

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1397
van **MAARTEN DE VEUSTER**
datum: 18 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

A12 Aartselaar - Aanleg fietsbrug

Op 20 mei 2021 stelde collega Imade Annouri een vraag om uitleg (nr. 3306) over de aanpak van gevaarlijke kruispunten op en de herontwikkeling van de A12 tussen Boom en Antwerpen, meer bepaald over vijf drukke en gevaarlijke kruispunten ter hoogte van Aartselaar en Wilrijk. De collega trok zijn vraag daarbij ook open naar de hele veiligheidsproblematiek in de buurt van de A12 en de parallelweg N177, met inbegrip van het viaduct in Wilrijk en de sleuf in Boom, en zelfs tot de vraag naar een sneltramlijn tussen Antwerpen via Boom naar Brussel. De minister gaf een uitgebreid en gedetailleerd antwoord en een aantal goede evoluties in dit dossier.

Wanneer ik louter het traject doorheen Aartselaar bekijk, dan hoor ik dat een volledige ondertunneling aldaar een optie is, maar dat dat budgettair misschien niet onmiddellijk haalbaar is. Blijkbaar wordt wel gedacht aan een fietsbrug over de A12 ter hoogte van het zogenaamde McDonaldskruispunt (Kontichsesteenweg-Cleydaellaan met de A12/N117). Dat zou een oplossing zijn om dit gitzwarte kruispunt op korte termijn al te overbruggen, en kan tegelijkertijd een minder-hindermaatregel zijn tijdens de toekomstige grote werken op de A12. Ook hier echter zijn er zware budgettaire implicaties, vooral omdat twee waardevolle zichtlocaties onteigend moeten worden.

Wat is de huidige stand van zaken in dit dossier, ook met betrekking tot budget en timing?

ANTWOORD

op vraag nr. 1397 van 18 juni 2021

van **MAARTEN DE VEUSTER**

In 2019 werd tussen de betrokken gemeentebesturen en het Agentschap Wegen en Verkeer een stappenplan afgesproken voor de aanpak van de 5 gelijkgrondse kruispunten te Wilrijk en Aartselaar.

Een eerste stap was het aanpakken van de lichtenregelingen door de aanleg van een derde opstelstrook. Deze opstelstrook is aangelegd in het najaar van 2019. De aanpassing van de lichtenregeling is echter geen structurele oplossing, die kan er enkel komen door de volledige herinrichting van de kruispunten waarbij de A12 ongelijkgronds komt te liggen. Ook hiervoor zijn concrete stappen gezet: in november 2020 werd een studiebureau aangesteld voor het opmaken van een voorontwerp voor de volledige zone Aartselaar en Wilrijk zuid. In een project MER worden verschillende inrichtingsvarianten onderzocht, waarna een afweging kan gemaakt worden en een voorkeursvariant worden gekozen. Er worden enkele ongelijkgrondse oplossingen onderzocht waarbij de A12 onder de kruispunten doorgaat, oplossingen waarbij de A12 in een viaduct komt te liggen, worden gezien de dichtbebouwde omgeving niet onderzocht. De verschillende varianten zijn te raadplegen via de website van het Agentschap Wegen en Verkeer www.wegenenverkeer.be. Eén van de aspecten waarop de varianten onderscheidend zijn van elkaar, is de lengte van de ondertunnelingen.

In afwachting van de volledige herinrichting werd door de betrokken gemeenten gevraagd om reeds een ongelijkvloerse fietsverbinding over de A12 aan te leggen. Uit voorgaande studies was namelijk al gebleken dat niet alle kruispunten volledig zullen kunnen open blijven wanneer de A12 ongelijkgronds wordt gelegd (de aanloophelling van de ondertunneling onder het ene kruispunt komt dan voor het andere kruispunt te liggen). Een fietsbrug zou op die manier een voorafname zijn aan de volledige herinrichting en zijn nut kunnen houden zowel voor, tijdens als na de werken.

Een voorstudie door het Agentschap Wegen en Verkeer toonde aan dat er weinig locaties in aanmerking komen voor een ongelijkvloerse fietsverbinding. Gezien zowel A12 als N177 routes zijn voor uitzonderlijk vervoer is een aanzienlijke vrije hoogte noodzakelijk over de volledige wegbreedte met lange oprijhellingen voor de fietsbrug tot gevolg. Bovendien moet de fietsverbinding aansluiten op het bestaande fietsnetwerk om zoveel mogelijk gebruikers aan te trekken. De meest geschikte locaties vanuit het netwerk, zijn de bestaande kruispunten waar aanzienlijke innames noodzakelijk zijn om de oprijhellingen te kunnen realiseren.

Bij de verschillende varianten die momenteel zijn opgenomen in de aanmelding met verzoek tot scoping bij team MER, zijn ook varianten opgenomen met langere tunnels. Bij deze langere tunnels wordt de oversteekbaarheid in de toekomst niet gehypothetiseerd door de heraanleg en lijkt een fietsbrug dus ook minder aangewezen.

In afwachting van de keuze van een voorkeursalternatief worden er dus geen concrete stappen genomen om de fietsbrug reeds te bouwen. Indien blijkt dat een langere ondertunneling niet verder wordt weerhouden, zal dit opnieuw opgenomen worden.

De oversteekbaarheid voor fietsers tijdens de uitvoering van de werken zal een belangrijk aandachtspunt zijn, eventueel met tijdelijke fietsbrug.