



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 luc.melis@reddevoorkempen.be

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

Herkeningsnummer 3083 BS 14 April 1977 Ondernemingsnummer 417. 039. 523

Triodos Bank BE82523080140768

A 102 / R11 BIS

SAMENVATTING STANDPUNT VZW RED DE VOORKEMPEN

R11BIS

Uit de STREEFBEELDSTUDIE (2011) is gebleken dat het project niet beantwoordt aan de doelstellingen van het MASTERPLAN 2020:

1) 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.

* 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.

2) ontlasten R1 van doorgaand verkeer Zuid-Noord

* 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 8,5 % (2.000 per dag in beide richtingen samen 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 verklaart dat er ongeveer 500 voertuigen per uur (op een totaal van 11.000 voertuigen in de spits, zijnde 5 rijstroken met elk 2200 voertuigen) zouden afgenomen worden van de R1 (minder dan 5%) en afgeleid worden van de R1 naar de R11bis.

- 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 % = minder dan een rijstrook) 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, de snelheid beperkt tot 90 (70?) km/u, er niet mag voorbijgestoken worden en ADR verkeer er verboden is). Bovendien zou het de vrachtvervoerders meer kosten (rekeningrijden vanaf 2015?).

* Bij gebrek aan een verbinding te Wilrijk tussen de R11bis en de Craeybeckxtunnel, kan het verkeer van de R1 aldaar niet via de Craeybeckxtunnel naar de R11bis en kan dit verkeer de R1 niet ontlasten. Ook omgekeerd niet vanaf de E313 Wommelgem naar de R1 zuid via de Craeybeckxtunnel.

3) verbeteren leefmilieu

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

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

* 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. 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. Recente geluidsmetingen door de VUB op initiatief van het actiecomité Rond Punt te Wommelgem, tonen aan dat nu al aan het rond punt te Wommelgem de toelaatbare geluidsnormen gemiddeld worden overschreden.

* Omdat het plaatselijk verkeer aan het Rond Punt te Wommelgem niet meer op de hoofdwegen kan, dient er ten noorden een nieuw aansluitingscomplex gebouwd te worden, vb te Deurne aan de Bisschoppenhoflaan. 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 doorkruisen het landschap rond Ertbrugge. Delen van dit gebied zijn daarenboven beschermd als landschap.

BESLUIT

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

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

A102

Deze nieuwe autostrade wordt thans bij het project betrokken omdat de Streefbeeldstudie van de R11bis aangetoond heeft dat het plaatselijk verkeer geen aansluiting heeft meer heeft op het Rond Punt te Wommelgem (turbine-knooppunt met autostrades E313-E34/R11bis/8A102). Bijgevolg zoekt men een nieuw aansluitingscomplex voor het plaatselijk verkeer op het tracé van de A102.

Concreet:

1) de absolute noodzaak van de A102 is niet bewezen:

- volgens de studie van Arup/Sum uit 2006 (Onderzoek haven van Antwerpen: Belangrijkste doorgaande verkeersbewegingen voor vrachtvoertuigen, beide richtingen samen) blijkt dat slechts 13,33 % (zijnde 2400 vrachtwagens op een totaal van 18.000) van het vrachtverkeer op de Ring (R1) thans gebruik maakt op deze R1 van het baanvak tussen de E313 en de E19 Noord. Het is dit verkeer dat mogelijk zou gebruik maken van de A102 (tussen de verkeerswisselaars te Merksem en Wommelgem).
- volgens de studie van onderzoeksbureau TML zou de A102 slechts 1.460 wagens (personenauto's en vrachtwagens tesamen) per uur opleveren tijdens een spitsuur op een totaal van maximum 6600 auto's per uur (aan het rond punt van Wommelgem), zijnde 22 %. Uit een simulatie van het Verkeerscentrum kwam een raming van ongeveer 1260 voertuigen per uur, zijnde 19 %. Dat is minder dan één rijstrook! De A102 zou worden aangelegd met 2x2 rijstroken terwijl er minder dan één rijvak zou aftakken te Wommelgem van de E313???
- uit het mathematisch model Antwerpen dat de onderbouwing voor de Oosterweelverbinding leverde, bleek reeds 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 heeft ook geen enkele invloed op het zwaarste belaste deel van de R1, zijnde het vak Berchem-Borgerhout (+ Kennedytunnel).
- in het Masterplan 2020, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24.09.2010, staat ondermeer letterlijk vermeld: "*De A102 zal daarbij als verbinding met de haven dienen voor het verkeer van de E34/E313 en – via de vertunnelde R11 – het verkeer afkomstig van Brussel.*" Uit de 2^{de} verkeerstelling, georganiseerd door het Antwerpse Havenbedrijf op 29 september 2011, blijkt echter dat slechts 4,6 % van het verkeer op de wegen rond Antwerpen havengerelateerd vrachtverkeer is.

2) de A102 vergroot alleen maar het probleem:

- de A102, als weinig benutte autostrade, zal nieuw verkeer aantrekken (zoals door alle verkeersdeskundigen wordt gesteld) en het verkeersprobleem alleen maar vergroten, ondermeer aan de enorme verkeerswisselaar te Merksem-Noord (A12, E19 Noord, R1, A102, mogelijk Meccano-tracé).
- de districten Merksem en Deurne dreigen helemaal omringd te worden door autostrades.
- in de gemeente Schoten dreigen de wijken Winkelstap, Deuzeld en Lek afgezonderd te worden van de rest van de gemeente. Deze wijken behoren nu al tot het grootstedelijk gebied.
- het Masterplan 2020 vermeldt: "Tegen 2020 moet minstens de helft van alle verplaatsingen in de Antwerpse agglomeratie met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet gebeuren. Het aanleggen van een nieuwe autostrade (A102) is daar volkomen in tegenstrijd mee.
- de aanleg van de nieuwe autostrade A102 is ook tegenstrijdig met het aanmoedigen van het vervoer van goederen per binnenschip en per trein. Ook tegenstrijdig met het aanmoedigen van personenvervoer per tram, inzonderheid de voorziene aanleg van een tramlijn naast de E313 vanaf Ranst (aansluiting op premetronet).

3) een gebeurlijke A102 kan alleen maar bij middel van een geboorde tunnel

Indien de A102, alhoewel de noodzaak ervan niet werd verantwoord, toch zou worden aangelegd, kan dit enkel bij middel van een geboorde tunnel, zonder op- en afritten.

Het betreft hier immers een autostrade (hoofdweg), bestemd voor doorgaand verkeer.

Er dient bijgevolg te worden 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'." (A102 = 6,3 km)

4) Zelfs na de aanleg van de A102 blijft de huidige route (R1/E313) aantrekkelijk

Indien de Vlaamse Regering besluit de A102 aan te leggen, dan blijft het gebruik van de huidige route, zijnde het deel van de E313 tussen Wommelgem Rond Punt en de aansluiting van de E313 op de R1 te Deurne en het deel van de R1 tussen de aansluiting van de E313 met de R1 te Deurne en het knooppunt te Merksem-Noord (A12/E19/R1), aantrekkelijk voor de mogelijke gebruikers van de A102.

Deze verbinding is immers nauwelijks langer dan de rit via de A102 maar wel sneller (100/120 km/u tegenover 90 km (70 km?)/u via de ingetunnelde A102).

Uit verkeersonderzoeken blijkt dat de automobilist steeds kiest voor de snelste weg tegenover de kortste weg.

Bovendien mogen vrachtwagens in de A102-tunnel niet voorbijsteken en is ADR transport er niet toegelaten. En er is de psychologische weerstand tegen lange tunnels (6,3 km).

5) Het ruimtelijk structuurplan én het Masterplan 2020 dient te worden gerespecteerd, waarin wordt gesteld dat het enkel de bedoeling kan zijn *om een nieuwe weg aan te leggen op deze reservatiestrook, wanneer alle andere opties uitgeput zijn.*

Er is nu geen enkele noodzaak om de A102 aan te leggen, zeker geen dwingende.

Alle andere maatregelen van het Masterplan 2020 dienen dan ook eerst uitgevoerd te worden, waarna men terug kan bekijken of de A102 nog noodzakelijk is.

6) Er dient geen rekening te worden gehouden met het goederenspoor.

Immers, Ir Laurens Hermans (Wegen en Verkeer Antwerpen) heeft tijdens de klankbordgroep van 20/09/2011 betreffende de R11bis verklaard dat de tracé's R11 / A102 en goederenspoor volledig afzonderlijk moeten kunnen werken.

Het streven van het Masterplan om deze 2 projecten tesamen aan te leggen in vb een zelfde tunnel, wordt hiermede verlaten.

Ook het traject loopt mogelijk anders, gezien volgens de huidige plannen de goederenspoorlijn te Merksem op een talud zou worden aangelegd en de A102, volgens het Masterplan, "onder het maaiveld".

Met het project "goederenspoor" dient bijgevolg geen rekening te worden gehouden bij de timing van de A102, tenzij men er in zou slagen beide projecten samen aan te leggen bij middel van een geboorde tunnel.

7) Een nieuwe Schelde-oeververbinding dient eerst aangelegd te worden.

De Conferentie van Burgemeesters van de regio Noord, kanton Kontich en regio Rupelstreek in december 2009 omtrent het advies van Igean inzake de mobiliteit in de regio, stelde:

"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 sluijverkeer 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 sluijverkeer terug in de juiste banen te leiden.”

Ook de burgemeesters stellen dat het sluiten van de Ring de eerste prioriteit dient te krijgen.

Wat niet belet dat inmiddels reeds maatregelen worden genomen op het onderliggend wegennet, zoals bijvoorbeeld het wegwerken van “zwarte punten” op het onderliggend wegennet. De aanleg van nieuwe snelwegen, zoals de A102, wordt in het advies van Igean niet gevraagd.

BESLUIT

De noodzaak van de A102 is niet bewezen en wordt enkel bij het project betrokken om een aansluitingscomplex te kunnen realiseren voor de R11bis.

Het Masterplan 2020 en het Ruimtelijk Structuurplan dienen te worden gerespecteerd waarin gesteld wordt dat de A102 slechts kan worden aangelegd wanneer alle andere opties uitgeput zijn.

COMBINATIE R11/R11BIS en A102

a) Volgens de streefbeeldstudie van de R11bis, moet deze nieuwe autostrade, volgens de ingenieurs van WVA, samen met de A102 aangelegd worden, anders is het zinloos.

Uit de streefbeeldstudie blijkt dat de aanleg van een volwaardige R11bis tussen Wommelgem (rond punt) en Wilrijk (Craeybecktunnel) niet kan: slechts halve aansluiting te Wilrijk, geen aansluiting plaatselijk verkeer aan rond punt te Wommelgem, R11bis niet volledig onder de R11 aan te leggen (moeten afwijken van het tracé).

De A102 wordt nu aan het project R11bis gekoppeld, enkel en alleen om een op- en afrit naar de autostrades te kunnen voorzien ter hoogte van de N120 Bisschoppenhoflaan.

Dit heeft niets te zien met de nuttigheid van de A102 maar alles met het (technisch) niet kunnen realiseren van de R11bis tussen Wommelgem Rond Punt en Wilrijk (Craeybeckxtunnel).

b) Omtrent de bouw van een verkeerswisselaar ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan en het vliegveld wordt in de Streefbeeldstudie omtrent de R11bis nog gesteld: *“Het combineren van een verkeerswisselaar op snelwegniveau met een aansluitingscomplex met een primaire weg (figuur), mag dan wel al modelmatig mogelijk zijn, het is technisch een quasi onmogelijke opgave en verkeerskundig sterk af te raden.”*

c) Het meest opmerkelijke is wel dat, naast voormelde “Streefbeeldstudie”, er tegelijkertijd andere studies zijn gebeurd, ondermeer door het Vlaams Verkeerscentrum, waarmee tot op heden geen rekening werd mee gehouden.

Het Vlaams Verkeerscentrum komt tot de conclusie dat de verbinding A102-R11bis nauwelijks zal worden benut. “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.” Daar moet nog aan toegevoegd worden dat de vrachtwagens in de tunnels A102-R11bis niet mogen voorbijsteken, dat ADR verkeer er niet toegelaten is en dat er een zekere psychologische weerstand is tegen lange tunnels (ongeveer 15 km).

Daarop doet de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken in maart 2011 volgende mededeling aan de Vlaamse Regering: “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.”

Maar zelfs bij congestie op de Ring zal het verkeer slechts deels gebruik maken van de oostelijke tangent, want er kan geen verbinding gecreëerd worden te Wilrijk met de Craeybecktunnel.

De deskundigen concluderen dat de oostelijke tangent (A102-R11bis) vrijwel NIET ZAL GEBRUIKT worden, en in feite een niet te verantwoorden project is.

d) Ook de afzonderlijke projecten (A102 en R11bis) worden, door het vrachtverkeer, nauwelijks gebruikt:

Volgens de studie van Arup/Sum van 2006 bedroegen de doorgaande verkeersbewegingen op de R1 voor vrachtvoertuigen tussen de E19 (Brussel) en de E313 2000 voertuigen per dag (beide richtingen samen). Het totaal van de verkeersbewegingen op het zelfde stuk R1 (tussen E19Zuid en E313) bedroeg 24.000 vrachtvoertuigen. Dit is slechts 8,33% van het vrachtverkeer op de R1 dat zou worden afgeleid via de R11.

In zelfde studie wordt gezegd dat betreffende de A102 slechts 13,33 % van de vrachtvoertuigen afgeleid van de R1 naar de A102.

Zoals ook hoger reeds vermeld, bedraagt het havengerelateerd vrachtverkeer rond Antwerpen slechts 4,6 % van het totale verkeer.

BESLUIT

- de R11bis voldoet niet aan de verwachtingen (van het Masterplan 2020).
- de A102 wordt er nu bij betrokken omdat de realisatie van de R11bis, alleen op het traject van de R11, niet mogelijk blijkt.
- noch de A102 als de R11bis nemen veel verkeer weg van de R1.
- de combinatie A102/R11bis zou, volgens de deskundigen, nauwelijks worden gebruikt.
- de oostelijke tangent biedt geen significante voordelen.
- als de daadwerkelijke meerwaarde van dit project niet is aangetoond, moet het ook niet worden aangelegd.

EINDBESLUIT

- 1) Vooreerst dient het hoofdwegennet geoptimaliseerd te worden, met name de aanleg van een nieuwe Schelde-oever verbinding.**
- 2) De nieuwe autostrade R11bis voldoet niet aan de doelstellingen van het Masterplan 2020 en dient te worden geschrapt.**
- 3) Ook de combinatie A102/R11bis dient te worden geschrapt omdat deze (vrijwel) niet zal worden gebruikt.**
- 4) In de plaats ervan dient het onderliggend wegennet te worden geoptimaliseerd door het wegwerken van de knelpunten (“zwarte punten”).**
- 5) De aanleg van de nieuwe autostrade A102 kan slechts bestudeerd worden wanneer alle andere projecten van het Masterplan 2020 gerealiseerd zijn.**
- 6) Indien vervolgens blijkt dat de aanleg van de A102 nog noodzakelijk is, kan de uitvoering ervan enkel gebeuren bij middel van een geboorde tunnel, zonder op- en afritten tussen het knooppunt Ekeren en het knooppunt Wommelgem.**
- 7) De reservatiezone van de A102 dient benut te worden als verbindingstrook voor de aanleg van een noordoostelijk Stadsrandbos.**

+++++