



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

KENNISGEVING A102/ R11BIS

OPMERKINGEN, SUGGESTIES, ALTERNATIEVEN

1/ Het PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN bepaalt: “Een belangrijke dimensie van duurzaamheid is het spaarzaam, zuinig en selectief omspringen met de ruimte. Dit geldt des te meer in de provincie Antwerpen vanwege de hoge bevolkings- en activiteitendichtheid en de schaarse ruimte”.

Verder: “Bestaande en nieuwe ‘groene vingers’ in het grootstedelijk gebied moeten worden gevrijwaard van bebouwing. Zij dringen door tot tegen de kernstad Antwerpen, doorkruisen verschillende gemeentegrenzen, lopen door tot in de Antwerpse gordel en zijn gevolg een provinciaal aandachtspunt. Activiteiten die vragen om allerlei infrastructuur, worden er geweerd. Activiteiten met beperkte uitrusting zijn wel mogelijk maar reeds in grote mate ingevuld. Het betreft natuur, recreatie, sportactiviteiten met beperkte infrastructuur, land- en tuinbouw. Bebouwing en de realisatie van doorlopende fietsroutes, zijn aandachtspunten. Nieuwe activiteiten mogen het open en groen karakter van de gebieden niet aantasten.”

De enige groene strook die ten noordoosten van Antwerpen de “groene vingers” met elkaar verbindt, is de reservatiestrook van de A102.

Zij is verbindingscorridor tussen ondermeer de groene domeinen en de robuuste blokken natuur van Oude Landen Ekeren, Laaglandpark Merksem, Peerdsbos Brasschaat, Vordensteyn Schoten, parken van Brasschaat en Schoten, fort van Merksem, Calesberg Schoten, Asbroek Schoten, Ertbrugge Deurne, fortvlakte Wijnegem, Ruggeveld Deurne, Rivierenhof Deurne, Schijnvallei Wommelgem...

Dit laat de creatie toe van een NOORDOOSTELIJK STADSRANDBOS.

Om dit stadsrandbos te kunnen realiseren, dienen bijgevolg alle infrastructuren welke van deze zone gebruik zouden maken, volledig ondergronds met uitsluitend geboorde tunnels uitgevoerd te worden, en voor met name de A102 ook geen tussenliggende op- en afrittencomplexen. Dat dit mogelijk is blijkt uit het feit dat een dergelijke geboorde tunnel reeds werd voorzien voor het Tracéalternatief 2 – zuidelijk tracé R11bis.

De bouw van een groot aansluitingscomplex (turbine) tussen de E34/E313 en de R11bis en A102 (turbine) te Wommelgem, en de bouw van op- en afrittencomplexen te Deurne, Bisschoppenhoflaan / Houtlaan is tegenstrijdig met de doelstelling om de open ruimte in dit gebied te vrijwaren.

De plannen van een A102 en/of R11bis dienen bijgevolg volledig rekening te houden met de doelstellingen van het Provinciaal Structuurplan (Stadsrandbos).

2/ Ten aanzien van het planonderdeel A102/R11bis worden in de kennisgeving de plandoelstellingen als volgt gespecificeerd:

- Het ontlasten van de R1
- Het verhogen van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in de oostrand van de Antwerpse agglomeratie

In het Plan-MER dient bijgevolg onderzocht te worden of het planonderdeel A102/R11bis, en ook de A102 afzonderlijk, aan deze doelstellingen voldoen.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met de STREEFBEELDSTUDIE welke reeds werd uitgevoerd omtrent de R11bis, en waaruit gebleken is dat deze niet voldoet aan de gestelde doelstellingen.

Hierbij dient bijkomend aangestipt te worden dat de Vlaamse Regering in november 2013 beslist heeft de tol aan de Liefkenshoektunnel niet op te heffen. Als reden werd ondermeer opgegeven dat het verkeer op de ring met nog geen 5 procent zou verminderen. “Die daling is te klein om een impact te hebben op de files” luidde het. Uit voormelde Streefbeeldstudie is gebleken dat de R11bis ook slechts 5 % van het verkeer zou wegnemen van de ring...

Ook het zuidelijk tracé R11bis dient aan dit onderzoek onderworpen te worden.

3/ Naast de 3 voorgestelde alternatieven, dient er nog een VIERDE ALTERNATIEF te worden onderzocht, namelijk de niet-realiserende van zowel de A102 als de R11bis, maar in de plaats ervan:

- de capaciteitsvergroting van de bestaande R1, waarbij de 2 concepten worden onderscheiden: het SRW/DRW-concept en het UBR-concept (cfr alternatief 1):
- de optimalisatie van de bestaande R11 via het ongelijkvloers maken van de belangrijkste kruispunten (via tunnel) (cfr alternatief 3).

4/ Inzake het SRW/DRW-CONCEPT (alternatieven 1 en 4) dient bijkomend onderzocht te worden:

- naast de toepassing ervan op de E313 tot voorbij het knooppunt Wommelgem, waarbij enkel de SRW aansluit op de R11, dient onderzocht te worden of tegelijkertijd niet de gehele E313 voor dat gedeelte ondergronds of overkapt kan worden aangelegd.
- het intunnellen van de R1 onder het Albertkanaal te Merksem, tegelijkertijd met de afbraak van het viaduct van de R1 te Merksem (Sportpaleis), gezien dit als dusdanig niet vermeld staat in het Masterplan 2020.
- het behoud van de IJzerlaanbrug: na de afbraak van het viaduct te Merksem en de intunneling van de R1 onder het Albertkanaal, is er technisch geen probleem om de IJzerlaanbrug te herbouwen tot een hoogte van 9,10 m.

Het behoud van deze brug is noodzakelijk om het verkeer te kunnen spreiden, zodat er geen verschuiving ontstaat van verkeer naar de Groenendaallaan en naar de andere bruggen te Merksem en Schoten. Het behoud van deze brug is eveneens belangrijk voor het openbaar vervoer (merkelijk kortere reistijden).

5/ Inzake de optimalisatie van de R11 (alternatieven 3 en 4) dient bijkomend onderzocht te worden of een VERLENGDE R11 niet kan aangepast worden, te weten vanaf de Houtlaan te Wijnegem tot de A12 te Wilrijk.

Wat Wijnegem betreft, kan desbetreffend gedacht worden aan:

- a) een rechtstreekse verbinding van de Houtlaanbrug over het Albertkanaal met de Hoogmolendijk.
- b) een verlaagde ligging van de Houtlaan ter hoogte van de Fortvlakte om een eco-verbinding mogelijk te maken tussen de Fortvlakte en Ertbrugge.

c) een tunnel onder de Autolei tussen het kruispunt met de August Van de Wielelei en het rond punt te Wommelgem voor het doorgaand verkeer, waardoor bovengronds meer ruimte vrij komt voor het plaatselijk verkeer en het verkeer dienstig voor de grote winkelcentra.

6/ Zowel voor het basisontwerp als voor alle alternatieven, dient de wijziging van de ONDERLIGGENDE VERKEERSSTROMEN te worden onderzocht en de gevolgen ervan in beeld gebracht.

7/ Rekening dient te worden gehouden, wat het project A102 betreft, met de aanleg van een NIEUWE HOOGMOLENBRUG te Schoten. Gezien deze brug met 2,40 m dient verhoogd te worden, is het niet meer mogelijk een zelfde noordelijke helling te gebruiken als thans het geval is. Een nieuwe helling op dezelfde plaats zou betekenen dat een deel van het gemeentepark dient te worden ingenomen.

In het gemeentelijk verkeersplan staat bovendien vermeld dat de nieuwe Hoogmolenbrug dient aan te sluiten op de Metropoolstraat (naast het kanaal) om het verkeer zoveel mogelijk uit de bebouwing te houden.

De aanleg van deze nieuwe brug zou mogelijk dienen te gebeuren op het tracé van de A102. Eventueel in combinatie met een fietspad en met een ecoduct om de groene gebieden ten noorden van het Albertkanaal te verbinden met de groene gebieden ten zuiden van de Bisschoppenhoflaan.

Als suggestie voor de bouw van een nieuwe Hoogmolenbrug, die aan de doelstelling beantwoordt om rechtstreeks aan te sluiten op de Metropoolstraat (en zover mogelijk blijft van bebouwing en zo weinig mogelijk milieuschade teweegbrengt), kan gedacht worden aan een gebogen brug (vergelijk met dergelijke brug te Wijnegem) of een gebogen tunnel.

8/ Aan het aansluitingscomplex te Wommelgem, dienen voor alle te onderzoeken trajecten METINGEN te worden uitgevoerd INZAKE GELUID EN LUCHTVERVUILING, zowel naar de huidige situatie als naar de situatie die zou ontstaan na de uitvoering van elk project.

9/ Er dient rekening te worden gehouden met de STUDIES die in het verleden al uitgevoerd zijn:

a) het besluit van de Conferentie van de Burgemeesters van de regio Noord, kanton Kontich en regio Rupelstreek en het advies van Igean van december 2009, waarbij gesteld werd dat eerst een nieuwe Schelde-oever verbinding dient te worden aangelegd. De aanleg van nieuwe autostrades (A102, R11bis) werd daarbij niet gevraagd.

Verder werd gesteld: “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.”

Dit betekent dat de thans voorgelegde plannen voor A102/R11bis, met zijn voorgestelde alternatieven en nieuwe alternatieven (vb het hoger voorgestelde 4^{de} alternatief), dienen herbekeken worden nadat de Vlaamse Regering een besluit heeft genomen omtrent een nieuwe Schelde-oever-verbinding.

b) het onderzoek van het Vlaams Verkeerscentrum waarbij men tot de conclusie komt 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.

Is er geen file op de Ring, dan zal de huidige wegnis (via R1) gebruikt worden (korter en sneller).

Is er wel file op de Ring, dan wil men de A102/R11bis gebruiken, maar dat brengt geen soelaas gezien de capaciteit onvoldoende is en het verkeer niet kan verwerkt worden (+ geen verbinding te Wilrijk richting R1).

Bijkomend dient onderzocht te worden of deze conclusie wijzigt bij aanleg zuidelijk alternatief Edegem.

Ook dient onderzocht te worden of bij de aanleg van de A102 alleen (zonder R11bis) de huidige route via de R1 tussen knooppunt Merksem en knooppunt Wommelgem niet aantrekkelijk blijft voor de automobilist. Immers, deze verbinding is nauwelijks langer dan de rit via de A102 maar wel sneller (100/120 km/u tegenover 90 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).

Tevens dient te worden verantwoord waarom men tot op heden met gemelde besluiten van het Vlaams Verkeerscentrum en Minister Crevits geen rekening heeft gehouden.

c) 2^{de} verkeerstelling Antwerpse haven van 29/09/2011: slechts 4,6% van het verkeer op de wegen rond Antwerpen is havengerelateerd vrachtverkeer.

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.*”

Hoe is de nieuwe autostrade A102 te verantwoorden met zulk beperkt havenverkeer?

d) het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin, inzake de A102, gesteld wordt dat het enkel de bedoeling kan zijn “om een nieuwe weg aan te leggen op deze reservatiestrook, wanneer alle andere opties uitgeput zijn.”

Er dient dan ook verantwoord te worden waarom het absoluut noodzakelijk zou zijn af te wijken van het Ruimtelijk Structuurplan.

e) de studie van Arup/Sum uit 2006 (“Onderzoek haven van Antwerpen: Belangrijkste doorgaande verkeersbewegingen voor vrachtvoertuigen, beide richtingen samen”) waaruit 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).

f) de studie van onderzoeksbureau TML: de A102 zou 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 %.

g) een simulatie van het Vlaams Verkeerscentrum kwam tot een raming van ongeveer 1260 voertuigen per uur, zijnde 19 %.

h) Het mathematisch model Antwerpen dat de onderbouwing voor de Oosterweelverbinding leverde, waaruit 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.

Met al deze reeds uitgevoerde studies dient rekening te worden gehouden bij de opstelling van het Plan Mer.

10/ Er dient rekening gehouden te worden met de gevolgen voor het OPENBAAR VERVOER.

Het Masterplan 2020 vermeldt immers: “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 nieuwe autostrades (A102/R11bis) is daar volkomen in tegenstrijd mee.

Alle verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat nieuwe autowegen nieuw verkeer zullen aantrekken en het verkeersprobleem alleen maar zullen vergroten. Er zou dus eerder moeten gestreefd worden naar ‘minder verkeer’, ipv naar ‘meer autostrades’.

De aanleg van de nieuwe autowegen A102 en/of R11bis dienen ook in dit licht verantwoord te worden.

Tevens dient onderzocht te worden of er geen sneltreintrams kunnen worden ingezet op de bestaande treinsporen, bijvoorbeeld tussen de Kennedytunnel en de haven na het vrijkomen van treinsporen ingevolge de aanleg van de noord-zuid tunnel onder de stad (reizigerstreinen) en de Liefkenshoekspoortunnel (goederentreinen).

11/ Er dient tegemoet te worden 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’.

De lengte van de A102 is slechts 6,3 km en er kunnen dus bijgevolg, overeenkomstig dit principe, geen tussenaansluitingen (Bisschophoflaan/Houtlaan) worden aangelegd.

Bovendien werd bij het opmaken van de Streefbeeldstudie omtrent de R11bis omtrent deze verkeerswisselaar reeds 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.”*

12/ Er dient rekening te worden gehouden met de GEZONDHEID.

In de omgeving van de reservatiestrook van de A102, wonen vele tienduizenden mensen (Ekeren, Merksem, Schoten, Deurne, Wommelgem).

“Luchtverontreiniging door wegverkeer leidt tot een verhoogde sterftekans.” Dit toont een gezamenlijk onderzoek aan van de universiteiten van Utrecht en Maastricht, het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en TNO in Zeist, welk onderzoek gepubliceerd werd in het medisch tijdschrift ‘The Lancet’. “Het is voor het eerst dat een duidelijke samenhang is aangetoond tussen luchtverontreiniging en de sterftekans.”

Meer en meer studies wijzen uit dat de aanwezigheid van een drukke verkeersweg tot op een afstand van 1,5 km meetbare negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid.

Dit betekent dat enkel nog de aanleg van drukke autowegen in volledig ondergrondse tunnels te verantwoorden zijn.

Ook bij de gebeurlijk aanleg van de A102 in een tunnel (zoals hoger gezegd is enkel een geboorde tunnel haalbaar wil men de groene gordel vrijwaren) dienen efficiënte maatregelen genomen te worden om de vervuilende stoffen te beheersen (bij het begin en het einde van de tunnel en bij de verluchtungskokers). Op het tunnelcongres, gehouden te Antwerpen

(Provinciehuis) op 7 maart 2012, werd verklaard dat tot 90 % van de emissies kunnen gezuiverd worden.

Ook dienen verluchtungskokers zo ver mogelijk van bewoning te worden geplaatst en dienen hierbij ook de meest efficiënte geluidsdempende maatregelen voorzien te worden.

Verder dient voorafgaand onderzoek gedaan te worden naar mogelijke nadelige invloed op grondwaterlagen bij de bouw van een (geboorde) tunnel. Ondermeer het Asbroeck te Schoten en Oude Landen te Ekeren zijn zeer vochtige gebieden.

13/ Er dient rekening te worden gehouden met het dossier E313:

- Dhr Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum stelde in het verleden al: *“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.”

De problemen op de E313 kunnen worden opgelost door de aanleg van een 4^{de} rijstrook (spitsstrook) tussen Ranst en de R1 en een betere aansluiting op de R1 (na de aanleg van een nieuwe Schelde-oever-verbinding). Een A102 is daarvoor niet nodig.

- De aanleg van een 5^{de} rijstrook op de E313 tussen Ranst en Wommelgem Rond Punt is dan ook niet nodig om de problemen op de E313 op te lossen. Deze 5^{de} rijstrook is dan ook hoofdzakelijk bedoeld voor de bediening van een nieuw bedrijventerrein te Ranst-Wommelgem, De Keer. De A102 wordt dan genoemd om het bijkomend verkeer (hoofdzakelijk vrachtverkeer, maar ook massaal veel woonwerkverkeer) vanaf Wommelgem Rond Punt te verwerken. Dit verkeer zal echter in grote mate de oost-west verkeersstroom volgen en dus bijkomend de E313 belasten, ook tussen Wommelgem Rond Punt en de R1. Slechts 20 % van het verkeer zou de A102 nemen, slechts 13,33 % van het vrachtverkeer en slechts 4,6 % van het totale haven verkeer gerelateerd. De creatie van een nieuw bedrijventerrein op deze plaats (200 ha) zal de mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio alleen maar vergroten (ook op de plaatselijke wegen om een autostrade te kunnen bereiken); het nieuwe industrieterrein De Keer zou enkel via de E313 te bereiken zijn (gesloten circuit).

Verkeersspecialist Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum verklaarde op 7 april 2008:

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. Meer nog, de capaciteit ervan tussen Lummen en Ranst kan nog toenemen met 25% tot 45%...

De bijkomende rijstrook is geen oplossing, zoals deze cijfers bewijzen. Een bijkomende rijstrook maakt de wachtrij alleen maar breder. Het volume blijft, alleen heb je meer stockageruimte.

Bij het bepalen van de nuttigheid en dringendheid van de A102, dient met deze argumentatie rekening te worden gehouden. Het is niet de A102 die de verkeersproblemen op de E313 zal oplossen, maar wel het verbeteren van de aansluiting op de R1 na de aanleg van een nieuwe Schelde-oever-verbinding.

14/ Er dient rekening te worden gehouden met het VLAAMS ADAPTIEPLAN

De conceptnota van het Vlaams Adaptatieplan vermeldt ondermeer:

“Zowel de effecten van de klimaatverandering als de maatregelen daartegen hebben een belangrijke ruimtelijke dimensie. Als gevolg daarvan is er een grote interactie tussen het adaptatiebeleid en het ruimtelijk beleid. Niet alleen zullen veel maatregelen een ruimtelijke doorwerking hebben, ook de ruimtelijke ordening zelf kan de effecten van de klimaatverandering milderen. Adaptatie aan de klimaatverandering zou verankerd moeten worden als een integraal onderdeel van duurzame ruimtelijke ontwikkeling.”

De voorgestelde projecten zouden dan ook onderworpen moeten worden aan de doelstellingen van het Adaptatieplan.

15/ Er dient rekening te worden gehouden met de invoering van REKENINGRIJDEN

De drie gewesten hebben een akkoord bereikt over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016. Voor wat het rekeningrijden voor personenwagens betreft, is een proefproject met duizend personenwagens opgestart in de zone van het Gewestelijk Expresnet.

Er dient bijgevolg rekening te worden gehouden met de gevolgen van het Rekeningrijden op de voorgestelde projecten en de alternatieven.

16/ In het Plan-Mer dient tevens een MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN/BATEN ANALYSE voor de voorgestelde projecten en de alternatieven te worden opgenomen.

17/ Er dient rekening te worden gehouden met het KADERPLAN ALBERTKANAAL (Antwerpen, Schoten, Wijnegem).

In dit Kaderplan wordt ondermeer voorgesteld het industriegebied te ontsluiten via een aansluiting op de A102, ofwel aan de Bisschoppenhoflaan ofwel aan de Houtlaan.

Er dient echter eveneens onderzocht te worden om het industriegebied te ontsluiten zonder een aansluiting op de A102.

Wat kan als volgt:

a) het industriegebied gelegen ten NOORDEN van het kanaal kan ontsloten worden naar het hoofdwegennet langs de Vaartkaai – Metropoolstraat – Hoogmolendijk, enerzijds in westelijke richting via het knooppunt Groenendaallaan, en anderzijds in oostelijke richting via een rechtstreeks aansluiting op de Houtlaanbrug en vervolgens de (vertunnelde) Autolei via het rond punt van Wommelgem.

b) het industriegebied gelegen ten ZUIDEN van het kanaal kan ontsloten worden naar het hoofdwegennet langs de Bisschoppenhoflaan enerzijds in westelijke richting via het knooppunt Sportpaleis, en anderzijds in oostelijke richting via de Houtlaan en vervolgens de (vertunnelde) Autolei via het rond punt van Wommelgem.

Februari 2014

