



288 2013_CBS_06327 **Onderzoek A102/R11bis - Deelonderzoek
verbinding R11bis-E19-A12 - Kennisneming**

Auteur

Peter Geerts

Beknopte samenvatting

De studie "Onderzoek verbinding R11 bis - E19 - A12" is uitgevoerd door Grontmij NV. Het college neemt kennis van deze studie en beslist om het onderzoek over te maken aan de Vlaamse regering, de procesbegeleider voor Poort Oost Cathy Berx en AWW.

Motivering

Gekoppelde besluiten

- 2013_CBS_02003 - Onderzoek R11bis - Deelopdracht onderzoek verknoping met E19 en A12. Gunning - Goedkeuring

Aanleiding en context

Met de goedkeuring van het Masterplan 2020 eind september 2010 koos de Vlaamse overheid er onder meer voor om een ondergrondse verbinding te realiseren onder de huidige R11, tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid. Ook de aanleg van de A102, waarvoor op het gewestplan Antwerpen reeds een reserveringsstrook werd aangeduid, is een bijkomend project binnen het Masterplan 2020.

De A102 en R11bis, de tweede tangent op ons hoofdwegennet in Antwerpen, vormt onlosmakelijk een geheel met de Oosterweelverbinding. Beide projecten vullen elkaar aan. Zonder de uitvoering van beide projecten bekomen we de structurele oplossingen zoals vooropgesteld in het MP 2020 niet.

Deze beide projecten worden verder uitgewerkt door het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV) in een streefbeeldstudie R11-R11bis waarbij gouverneur Cathy Berx een coördinerende rol heeft. De gouverneur is immers door de Vlaamse regering aangeduid als procesbegeleider voor de onderlinge afstemming en communicatie van verschillende plannen in de oostzijde van de Antwerpse regio (Poort Oost). Het gaat hier over de afstemming van en communicatie rond de Tweede Spoorontsluiting Zeehaven van Antwerpen, de E34/E313 tussen Antwerpen-Oost en de verkeerswisselaar te Ranst, en het bedrijventerrein ENA Wommelgem/Ranst, alsook gerelateerde plannen (A102, R11, Oosterweelverbinding, LIVAN, Oude Landen).

Met betrekking tot de geplande tangenten A102 en R11 heeft de stad zijn visie op de rol en het functioneren van de R11 en de R11bis in het ruimere wegennetwerk reeds neergeschreven, alvorens de streefbeeldstudie werd aangevat. Deze visie werd opgenomen in de collegiale brief goedgekeurd in collegezitting van 28 januari 2011 (jaarnummer 782). De stad Antwerpen onderschreef daarin de keuze voor de R11bis als alternatief voor de huidige ring R1. Door deze tangentiële as, parallel aan de R1, ontstaat een robuuster en flexibeler netwerk, met uitwijkmogelijkheden tijdens het spitsuur of

bij calamiteiten. Om de bereikbaarheid en de leefkwaliteit van de stad te kunnen blijven garanderen is het noodzakelijk dat sluipverkeer en doorgaand verkeer zo veel mogelijk op het hoofdwegennet gehouden wordt of er sneller op kan. Daarom zijn volwaardige uitwisselingscomplexen op de aantakkende hoofdwegen noodzakelijk, waarbij moet onderzocht worden of deze uitwisseling in alle richtingen moet worden voorzien. Ook de vraag of een doortrekking van R11bis naar A12 met een volwaardig uitwisselingscomplex wenselijk en/of realiseerbaar is werd reeds gesteld in de collegiale brief.

In het najaar van 2011 presenteerde het Vlaamse gewest de eerste resultaten van de streefbeeldstudie R11-R11bis aan de betrokken gemeenten en steden. De stad maakte naar aanleiding van dit ontwerpstreefbeeld een advies over aan de gouverneur (collegebesluit van 21 oktober 2011, jaarnummer 15144).

Na dit advies heeft de stad een intern onderzoekstraject opgezet om de resultaten van de streefbeeldstudie nader te bekijken. Op die manier is het stadsbestuur voorbereid om een onderbouwd advies te formuleren in functie van de plan-MER-procedure voor de aanleg van R11bis-A102 die in 2013 zal worden opgestart en de werkgroepen die in het kader van het proces Poort Oost zullen worden heropgestart. Doelstelling van dit traject is om de mogelijkheden van een maximale verknoping met het bestaande hoofdwegennet en strategisch gelokaliseerde aansluitingen op de R11bis-A102 in beeld te brengen.

Binnen dit traject werden volgende deelonderzoeken uitgevoerd:

1. Ontwerp aansluitingen: Complex E19 Wilrijk en aansluiting Bisschoppenhoflaan door Witteveen+Bos Belgium NV (collegebesluit van 13 april 2012, jaarnummer 3818);
2. Onderzoek aansluitingscomplex op de A102 door Grontmij NV (collegebesluit van 7 september 2012, 9403);
3. Ontwerpend onderzoek knoop Wilrijk (R11bis - E19) door Grontmij NV (collegebesluit van 27 april 2012, jaarnummer 4342);
4. Onderzoek verbinding R11bis - E19 -A12 door Grontmij NV (collegebesluit van 1 maart 2013, jaarnummer 2003).

Op 22 april 2013 werd een infosessie georganiseerd voor de lokale besturen over de projecten Poort Oost. Daar werd meegedeeld dat de opstart van een plan-MER voor de nieuwe A102 en heringerichte R11 zal gebeuren in september 2013. AWW organiseert eind september ook een reizende infomarkt om de bevolking te informeren over de plannen. Op 20 september in Mortsel, 22 september in Merksem en op 23 september in Wijnegem zullen geïnteresseerden de plannen kunnen inkijken. Een formele inspraakronde over het kennisgevingsdossier voor het plan-MER volgt dan in het najaar. De stad Antwerpen zal om advies gevraagd worden over het kennisgevingsdossier.

Het college heeft in zitting van 31 mei 2013 kennis genomen van de elementen van het onderzoek die betrekking hebben op de A102 en de uitgangspunten van de studie "Onderzoek aansluitingscomplex op de A102" door Grontmij NV goedgekeurd, in functie van het verdere procesverloop van het Masterplan, Poort Oost en de diverse plan-MER's.

Het college heeft in zitting van 7 juni 2013 kennis genomen van de elementen van het onderzoek die betrekking hebben op het knooppunt met de E19 in Wilrijk en de uitgangspunten van de studie "Ontwerpend onderzoek knoop Wilrijk (R11bis - E19)" door Grontmij NV goedgekeurd, in functie van het verdere procesverloop van het Masterplan, Poort Oost en de diverse plan-MER's.

Het voorliggende besluit betreft deelonderzoek 4 ("Onderzoek verbinding R11bis - E19 -A12" door Grontmij NV). Op 27 mei 2013 werd dit onderzoek toegelicht aan de districtsvoorzitter van Wilrijk.

Argumentatie

De tangenten A102 en R11bis moeten het hoofdwegennet in de Antwerpse regio vervolledigen. De keuze om de tangent uit te voeren als een 2x2 sluit duidelijk aan bij de vooropgestelde doelstellingen voor dit project. De A102 en R11bis vormen samen met de gesloten R1 een complementair geheel dat het hoofdwegennet rond Antwerpen flexibel en robuust kan maken. Een maximale verknoping met het bestaande hoofdwegennet en strategisch gelokaliseerde aansluitingen op beide wegen zijn echter belangrijke aandachtspunten om de potentiële rol van deze tangenten in het hoofdwegennetwerk te realiseren en om het onderliggende wegennet maximaal te vrijwaren.

Volgende elementen werden tot op heden in de streefbeeldstudie R11-R11bis onvoldoende onderzocht:

- de ondergrondse doortrekking van de A102 naar de knoop A12/E19 in het noorden en de bundeling met het ondergrondse tracé van de tweede spoorontsluiting;
- locatie, functioneren, ruimtelijke en technische haalbaarheid van aansluitingen tussen de hoofdwegen en het lokaal wegennet (o.a. voor de districten extra muros en de randgemeenten).
- de mogelijke modaliteiten in het knooppunt E19/R11bis te Wilrijk ;
- de doortrekking van de R11bis naar de A12 in het zuiden.

Dit laatste element, de piste van een mogelijke doortrekking van R11bis tot A12 in het zuiden, wordt in de streefbeeldstudie helemaal niet bestudeerd. Hierdoor voldoet de streefbeeldstudie niet aan de basisdoelstellingen van het MP 2020 om de problemen inzake mobiliteit en leefbaarheid in de brede rand rond Antwerpen aan te pakken.

Doortrekking R11bis naar A12 op tracé huidige R11

Ter hoogte van het tracé van de huidige R11 is een doortrekking van de R11 bis naar de A12 fysisch niet inpasbaar. Momenteel ligt de A12 op een viaduct, maar zelfs indien de A12 op deze plaats ondergronds wordt aangelegd is een uitwisseling niet mogelijk vanwege de dicht bebouwde omgeving. Drie van de vier kwadranten van het kruispunt van de huidige R11 met N177 zijn immers bebouwd met woningen en handelszaken. Voor de realisatie van een uitwisseling op hoofdwegenniveau (bijvoorbeeld een klaverblad) zouden omvangrijke onteigeningen noodzakelijk zijn.

Bovendien zou de afstand van een uitwisseling R11bis/A12 op deze plaats tot de splitsing van de A12 in twee tunnels ter hoogte van het Olympiadekruispunt te beperkt zijn. De nodige werfzones kunnen daardoor niet conform de ontwerprichtlijnen (NOA en Europese tunnelrichtlijn) ingetekend worden. Verder is het in een dergelijk scenario ook noodzakelijk dat de kruising van de (ondertunnelde) R11bis met Craeybeckxtunnel (E19) wordt bekeken: moet de R11bis onder E19 door, voor de tunnel langs of op deze plaats dagzomen?

Doortrekking R11bis naar A12 op alternatief tracé

De stad Antwerpen heeft daarom nog een vierde deelonderzoek laten uitvoeren om na te gaan of een alternatieve verbinding tussen A12 en R11bis mogelijk en haalbaar is in functie van de basisdoelstellingen van het MP 2020, meer bepaald:

- strategische inplanting van de aansluitingen met het lokaal wegennet;
- het realiseren van een flexibel en robuust hoofdwegennet (met een wisselwerking tussen R1 en de tangent R11bis/A102);
- het wegwerken van het sluipverkeer in de zuid-ostrand.

Het basisvoorstel maakt een verbinding tussen A12 en E19 ter hoogte van de reservatiestrook voor

pijpleidingen op het gewestplan (ten zuiden van Atlas Copco). De onderzoekers hebben, vertrekkende van dit basisvoorstel drie varianten uitgewerkt op vlak van verkeersstructuur, infrastructuurontwerp en landschappelijke inpassing. Het oplossend vermogen ten opzichte van de doelstellingen van het MP2020 wordt hierbij steeds in acht genomen.

1. Basisvoorstel: aanleg van een nieuwe verbinding (2x2) tussen de A12 en de E19 ter hoogte van de reservatiestrook.

Op deze manier ontstaat er een robuust netwerk waarbij de gehele R1 van Antwerpen een alternatief kant, namelijk de tangent R11bis/A102. Daarenboven kan de A12 ten noorden van de voorziene aansluiting ontlast worden.

De studie toont aan dat er aan de Doornstraat een correct op- en afrittencomplex kan voorzien worden. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de bestaande op- en afritten UZA te supprimeren en te vervangen door de nieuwe aansluiting. De ontsluiting van UZA verbetert hierdoor. Ook voor Aartselaar schept dit mogelijkheden qua bovenlokale ontsluiting.

Voor bedrijven langs de A12 en Boomsesteenweg ontstaat er een directere ontsluiting naar het hogere wegennet. Vrachtverkeer met bestemming Nederland en de Kempen zal via de R11bis/A102 naar de E313 en E19 kunnen rijden zonder gebruik te maken van de R1. Voor de woonwijken in de zuidrand (Hoboken en Wilrijk) zal een inrit op de R11 naar de knoop van Wilrijk een gericht alternatief zijn. Sluipverkeer door de woonwijken en districtskernen naar de R1 wordt daardoor vermeden.

Het lokale wegennet kan dus efficiënter ontsloten worden zonder verkeersdruk op de bestaande woonkernen te genereren. De bestaande overlast zal verminderen.

Het nadeel van dit voorstel is dat het geen oplossing biedt voor de ontsluiting van de andere kernen in de zuidooststrand (Mortsel, Edegem, Kontich, ...), noch biedt het de mogelijkheid om het 'trechtereffect' via de verschillende gewestwegen (N173, N171, N1, ...) richting Antwerpen op te lossen.

De tangentiële werking op hoger niveau van de R11bis, inclusief de verbinding tussen de A12 en de E19 is in dit voorstel aanwezig met een omrijbeweging, aangezien een geknikte verbinding ontstaat. Dit zorgt ook voor menging tussen radiaal en tangentieel verkeer op de E19. In één van de voorgaande deelonderzoeken is een variant voor de volledige knoop E19/R11bis thv. Wilrijk uitgewerkt, waar de hoofdrichting afbuigend is. Deze oplossing zorgt voor een zo vlot mogelijk beweging en is naar wegbeeld goed leesbaar.

Op basis van de landschappelijke analyse kan besloten worden dat de ligging van deze nieuwe verbinding bepaald wordt door de overstromingsgevoeligheid, de ligging van de beek, het terreinreliëf en de aanwezige landschappelijk, ecologisch en cultuurhistorisch waardevolle elementen (zoals oude beekmeanders, houtkanten, bomenrijen, buurtwegen).

De verbinding kan zowel als tunnel worden uitgevoerd of in een half verdiepte ligging. De afweging tussen beide opties dient te gebeuren op basis van financiële en landschappelijke elementen.

Het voorgestelde tracé is deels gelegen binnen een overstromingsgevoelig gebied, verbonden aan de Grote Struisbeek-Benedenvliet. Uit de landschappelijke analyse blijkt dat een infrastructurele ingreep als een kans kan worden gezien om de problematiek van het signaalgebied aan te pakken. De aanleg van weginfrastructuur kan immers een hefboom zijn om de natuurlijke waterloop van de Struisbeek op deze plek te herstellen en om de duiker onder A12, die als knelpunt wordt aangeduid, heraan te leggen.

1. Aanleg van een nieuwe verbinding (2x2) tussen de A12 en de E19 aansluitend op een alternatief tracé voor de R11bis

Het voorstel omvat het alternatieve tracé voor de R11bis, zoals voorgesteld in de studie “Ontwerpend onderzoek knoop Wilrijk (R11bis - E19)” door Grontmij NV (deelonderzoek 3). Door middel van een boortunnel wordt de verbinding A12-E19 aangesloten op de R11bis ter hoogte van de luchthaven. De R11bis tunnel ter hoogte van de oude spoorwegberm in Mortsels vervalst.

In vergelijking met de andere voorstellen zal hier een logische tangentiële verbinding via de R11bis ontstaan. De as R11bis is in dit geval sterker en er is geen menging van radiaal en tangenteel verkeer op de E19.

Het belangrijkste nadeel is dat dit voorstel geen meerwaarde biedt voor de ontsluiting en verkeersleefbaarheid van de kernen in de zuidoostrand. De basisdoelstellingen van het Masterplan 2020 worden in dit voorstel slechts deels bekomen. Een boortunnel laat niet toe om tussenliggende aantakkingen te voorzien. Rekening houdende met de ruimtelijke beperkingen zijn deze technisch zeer moeilijk uitvoerbaar. Ook de hoge kostprijs van een boortunnel mag niet uit het oog verloren worden.

1. Aanleg van een nieuwe verbinding (2x2) tussen de A12 en de E19 met een oostelijke doortrekking als 2x1

De voor- en nadelen van de verbinding tussen de A12 en de E19 blijven in dit voorstel behouden, maar de ontsluitingsmogelijkheden voor Edegem, Hove, Mortsels, Kontich en eventueel Lint kunnen sterk verbeteren. De oostelijke doortrekking past bovendien binnen de gedachtegang van een verbinding N177-N1, die in het Masterplan 2020 naar voren geschoven wordt om de woonkernen van Edegem en Kontich te ontlasten. Het verkeer kan via de bestaande gewestwegen (N173, N171, N1) gedraineerd worden naar de nieuwe verbinding die aansluiting geeft op de E19 en de A12.

Het ontwerpend onderzoek brengt de mogelijkheden en potenties van deze doortrekking als 2x1 in beeld, zowel qua verkeersstructuur als landschappelijke inpassing. Het basisvoorstel betreft een doortrekking tot de N1 (Antwerpsesteenweg). Dit voorstel past maximaal binnen de doelstellingen van het MP2020.

Indien gewenst en noodzakelijk geacht door de opdrachtgevende overheid zou deze verzamelende structuur ook doorgetrokken kunnen worden. Het onderzoek brengt twee opties in beeld: een doortrekking tot het bedrijventerrein Ganzenbol aan het station Kontich-Kazerne of een doortrekking tot de Lintsesteenweg. Belangrijk hierbij is dat het verkeersafwikkelen vermogen en de slanke ruimtelijke inpassing (2x1) van het basisvoorstel niet in gedrang mag komen. Bijkomend moet erop gelet worden dat een doortrekking geen ongewenste verkeerseffecten creëert in de ruimere rand (sluipverkeer naar Lier in de dorpskern van Lint en de landwegen errond).

Conclusies

Het onderzoek geeft de mogelijkheden en knelpunten weer van een mogelijke verbinding tussen E19 en A12 als 2x2. Een dergelijke verbinding past binnen een netwerkstructuur waarin de R11 ontdubbeld wordt (tunnel R11bis).

Het voorzien van deze verbinding met verknoping aan de A12 vraagt een aanpak van de A12 zelf. Een tunneloplossing voor de A12 zoals voorgesteld in het streefbeeld A12 ter hoogte van Aartselaar kan ook ter hoogte van de aansluiting met de verbinding naar de E19 voordelen hebben.

De verbinding A12-E19 kan zowel in tunnel als in een half verdiepte sleuf voorzien worden. De



afweging tussen beide moet gebeuren op basis van financiële en landschappelijke elementen.

Een op- en afrittencomplex aan de Doornstraat zou de ontsluiting van UZA sterk verbeteren zonder de woonkernen te belasten. De bestaande op- en afritten naar UZA zijn niet conform de courante maatvoeringen en kunnen in dit scenario afgesloten worden.

De doortrekking als 2x1 ten oosten van de E19 heeft potentieel. Deze gewestweg zou een verzamelende functie voor verkeer uit de zuidooststrand kunnen invullen. De ontsluiting van deze zuidooststrand verbetert hierdoor. Daarnaast zou minder verkeer door de kernen moeten en wordt het 'trechtereffect' richting Antwerpen tegengegaan.

Er dient verder onderzoek te gebeuren naar:

- het mobiliteitsoplossend vermogen van de voorstellen, d.m.v. een doorrekening in verkeersmodellen;
- de landschappelijke inpassing van de infrastructuur en de impact op de waterhuishouding.

In functie van de plan-MER A102/R11bis, die najaar 2013 wordt opgestart, kunnen de resultaten van deze studie meegegeven worden. De drie scenario's kunnen in de plan-MER A102/R11bis als alternatieve tracés en/of uitvoeringsvarianten verder worden onderzocht.

Financiële gevolgen

Nee

Besluit

Artikel 1

Het college neemt kennis van de studie "Onderzoek verbinding R11bis - E19 -A12" door Grontmij NV.

Artikel 2

Het college beslist om het onderzoek over te maken aan de Vlaamse regering, de procesbegeleider voor Poort Oost Cathy Berx en AWW.

Artikel 3

Dit besluit heeft in principe geen financiële gevolgen voor de stad of het OCMW.