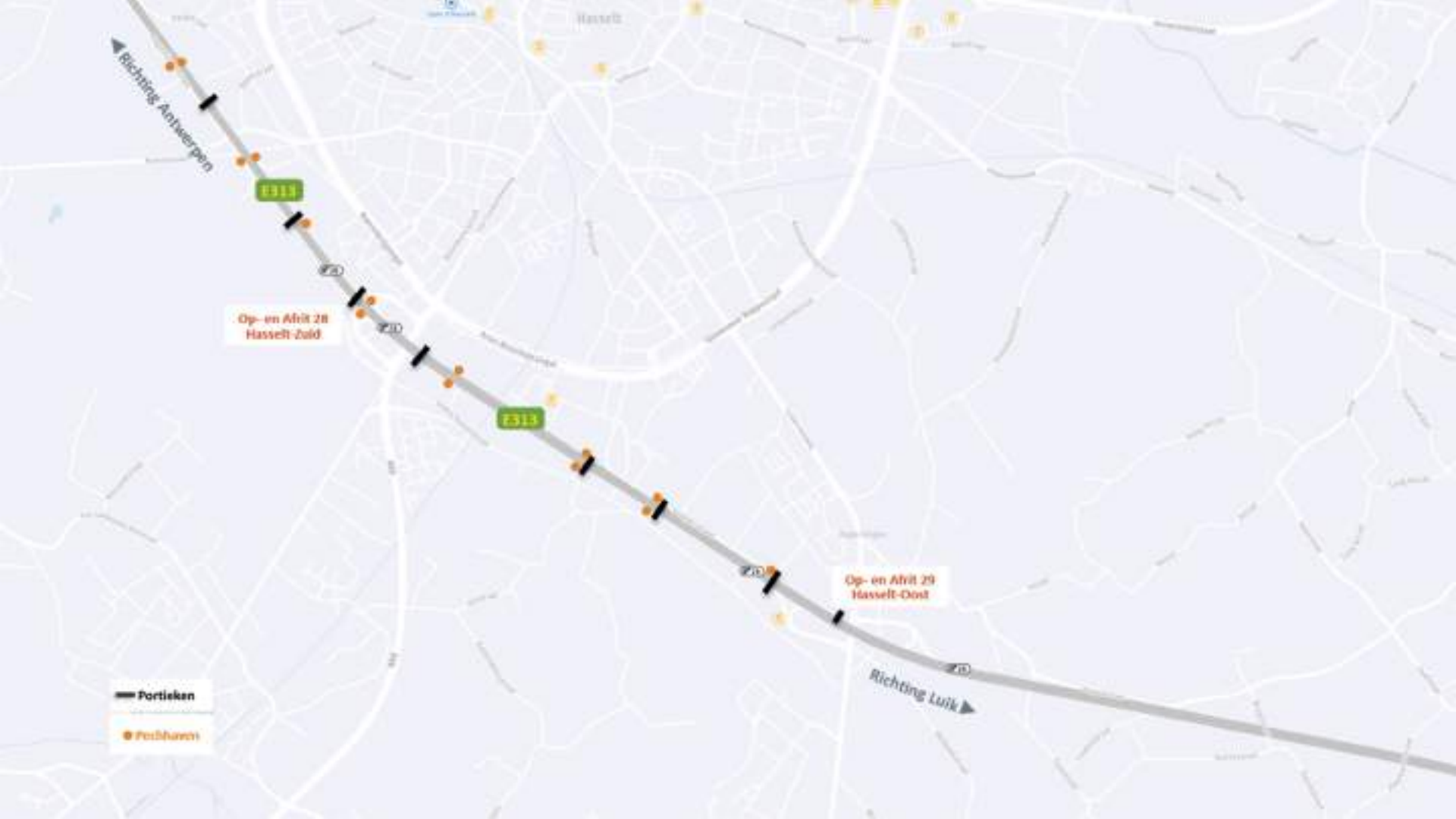
E318

Op- en Afrit 27
Hasselt-West

E318

Richting Luik

- Portieken
- Busshaven



Richting Antwerpen

Op- en April 28
Hasselt-Zuid

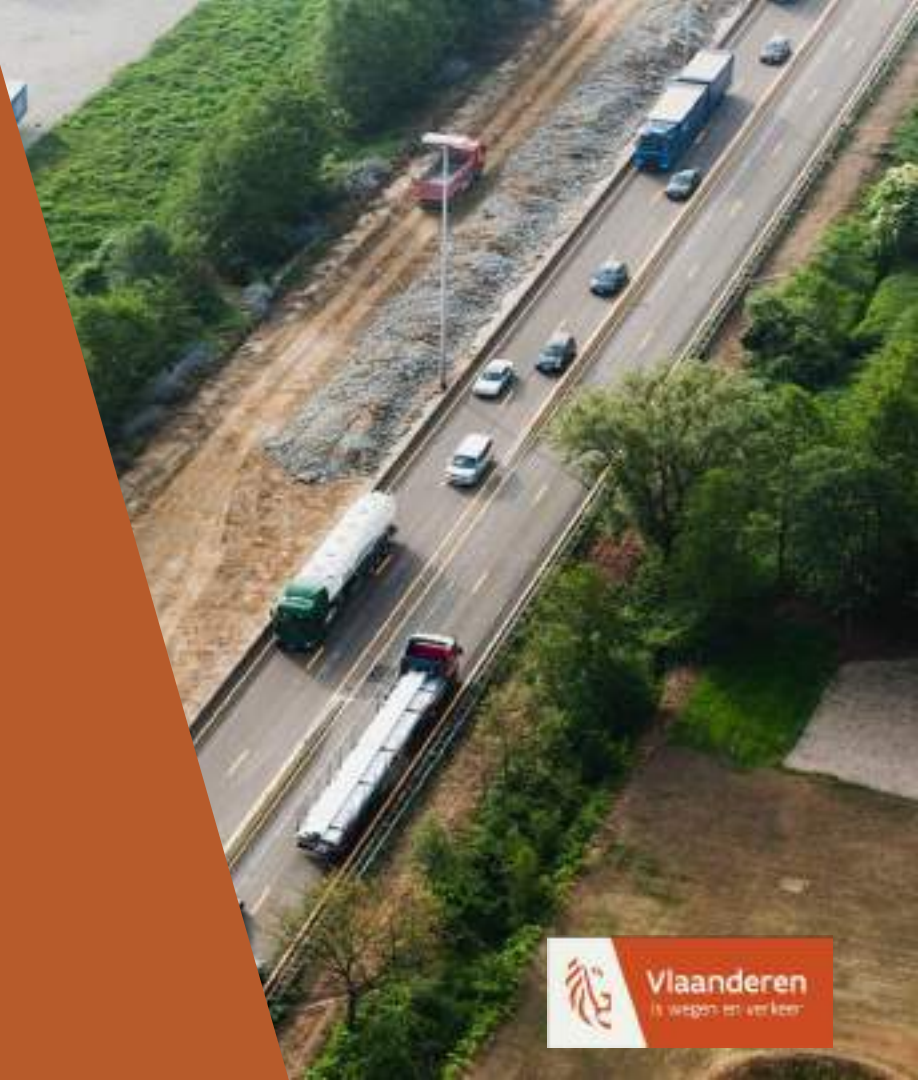
Op- en April 29
Hasselt-Oost

Richting Luik

- Fortieken
- Perishuurt

Het project in een
notendop:

Vraag en antwoord



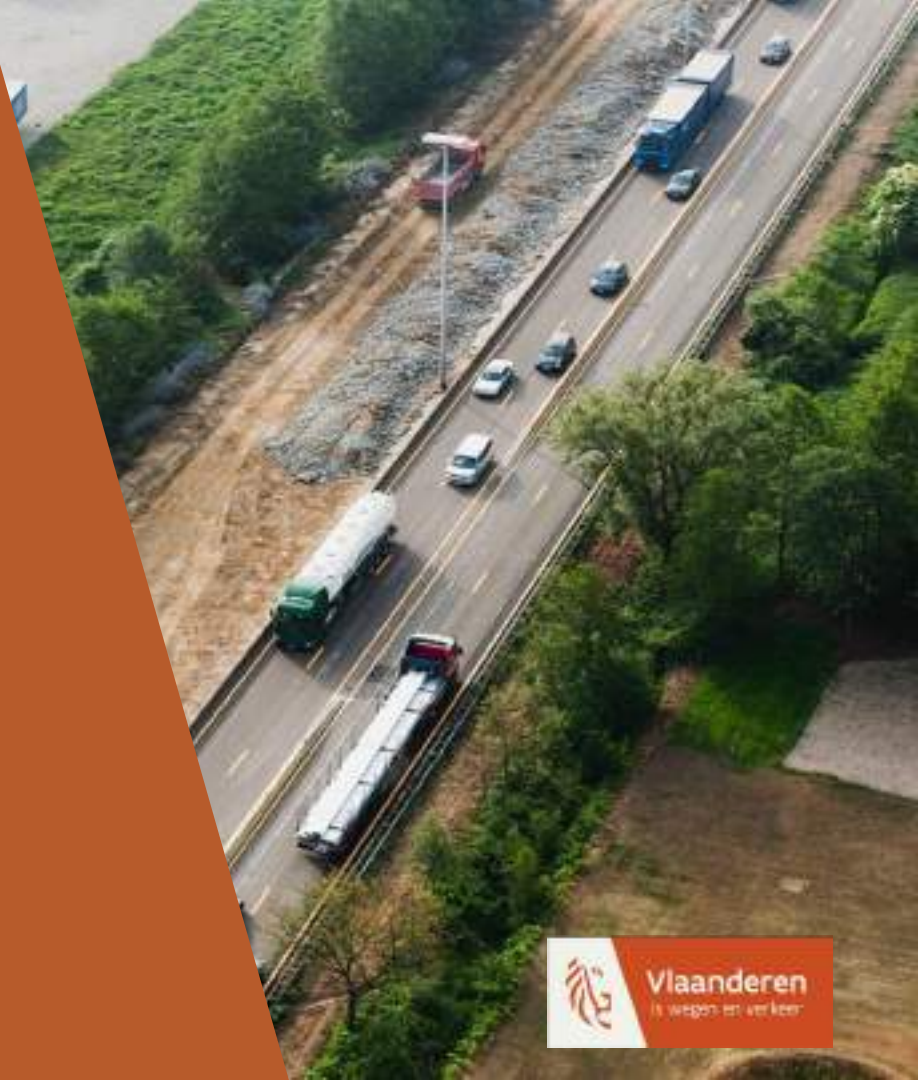
Vraag en antwoord

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Waar komen de pechhavens? Ik heb 250 meter eigendom liggen langs de E313.*

Antwoord: In tabel 3-1 van het MER worden de locaties van de pechhavens opgelijst. In sectie 3.5.2 van het MER en op voorgaande slides wordt weergegeven welke afmetingen een pechhaven heeft.

Het project in een
notendop:

Verdere vragen of
opmerkingen?



Het project-MER milieueffectenrapport

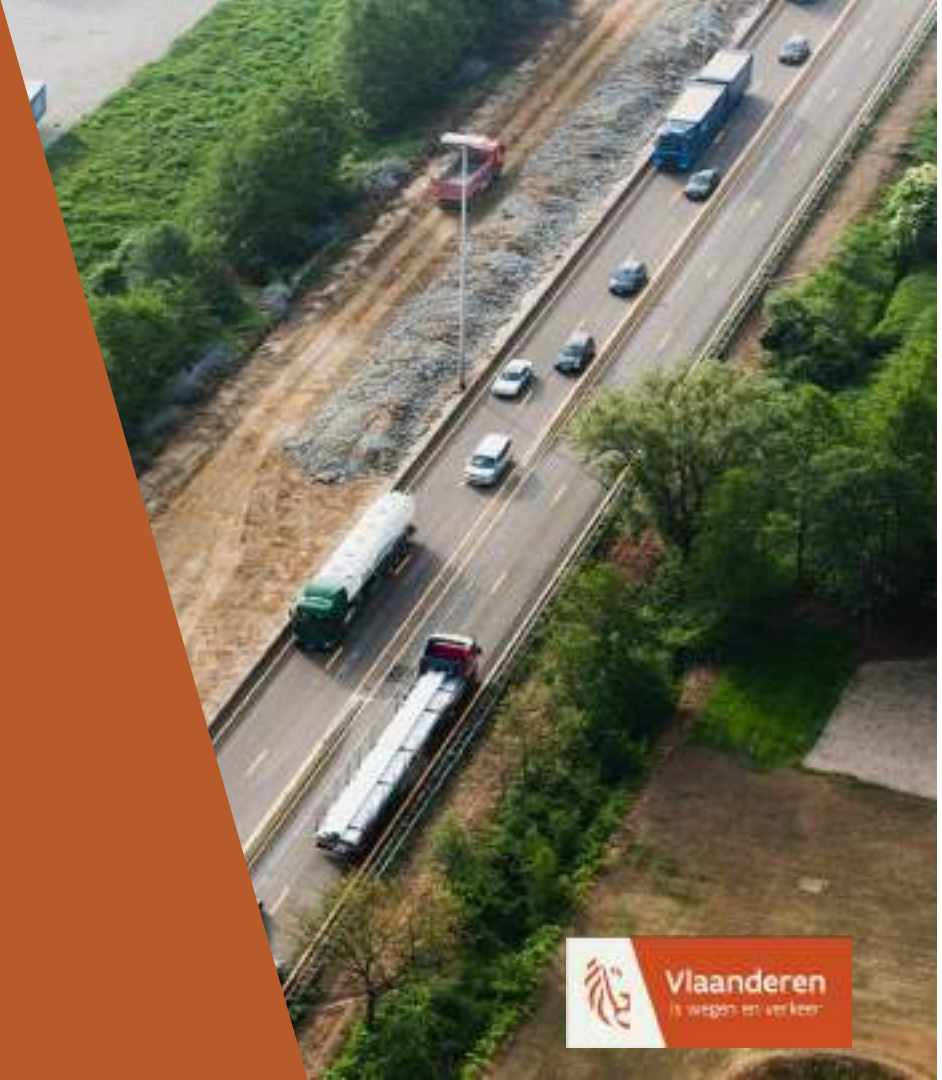
Inhoud van het MER-onderzoek

- Mobiliteit
 - Algemeen
 - Ingrepen aan complexen worden nog onderzocht
- Leefbaarheid rond de E313
 - Lucht
 - Geluid en Trillingen
 - Gezondheid
 - Ruimte
- Milieu-impact:
 - Bodem
 - Water
 - Biodiversiteit
 - Landschap, Bouwkundig Erfgoed, Archeologie
 - Klimaat

Deze infosessie:

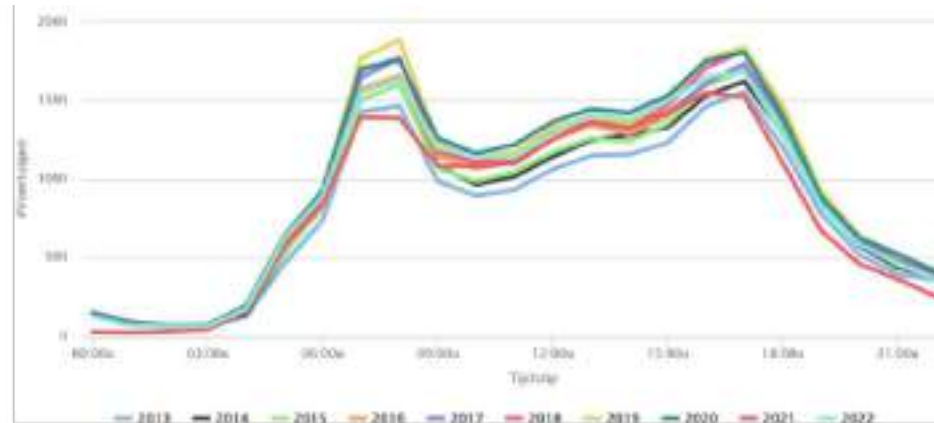
- Presentatie van de bevindingen van het MER-onderzoek
- De reacties gaan mee als input bij het 2e scopingsadvies van de dienst m.e.r

Mobiliteit



Bestaande toestand - spitsmomenten

- Duidelijke ochtendspits en avondspits waarneembaar
- Afhankelijk van locatie bepaalde spitsmomenten meer afgeleid



E313 richting Antwerpen
Hasselt-Oost – Hasselt-Zuid

Bestaande toestand - verzadiging E313



Kritische grenswaarde >80%

Het wegvak tussen Zolder en Hasselt-West kent de hoogste verzadigingsgraden tijdens beide spitsmomenten in beide richtingen

Ook op de wegvakken tussen Hasselt-West en Hasselt-Zuid en tussen Hasselt-Oost en Diepenbeek wordt de grenswaarde van 0,80 overschreden

Situering kritische verzadigingen E313 - referentiescenario 2020 (zonder spitsstroken)
OSP = ochtendspits, ASP = avondspits

Mobiliteit - vier scenario's onderzocht

- 1 - spitsstroken in beide richtingen geopend op werkdagen tussen **6u00 en 9u00 en tussen 16u00 en 20u00**
- 2 - spitsstroken in beide richtingen geopend op werkdagen tussen **6u00 en 20u00**
- 3 - spitsstroken in beide richtingen **24/24 en 7/7** geopend
- 4 - spitsstroken enkel tussen **knooppunt Lummen en Hasselt-West** in beide richtingen geopend op werkdagen tussen 6u00 en 9u00 en tussen 16u00 en 20u00

Mobiliteit - resultaten in het kort - op de snelweg

Het MER onderzocht de verkeersdrukke en veiligheid, en vergeleek de situatie zonder en met spitsstroken, zowel voor de E313 als de secundaire wegen.

- Toename van het verkeer door aanleg spitsstroken
- Meer mensen zullen de E313- E314 gebruiken in plaats van de secundaire wegen
- Sterk positief effect op de doorstroming op de E313 tussen de complexen van Zolder en Hasselt-Oost tijdens beide spitsmomenten in beide richtingen
- Tussen Zolder en knooppunt Lummen wordt geen extra capaciteit gecreëerd (bestaande weefstrook/voorsorteerstrook)

Mobiliteit - resultaten in het kort - secundaire wegen



Beperkte afname van de verkeersintensiteit verwacht

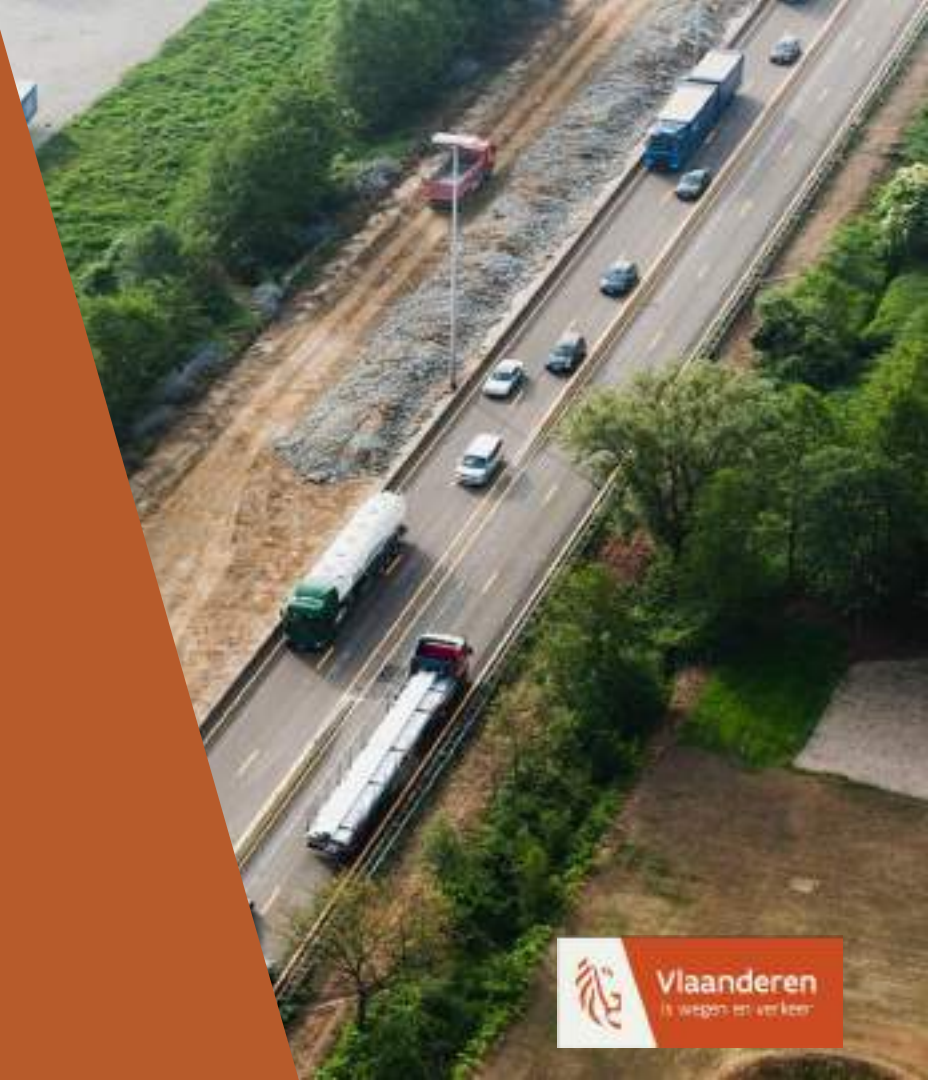
Meer mensen zullen de E313 en E314 gebruiken omwille van de vlottere doorstroming door de aanleg van de spitsstroken

Mobiliteit - milieueffecten in het kort

- **Aanlegfase**
 - Opmaak minderhinderplan
 - Monitoring van het verkeer tijdens de werken
 - Gevolg = impact van de werken wordt maximaal beperkt
- **Exploitatiefase op de E313**
 - Spitsstroken verlagen kans op filevorming
 - Grootste effect tussen Lummen-Zolder en Hasselt-Zuid
 - Verwaarloosbare tot beperkte aantrekking extra verkeer vlak voor en na spitsstroken
- **Exploitatiefase op de secundaire wegen**
 - Positief of verwaarloosbaar effect van de spitsstroken op het verkeer op de secundaire wegen

Mobiliteit:

Vraag en antwoord



Vraag en antwoord

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Gaat de oprit aan tankstation Total te Tessenderlo richting Lummen ook worden aangepast? Momenteel is er veel sluipverkeer, dat deze op-afrit als parallelweg gebruikt, hierdoor ontstaan er files.*

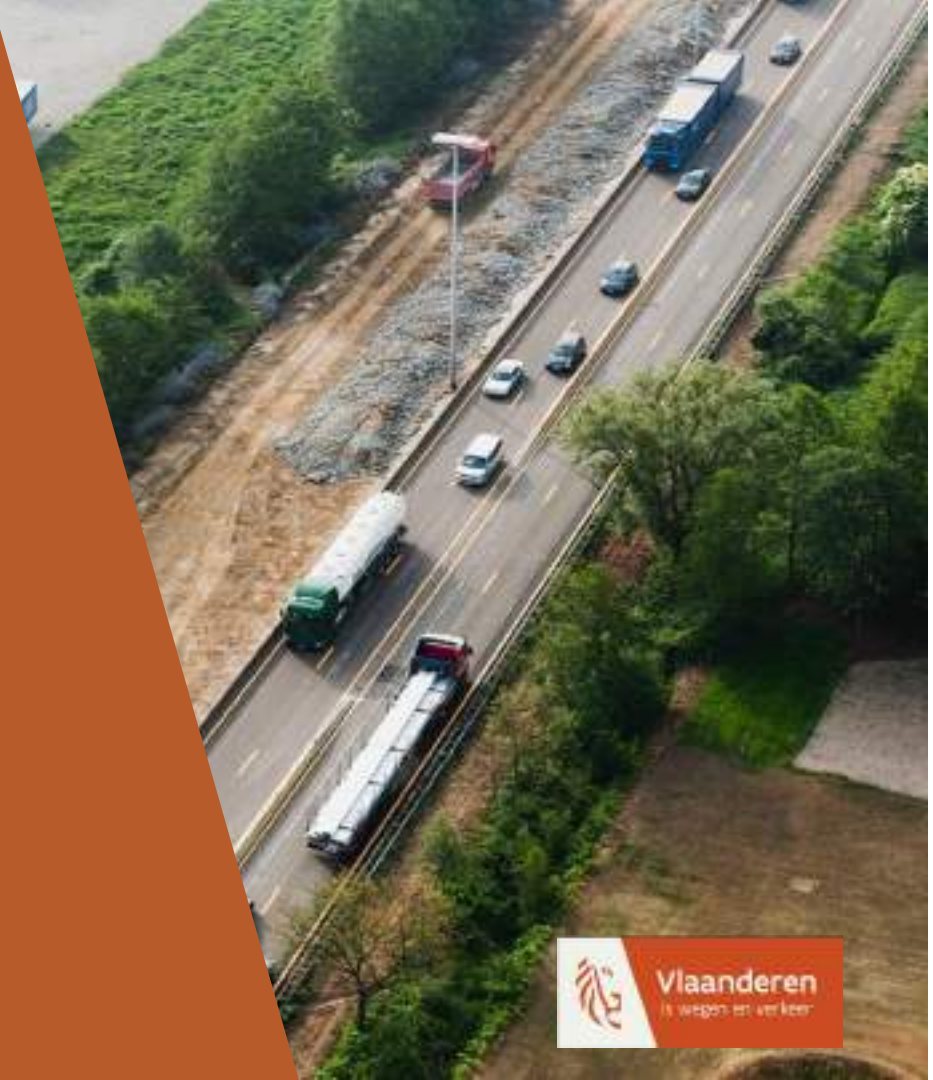
Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Wat is de impact op het sluikverkeer?*

Antwoord: Tankstation Total en omgeving maakt geen deel uit van dit project, maar is wel gelegen nabij een gelijkaardig project rond spitsstroken, zie <https://wegenverkeer.be/werken/spitsstroken-op-e313-tussen-lummen-en-ham>

Sluipverkeer algemeen: de spitsstroken zijn een maatregel om sluipverkeer te verminderen (meer verkeer naar E313 in plaats van op onderliggende wegen) we zien dan ook een afname aan verkeer op verschillende gewest- en lokale wegen binnen het studiegebied (zie figuur voorgaande slides).

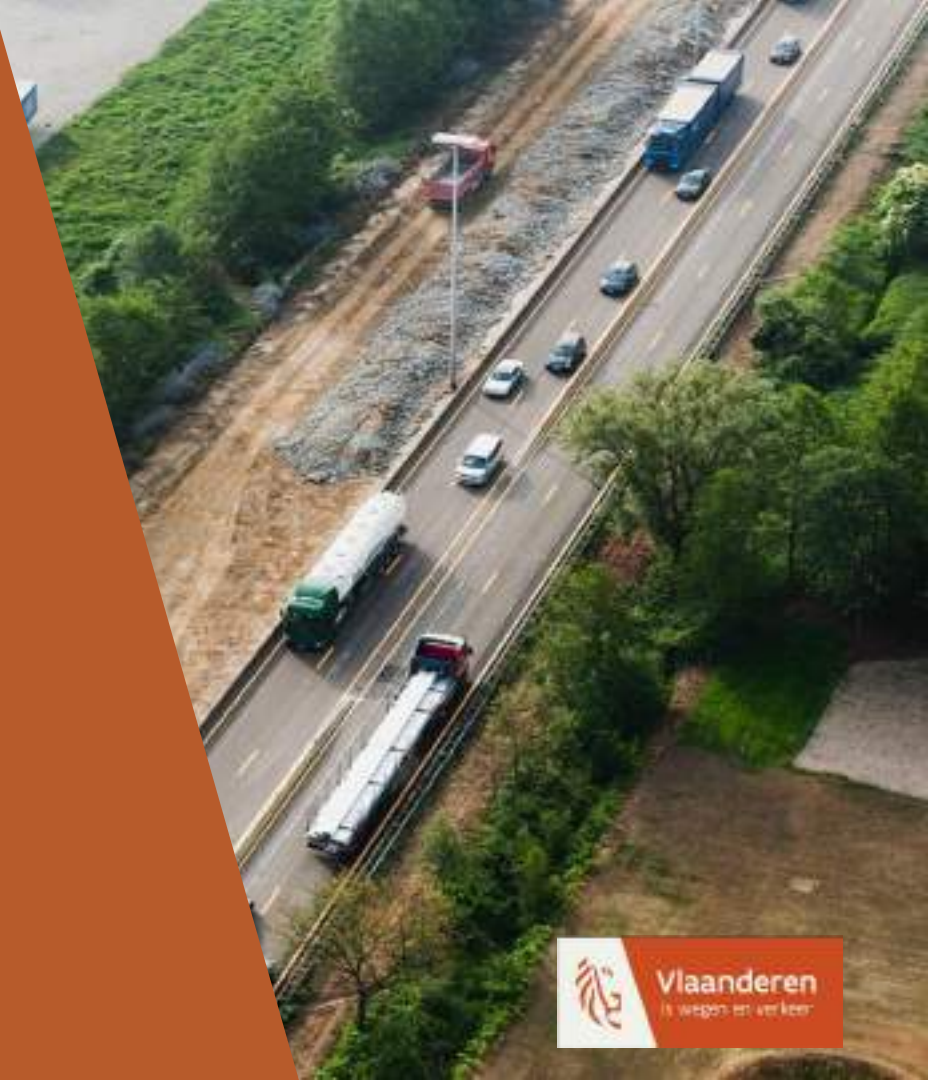
Mobiliteit:

**Verdere vragen of
opmerkingen?**



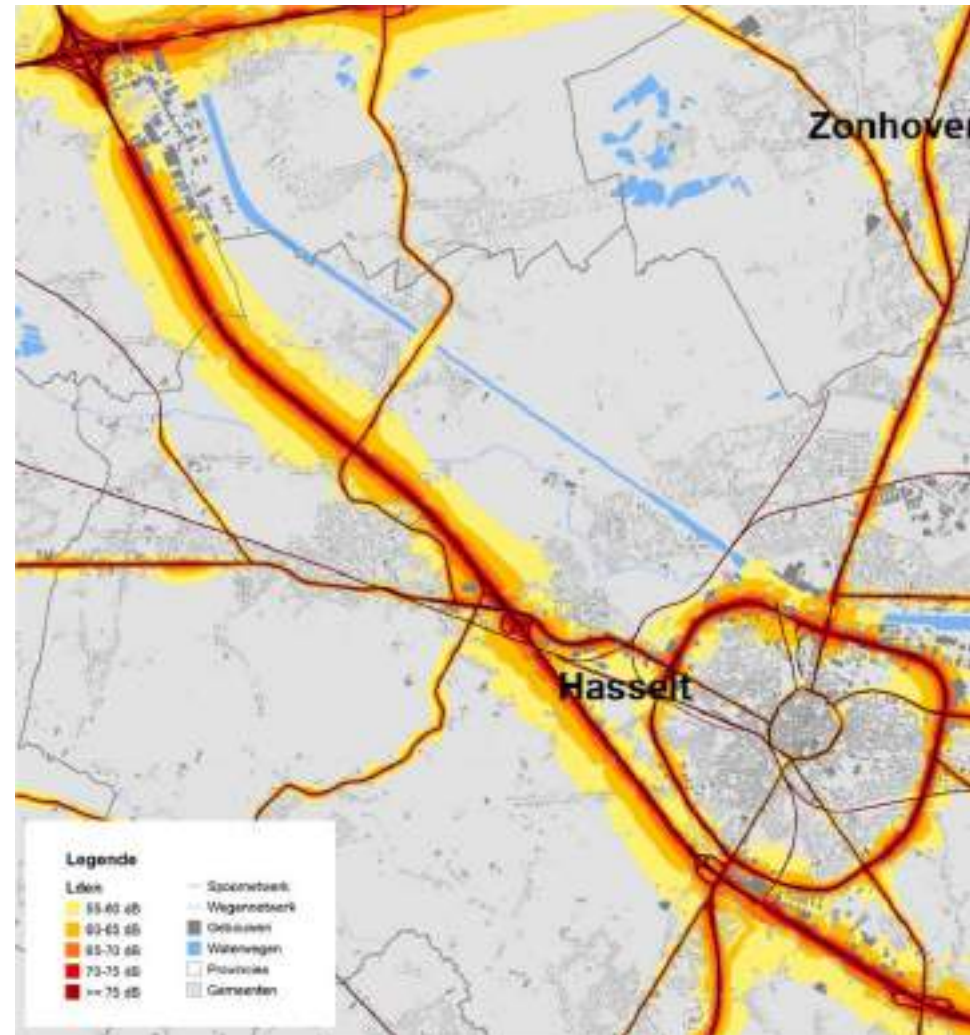
Leefbaarheid:

Geluid



Geluid

- Bestaande geluidsbelasting E313
- L_{den} = gemiddelde van dag, avond en nacht met straffactor voor avond (+ 5 dB) en nacht (+ 10 dB)



Geluid

Bijkomende geluidsmetingen uitgevoerd

- Vaste meetpunten (VMP)
- Ambulante meetpunten (AMB)



Geluid

- **Daling of verwaarloosbare stijging (<1dB)** omwille van het project in omgeving E313, bekeken ten opzichte van bestaande toestand (ref2020)
- **Verbetering van 1 tot 2 dB(A)** in omgeving E313 in zones waar nieuw SMA-D wegdek aangelegd wordt, zones met AGT wegdek blijven AGT wegdek
- Verwaarloosbare geluidseffecten ter hoogte van woningen langs secundaire wegen

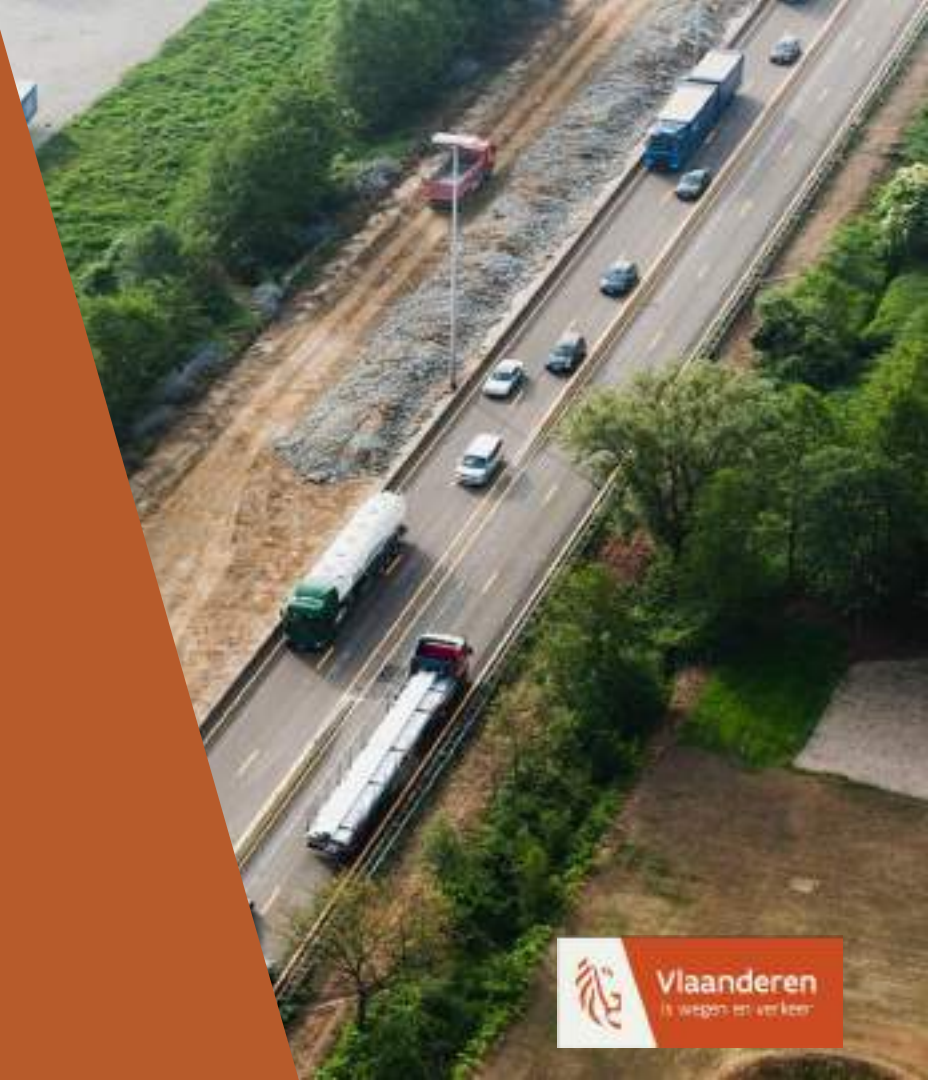
Onderzoek waar geluidsschermen zinvol zouden kunnen zijn

Richtlijn om investeringen in geluidsschermen in heel Vlaanderen fair te verdelen

- 1. Minimaal geluidsniveau: wooncluster** van minstens 5 woningen, minder dan 100 m van de rand, maximaal 60 m van elkaar. Alle woningen min LAeq,dag 60 dB(A) , 1 woning min LAeq,dag 65 dB(A)
- 2. Minimum effectiviteit:**
 - reductie 12 dB(A) voor woningen 30 m, 10 dB(A) 50 m van rand
 - Voldoende plaats (140° regel), geen onderbrekingen
 - Niet voor woningen verder dan 100 m

Geluid:

Vraag en antwoord



Vraag en antwoord

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Komen er ook geluidsschermen omwille van het extra verkeer en meer geluidshinder dat met de jaren erger wordt?*

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Geluidspanelen? Waar?*

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Wat is er eigenlijk beslist ivm de geluidsoverlast thv Tuilt? Wij vinden het nu al moeilijk leefbaar, dan wordt het nog erger waarschijnlijk... Komen er geluidsschermen?*

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Welke concrete geluidswerende maatregelen zijn voorzien in Lummen ter hoogte van Geneiken?*

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Zijn er geluidswerende maatregelen voorzien t.h.v. Hasselt-West (zone tussen Herkenrodedreef en geluidsschermen Veldstraat)?*

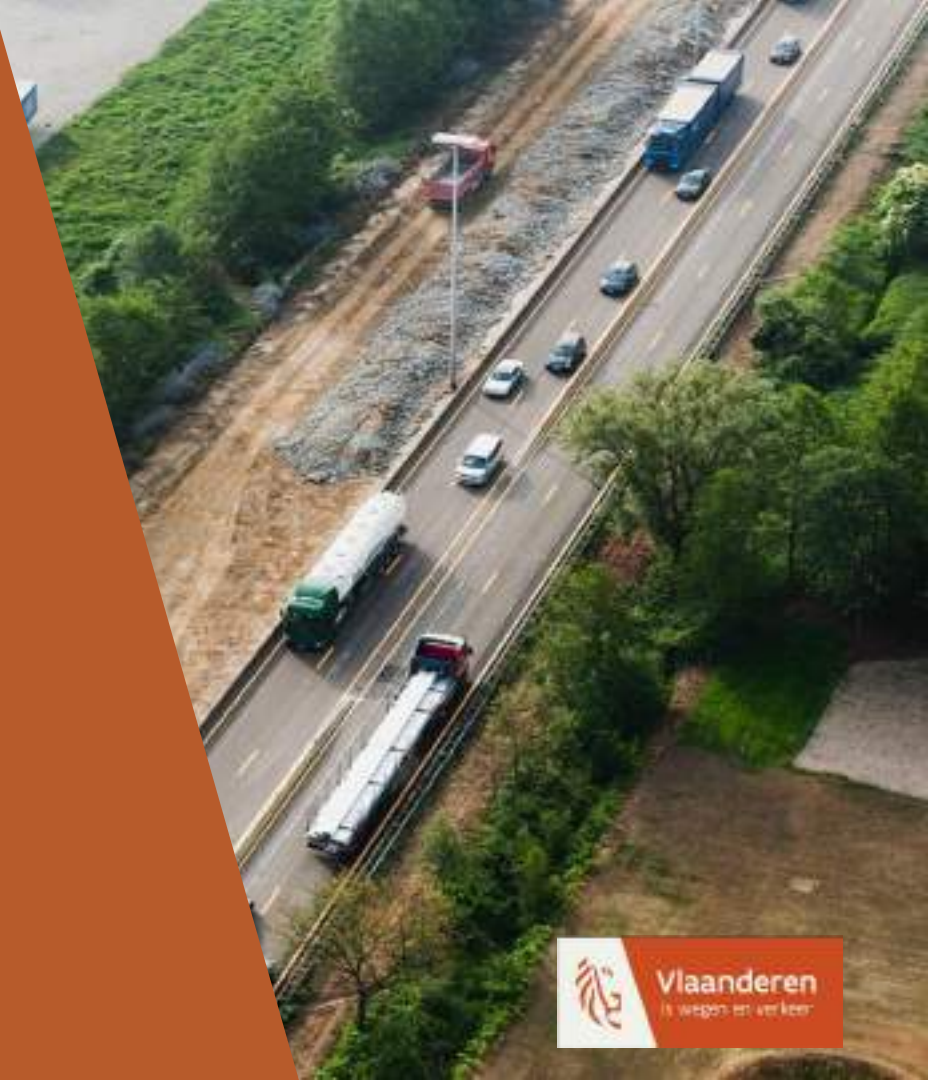
Vraag en antwoord

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *We hebben nu al veel last van lawaai van het doorgaand verkeer op de autostrade. En het zal er niet minder op worden. Het lawaai stopt niet tussen Diepenbeek en Hasselt-Oost, Kan hier ook rekening mee gehouden worden in uw studie? Graag geluidsmuren of een speciale wegbedekking zodat we ten alle tijden, OOK tijdens de spits, kunnen buiten zitten.*

Antwoord: Uit het MER volgt **geen** noodzaak tot plaatsing van bijkomende geluidsschermen. AWV engageert zich vrijwillig om de plaatsing van bijkomende geluidsschermen verder te onderzoeken, in samenspraak met de desbetreffende gemeenten. Zie ook Zie ook MER discipline geluid en bijlage 6.

Geluid:

**Verdere vragen of
opmerkingen?**

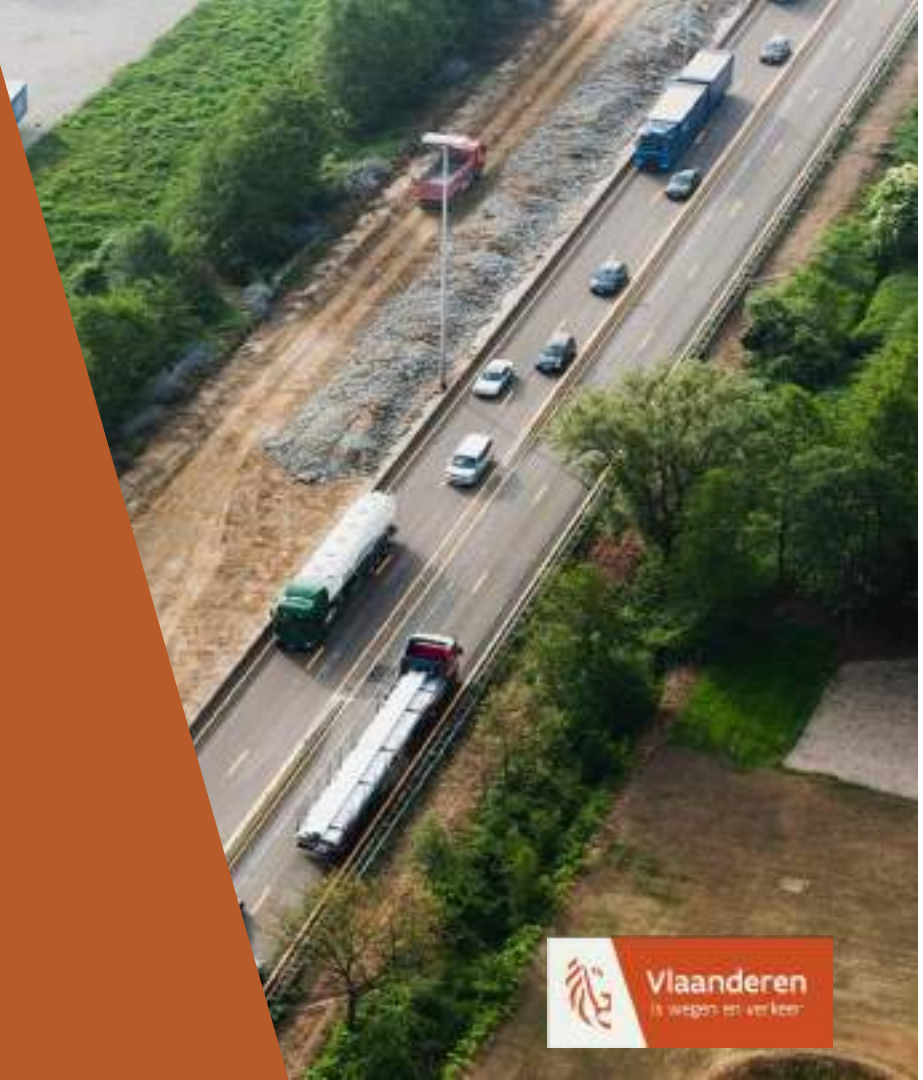


Leefbaarheid

Lucht

Gezondheid

Ruimte



Luchtkwaliteit - studiegebied



Figuur 10-5: Overzicht onderzochte wegsegmenten in de omgeving van het studiegebied

Luchtkwaliteit

- Impact van dit project op de luchtkwaliteit blijft beperkt tot een **nauwe zone** rond de snelweg en bepaalde omliggende gewestwegen
- Op de onderliggende wegen wordt in de meeste gevallen een **verbetering** verwacht ten opzichte van de bestaande situatie

Menselijke gezondheid

- Effecten op de luchtkwaliteit en geluid vertalen zich door naar discipline menselijke gezondheid
- Aandachtspunten:
 - Al in bestaande toestand effecten van E313 op luchtkwaliteit en geluid
 - Bewoning vlakbij de E313

Ruimtelijke belevingswaarde en kwaliteit

- Totale impact van het project is beperkt negatief tot verwaarloosbaar
- Beperkte bijkomende verhardingen aan buitenzijde (0.5-1.25m breed)
- Pechhavens en portieken ingeplant met maximale aandacht voor de omgeving
- Pechhavens en portieken al verplaatst tijdens het MER proces om negatieve impact te vermijden cf. zone Tuiltermolen

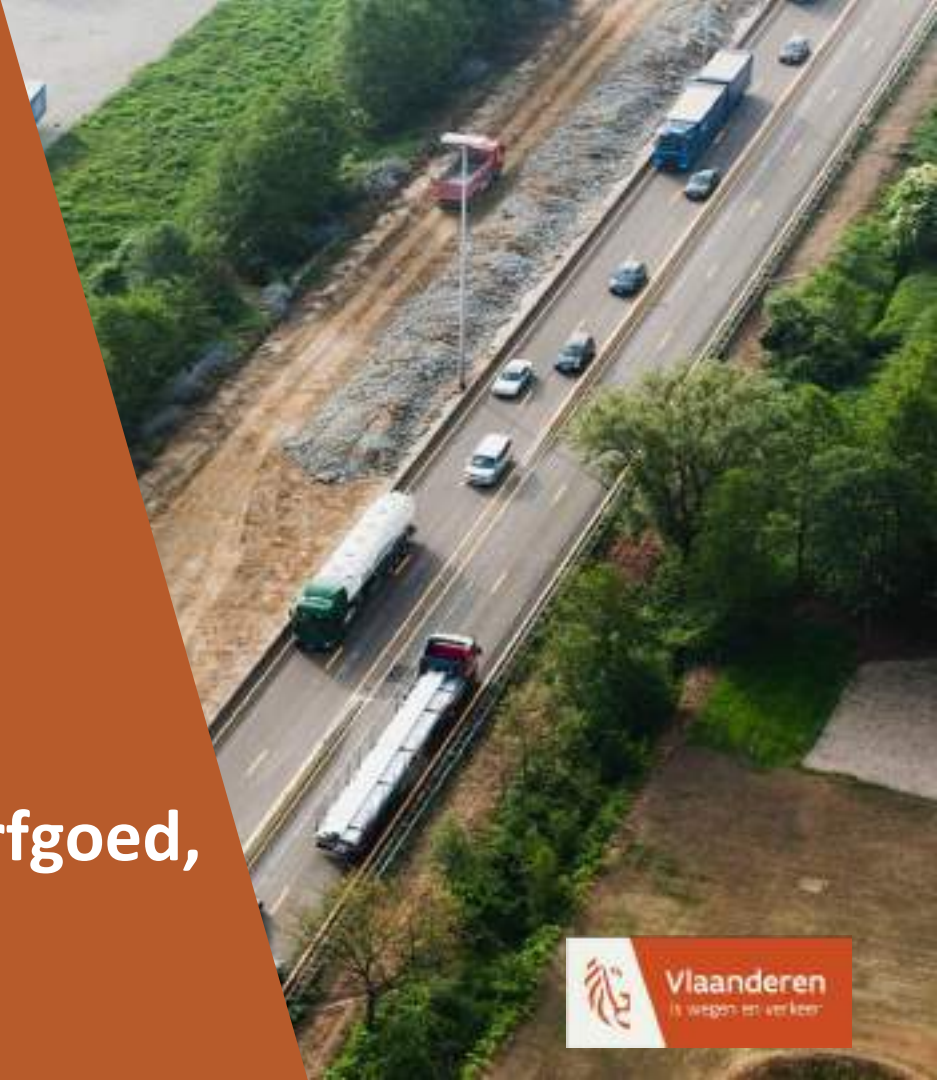
Milieu

Bodem

Water

Biodiversiteit

Landschap, Bouwkundig Erfgoed,
Archeologie

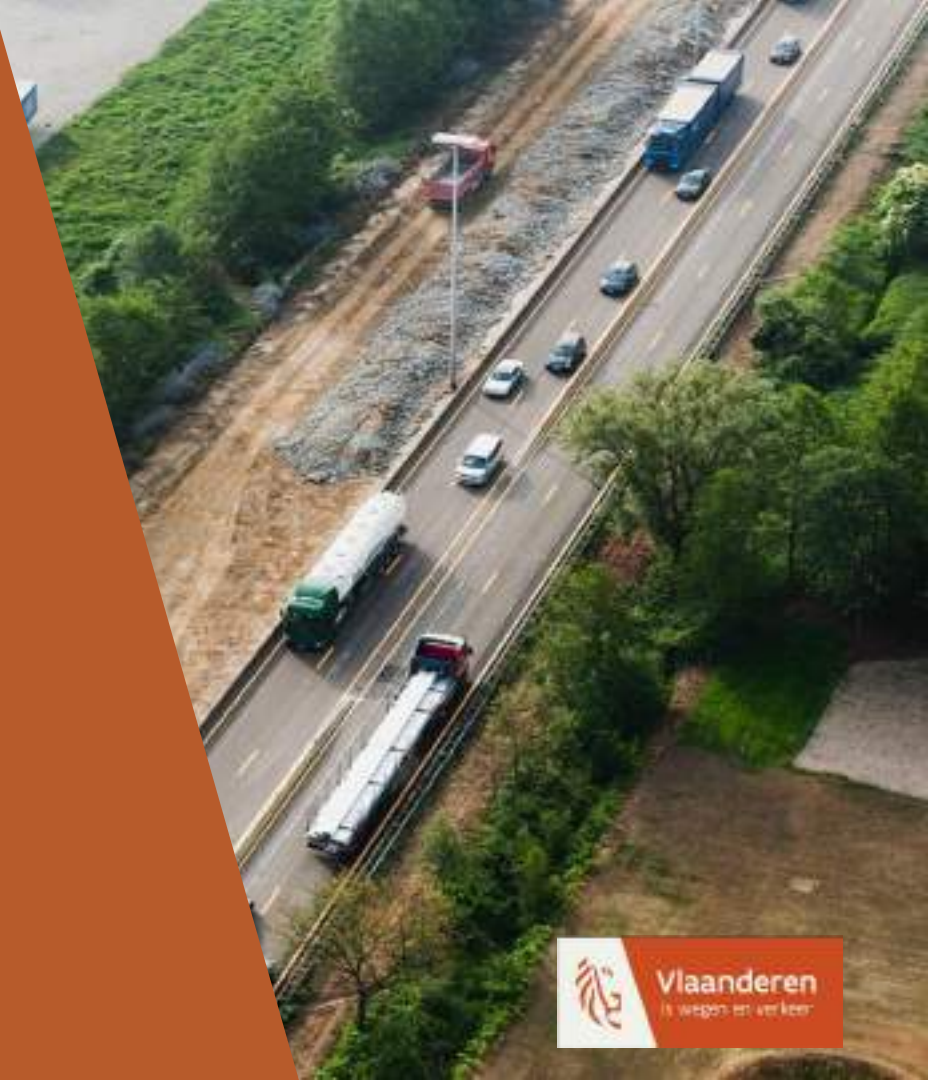


Milieu-impact

- Bodem: geen bemaling nodig, geen impact van gekende bodemverontreinigingen verwacht (OVAM geoloket)
- Oppervlaktewater: maximaal inzetten op bufferen in langsgrachten en infiltratie ter plaatse, cf. wetgeving rond dit topic
- Erfgoed en archeologie: werken op of in de directe nabijheid van de snelweg
- Biodiversiteit - aanlegfase: compensatie van groen dat moet verdwijnen cf. wetgeving, voorzorgsmaatregelen om verstoring van vegetaties en fauna te voorkomen
- Biodiversiteit - exploitatiefase: geen extra verharding in natuurgebieden, ingrepen in bermen langs de snelweg

**Gezondheid, Lucht,
Ruimte, Milieu:**

Vraag en antwoord



Vraag en antwoord

Vraag (inschrijvingsformulier participatiemoment): *Wat is de invloed van de pechstrook op de leefbaarheid van de Tuiltermolensite?*

Antwoord: Pechhaven en portiek zijn ter hoogte van deze zone verplaatst om negatieve effecten maximaal te beperken en de bestaande groenbuffer voor buffering tussen de snelweg en de erfgoedsite maximaal te vrijwaren.



Richting Antwerpen

E318

Op- en Afrit 27
Hasselt-West

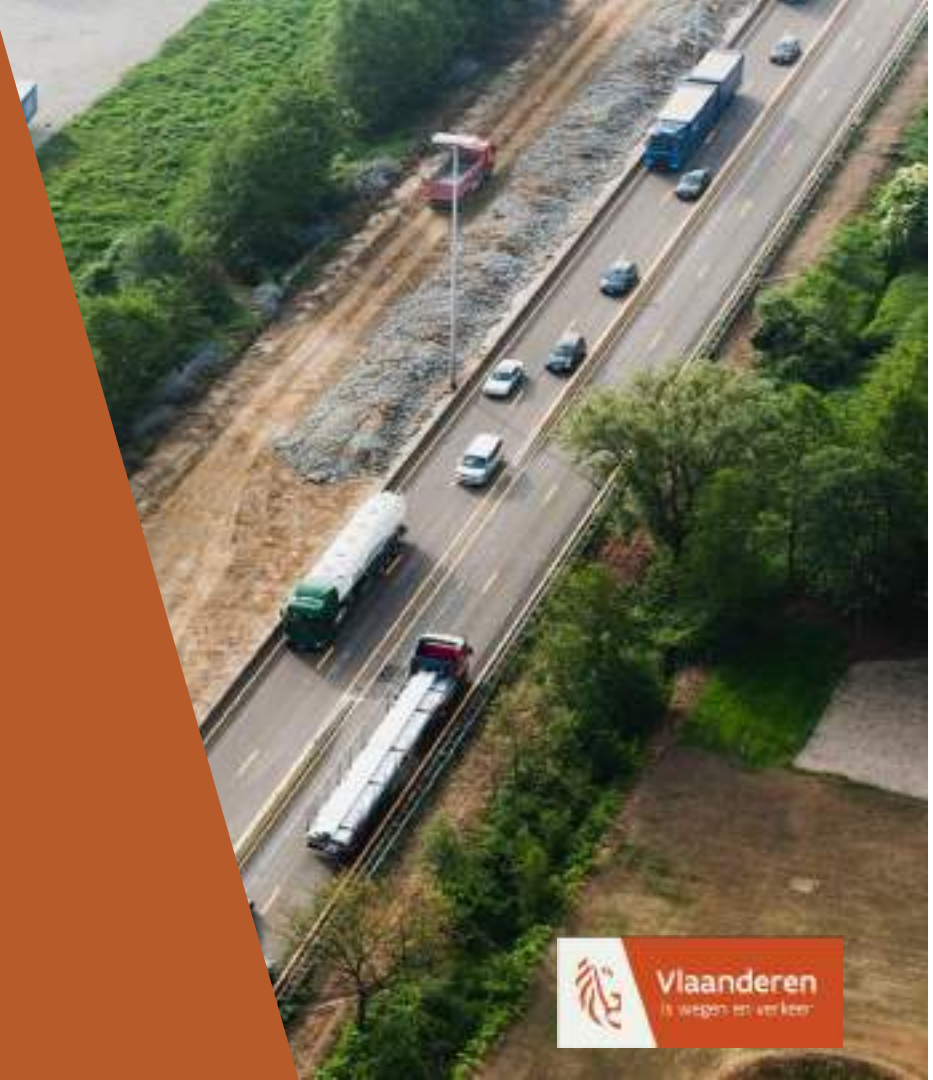
E318

Richting Luik

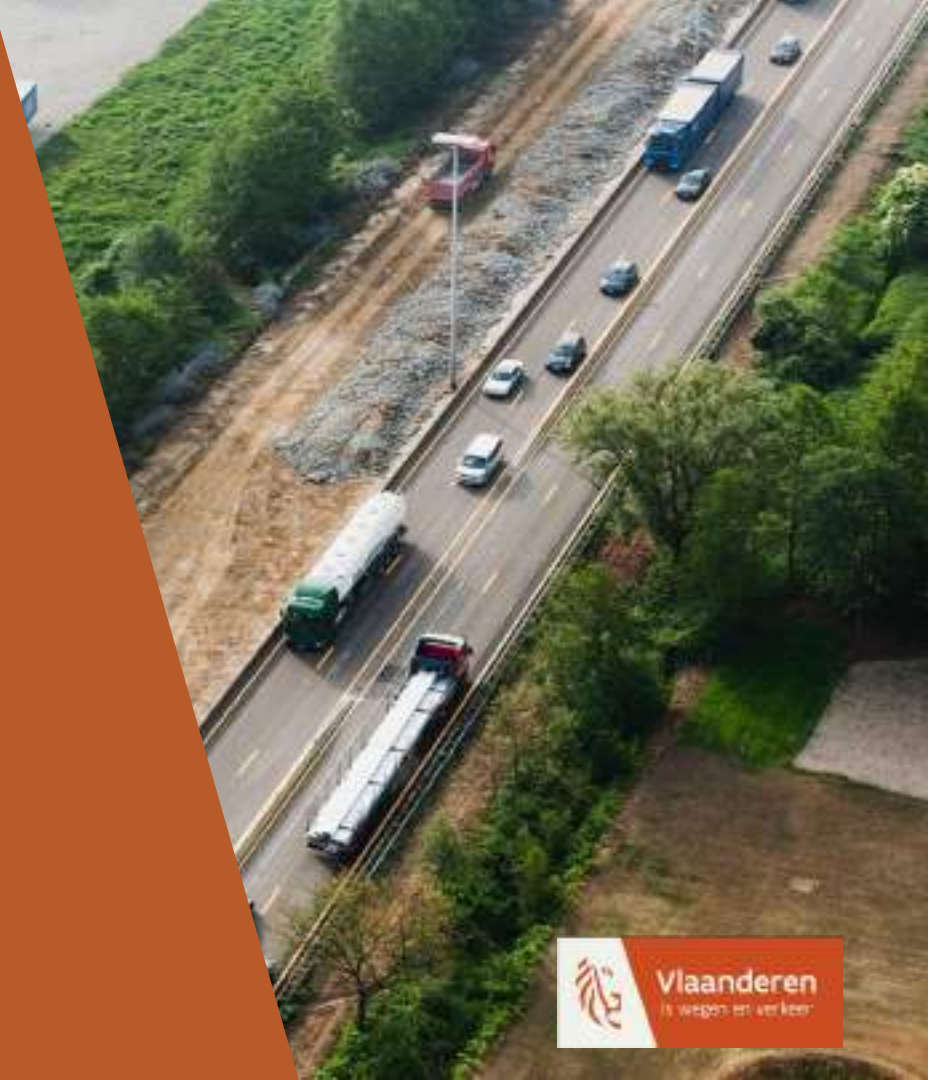
- Fortieken
- Pechbussen

**Gezondheid, Lucht,
Ruimte, Milieu:**

**Verdere vragen of
opmerkingen?**



Samengevat



Belangrijkste conclusies

- Door de aanleg van de spitsstroken zal de **kans op filevorming tijdens de ochtend- en avondspits dalen**
- Door de aanleg van de spitsstroken zal **verkeer weggeleid** worden **van de nabijgelegen gewestwegen en lokale wegen naar de snelweg**
- In het milieueffectenrapport worden **verschillende scenario's onderzocht** voor wat betreft de timing van het openstellen van de spitsstroken, bv. enkel tijdens de spitsuren, ook 's nachts
- Door de opmaak van een **minderhinderplan**, en **monitoring** van het verkeer tijdens de werken, wordt de **impact van de werken maximaal beperkt**. Dit geldt zowel voor omwonenden als voor doorrijdend verkeer

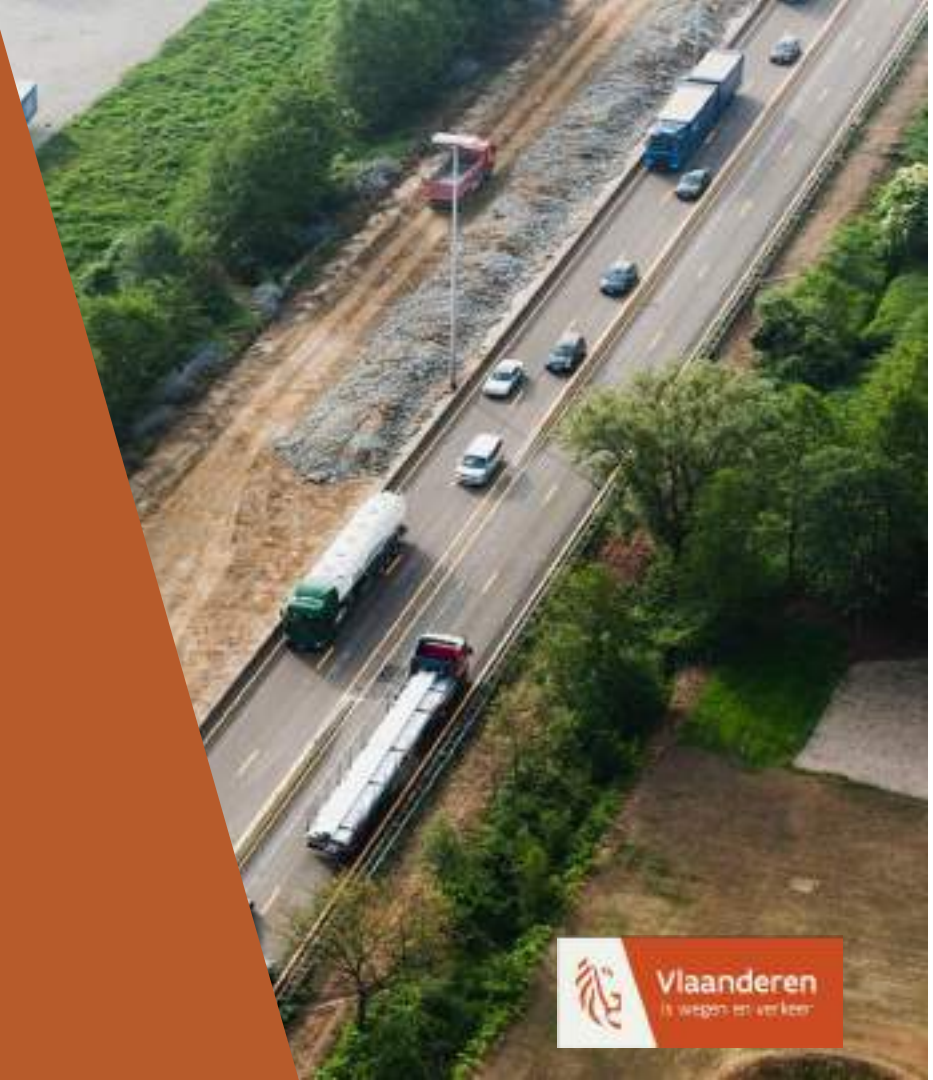
Belangrijkste conclusies

- In kader van het project wordt het bestaande wegdek tussen Lummen en Hasselt-Zuid vervangen door een **nieuw wegdek** met **betere akoestische eigenschappen**
- **Effecten van het project op de luchtkwaliteit blijven beperkt** tot een nauwe zone rond de snelweg en bepaalde omliggende gewestwegen
- Het **groen** dat moet verdwijnen voor de beperkte, bijkomende verhardingen wordt **gecompenseerd** volgens de wettelijke bepalingen. Er komt **geen extra verharding in natuurgebieden**, de ingrepen **beperken zich tot de bermen** langs de snelweg
- Een doordachte lokalisatie van de pechhavens en portieken voor dynamische rijstrooksignalisatie heeft ertoe geleid dat **visuele hinder maximaal beperkt** wordt

Wat met de verschillende scenario's?

- 1 - tussen 6u00 en 9u00 en tussen 16u00 en 20u00
 - 2 - tussen 6u00 en 20u00
 - 3 - 24/24 en 7/7
 - 4 - spitsstroken enkel tussen knooppunt Lummen en Hasselt-West tussen 6u00 en 9u00 en tussen 16u00 en 20u00
-
- Vanuit de discipline Mobiliteit hebben exploitatiescenario's 1 en 2 gunstigere effecten dan 3 en 4
 - idem voor disciplines die gebaseerd zijn op verkeer, nl Lucht, Geluid en Gezondheid

Verdere stappen



Verdere stappen - procedure

Het ontwerp MER rapport is integraal beschikbaar op www.wegenenverkeer.be/e313lummenhasselt of rechtstreeks via <https://omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank>

Inspraakreacties: bij het team MER via e-mail: mer@vlaanderen.be (met vermelding van het dossiercode **PR3396**). Reageren kan tot **6 oktober 2022**.

Alle opmerkingen worden gebundeld en het team m.e.r neemt ze mee in zijn advies

Het studiebureau verwerkt alle adviezen tot een aangepast ontwerp MER

Voorlopige goedkeuring van het aangepaste ontwerp MER

Het aangepaste ontwerp MER wordt toegevoegd aan de aanvraag omgevingsvergunning wanneer de werken gepland worden

Bedankt voor uw
aanwezigheid.

