

Verslagen van de overlegmomenten met insprekers van alternatieven in het kader van de terinzagelegging PLMER Oosterweelverbinding

Meccanotracé

Realiseren van een westelijke tangente door een verbinding te maken tussen E17west en E34west. Op E17west is er aansluiting in alle richtingen (zie kaart). Deze realisatie vereist het westwaarts opschuiven van de geplande gevangenis van Beveren binnen de voorziene zone van het GRUP:



Tracé in verdiepte sleuf ten zuiden van Fort van Zwijndrecht, vanaf dan in tunnel (cut and cover). De N419 (Krijgsbaan), spoorweg en N70 worden ondergronds gekruist, zonder een aansluiting te realiseren. Aan E34west wordt er bovengekomen. Op het complex E34west is er geen rechtstreekse verbinding voorzien vanuit het noorden naar de stad. Het havengebied is echter wel bereikbaar.

De noordelijke tangente gaat via een tunnel onder de Canadastraat onder de Schelde. Optioneel kan er een op- en afrit voorzien worden aan de Scheldelaan. Er wordt daarbij enkel aansluiting voorzien in noordwaartse richting. Indien nuttig (bv. ter ontsluiting van het Eilandje) kan ook een aansluiting voorzien worden naar het zuiden, maar deze is technisch wellicht moeilijker te realiseren ("paperclip"). Voor het havenverkeer wordt sturing verondersteld die het havenverkeer vanuit de zone Scheldelaan in noordelijke richting leidt via de noordtangente en in zuidelijke richting via de Liefkenshoektunnel.

Vervolgens gaat de noordelijke tangente onder Hansadok/Leopolddok, komt ze boven aan de Kragenstraat, achter de spoorlijn, om dan langs de Rostockweg naar de Noorderlaan te gaan. Op de Rostockweg klimt ze naar een viaduct boven de Noorderlaan. Aan de Oosterweelsteenweg is er een half complex met een afrit voor het verkeer uit zuidelijke richting en een oprit voor het verkeer in zuidelijke richting. Ter hoogte van het huidige complex Luithagen is er op de plaats van de huidige oprit een oprit voor het verkeer van de

Noorderlaan richting de A12 en de knoop van Ekeren (E19oost, A102 en R1). Voor het verkeer komende van de knoop van Ekeren en van de A12 is op nagenoeg dezelfde plaats als de huidige afrit een afrit voorzien van waar zowel de haven in westelijke richting als de Noorderlaan richting centrum kan worden bereikt (zie ook kaarten in gepresenteerde powerpoint).

A102 is de oostelijke tangente die vanaf knooppunt A12/R1 naar de E313 gaat. De tunnelmond van de A102 t.h.v. de knoop van Ekeren en de E19 in Merksem is overkapt met koudgebogen glas ('Duurzame Weg'). Er is geen aansluiting t.h.v. Bisschoppenhoflaan (de lokale ontsluiting wordt wel verbeterd via de zgn. Hoogmolentunnel). T.h.v. E313 is er enkel aansluiting richting Hasselt.

Het Meccano Plus-plan houdt bijkomend de realisatie van de R11bis in. In dat scenario is er wel een aansluiting van de A102 op de Bisschoppenhoflaan.

Op de tangenten is de snelheid 90 km/u. Op de autowegen daarbinnen (R1, E313,...) is die snelheid 70 km/u.

Capaciteit van de westelijke en oostelijke tangente is 2x2. Noordelijke tangente wordt 2x3. Op de huidige Ring is de zone tussen E19 en Borgerhout 2x4 of 2x5. Rest van de Ring is 2x3. In het Meccano+-plan komt de A102 ook op 2x3 en de R11bis op 2x2.

Het aansluitingscomplex Zwijndrecht wordt opgeheven. Het complex aan de Krijgsbaan (Kruibeke) blijft wel behouden, met parallelweg tot aan Pastoor Coplaan. Tussen Blancefloerlaan (nieuwe aansluiting in 4 richtingen op de E34) en Pastoor Coplaan is er eveneens een parallelweg met volledige aansluiting op de Blancefloerlaan.

Ter hoogte van Zwijndrecht/Burcht is er een verdieping van de autoweg (geleidelijke overgang naar Kennedytunnel) en een overkapping voorzien. Ook op de R1 wordt er overkapping voorzien.

Dit alternatief is onlosmakelijk verbonden met een trajectsturing op de Antwerpse ringstructuur. Dit houdt in dat het verkeer (bv. met dezelfde of gelijkaardige technologie zoals in gebruik bij trajectcontrole) actief gestuurd wordt om ervoor te zorgen dat al het doorgaand verkeer dat via de tangenten kan rijden ook via deze tangenten rijdt. Doorgaand verkeer dat toch via de R1 zou rijden dient daarbij een zo hoge heffing te betalen dat deze route niet meer interessant wordt.

Voor een van de twee scenario's Meccano Plus geldt aanvullend dat op de R1 tussen de Groenendaallaan en de Posthofbrug (Berchem-station) en op de E34/E313 tussen de R1 en de Ruggeveldlaan een vrachtwagenverbod wordt ingesteld.

Uit de verkeersmodellering kunnen gegevens geput worden om de keuze voor de opties en de capaciteit te onderbouwen.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 23 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen en Jean-Pierre Vijverman (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Manu Claeys en Peter Verhaeghe.

Oosterweel noord

Dit alternatief gaat uit van de realisatie van een deel van de Oosterweelverbinding via het BAM-tracé. Op de linkeroever van de Schelde wordt enkel het tolplein geschrapt en gaat men ten noorden van de Charles De Costerlaan ondergronds zodat een aaneengesloten natuur-en recreatiegebied wordt gerealiseerd. Via het BAM-tracé wordt de Schelde gekruist om op rechteroever een ondergrondse verkeersknoop aan het Noordkasteel te voorzien. Een rotonde op niveau -1 (maar boven de Oosterweelverbinding) geeft aansluiting richting Scheldelaan en Oosterweelsteenweg richting centrum.

Een volgende aansluiting wordt voorzien op de Oosterweelsteenweg (ter hoogte van dienstgebouw NMBS). De Noordkasteelbruggen kunnen gesupprimeerd worden want deze verbinding wordt overgenomen door de Oosterweelverbinding. De Oosterweelsteenweg blijft bestaan als laterale weg (1 rijstrook in elke richting)

Tenslotte is er aansluiting met de Noorderlaan (de twee richtingen) en met A12.

De hoofdweg gaat uit van een capaciteit van 3 rijstroken in elke richting. De aansluitingen gebeuren op 2 rijstroken.

Snelheidsregime is 90km/u.

Er wordt gewerkt met afgezonken tunnels, sleuven en diepwanden, tot aan de Noorderlaan.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 21 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Bart Van Den Bossche, Luc Van Remortel, Lene Van Remortel, Piet Custers, Michael Custers.

Derde Scheldekruising ter hoogte van Kennedytunnel

Dit alternatief gaat uit van een tunnel naast de Kennedytunnel, aan de zuidzijde. De huidige Kennedytunnel wordt dan gebruikt voor stedelijk bestemmingsverkeer. De nieuwe tunnel wordt gebruikt voor doorgaand verkeer. Op de huidige R1 wordt er tevens een onderverdeling gemaakt tussen een stedelijke ringweg en een doorgaande ringweg. De DRW ligt tussen de SRW. De opsplitsing tussen DRW en SRW loopt dus vanaf A12noord/R1 tot aan Burcht/Zwijndrecht. Deze opsplitsing gebeurt ook op de E19zuid thv de Craeybeckxtunnel en op de E313 thv rondpunt Wommelgem.

De DRW wordt aangesloten op E313, E19zuid en E34. Dus niet op A12zuid en niet naar de stad. Enkel voor noodsituaties zijn er verbindingen tussen de DRW en de SRW.

De SRW maakt via de bestaande op- en afritten verbinding met het onderliggende wegennet.

De rechtstreekse aansluitingen van E313 en E19 met Singel worden opgeheven. De SRW krijgt wel eigen verbindingen met E313, E19zuid en E34, apart van de DRW. Alle afritten van de SRW worden als paperclips geconcipeerd (Van Rijswijcklaan, Grote Steenweg, Plantin&Moretuslei, Schijnpoort en Groenendaallaan). De oprit aan de Silvertopstraat en de afrit aan de Legrellelaan vervallen. De A12zuid wordt met een zwevende rotonde verbonden met de SRW en richting Amerikalei, ter vervanging van de spagettiknoop. De

Bevrijdingstunnel vervalt. Op Linkeroever heeft de SRW een afrit thv Gazet van Antwerpen en verbindingen met E17 en E34. De de Costerlaan verdwijnt tussen E34 en Halewijnlaan. Tussen knooppunt A12noord en knooppunt E313 gaat het over 2 rijstroken DRW en 2 rijstroken SRW. Van knooppunt E313 tot aan knooppunt E19zuid gaat het over 3 rijstroken DRW en 3 rijstroken SRW. Van knooppunt E19zuid tot aan Burcht/Zwijndrecht gaat het over 2 rijstroken DRW en 2 rijstroken SRW. De huidige Kennedytunnel (3 rijstroken) wordt dan een deel van de SRW met 2 rijstroken en een pechstrook.

Aan beide uiteinden van Kennedytunnel/nieuwe tunnel moet de helft van de SRW de DRW kruisen.

Op de DRW geldt een snelheidsregime van 90km/u. Op de SRW: 70km/u.

De R10 (Singel) behoudt zijn huidige capaciteit.

De volledige DRW en SRW wordt ingetunneld.

Het DRW/SRW-systeem loopt door naar de E313 en verlegt deze naar een geboorde tunnel onder het Rivierenhof.

Alternatief gaat uit van een doorgedreven openbaar vervoerplan, onder meer een ringspoorweg voor light-rail in de zate van de ring. Een stagnatie of lichte vermindering van het autoverkeer is het streefdoel van een openbaar vervoerplan en uitgangspunt van bovenstaand ringplan.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 21 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Bart Van den Bossche, Luc Van Remortel, Lene Van Remortel, Piet Custers, Michael Custers.

Consensusmodel

Bestaat uit diverse delen:

- Rondmaken van de Ring via het Horvat-tracé
- Realisatie van de verbinding Kallo-Haasdonk en de A102 (noordelijke grote ring).

Geen realisatie van de R11bis of de tangenten in het Waasland want deze zuigen sluipverkeer aan in dichtbevolkte woonzones.

Verbinding Kallo-Haasdonk:

- Zo recht mogelijk tracé
- capaciteit: 2x3 rijstroken (indien nodig)
- E34: aansluitingen in alle richtingen
- optie voor aansluiting op N70
- boortunnel ten zuiden van N70
- aansluiting E17, ten westen van en eventueel los van complex Haasdonk (dat wellicht behouden blijft). Belangrijk is de rechtlijnigheid van de verbinding zo goed mogelijk te respecteren voor de veiligheid en gebruikssnelheid.
- snelheidsregime minstens 90 km/u., bij voorkeur 100/120 (als het stuk E17 tot A12 helemaal geoptimaliseerd zou zijn)

A102:

- geboorde tunnel

- capaciteit: 2x3 rijstroken (idem voor A12)
- aansluiting naar E313 en naar R1

Singel: kruispunten eventueel vertunnelen

Huidige R1: eventueel aantal (lokale) op- en afritten afsluiten omwille van de verkeersveiligheid.

Uit de verkeersmodellering kunnen gegevens geput worden om de keuze voor de opties en de capaciteit te onderbouwen.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 23 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen en Jean-Pierre Vijverman (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER) en Philippe Deleu

Liefkenshoek tolvrij en verbinding E34-E17

Liefkenshoektunnel tolvrij en optimaliseren verbinding E17-E34 via tracé Kallo-Haasdonk. Tol op Kennedytunnel en Waaslandtunnel om Liefkenshoektunnel te bevoordelen. De praktijk zal uitwijzen welke ‘tolverdeling’ het beste is om de Liefkenshoektunnel op zijn volle capaciteit te laten functioneren.

Op korte termijn kan er getest worden met een tolvrije Liefkenshoektunnel en het gebruiken van de bestaande verbinding E17 en E34.

Op langere termijn kan een nieuwe verbinding aangelegd worden.

Aan E34 aansluiting in alle richtingen voorzien.

Bovengronds tracé tot N70, ingebufferd met een aarden wal. Lokale verbindingen blijven (via bruggen), maar geen aansluiting op autoweg, ook niet t.h.v. N70. De nieuwe weg kruist de N70 ondergronds en vervolgt ook verder ondergronds (boortunnel).

Een klaverblad (onder maaiveld) voor verbinding met E17.

Tracé wijkt in zuidelijk uiteinde af van het voormalig gewestplantracé.

Capaciteit: 2x2 en een busstrook als stimulans voor openbaar vervoer.

De inspraakreactie sprak van een variant via een tunnel ter hoogte van Zwijndrecht (= Westtangent van Meccano). Deze variant wordt niet meer als realistisch beschouwd.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 23 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen en Jean-Pierre Vijverman (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM,

initiatiefnemer van het MER), Herbert Smits, Paul Van Den Bossche, Paul Schietekat, Guido Staes en Johan Malcorps.

Verbinding Kallo – Haasdonk

Te beschouwen als een deeloplossing, aanvullend bij de alternatieven voor een derde Scheldekrusing, specifiek gericht op E17 verkeer van en naar Rotterdam/Randstad (via A12-A4).

Zo de overheid het bestaande knooppunt 15 bis wenst te behouden, wordt dit knooppunt met de E17 verweven (gemeenschappelijke afrit) met het bestaande complex 15bis (Haasdonk).

De N70 wordt aangesloten via een nieuwe rotonde bezuiden de N70 (kruising N70 met voorkeur voor een gecombineerde brug (met aansluiting ook van Doornpark/Westakkers). Een variante aansluiting met zwevende rotonde en korte tunnel onder N70 en lijn59 is ook mogelijk.

Aansluiting met de E34 in alle richtingen (vervollediging bestaand complex R2-E34 volgens verbeterd (grotere bochtstralen / afslagvolgorde van relatie E34 kant Antwerpen < > Kallo-Haasdonk) model E34-R4-west in Zelzate). Aansluiting wordt verweven met complex 9 (Melsele/Kallo).

Capaciteit 2x2 rijstroken.

Snelheidsregime: 120 km/u.

Bovengronds tracé heeft de voorkeur.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 21 februari 2012.

Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen en Jean-Pierre Vijverman (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Herbert Smits, Paul Van Den Bossche, Paul Schietekat, Guido Staes en Johan Malcorps.

Zuidelijke grote ring

Dit alternatief bestaat uit de aanleg van een halve Grote Ring ten zuiden van Antwerpen. De bestaande R2, de verbinding van de A12 in het noorden door de Liefkenshoektunnel tot aan de E34/N49 in Beveren, wordt over het tracé van de 'Metropoolweg', de reservatiezone uit het gewestplan, doorgetrokken tot het knooppunt E34/E313 in Ranst.

De Zuidelijke grote ring wordt aangelegd met 2 x 2 rijstroken. Indien nodig kan ze later uitgebreid worden tot 2 x 3 rijstroken. De onbebouwde reservatiezone voor de Metropoolweg

is immers 250 meter breed. Het tracé loopt volledig bovengronds, op maaiveldniveau. De Scheldekruising gebeurt met een brug of tunnel. De fouten van de Kennedytunnel (te steile hellingen en in- en uitritten veel te dicht bij de tunnelmonden, zodat er veel zware ongevallen gebeuren) moeten hier zeker vermeden worden. In de langsrichting van de Zuidelijke grote ring is er voldoende ruimte om zachte hellingen aan te leggen. Er zijn geen op- en afritten op de Zuidelijke grote ring in de buurt van de Schelde voorzien.

De bestaande aansluiting op de E34/N49 in Beveren wordt vervolledigd in de richting van de E17 in Haasdonk. Er zijn klaverbladaansluitingen op de E34/N49, E17, E19 en E34/E313. Dit laatste knooppunt wordt vervolledigd zodat een verbinding E34 - E313 mogelijk wordt. Het bestaande gevaarlijke knooppunt E19/N171 aan Satenrozen in Kontich wordt afgeschaft en vervangen door een klaverblad ter plaatse "Vuilen Plas" in Kontich op het knooppunt E19/Zuidelijke grote ring. Op dat knooppunt kan een verbinding met UZA, het Universitair ziekenhuis in Edegem (zodat de gevaarlijke op- en afrit op de E19 naar dat ziekenhuis overbodig wordt) en zo mogelijk met de N173 voorzien worden. Er zijn Hollandse complexen op de A12 of alleen op de ventwegen langs de A12, op de N1 en de N10. Misschien ook op de N70. Verkeerslichten op de Hollandse complexen komen op de aangesloten radiale wegen (o.a. A12, N1, N10) en niet op de Zuidelijke grote ring. De N149, de N171 (Kontich) en de N116 (Ranst) worden niet aangesloten op de Zuidelijke grote ring, de N70 en de N173 waarschijnlijk ook niet. Langs de Zuidelijke grote ring wordt aan beide zijden een voldoende hoge geluidsdam aangelegd.

Lokale wegen worden niet aangesloten. Het worden doodlopende straten of er worden tunnels onder of bruggen over de Zuidelijke grote ring aangelegd, bij voorkeur door de Metropoolweg ongeveer 2,50 meter in te graven en de lokale weg 2,50 meter op te hogen of omgekeerd.

De spoorwegen Antwerpen-Puurs, Antwerpen-Brussel met de HST, Antwerpen-Leuven (bij Lier) worden gekruist door de Zuidelijke grote ring, die bij voorkeur in een tunnel onder de spoorwegen door gaat. Een brug over een elektrische spoorweglijn zou veel te hoog boven het maaiveld liggen en het verkeerslawaaï te ver laten uitstralen.

De ontwerpssnelheid is 120km/u.

Het vrachtverkeer zonder dit alternatief : De Vlaamse Regering heeft beslist, in de toekomst vrachtverkeer niet meer door de Kennedytunnel te laten rijden, omdat er veel zware ongevallen gebeuren en er teveel verkeer is in verhouding tot de capaciteit van de tunnel, zodat er veel files zijn. Die files op de R1 vertragen het verkeer, dat van de radiale snelwegen de R1 op wil rijden, zodat ook op die radiale snelwegen tijdens spitsuren lange files ontstaan. Het vrachtverkeer uit Brussel en uit de zuidrand van Antwerpen naar de haven op de linkeroever zou niet meer via een kort stuk R1 door de Kennedytunnel naar linkeroever rijden, maar via een zeer lang overbelast stuk R1 naar het noorden naar de nieuwe Scheldetunnel rijden. Het verkeer van de E313/E34 rijdt over de R1 naar de haven op de rechteroever of over de R1 door de nieuwe Scheldetunnel naar de linkeroever. Het verkeer komend van Breda rijdt door de nieuwe Scheldetunnel in plaats van de Liefkenshoektunnel te gebruiken. Het verkeer op de linkeroever over de E17 en E34 naar de haven op de rechteroever en naar de stad Antwerpen moet ver omrijden naar de nieuwe Scheldetunnel in plaats van door de Kennedytunnel. De Vlaamse regering wil rond 2014 rekeningrijden en een slimme kilometerheffing invoeren minstens aan alle vrachtwagens, die in Vlaanderen rijden. De tol op de nieuwe Scheldetunnel en op de Liefkenshoektunnel zou niet meer afzonderlijk geïnd worden, maar deel uitmaken van dat rekeningrijden. Die tol kan dan gemoduleerd worden, zodat op de snelweg of tunnel, die oververzadigd is, meer tol aangerekend wordt en dit op tijd aan de chauffeur meegedeeld wordt op een schermje in zijn cabine, zodat hij de goedkopere weg kan kiezen.

Het vrachtverkeer met deze alternatieve zuidelijke grote ring : Het Antwerpse havenbedrijf heeft op 29 september 2011 een nieuwe verkeersstelling laten uitvoeren op de

hoofdwegen naar Antwerpen. Daaruit blijkt, dat op 55.700 vrachtwagens, die op een werkdag richting Antwerpen rijden, er 13.555 naar de haven rijden, 11.770 naar een bestemming in stad of regio Antwerpen en 30.375 doorgaand verkeer zijn, waarvan 5.174 op de A12 en E19, 7.003 op de E34/E313, 8.165 uit Breda en Bergen op Zoom en 10.272 op de E17 en E34. Het doorgaand verkeer vormt gemiddeld 55 % van het totaal aantal vrachtwagens op de hoofdwegen, zelfs 70 % op de E19 (Breda) en 63 % op de E17(Gent, Frankrijk). Als de helft van het doorgaand verkeer de alternatieve weg kiest, rijden er per rijrichting meer dan 15.000 vrachtwagens minder op de R1, waarvan per rijrichting 7.000 door de Liefkenshoektunnel en 8.000 over de Zuidelijke grote ring rijden. Dit zou het verkeer veel vlotter doen verlopen op de R1, door de Kennedytunnel en op de laatste 10 kilometers van de radiale snelwegen, die uitmonden op de R1.

Het verkeer op de E313/E34 (uit Limburg, Eindhoven en Duitsland) rijdt over de Zuidelijke grote Ring naar linkeroever en over de E17 of de E34 naar Oost- of West-Vlaanderen of Frankrijk. Een te klein deel van het verkeer uit Breda (E19) en Bergen op Zoom (A12) rijdt over de A12 door de Liefkenshoektunnel naar linkeroever en Oost- en West-Vlaanderen en Frankrijk. Een betere verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17, duidelijkere wegwijzers en het wegwerken van bottlenecks tussen A12 en Liefkenshoektunnel kan er voor zorgen, dat bijna alle vrachtverkeer uit Nederland naar Frankrijk de Liefkenshoektunnel gebruikt en niet de R1. Misschien moet de tol voor die tunnel verlaagd worden om dat te bereiken. Méér vrachtverkeer met een lagere tol zou méér kunnen opbrengen voor de Vlaamse regering.

De Zuidelijke grote ring laat het vrachtverkeer op de E17 en de E34 toe naar de rechteroever van Antwerpen te rijden, het vrachtverkeer op de A12 en de E19 naar de haven op de linkeroever te rijden zonder de Kennedytunnel of de R1 te gebruiken. De overbelasting van de R1 veroorzaakt nu veel files op de R1, maar ook op de autosnelwegen, die uitmonden op de R1. Het doorgaand verkeer uit Nederland in de richting Frankrijk en Oost- en West-Vlaanderen kan door de Liefkenshoektunnel of over de Zuidelijke grote ring naar de E17 of de E34 (o.m. Zeebrugge) rijden.

De Zuidelijke grote ring en de betere aansluiting van de Liefkenshoektunnel zorgen voor minder vrachtverkeer en dus minder files en minder ongevallen op het bestaande hoofdwegennet. De aanleg van de Zuidelijke grote ring kan sneller en goedkoper uitgevoerd worden dan de andere voorstellen : die Zuidelijke grote ring loopt op het tracé van de 'Metropoolweg', een zone van 250 meter breedte, die niet mag bebouwd worden. De onteigening van die gronden tegen de prijs van bufferzone of landbouwgrond kan snel en goedkoop gebeuren. Er zijn minder en eenvoudiger kunstwerken nodig. De aanleg van de ring hindert niet het verkeer op de R1 en door de Kennedytunnel, enkel plaatselijke hinder op méér dan 10 kilometer van Antwerpen. De aanleg van de ring kan verdeeld worden over verschillende aannemersconsortia, zodat de ring in enkele jaren aangelegd kan worden. De financiering kan best door het Vlaamse Gewest en niet via PPS gebeuren. De rentevoet is laag. De Zuidelijke grote ring en de verbetering van de aansluiting van de Liefkenshoektunnel dient vooral om internationaal doorgaand verkeer tussen Nederland, Duitsland en Frankrijk over Vlaamse wegen vlotter te laten verlopen. Het is een typisch Europees project, waarbij Europa kan toelaten, dat deze werken leiden tot een tijdelijk tekort op de Vlaamse begroting. Dat is veel eenvoudiger en goedkoper dan een PPS financiering, waarbij de privé partner zagezegd het grootste deel van het risico moet dragen, maar dat alléén tegen een exorbitante prijs wil doen met tal van waarborgen van de Vlaamse regering.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 21 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-

coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Bart Van Den Bossche, Luc Van Remortel, Lene Van Remortel, Piet Custers, Michael Custers.

Optimaliseren van R1

Te beschouwen als een ontwikkelingsscenario, in samengaan met realisatie Oosterweelverbinding via BAM-tracé of Meccano.

Doel is een scheiding van het doorgaande verkeer met het stedelijk bestemmingsverkeer op de R1. Scheiding wordt doorgevoerd vanaf knooppunt A12noord/R1 tot aan Antwerpen-zuid.

Tussen knooppunt A12noord/R1 en paperclip gaat het over 3 rijstroken DRW en 2 rijstroken SRW. Van de paperclip tot aan knooppunt E19zuid gaat het over 3 rijstroken DRW en 3 rijstroken SRW. Van het knooppunt E19zuid tot aan Antwerpen-zuid gaat het over 3 rijstroken DRW en 2 rijstroken SRW. Deze 2 rijstroken van de SRW worden geleid naar Leien (1 rijstrook) en Kennedytunnel (1 rijstrook).

Er wordt geen extra Scheldekruising aan de Kennedytunnel voorzien.

Op de DRW geldt een snelheidsregime van 100km/u. Op de SRW: 70km/u.

De DRW sluit aan op de hoofdwegen E313, E19zuid en A12zuid. Aan deze aansluitingen kan men beide richtingen van de DRW en de SRW bereiken. Er zijn daar geen rechtstreekse aansluitingen meer tussen de toekomstige snelwegen en het centrum (Singel).

De SRW maakt via de bestaande op- en afritten verbinding met het onderliggende wegennet.

De R10 (Singel) wordt herleid tot 1 rijvak met een snelheidsregime van 50km/u. Er worden op de R10 geen harde infrastructuurmaatregelen voorzien, wel een omvorming tot groene boulevard.

De SRW wordt in een koker aangelegd tussen begin paperclip en spoorbrug Berchem.

SRW en DRW omvatten bij voorkeur een tunnel onder het Albertkanaal. De IJzerlaanbrug wordt behouden met aansluiting naar Slachthuislaan.

Op E313 vanaf Ranst (ondergronds vanaf rondpunt Wommelgem) worden 3 rijstroken en een busbaan (spitsstrook) voorzien.

Bovenstaande technische info met betrekking tot het ingesproken alternatief werd verkregen op een overleg op 21 februari 2012. Aanwezig waren David Stevens en Veerle De Coster (dienst Mer, voorzitter en verslaggeving), Jan Parys en Paul Arts (Antea Group, MER-coördinatie), Dirk Engels (MER-deskundige mens en verkeer), René Grispen (Vlaams Verkeerscentrum), Dries De Groof en Johan Uytendhouwen (BAM, initiatiefnemer van het MER), Jef Rombouts en Paul Staes (Red De Voorkempen) en Paul Lermytte (Wijkgroep Ertbrugge)