

Stand van zaken quick wins

In november 2013 werden 33 quick wins voorgesteld aan de toenmalige Vlaamse regering met als doel, los van de uitvoering van het Masterplan 2020, op de korte termijn een duidelijke verbetering van de mobiliteit en/of verkeersveiligheid te bekomen voor alle vervoersmodi in de Antwerpse regio.

Bij de opmaak van de 33 voorgestelde quick wins werd een onderscheid gemaakt tussen QW 1 tot en met 13 en de overige 20 quick wins. De eerste groep van quick wins werd op het moment van voorstelling aan de Vlaamse regering in november 2013 aanzien als voldoende uitgewerkt voor een snelle uitwerking (in 2014). De tweede groep van quick wins vereiste echter verder studiewerk om te kijken of de uitvoering ervan juridisch of technisch wel mogelijk is. Door verschillende redenen is er enige vertraging gekomen op de uitvoering van verschillende quick wins, maar de eerste groep van maatregelen zal, op uitzondering van QW 8, volledig zijn uitgevoerd tegen eind 2016. Op basis van doorgedreven studiewerk is ondertussen beslist om 11 van de overige 20 quick wins niet te weerhouden.

Van de 33 voorgestelde quick wins werden er reeds elf quick wins volledig uitgevoerd terwijl 10 andere quick wins gepland staan voor uitvoering of verder worden onderzocht. Voor zover de reguliere begroting van AWV het toelaat worden deze maximaal in 2016-2017 uitgevoerd. Twaalf quick wins werden na verdere analyse niet als quick win weerhouden of werden opgenomen in andere projecten.

1. UITGEVOERDE QUICK WINS

QW	Beschrijving	Uitgevoerd
1	De A12 tussen Leugenberg en Ekeren telt slechts 2x2 rijstroken met veel invoegend en uitvoegend verkeer. De doorstroming verbetert door de pechstrook als rijstrook in te richten zodat de invoegstrook overgaat in de uitvoegstrook.	2015
3	De afrit A12-Ekeren kan op de Noorderlaan niet voldoende afgewikkeld worden. Dit kan verbeterd worden door een herbelijning op de Noorderlaan.	2015
4	Een van de aandachtspunten op de E313 is de oprit in Wommelgem richting Antwerpen. De weefzone is te kort en zal nu worden verlengd.	2014
5	Bereikbaarheid centrum Antwerpen vanaf Spaghettiknoop. De toegang tot de Leien via de Bolivartunnel wordt ook toegankelijk voor het verkeer op de R1 uit het zuiden en het oosten.	2014
6	Rijstrookbelijning R1 binnenring naar E19 (zuid).	2014

7	Spitsstrook op E19 (noord) naar Brecht.	2014
9	Rijstrookbelijning: bij het uitrijden van de Kennedytunnel richting E17 komt er een rijstrook rechts bij in plaats van links om de benutting van de extra rijstrook te verbeteren.	2015
10	Om de doorstroming op E34 Waaslandhaven en R2 te optimaliseren en het filerisico te verlagen zal de uitvoegstrook van Zelzate naar R2 verlengd worden van 200m tot 300m.	2014
13	Het op- en afrittencomplex Stabroek geeft momenteel aanleiding tot gevaarlijke verkeerssituaties voor fietsers op de N111 en heeft occasioneel ook een terugslag tot op de A12. Een aangepast kruispunt en verbeterde fietspaden brengen soelaas.	2014
15	Maatregelen Zwijndrecht voor tram 3. Aanpassing van de VRI ter verbetering van de doorstroming van het tramverkeer.	2015
32	De aansluiting van de Turnhoutsebaan in Borgerhout op de Singel wordt geoptimaliseerd voor personenwagens en fietsers, rekening houdend met de bussen.	2014

2. QUICK WINS IN UITWERKING

QW	Beschrijving	Stavaza	Uitvoering
2	De weefzone R1-A12 in Ekeren is een flessenhals. De rijstroken op de A12 worden verlengd waardoor deze flessenhals wordt weggenomen.	Uitvoering staat gepland in mei 2016	2016
11	Betere benutting van Tijsmanstunnel richting A12 door een aangepaste belijning van de bestaande rijstroken waardoor deze zone veiliger wordt.	Aanbesteed	2016
12	De aanleg van een fietspad langs de E34 in Deurne met ongelijkvloerse kruising van de Ruggelveldlaan. De route tussen Ranst/Wommelgem en Rivierenhof/Ringfietspad, die belast is door de tramlijn LIVAN, wordt conflictvrij gemaakt met de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de tram.	Uitvoering staat gepland eind 2016 – begin 2017	2016
17	De capaciteit van het huidige complex Scheldelaan-R2 is onvoldoende om fileopbouw in de Thijsmanstunnel te vermijden. Er wordt onderzocht hoe de capaciteit kan worden verhoogd via aangepaste wegenis.	Finalisatie ontwerp en aanbesteding in 2016.	2017

23	De wenselijkheid van de omvorming van de busstrook tot een spitsstrook/tolstrook op de E313 richting R1 (noord) in functie van P&R Wommelgem.	Evaluatie positief, huidige busstrook is onvoldoende gefundeerd. AWV onderzoekt verder welke ingrepen hiervoor noodzakelijk zijn.	Te bepalen
24	Optimalisatie P&R Wommelgem.	Haalbaarheid parkeergebouw wordt onderzocht; tevens opgenomen in gehele pakket van P+R parkeergebouwen	Te bepalen
27	Optimalisatie afrit Silvertop.	Optimalisatie VRI te onderzoeken door EVT	Te bepalen
29	Verkorting Ringfietspad Turnhoutsebaan.	Aanbesteding in 2016, het openbaar onderzoek voor de bouwvergunning is opgestart.	2016
31	Aansluiting Vaartkaai op Groenendaallaan-Vosseschijnstraat in de omgeving Metropolis in Antwerpen.	Ontwerpend onderzoek wordt verder gezet. Definitief ontwerp en aanbesteding in 2016.	2017
33	Verbeterde aansluiting fietsostrade naar Essen ter hoogte van de Luchtbal.	Studiewerk voor traject Argentiniëlaan – Groenendaallaan werd opgestart in samenspraak met de stad Antwerpen.	2017

3. NIET-WEERHOUDEN QUICK WINS

QW	Beschrijving	Reden niet-weerhouden
8	Linkse inritten E17 voor Kennedytunnel zorgen voor een veiligheidsprobleem en een doorstromingsprobleem. De meest aangewezen maatregel om dit knelpunt te verzachten, is het afsluiten van de oprit van de Blancefloerlaan naar de Kennedytunnel. De verkeersstromen verleggen zich hoofdzakelijk naar Charles de Costerlaan en Pastoor Coplaan.	Quick win 8 zal worden geïntegreerd in deelproject infrastructuurwerken Linkeroever van het project Oosterweelverbinding. Zes maanden na de start van de werken in 2017 zal zowel het verkeer op de E17 richting Antwerpen als richting Gent op de noordelijke weghelft worden gezet. Bijgevolg zal de huidige oprit van de Blancefloerlaan vanaf dan rechts invoegen in plaats van links. Dit zal het aantal gevaarlijke weefbewegingen sterk doen afnemen.
14	Voorbehouden spitsstrook op E17 voor verkeer	Gezien de hoge kost van de maatregel (raming geschat op 2,9 tot 4,3 miljoen euro), past quick win 14 niet

	richting E34/R2	binnen het budget van de quick wins. Bovendien is de voorgestelde maatregel naar timing toe niet compatibel met de infrastructuurwerken Linkeroever die in 2017 van start gaan. Zowel de zuidelijke als de noordelijke knoop van de E17 met de R2/E34 zullen worden heraangelegd. Met de huidige zuidelijke knoop moet de spitsstrook links liggen, met de nieuwe nog te bouwen knoop zou deze rechts komen liggen. Daarnaast wordt er een parallelweg voorzien langsheen de E17 en de E34 vanaf de afrit van de E17 in Zwijndrecht over de Blancefloerlaan naar de Canadastraat ter hoogte van de huidige oprit Waaslandhaven-Oost op de E34. Deze parallelweg dient om onder meer het bestemmingsverkeer voor Linkeroever, Zwijndrecht en de nieuwe P+R ter hoogte van de Blancefloerlaan niet nodeloos te mengen met het verkeer op de E17 van en naar de Kennedytunnel. Daarnaast heeft AWW ook een project opgestart naar een capaciteitsverhoging van de E17.
16	Verbreden aansluiting E34 naar R2 van 1 naar 2 rijstroken zodat de Liefkenshoek tunnel beter bereikbaar is	In tussentijd is er reeds een optimalisatie uitgevoerd aan het aansluitingscomplex door AWW Oost-Vlaanderen met het verlengen van de uitvoegstrook op de E34 naar de R2. Een verbreding van de aansluiting heeft slechts een zeer beperkt voordeel en zou bovenal een verschuiving van het probleem met zich meebrengen naar de aansluiting komende van Antwerpen. Een verdere optimalisatie van dit complex is enkel aan te raden indien ook de wijdere omgeving wordt aangepakt. Een dergelijke ingreep het opzet van een quick win ruim overschrijden.
18	Herinrichting tunneltoerit en kruispunt Charles de Costerlaan – Waaslandtunnel. Vergelijkbaar met de recente herinrichting van de tunneltoerit op rechteroever	Er werden een aantal aanpassingen overwogen aan het kruispunt Charles de Costerlaan – Waaslandtunnel in het kader van QW 8 – het afsluiten van de oprit Linkeroever – die een invloed zou hebben op de verkeersvolumes op onder andere de Halewijnlaan. Aangezien QW 8 wordt geïntegreerd in de infrastructuurwerken op Linkeroever die in 2017 van start gaan, zouden de voorgestelde aanpassingen voor QW 18 ook geen verbetering betekenen. Bovendien zal de Charles de Costerlaan definitief worden geknipt in het kader van de aanleg van Oosterweelverbinding.
19	Optimalisatie kruispunt afrit A12 – Leugenberg en de N114	In het kader van de lopende MER-procedures voor het Logistiek Park GHA en de Nx (tussen de A12 ter hoogte van Hoevenen en de N11 in Kapellen) wordt de volledige omgeving, inclusief het kruispunt van de afrit A12 – Leugenberg en de N114, onderzocht. Het is dus niet opportuun om de quick win nu uit te voeren.
20	Installatie tijdelijke brug voor afrit Ekeren-Noorderlaan om de doorstroming en de bereikbaarheid van haven en stad te verbeteren	Er werden een aantal mogelijke maatregelen uitgewerkt, maar de geschatte kost voor quick win 20 (optimalisatie belijning op Noorderlaan) ligt beduidend hoger dan voor quick win 3. Aangezien beide quick wins gelijkaardige effecten zouden genereren is de uitvoering van quick win 20 niet opportuun. Quick win 3

		werd in 2015 uitgevoerd.
21	De wenselijkheid van een busstrook A12 (noord)	In het kader van quick win 1 werd de pechstrook op de A12 tussen Leugenberg en Ekeren ingericht als rijstrook zodat de invoegstrook overgaat in de uitvoegstrook. Deze maatregel bemoeilijkt een mogelijke uitvoering van quick win 21 sterk en zou dan ook voor extra hoge kosten zorgen. Bovendien zorgt quick win 1 reeds voor een betere doorstroming voor het busverkeer. Aangezien er slechts twee buslijnen gebruik maken van de A12 tussen de oprit Ekeren en de afrit Berendrecht, lijkt het moeilijk om deze hoge kost (minstens 1,1 miljoen euro) te verantwoorden.
22	De wenselijkheid van de omvorming van de busstrook tot een spitsstrook / tolstrook op de E19 (noord) in functie van P+R Sint-Job	De doorrekeningen die werden uitgevoerd door het Verkeerscentrum geven aan dat de doorgerekende scenario's een invloed hebben op het verkeersbeeld. De doorrekeningen geven aan dat het knelpunt ter hoogte van de P+R in Sint-Job-in-'t-Goor verdwijnt, maar dat de problemen ter hoogte van de Kleine Bareel en/of de Antwerpse binnenring in die mate toenemen dat er finaal geen nettowinst wordt geboekt op de reistijd of het aantal voertuigverliesuren. Bovendien neemt het aantal rijstrookwissels in de doorgerekende scenario's met ca. 20% toe wat de kans op ongevallen vergroot.
25	Verbinding bussen E313 met Turnhoutsebaan	De uitvoering van quick win 25 interfereert met het Ringfietspad en de aanpassingen aan de E34/E313 die zijn gepland met de werken in het kader van het Masterplan 2020. Rekening houdende met deze aanpassingen wordt de uitvoering van quick win 25 niet opportuun geacht.
26	Herbelijning kruispunt N1-R11 Mortsel om het verkeer dat via de R11 van Wilrijk komt en niet richting Mechelen moet vlotter over dit kruispunt te helpen	Uit de berekeningen uitgevoerd door EGT in opdracht van BAM in mei 2014 en ruimtelijke toetsing blijkt dat een herinrichting van de rijstroken niet volstaat maar dat enkel de toevoeging van de linksafstrook (van de R11 komende van Wilrijk naar de N1 richting Antwerpen-Zuid) een positief effect zou hebben op de doorstroming op de R11. De doorstroming van de overige rijrichtingen zou hierbij niet worden beïnvloed. Een nadeel is echter dat het verwijderen van de middenberm ook impliceert dat voetgangers in één keer vier rijstroken moeten kunnen oversteken en zo een aanzienlijk deel van de minimumcyclus van de betreffende lichtenregeling nodig heeft. Deze ontruimingstijd doet de winst van de extra rijstrook weer verdwijnen.
28	Verbeteren doorstroming R1-E34 bij evenementen Sportpaleis	Voor de uitvoering van quick win 28 werden na overleg met de Stad Antwerpen, AWV en het Sportpaleis geen concrete oplossingen weerhouden. In het kader van de werken van het Masterplan 2020 wijzigt de locatie en de ontsluiting van de parkings in de omgeving van het Sportpaleis herhaaldelijk. Voor elke werffase zal dan ook rekening gehouden worden met de problematiek waarvoor deze quick win een

		verbetering zou bieden.
30	Aansluiting Albertkanaalbaan op N12 in Wijnegem	In de uitgewerkte scenario's zijn er ruimtelijke beperkingen die maken dat de realisatie ervan een verandering van het GRUP vereist. Bovendien is er duidelijkheid nodig over de plannen met de Hoogmolenbrug vooraleer er een beslissing kan worden genomen over het eventuele voorzien van een aansluiting van de N12 naar de Albertkanaallaan. Aangezien er niet wordt verwacht dat hierover op korte termijn duidelijkheid komt, is het niet gewenst om deze maatregel als quick win uit te voeren.