



Arrondissement Antwerpen

Voorzitter Mr.Rombouts Jozef  
Karel Selsstraat 37  
2900 Schoten

Secretariaat:  
Canadalaan 34 b 3 - 2960 Brecht  
TEL – 03 636 41 27

E-mail [jozef.rombouts@reddevoorkempen.be](mailto:jozef.rombouts@reddevoorkempen.be) [luc.melis@reddevoorkempen.be](mailto:luc.melis@reddevoorkempen.be)

Website <http://www.reddevoorkempen.be/>

Herkenningsnummer 3083 BS 14 April 1977 Ondernemingsnummer 417.039.523

Triodos Bank BE82523080140768

## **STREEFBEELD**

### **R11BIS - R11 - Nv**

**(versie A september 2011)**

## **STUDIENOTA**

## INHOUD

1/ Bemerkingen	blz 3 t/m 7
2/ Tekortkomingen	blz 8 t/m 13
3/ Besluiten	blz 14 t/m 16
4/ Eindbesluit	blz 17

*De gearceerde teksten, die tussen aanhalingstekens geplaatst zijn, zijn letterlijke citaten.*

## BEMERKINGEN

### Pg 59 2.6 Planningsprocessen landbouw, natuur, bos

Het concept “Behoud en versterking van waardevolle stedelijke groengebieden” wordt niet gerespecteerd. De N10 dwarsst dit gebied (figuur 32 gebied 41.6).

Als de N10 dient te worden aangelegd, dient dit te gebeuren in nauwe binding met de spoorlijn (reservatiestrook), zoals trouwens bepaald in het Masterplan 2020. De N10 dient tevens uitgevoerd te worden in een sleuf om de landschappelijke schade en hinder te verminderen.

### Pg 71 3.12 Ontsluiting bedrijventerreinen luchthaven

De ontsluiting van gebeurlijke nieuwe bedrijventerreinen naast de luchthaven van Antwerpen naar de E34 (zwaar verkeer), is niet voorzien in het Masterplan 2020 en maakt ook geen deel uit van de opdracht (pg 25).

Volgens het Masterplan 2020 dient prioritair de leefbaarheid van de dichtbevolkte Zuid-Oost rand verbeterd te worden. De aanleg van bijkomende bedrijventerreinen op deze plaats bezwaart de mobiliteitsproblemen in de regio, verhoogt de vervuiling en de hinder en is dus in strijd met verbetering van de leefbaarheid. De aanleg van deze bedrijventerreinen dient dus geschrapt te worden. Het behoud van de open ruimte dient hier te primeren.

Ook de luchthaven zelf is niet duurzaam, verlieslatend, vervuilend, lawaaierig...

### Pg 74 4.2 Categorisering R11bis

De R11bis wordt in het streefbeeld beschouwd als een primaire weg II, waarvan de hoofdfunctie is “verzamelen op Vlaams niveau” en de aanvullende functie “verbinden op Vlaams niveau”.

Er wordt verwezen naar de bepalingen daaromtrent in het RSV, maar is er volledig in tegenstrijd mee.

De hoofdfunctie van deze R11bis is immers niet *verzamelen* maar *verbinden*. Het verbindt namelijk twee hoofdwegen met elkaar, te weten de E19 Zuid (Brussel) en de E34/E313.

Het Masterplan 2020 zegt het zelf: “Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het DOORGAAND verkeer Zuid-Noord (bv Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit DOORGAAND verkeer, dient de functie van de R11 AANGEPAST te worden aan dit BIJKOMEND verkeer.”

Het gaat dus om NIEUW VERKEER, af te nemen van de hoofdweg R1 en af te leiden van de hoofdweg E19 Zuid naar de hoofdweg E34/E313, met de bedoeling de hoofdweg R1 te ontlasten van dit verkeer.

De R11 dient dus aangepast te worden aan deze nieuwe functie, zijnde het VERBINDEN van de hoofdwegen E19 Zuid en de E34/E313, welke functie de R11 momenteel niet heeft.

Bovendien is het verkeer dat thans gebruik maakt van de R1 om van de E19 Zuid naar de E34/E313 te rijden (of omgekeerd) geen Vlaams verkeer maar Internationaal verkeer. De voertuigen komen van verder dan Brussel (Wallonië, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en verder hinterland van de haven) en rijden verder dan de Noorderkempen (Nederland, Duitsland, en verder hinterland van de haven).

Deze verbinding is perfect te vergelijken met de A102 die ook de E19 (maar dan Noord) verbindt met de E34/E313 en in het RSV gecategoriseerd werd als hoofdweg.

De R11 zelf heeft volgens het Provinciaal structuurplan Antwerpen (PRSA) de functie van een “primaire weg categorie II” (pg 27 fig 5), waarvan de hoofdfunctie volgens het RSV is “verzamelen op Vlaams niveau” en in aanvullende functie “verbinden op Vlaams niveau”.

Deze 2 hoofdfuncties (verbinden op Internationaal niveau en verzamelen op Vlaams niveau) dienen dan ook volstrekt van elkaar gescheiden te worden. Zij dienen immers anders ingericht te worden en vallen onder een andere reglementering.

Pg 79 2<sup>de</sup> laatste alinea

*“Door de aansluiting van de R11 op de hoofdwegen te voorzien, wordt er echter niet tegemoet gekomen aan het inrichtingsprincipe voor hoofdwegen uit het RSV, dat stelt dat ‘het aantal aansluitingen op de hoofdwegen dient beperkt gehouden te worden, de afstand tussen de aansluitingen is minstens 8 à 10 km’.”*

Gezien de R11bis feitelijk een hoofdweg is, dient het geplande aansluitingscomplex aan de luchthaven geschrapt te worden gezien de minimale afstand tussen de aansluitingen niet wordt gerespecteerd, wat in tegenstelling is met de bepalingen van het RSV en in strijd met de Europese TEN-richtlijnen.

Hetzelfde doet zich voor op het geplande aansluitingscomplex op de A102 (hoofdweg) met de N120 te Deurne, waar dit aansluitingscomplex dient te worden geschrapt omwille van ondermeer zelfde redenen.

Pg 98 Segment A: R11 aansluiting E19 Wilrijk

a) slechts halve aansluiting op E19 mogelijk (niet naar richting Antwerpen).

Voldoet derhalve niet aan de doelstellingen van het Masterplan 2020 (volledige aansluiting).

Grote gevolgen voor de verkeersstromen:

- het overwegende oost-west verkeer kan niet van de R11 of R11bis gebruik maken om in Wilrijk via E19 (Craeybeckstunnel) de R1 te bereiken; dient bijgevolg de nationale wegen Herentalsbaan, Antwerpsestraat en Liersesteenweg te gebruiken om de R1/stad te bereiken zoals thans het geval is (geen verbetering) of om te rijden via de E34/E313 (omweg en nieuw sluijverkeer).

- de afrit van de E19 naar de R11 zal aan de Boudewijnlaan mogelijk files veroorzaken omwille van de aldaar geplaatste verkeerslichten.

Pg 130 2.3.5. Conclusie

*“Met het nodige voorbehoud kan dus geconcludeerd worden dat de R11 op maximale capaciteit benut wordt.*

*“De extra ruimte die gecreëerd wordt door de aanleg van een nieuwe vertunnelde verbinding zal mogelijk tegen 2020 worden opgevuld door de autonome groei van het verkeer.”*

Met het huidige voorstel zou dus reeds in 2020 zowel de R11 bovengronds als de R11 ondergronds (R11bis) volledig volzet zijn! Zo ongeveer tegen de tijd dus dat de werken klaar zullen zijn!

Dit voorstel brengt dus geen duurzame oplossing.

Gezien de R11 nu al op maximale capaciteit benut wordt, is het noodzakelijk dat de doorstroming van verkeer verbeterd wordt, wat enkel nog kan door ver-of ondertunneling van de R11, wil men het sluijverkeer oplossen en de leefbaarheid verbeteren (prioritair hoofddoel!).

Bijkomend nieuw internationaal autoverkeer tussen 2 hoofdwegen hoort in deze dicht bevolkte regio niet thuis en belet de doorstroming en leefbaarheid van de R11.

Pg 132 Scenario 4<sup>e</sup> (MP2020)

*“In dit scenario wordt de vertunnelde R11bis uit het Masterplan 2020 geschrapt.*

*Deze ingreep heeft een gevoelige impact. De sectie Berchem-Borgerhout op de R1 blijft zwaar overbelast (wellicht zelfs tijdens de daluren). Ook de E313 tussen Antwerpen-Oost en Wommelgem wordt zwaarder belast. Ook worden er gevoelige stijgingen vastgesteld op bepaalde assen van het onderliggend wegennet R11 en R1”.*

Nergens worden deze beweringen met cijfers onderbouwd of openbaar gemaakt. Bovendien werd het scenario van een vertunnelde R11, enkel dienstig om het plaatselijk en doorgaand verkeer te verzamelen en te verbinden (geen hoofdweg), niet onderzocht.

#### Pg 133 Scenario 4f (MP2020)

*“In dit scenario wordt de aansluiting van de E313 en de R11bis/A102 met het onderliggend wegennet verschoven naar de N120 (Merksemsebaan/Bisschoppenhoflaan) en Metropoolstraat (kanaalweg) die hier aansluiten op de A102.”*

Verder zegt de tekst zeer duidelijk:

*“Het combineren van een verkeerswisselaar op snelwegniveau met een aansluitingscomplex met een primaire weg (figuur) mag dan al modelmatig mogelijk zijn, het is technisch een quasi onmogelijke opgave en verkeerskundig sterk af te raden.”*

Als deze oplossing sterk af te raden is, waarom wordt deze dan niet geschrapt???

Zoals hoger reeds gezegd, is deze oplossing in tegenstrijd met het RSV en de TEN richtlijnen, die een afstand bepalen van minimaal 8 km tussen aansluitingscomplexen, wat hier niet het geval is.

#### Pg 144 1.3.1. R11bis en R11 als systeem

Hier wordt gesteld *“dat beide wegen als één systeem dienen te werken.”*

Zoals hoger reeds aangetoond (Categorisering R11bis) is tijdens de streefbeeldstudie gebleken dat deze twee wegen een totaal andere functie hebben (R11 is verzamelweg en R11 bis een hoofdweg). Zij zijn ook niet met elkaar te verbinden gezien geen aansluitingscomplexen mogen gebouwd worden op hoofdwegen (R11bis is een hoofdweg) binnen de 8 km (TENrichtlijnen).

Het als één systeem bekijken van de 2 wegen betekent ook dat reeds in 2020 de 2 wegen aan hun maximum capaciteit zitten (pg 130 Conclusie).

Verder is uit de streefbeeldstudie gebleken dat de R11bis op zich zelf niet werkt maar dat de A102 (minstens deels) noodzakelijk is. De A102 is echter niet onder de R11 gelegen en kan dus niet *“als één systeem”* werken.

De stelling van *één systeem voor de twee wegen* is niet langer houdbaar.

#### Pg 165 2.31. Knooppunt E34/R11bis/A102

*“Op beleidsniveau werd beslist dat bovenvermelde knoop of verkeerswisselaar zou worden ontworpen als een volledig knooppunt, dit wil zeggen met verbindingen op snelwegniveau in alle richtingen.”*

De verbinding R11bis wordt hier aangelegd op *“snelwegniveau”*, wat nogmaals impliceert dat deze weg eigenlijk de functie heeft van een hoofdweg en niet van een primaire weg II.

#### Pg 167 bovenaan

*“De volgende tabel geeft een overzicht van alle bewegingen die mogelijk zijn op ‘snelwegniveau’. R11bis is immers niet als hoofdweg gecategoriseerd, maar wordt wel als snelweg ingericht.”*

Opnieuw deze tegenstrijdigheid.

De R11bis verbindt 2 hoofdwegen (E19 Zuid en E34/E313) en wordt aangesloten op de A102, eveneens een hoofdweg.

Tijdens de streefbeeldstudie werd verder door de ingenieurs van Wegen en Verkeer uitdrukkelijk gesteld: *“het is een alles of niets verhaal”*: R11bis moet samen met A102, anders zinloos.”

De R11bis vervult bijgevolg dezelfde functie als A102 en is dus een hoofdweg en moet als dusdanig behandeld worden.

Pg 169 fig 81 (aansluiting R11bis aan luchthaven en aansluiting A102/N120)

*“Uiteraard is dit een zeer ingrijpende wijziging die mogelijk substantiële verschuivingen van de verkeersstromen op het lagere wegennet met zich mee brengt. Afhankelijk van de locatie van herkomst en bestemming zal de afstand tot de dichtsbijzijnde aansluiting verkleinen of vergroten.”*

Belangrijk is de vaststelling dat de deze nieuwe aansluitingen op de R11 (ipv het huidige rondpunt te Wommelgem) “mogelijk substantiële verschuivingen van de verkeersstromen op het lagere wegennet met zich mee brengt.” Het probleem van het sluipverkeer wordt hiermede niet opgelost maar slechts verschoven.

Pg 171 tabel 17 SD 2

*“Alle 4 de varianten kunnen theoretisch de leefkwaliteit in de Zuidostrand verbeteren. De keuze voor een bepaald scenario is wel van invloed op routekeuze. Het is dan ook logisch dat een bepaald scenario beter is voor gemeente x en slechter voor gemeente y. Het is echter het algemeen belang dat hier prioriteit dient te krijgen.”*

De doelstelling van het Masterplan 2020 is het verbeteren van de leefkwaliteit en het beperken van het sluipverkeer van de ganse Zuidostrand.

Het is duidelijk dat het voorgestelde plan deze doelstelling niet bereikt (integendeel: in 2020 alles terug vol) maar enkel verschuivingen van verkeersstromen meebrengt. Alleen voor de gemeenten Borsbeek en Mortsel is er een duidelijke vermindering van sluipverkeer door de aanleg van de N10. Voor de andere gemeenten niet.

Pg 251 3.1. De R11bis en de tunnelrichtlijn

*“De Europese tunnelrichtlijn is volgens de Europese regelgeving van toepassing op tunnels die langer zijn dan 500 meter en onderdeel uitmaken van het Trans-Europese wegennet. R11bis maakt hier geen onderdeel van uit. De A102 zal hier mogelijk wel onderdeel van uitmaken vermits deze gecategoriseerd wordt als hoofdweg.”*

Opnieuw wordt hier ten onrechte het verschil gemaakt tussen de R11bis en de A102 wat de categorisering betreft. Deze 2 snelwegen vervullen nochtans dezelfde functie: de R11bis verbindt de hoofdweg E19 Zuid met de hoofdweg E34/E313 en de A102 verbindt de hoofdweg E34/E313 met de hoofdweg E19 Noord, met juist hetzelfde type verkeer. Als men de Europese TENrichtlijnen volgt, kan de R11bis enkel een ondergrondse (ingetunnelde) verbinding zijn, zonder op- en afritten.

Pg 254 Dynamisch verkeersmanagement

*“Inhaalverbod vrachtverkeer: toegepast”*

Vrachtwagens mogen in de tunnel van de R11bis niet voorbijsteken.

Dit maakt de R1 voor dit vervoer nog aantrekkelijker gezien men op de R1 wel mag voorbijsteken.

Pg 254 Incident Management

*“Detectiesysteem gevaarlijke stoffen. Transporten van gevaarlijke stoffen hebben een perfect bovengronds alternatief (Ring van Antwerpen). Een verbod voor ADR-transporten lijkt dus aangewezen.”*

De ADR-transporten mogen niet in de R11bis tunnel (ook niet in een A102 tunnel zoals ook niet in de Kennedy-tunnel) en blijven de R1 gebruiken.

Maar ook voor de andere transporten blijft de R1 een “perfect alternatief”: het is bovengronds, hogere snelheid, vrachtwagens mogen voorbijsteken en een kortere afstand tegenover de combinatie R11bis-A102.

Pg 264/265 4.2.1. Kruispunt R11 – N116 (Herentalsebaan) Figuur 146

*“Tijdens het participatietraject werd ook een voorstel uitgewerkt met een ondertunneling voor het lokale verkeer. Deze oplossing impliceert echter een tunnel met 3 verdiepingen (2 voor R11bis en 1 voor de R11). Deze oplossing werd verlaten omwille van:*

*- grote technische complexiteit;*

*- impact op het lengteprofiel van de knoop E34/A102/R11bis met een laag comfortniveau tot gevolg (van +1 op E34 tot -3 onder de N116).”*

Het oplossen van dit “zwart punt” op de R11 bij middel van een ondertunneling wordt dus belet door de aanleg van de R11bis.

Dit “zwart punt” oplossen door de aanleg van een brug, betekent veel meer hinder en vervuiling voor de buurt.

De aanleg van de R11bis op deze plaats is dan ook volledig in tegenstrijd met de hoofdbepaling van het Masterplan 2020:” *Het project van de R11 dient prioritair te worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte Zuidoostrand te verbeteren.”*

Werd niet onderzocht: ondergronds brengen van de E313 (enkel -1 en -2) te Wommelgem/Deurne, wat tevens qua lawaai en luchtvervuiling voor o.a. Deurne Zuid en Riverenhof, een enorme verbetering zou betekenen. Minder lange hellingen betekenen ook minder lange open kokers.

## TEKORTKOMINGEN

A. In de tekst van de SFEERBEELDSTUDIE worden een aantal belangrijke elementen niet vermeld:

### 1) De mondelinge verklaringen ir Laurens Hermans tijdens klankbordgroep van 20/09/2011:

- *“ tracé’s R11 / A102 en goederenspoor moeten volledig afzonderlijk kunnen werken.”*

Het blijkt technisch niet mogelijk te zijn de 2 projecten op hetzelfde tracé tegelijkertijd aan te leggen (andere hellingsgraden, andere bochtstralen, trillingsproblemen,...). Ook het verschil in bevoegdheden (Vlaams / Federaal) en financiering zal hierbij wel een rol spelen.

De doelstelling, voorzien in het Masterplan 2020, om deze projecten samen aan te leggen om alzo een lagere kostprijs te bekomen, kan dus niet bereikt worden.

De 2 projecten dienen dus afzonderlijk bekeken te worden.

Bij de bepaling van het sfeerbeeld van de R11 dient bijgevolg met het “Plan-Mer 2<sup>de</sup> spoorontsluiting Antwerpse haven” (lopend) geen rekening gehouden te worden en is deze plan-mer niet meer relevant (in tegenstelling met wat vermeld op pg 66 punt 3.3).

- *“alles of niets verhaal: R11bis moet samen met A102, anders zinloos.”*

Met deze verklaring wordt impliciet toegegeven dat het besluit van de Vlaamse Regering om nieuwe autostrade R11bis aan te leggen tussen Wommelgem (rond punt) en Wilrijk (Craeybecktunnel) niet kan: slechts halve aansluiting te Wilrijk, geen aansluiting plaatselijk verkeer mogelijk aan rond punt te Wommelgem, R11bis kan niet volledig onder de R11 aangelegd worden (moet afwijken van het tracé).

### 2) De mondelinge verklaring van dhr René Grispen tijdens klankbordgroep van 28/11/2011:

*“Na de aanleg van de R11bis zullen ongeveer 500 auto’s per uur minder rijden op de R1 omdat zij zullen gebruik maken van de R11bis”.*

Eén van de belangrijkste uitgangspunten voor de creatie van de R11bis wordt hier eindelijk beantwoord, zij het slechts mondeling.

Het Masterplan 2020 zegt immers: *“Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer.”*

Gezien op het vak Berchem (E19 Zuid) en Borgerhout (E313) van de R1 tijdens de spits 11.000 voertuigen per uur (5 baanvakken à 2200 auto’s) rijden, betekent dit een aandeel van het potentieel verkeer bestemd voor de R11, van slechts ongeveer 4,5 % .

(zie verder punt 8)).

### 3) De mondelinge verklaring van dhr Jaak Polen (Masterplan 2020) tijdens klankbordgroep van 28/11/2011:

*“Na de realisatie van de Oosterweelverbinding zullen de vrachtwagens, die verplicht zullen zijn om de Oosterweeltunnel te gebruiken, via de R1 en de Craeybeckxtunnel naar Brussel kunnen blijven rijden.”*

Dit is bijkomende bevestiging dat het doorgaand (internationale) verkeer geen gebruik zal maken van de R11bis.

Immers de weg die moet afgelegd worden om vanuit de Oosterweeltunnel via de E313, het turbineknooppunt te Wommelgem en de R11bis tot aan de aansluiting op de E19 Zuid te Wilrijk is 4 km langer dan via de R1 en de Craeybeckxtunnel.



(De afstand tussen het knooppunt R1/E313 en de E19 Zuid te Wilrijk, via de R1 en de Craeybeckxtunnel bedraagt ongeveer 7 km, en de afstand tussen hetzelfde knooppunt R1/E313 en de E19 Zuid te Wilrijk via de E313 en de R11bis bedraagt ongeveer 11 km). Bovendien heeft de overheid beslist om vanaf 2013 de vrachtwagens te belasten per kilometer. Geen enkele vrachtwagen zal meer kilometers gaan rijden dan strikt nodig...

#### 4) Doorrekeningen Vlaams Verkeerscentrum Masterplan 2020

- Scenario 2 + optimalisatie netwerk

*“De verbeterde doorstroming van de R11 door het inrichten van ongelijkgrondse kruisingen aan Robianostraat en Herentalsebaan verhogen de attractiviteit van R11, vooral ten koste van het overbelaste vak Berchem-Borgerhout op de ring. Het effect op de ring is echter relatief beperkt (-120 pwe op een belasting van meer dan 10000pwe).”*

Het optimaliseren van de R11 te Wommelgem-Borsbeek heeft weinig invloed op de R1 en omgekeerd zal er dan ook maar weinig verkeer verschuiven van de R1 naar de R11.

- *“De sectie Berchem-Borgerhout blijft op 5 rijstroken redelijk zwaar belast met I/C verhoudingen hoger dan 90%. Dit blijkt het gevolg van routekeuze: de verbindingen R11tunnel en A102 worden goed benut voor de korte bypasses tussen E19 Zuid of Noord en E313 maar nauwelijks voor de lange bypass tussen E19 zuid en noord. Dit omwille van het feit dat de route via de ring korter (-3km) en sneller (snelheidsbeperking tot 90km/u op tunnels R11 en A102) is. Verkeer tussen West en Noord volgt al helemaal niet dit zuidelijk ondergrondse alternatief. Pas wanneer de congestie op R1 belangrijk wordt (bvb simulaties zonder verhoogde modal split) wordt de lange bypass ook effectief gebruikt. De verbinding zorgt dan voor een alternatief waardoor de congestie op R1 naar boven begrensd wordt.*

*Beoordeling: wanneer we er in slagen door signalisatie of weginrichting een groter aandeel van het Noord-Zuid verkeer op de omleidingsroute te krijgen, blijken we tegen de capaciteit van deze tunnel te stoten. Twee rijstroken volstaan niet om het Noord-Zuid verkeer, tezamen met het verkeer tussen E19 en E313 af te wikkelen in de spitsen.”*

Als men het verkeer vrij laat, wordt de verbinding R11bis en A102 nauwelijks gebruikt! Deze verbinding is immers 3 km langer dan de rit via de R1, de snelheid is er beperkt tot 90 km/u (mogelijk zelfs 70 km/u), de vrachtwagens mogen er niet voorbijsteken en er is de psychologische weerstand tegen lange tunnels (ong 15 km).

De R11bis/A102 is ook geen alternatief voor de files op de R1 komende van de Kennedytunnel, want er is geen verbinding naar de R1 te Wilrijk!

En als het noord-zuid verkeer verplicht langs de R11bis/A102 dient te rijden, is de capaciteit te klein!

Als men verder de verklaring van het Verkeerscentrum (lange bypass tussen E19Zuid en E19Noord wordt nauwelijks gebruikt) legt naast de verklaring van Ir Laurens Hermans (enkel deze lange bypass is nog zinvol), blijkt dat het enige nog zinvolle alternatief, zijnde de lange bypass R11bis/A102, eigenlijk niet gebruikt wordt!!!

#### 5) Verkeersprognoses Masterplan 2020: mededeling aan de Vlaamse Regering door minister Crevits

*“Scenario 4: volledig Masterplan 2020*

*...De sectie Berchem-Borgerhout blijft op 5 rijstroken redelijk zwaar belast. De routekeuze over R11 en A102 voor het noord-zuid verkeer op de E19 komt pas in tweede orde, bij congestie op de R1, naar voor als alternatief. Anderzijds, indien alle noord-zuid verkeer via deze bypass gestuurd zou worden, blijkt de capaciteit van deze verbinding ontoereikend: de twee rijstroken op de R11 en A102 volstaan niet om alle verkeer te verwerken.*

*Besluiten: ..De verbinding R11/A102 kan de zuidelijke R1 gedeeltelijk ontlasten, maar kan het verkeer niet integraal overnemen.”*

Zelfde opmerkingen als onder 2). Het is nutteloos de R11bis/A102 aan te leggen als deze slechts gebruikt wanneer er congestie is op de R1. Bovendien, als het een verplichte route zou worden, dan kan deze nieuwe verbinding het verkeer niet aan!

#### 6) Eddy Peetermans, Vlaams Verkeerscentrum

*“Het grootste knelpunt van de E313 ligt duidelijk in Antwerpen, bij de aansluiting met de R1. Pas als daar voldoende doorstroming is, heb je geen files meer op de E313.*

*...Zaak is dus om de doorstroming in Antwerpen met de Ring te verbeteren. Maar hoe doe je dat?*

*Peetermans: Je zou de aansluiting met de Ring beter kunnen benutten. Maar dan moet je de Singel opwaarderen tot een voorlopige Stedelijke Ringweg. Tijdens de heraanleg van de R1 heeft de Singel bewezen dat dat mogelijk was.*

*...Leg je tussen Ranst en Borgerhout vier rijstroken aan, dan moet je er ook vier kwijt kunnen op de verkeerswisselaar met de Ring. En dat kan nu dus niet. De ongeremde toevoer naar de R1 wordt opgelost door de aanleg van de Stedelijke Ringweg in 2012. Dus ook voor de oplossing van dit probleem is het wachten op de Oosterweelverbinding.”*

Een belangrijk deel van het verkeer op de R1 is het plaatselijk verkeer.

Dit verkeer dient gescheiden te worden van het doorgaand verkeer. In het oorspronkelijk Masterplan was hiervoor de Stedelijke Ringweg voorzien. Deze Stedelijke Ringweg werd echter geschrapt. Het plaatselijk verkeer blijft dus de R1 belasten en bemoeilijken (vele weefbewegingen).

Zoals hoger gezegd onder 2) heeft een verbeterde doorstroming op de R11 weinig of geen invloed op het verkeer op de R1.

De zware belasting (90%) van het verkeer op het vak Berchem-Borgerhout op de R1, na de aanleg van de Oosterweelverbinding, kan enkel maar substantieel verminderd worden door de (ver)tunneling van de naastgelegen R10 (binnensingel), dit in vervanging van de geschrapte Stedelijke Ringweg om alzo het plaatselijk verkeer te scheiden van het doorgaande (internationale verkeer).

Na aanleg van de oosterweelverbinding, vertunneling Singel en aanleg spitsstroken (op de vrije busbanen) op de E313, is het congestieprobleem op E313 opgelost. Een R11bis of A102 is daarvoor niet nodig.

#### 7/ Conferentie Burgemeesters regio Noord, kanton Kontich en regio Rupelstreek

##### Advies Igean december 2009

*“De burgemeesters benadrukken in de eerste plaats het belang van het sluiten van de Ring en de geplande maatregelen om de doorstroming te optimaliseren.*

*Het is van groot belang voor de gehele regio dat de capaciteit en de efficiëntie van de Ring geoptimaliseerd wordt.*

*Zolang het functioneren van de Ring niet wordt verbeterd zijn vele andere maatregelen zinloos.*

*Het sluiten van de Ring is en blijft dan ook de eerste prioriteit.*

*...De Ring en de andere autosnelwegen moeten als één samenhangend geheel bekeken en aangepakt worden.*

*...De problematiek van het sluipverkeer in de ruime regio rond Antwerpen is immers onlosmakelijk verbonden met de aanpak van het hoofdwegennet.*

*Uit de analyse van IGEAN dienstverlening blijkt dat de voorgestelde maatregelen aan de Ring noodzakelijk zijn, maar dat deze niet toereikend zullen zijn om de problematiek van het sluipverkeer in de ruime regio rond Antwerpen in te dijken.*

*Er is dan ook een dringende noodzaak aan een evenwichtig mobiliteitsbeleid, waarin niet enkel de noodzakelijke werken aan het hoofdwegennet aan bod komen, maar waarin ook de knelpunten op het onderliggende wegennet aangepakt worden.*

*Maatregelen zijn noodzakelijk om de leefbaarheid in de woonkernen te verbeteren en het sluisverkeer terug in de juiste banen te leiden.”*

Aan deze zienswijze en advies kan tegemoet gekomen worden door volgend scenario:

- 1) “sluiten van de Ring” door de ondergrondse aanleg van de Oosterweelverbinding
- 2) “aanpak hoofdwegennet” door de aanleg van een spitsstrook (op de vrije busbaan) op de E34 tussen Ranst en R1
- 3) “waarin ook de knelpunten op het onderliggende wegennet aangepakt worden” door de (ver-onder)tunneling van de R11 én de R10
- 4) “maatregelen zijn noodzakelijk om de leefbaarheid in de woonkernen te verbeteren” door de aanleg van een groene bovengrondse singel zowel op het ver/onder-tunnelde traject R11 als op het ver/onder-tunnelde traject R10.

#### 8/ Studie Arup/Sum + TMLmodulering

a) Voortgaande op studie van Arup/Sum uit 2006, bedroegen de doorgaande verkeersbewegingen op de R1 voor vrachtvoertuigen tussen de E19 (Brussel) en de E313 2000 voertuigen per dag (beide richtingen samen), hetzij 1000 voertuigen per dag in elke richting. Het totaal van de verkeersbewegingen op het zelfde stuk R1 (tussen E19 en E313) bedroeg 24.000 vrachtvoertuigen in elke richting. Dit is slechts 4,16% van het vrachtverkeer op de R1 dat zou worden afgeleid via de R11.

b) Uit een modulering door de studiegroep TML uit Leuven blijkt dat, na het realiseren van de Oosterweelverbinding, 2500 voertuigen in de ochtendspits gebruik zouden maken van de ondertunnelde R11 (R11bis), hetzij 1.250 voertuigen per rijrichting.

Gezien op het vak Berchem (E19 Zuid) en Borgerhout (E313) van de R1 tijdens de spits 11.000 voertuigen per uur (5 baanvakken à 2200 auto's) rijden, betekent dit een aandeel van het potentieel verkeer bestemd voor de R11, van:

- ongeveer 4,5 % wat alleen de vrachtwagens betreft (volgens Arup/Sum).
- ongeveer 11,5 % voor alle voertuigen (volgens TML).

Dit laatste cijfer is wellicht het meest aanvaardbare gezien voornoemde TML modulering, wat de A102 betreft, een cijfer voornoemd van 1.460 wagens die per uur zouden afdraaien van de E313 (aan het rond punt te Wommelgem) naar de A102 (als deze zou gebouwd worden).

Hoe dan ook zou slechts een eerder klein gedeelte (maximaal 11,5 %) van het huidig verkeer op de R1 gebruik maken van de R11bis; zulke grootse investering verantwoordt dit niet.

#### 9/ A102

De A102 zou volgens de studie van onderzoeksbureau TML slechts 1.460 wagens per uur opleveren tijdens een spitsuur op een totaal van maximum 6600 auto's per uur (aan het rond punt van Wommelgem).

Uit een simulatie van het Verkeerscentrum kwam een raming van ongeveer 1260 voertuigen per uur.

Uit het mathematisch model Antwerpen dat de onderbouwing voor de Oosterweelverbinding leverde, bleek dat de aanleg van de A102, hoewel die in het RSV als ‘aan te leggen hoofdweg’ is geselecteerd, weinig meerwaarde biedt als oplossing van het congestieprobleem rond Antwerpen.

De A102 (tussen E34/E313 Wommelgem en A12/E19Noord/R1 te Ekeren) heeft dus maar een beperkt oplossend vermogen (ongeveer 22%). Bovendien wordt het congestieprobleem op de E34/E313 opgelost door de aanleg van een spitsstrook tussen Ranst en de R1. Indien de

Oosterweelverbinding wordt gerealiseerd, ontstaat tevens een vlotte doorstroming op de R1. Ook de doorstroming op de R10 (binnensingel) kan verbeterd worden door het ondertunnelen van de kruispunten (zwarte punten) en mogelijk zelfs de gehele of gedeeltelijke ondertunneling ervan.

De A102 heeft ook geen enkele invloed op het zwaarste belaste deel van de R1, zijnde het vak Berchem-Borgerhout.

De grote investeringskosten in de A102 zijn dan niet te verantwoorden. De reserveringsstrook dient te worden geschrapt en bestemd als groene gordel.

B. In de tekst van de STREEFBEELDSTUDIE zijn een aantal vaststellingen niet verder uitgewerkt.

#### 1/ 5.7.5 Scenario 4e

*“In dit scenario wordt de ondertunnelde R11Bis uit het Masterplan 2020 geschrapt.*

*Deze ingreep heeft een gevoelige impact. De sectie Berchem – Borgerhout op de R1 blijft zwaar overbelast (wellicht zelfs tijdens de daluren). Ook worden er gevoelige stijgingen vastgesteld op bepaalde assen van het onderliggend wegennet tussen R11 en R1.*

*Dit scenario bevestigt dus de noodzaak van de realisatie van een ondertunnelde R11Bis onder de gestelde randvoorwaarden.”*

De invloed van de R11bis op de R1 wordt niet cijfermatig aangetoond.

Uit hogervermelde studie Arup/Sum, de mondelinge verklaringen van het Vlaams Verkeerscentrum en de modulering door het studiebureau TML, blijken tegengestelde cijfers. Een maximum van 11,5 % van het verkeer op de R1 (baanvak Berchem-Borgerhout) zou gebruik maken van de R11bis.

Ook de invloed van de R11bis op het onderliggend wegennet wordt zeer vaag behandeld en nergens berekend.

De noodzaak van de R11bis blijkt nergens uit de studie.

De minimale cijfers die uit andere studies en verklaringen blijken, geven aan dat maximaam 11,5% van het verkeer op de R1 zou kiezen voor de R11bis, wat te klein is om zulke zeer grote investeringen te verantwoorden.

#### 2/ 5.7.7 Scenario 4h

*“In dit scenario wordt de verkeersfunctie van de Singel (R10) gevoelig verminderd. Er wordt uitgegaan van een profiel met 2 x 1 rijstroken. Dit scenario situeert zich op de grens van wat met een Strategisch Verkeersmodel doorgerekend kan worden. Dit blijkt ook uit de resultaten die globaal genomen weinig grote verschuivingen vertonen. Maar toch zijn bepaalde – weliswaar eerder lokale – verschuivingen niet uit te sluiten.*

*Op basis van de resultaten van dit scenario kan niet besloten worden dat het afbouwen van de verkeersfunctie van de Singel binnen het Masterplan 2020 haalbaar is.”*

De huidige verkeersfunctie van de Singel (R10) dient dus behouden te blijven, met zijn grote vervuiling van stoppende en vertrekkende voertuigen aan de vele verkeerslichten en filevorming.

Indien de R10 toch zijn huidige functie dient te behouden, waarom werd het scenario niet onderzocht waar de kruispunten op de R10 worden ondertunneld of mogelijk zelfs geheel of gedeeltelijk wordt ondertunneld? Alzo zou de huidige vervuilende situatie opgelost worden en kan, daar waar er ondertunneld wordt, een groene boulevard op grondniveau worden aangelegd.

De R10 kan dan ook dienen als alternatieve route bij congestie op de R1, zodat ook daardoor minder luchtvervuiling en lawaai optreedt (gezien betere doorstroming).

### 3/ Verslag klankbordgroep 20/06/2011

Verbinding tussen E19 zijde Antwerpen met R11bis te Wilrijk (Craeybeckxtunnel) en omgekeerd, is niet mogelijk (halve knoop).

De gevolgen van deze “halve knoop” worden onvoldoende uitgewerkt.

- Hiermede is het immers niet mogelijk om, bij filevorming op de R1 (voornamelijk tussen Borgerhout en Deurne), de R11bis te gebruiken als vluchtweg (geen ontlasting van de R1). Een aangepaste R10 (binnensingel), waarbij de kruispunten worden ondertunneld of waarbij de R10 zelfs helemaal of gedeeltelijk wordt ondertunneld, zou deze functie wel kunnen vervullen (al bewezen bij de heraanleg van de R1).

- Ook het verkeer dat vanuit de Kennedytunnel naar E313 wil (of omgekeerd) kan geen gebruik maken van de R11bis als alternatief (geen ontlasting van de R1).

- Het verkeer dat vanuit Wommelgem, Borsbeek, Boechout, Mortsel (Lier...) naar de R1 wil, kan de R11bis enkel bereiken aan nieuw knooppunt aan luchthaven. Vervolgens moet de R11bis genomen worden richting rond punt Wommelgem om vervolgens de E313 te volgen tot aan R1.

Indien dit verkeer deze weg volgt, wordt de E313 bijkomend belast.

Indien dit vertragingen (files) zou meebrengen, zal het verkeer (zoals thans) het onderliggend wegennet gebruiken om de R1 te bereiken. Wat is er dan bereikt???

## BESLUITEN STREEFBEELD R11 – R11bis - Nv

1/ BASIS: Masterplan 2020

2/ UITGANGSPUNTEN Masterplan 2020 inzake R11:

In het Masterplan staat onder de titel “*Vertunneling R11 voor doorgaand verkeer*” letterlijk vermeld:

*“Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.*

*Om aan deze beide problemen een oplossing te bieden wordt daarom een ondertunnelde verbinding gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid...*

*Het project van de R11 dient prioritair te worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte Zuidostrand te verbeteren...*

*De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegenet (de snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen.”*

Samengevat dient de functie van de R11 aangepast te worden om:

- a) het sluipverkeer te vermijden;
- b) R1 te ontlasten van doorgaand verkeer Zuid-Noord;
- c) leefbaarheid verbeteren (prioritair).

3/ VOORGESTELD STREEFBEELD BEANTWOORDT NIET AAN DE DOELSTELLINGEN VAN HET MASTERPLAN 2020

Het streefbeeld, zoals voorgesteld in de studie, beantwoordt niet aan deze doelstellingen:

### a) Sluipverkeer

\* Het onderliggend verkeer wordt bemoeilijkt door de aantrekking van nieuw verkeer, te weten het verkeer tussen de E19 Zuid en de E34/E313 dat momenteel de R1 gebruikt.

Dit nieuwe verkeer is verbindingsverkeer tussen 2 hoofdwegen, vervult de functie van de R1 (waarvan het verkeer afgenomen wordt) en is bijgevolg zelf een hoofdweg.

Op deze hoofdweg zijn slechts aansluitingscomplexen toegestaan na minimaal 8 km (TEN richtlijnen).

Een aansluitingscomplex aan de luchthaven (of aan de Bisschoppenhoflaan) kan dus niet.

De R11bis geeft dus geen oplossing voor het sluipverkeer gezien het daar volledig gescheiden van is en er geen verbindingen met het onderliggend wegennet mogelijk zijn.

\* Indien toch aansluitingscomplexen zouden worden gerealiseerd aan de luchthaven en de Bisschoppenhoflaan te Deurne (in tegenstrijd met de Europese TENregels), dan zal “*de extra ruimte die gecreëerd wordt door de aanleg van een nieuwe vertunnelde verbinding mogelijk tegen 2020 worden opgevuld door de autonome groei van het verkeer*”.

Daar bovengronds de capaciteit verminderd wordt (1 rijvak in elke richting) en ondergronds te weinig nieuwe capaciteit wordt gecreëerd (concurrentie met nieuw Internationaal verkeer), is de capaciteit van de hele constructie, volgens de streefbeeldstudie, reeds binnen de 10 jaar volzet en ontstaat er opnieuw sluipverkeer.

\* Het sluipverkeer wordt niet weggenomen maar slechts verschoven naar de nieuwe aansluitingscomplexen aan de luchthaven en de nu reeds overdrukke Bisschoppenhoflaan.

\* Gezien de R11bis geen aansluiting heeft te Wilrijk met de Craeybeckxtunnel en de R1, zal het regio-verkeer blijvend de huidige radiaalwegen naar de R1 gebruiken.

Het enige alternatief is immers de R11bis gebruiken richting E34/E313 om vanaf knooppunt Wommelgem naar de R1 te rijden, wat dan weer een bijkomende belasting is voor de E34/E313 en de aansluiting op de R1.

\* Door de aanleg van nieuwe aansluitingscomplexen op de R11bis wat “*mogelijk substantiële verschuivingen van de verkeersstromen op het lagere wegennet met zich mee brengt*” ontstaat er mogelijk meer verkeer in de ene gemeente en minder verkeer in de andere gemeente. Het streefbeeld kan toch enkel maar de bedoeling hebben het sluipverkeer over de gehele R11 te vermijden en niet enkel in bepaalde gedeelten.

\* Het huidig sluipverkeer werd bovendien niet in beeld gebracht (geen studie) zodat onmogelijk kan worden uitgemaakt welke verkeersverschuivingen het project R11bis zou teweegbrengen.

#### b) ontlasten R1 van doorgaand verkeer Zuid-Noord

\* Tijdens de Klankbordgroepen werd door de ingenieurs van Wegen en Verkeer verklaard dat een R11bis zonder A102 zinloos is.

Het blijkt immers dat het plaatselijk en doorgaand verkeer niet kan aansluiten op de R11bis aan het rond punt van Wommelgem. Nieuwe aansluitingscomplexen zijn noodzakelijk (alhoewel tegen de Europese TENregels) aan het vliegveld van Deurne en aan de Bisschoppenhoflaan te Deurne op de A102. Deze 3 autostrades (R11bis, A102 en E34/E313) worden dus met mekaar verbonden.

Anderzijds blijkt dat de lange bypass tussen E19zuid en noord (de combinatie R11bis en A102) nauwelijks wordt gebruikt omwille van langere afstand (3 km), beperkte snelheid (90 km/u) en de psychologische tegenzin tegen lange tunnels (15 km). De vrachtwagens mogen evenmin voorbijsteken in deze tunnels.

De combinatie R11bis + A102 ontlast dus nauwelijks de R1.

\* Uit de verkeersprognoses Masterplan 2020 blijkt dat de combinatie R11bis + A102 slechts gebruikt wordt bij congestie op de R1 (als alternatief).

Dit geldt echter niet voor het verkeer op de R1 komende van de Kennedytunnel gezien er geen verbinding is tussen de Craeybeckxtunnel (op de E19 Zuid) te Wilrijk met de R11bis (slechts halve knoop).

Voor het verkeer dat toch bij congestie op de R1 van de alternatieve route R11bis + A102 zou gebruik maken, volstaan de 2 rijstroken niet om alle verkeer weg te werken.

Ook bij congestie op de R1 brengt de combinatie R11bis + A102 maar weinig soelaas.

\* In de Streefbeeldstudie wordt geen duidelijkheid gebracht omtrent het aantal auto's waarmee de R1 zou ontlast worden in het voordeel van de R11bis. De studie bevat daaromtrent geen enkel concreet cijfer.

Uit andere gegevens blijkt het volgende:

- de studie van Arup/Sum van 2006 geeft aan dat inzake vrachtverkeer slechts ongeveer 4,4 % (1.000 per dag op een totaal van 24.000) van dit verkeer zou afgeleid worden van R1 naar de R11bis tussen de E19Zuid en de E34/E313.

- tijdens de klankbordgroep van 28/11/2011 heeft het Vlaams Verkeerscentrum verklaard dat er ongeveer 500 auto's per uur (op een totaal van 11.000) zouden afgenomen worden van de R1 (minder dan 5%) en afgeleid worden van de R1 naar de R11bis, wat overeenkomt met de bevindingen van Arup-Sum, zoals voorzegd.

- uit een modulering door de studiegroep TML uit Leuven blijkt dat, na het realiseren van de Oosterweelverbinding, 2500 voertuigen per uur in de ochtendspits gebruik zouden maken van de ondertunnelde R11 (R11bis), hetzij 1.250 voertuigen per rijrichting (op een totaal van 11.000 voertuigen op de R1), hetzij ongeveer 11,5%.

Zelfs het hoogste percentage (11,5 %) lijkt veel te weinig om zulk groots project te realiseren.

\* Uit de verklaring van dhr Jaak Polen (Masterplan 2020) blijkt dat, na de bouw van de Oosterweeltunnel (verplicht te gebruiken door de vrachtwagens), deze vrachtwagens zullen blijven kunnen rijden via de R1 en de Craeybeckxtunnel naar de E19 Zuid te Wilrijk. Dit vrachtverkeer zal geen gebruik maken van de R11bis omdat de afstand erlangs 4 km langer is. Bovendien zou het de vrachtvervoerders meer kosten (rekeningrijden vanaf 2013).

\* Uit de studie van onderzoeksbureau TML blijkt dat ongeveer 22% van alle verkeer tijdens het spitsuur aan het rond punt van Wommelgem zou gebruik maken van de A102.

Door de aanleg echter van een spitsstrook tussen Ranst en de R1, het rondmaken van de R1 (Oosterweelverbinding) en (ver-onder)tunneling van de R10, komt er een vlotte verbinding tot stand tussen de E34/E313 en de R1 en is er geen noodzaak om de A102 nog aan te leggen.

\* ADR transporten zijn verboden in de R11Bis en A102 tunnels en ontlasten dus niet de R1.

### c) verbeteren leefmilieu

Het leefmilieu in het gebied van de R11(bis) (en A102) wordt niet verbeterd maar verslechterd:

\* Nieuw verkeer wordt aangetrokken door de aanleg van de R11bis en A102 (Noord-Zuid verkeer). De hinder en luchtvervuiling wordt hierdoor verhoogd.

\* Nieuwe wegen trekken weer ander nieuw verkeer aan. Opnieuw verhoging van hinder en vervuiling.

\* Te Mortsel wordt het groene gebied (oude spoorberm – Klein Zwitserland) vernietigd door de aanleg van een cut and cover tunnel. Het vervangen van deze berm door een parkzone heeft niet dezelfde waarde. De door het Vlaams Gewest ontwikkelde “natuurwaardekenner” kan zulks perfect berekenen. Enkel een geboorde tunnel zou hier mogelijk (na de nodige onderzoeken inzake grondwater e.d.) een oplossing kunnen brengen.

\* Aan de luchthaven van Deurne neemt het aansluitingscomplex R11/R11bis/N10 open ruimte in. De N10 doorsnijdt bovendien de gehele open ruimte tegenover het vliegveld. De N10 zou in een sleuf kunnen gelegd worden maar dat betekent alleszins nog een vermindering van de groene ruimte, lawaaihinder en luchtvervuiling.

\* Te Wommelgem wordt een zeer groot aansluitingscomplex gebouwd tussen de E34/E313 en de R11bis en A102 (turbine, vergelijk knooppunt Lummen op E313) wat een grote aanslag betekent op de open groene ruimte. Daarnaast dienen nog verscheidene eigendommen te worden onteigend en ontstaat er een grote hinder en vervuiling door de open sleuven en uitgevende tunnels.

\* Te Deurne aan de Bisschoppenhoflaan ontstaat er eveneens een nieuw aansluitingscomplex om het verkeer van de streek toegang te geven tot de R11bis en A102. De verkeersdruk wordt aldaar niet alleen sterk verhoogd met de bijhorende hinder en vervuiling maar de op- en afritten liggen vlak naast het stadspark Bremweide en doorkruisen het landschap rond Ertbrugge. Delen van dit gebied zijn daarenboven beschermd als landschap.

\* De aanleg van de R11bis belet zelfs het oplossen van de “zwarte punten” op de R11, zoals met name het kruispunt R11/N116 (Herentalsebaan), waar een ondertunneling voor het doorgaand verkeer niet mogelijk is gezien de onderliggende R11bis-tunnel. Het alternatief van de bouw van een brug betekent meer hinder en vervuiling voor de omgeving. Het behoud van het kruispunt belet dan weer de goede doorstroming (meer hinder en vervuiling).

\* De aanleg van de combinatie R11bis en A102 zou bovendien het streven dwarsbomen van de aanleg van een groene gordel (noordoostelijk stadsrandbos) rond de stad. De reservatiestrook van de A102 (en goederenspoor) is hiervan een wezenlijk onderdeel om versnipperde groene gebieden te verbinden. Enkel de aanleg van de A102 in een geboorde tunnel, zonder op- en afritten, is hier mogelijk, indien tenminste de absolute noodzaak van deze autostrade is aangetoond en na onderzoek van de gevolgen ervan voor de omgeving, zoals waterstand. Ook het gigantisch aansluitingscomplex te Wommelgem (turbine) bedreigt de groene gordel door de inname van een grote open ruimte en de grote vervuiling en hinder.



## EINDBESLUIT

Uit de voorgaande bestudering van de STREEFBEELDSTUDIE blijkt dat de aanleg van een R11bis (en A102) niet beantwoordt aan de doelstellingen van het Masterplan 2020 en dus dient het project van de R11bis (en A102) geschrapt te worden.

In het PLAN-MER dient een nieuwe invulling van de R11 onderzocht te worden.

VZW RED DE VOORKEMPEN wenst hierbij betrokken te worden.

15/12/2011

VZW RED DE VOORKEMPEN

J. Rombouts, voorzitter  
P.Staes, ondervoorzitter