

**Gouverneur Cathy Berx:** Verwelkoming

Dames en heren,

Van harte welkom op de 3<sup>de</sup> klankbordgroep.

1<sup>ste</sup> klankbordgroep: 29 maart

2<sup>de</sup> klankbordgroep: 21 juni, begin van de zomer die er nooit gekomen is.

Wat is er sinds de tweede klankbordgroep gebeurd?

29 juni Infosessie Vlaams Verkeerscentrum.

In de maanden juli en augustus heeft het team van AWV Antwerpen hard doorgewerkt aan nieuwe voorstellen en ontwerpen mbt de inrichting van de R11bis (ondergronds) én de R11 bovengronds. Ze zullen die na mijn inleiding tot in detail met u overlopen. Uiteraard hebben zij zo goed als mogelijk ook rekening gehouden met de vele opmerkingen en suggesties die in de loop van het proces zijn gemaakt. Het is dus niet zo dat we elke suggestie en kritiek afdoen met de "dooddoener": "als we niets doen, staan we ook stil", zoals districtsvoorzitter Johan Peeters onlangs in de krant liet optekenen. Wel nodig ik iedereen steeds weer uit om voorstellen te beoordelen op hun intrinsieke kwaliteit, hun effecten en niet enkel te vergelijken met "het voor u allerbeste scenario", maar ook de toestand "as is". M.i. doen dergelijke gratuite opmerkingen afbreuk aan de grote openheid en zelfs gretigheid waarmee de ingenieurs met alternatieve voorstellen én kritiek aan de slag gaan.

Alvorens de nieuwe voorstellen hier met u te bespreken, werden ze al een aantal keren kritisch tegen het licht gehouden en wel op:

- 29 aug technische werkgroep met alle betrokken Vlaamse diensten (VMM, MOW, AWV, VMM, tunnelmanager, de Lijn, Infrabel en NMBS, politie, medische, brandweer...).
- 6 sept reflectiegroep met de vertegenwoordigers (burgemeesters, schepenen en hun medewerkers) van de betrokken gemeenten en districten.
- 19 sept, gisteren dus was er een overleg met de veiligheids – en hulpdiensten (politie, brandweer, dienst noodplanning, HC 100, CICANT, dringende medische

hulp) én met vertegenwoordigers van de omliggende ziekenhuizen (ZNA, Gasthuiszusters, UZA).

Vandaag leggen we de plannen dus voor aan u. Hier en daar zullen Laurens en Wouter ook aangeven waar welke bijsturing nog noodzakelijk is op basis van de eerder overlegmomenten.

Waarom werken we zoals we dat tot nu toe gedaan hebben? Het is logisch dat de voorstellen en plannen eerst worden getoetst op technische haalbaarheid en consistentie met andere plannen (INFRABEL, De Lijn...). Daarna toetsen we het politiek draagvlak. De belangrijkste partners op dat vlak zijn uiteraard de lokale besturen: de steden, gemeenten en districten. Ik verheer u niet dat zij nog heel veel vragen en bedenkingen hadden. We komen daar op terug. Tot slot leggen we de voorstellen voor aan een ruimer publiek, aan U.

Alvorens het woord te geven aan Wouter en Laurens die het hele tracé bovengronds en ondergronds zullen overlopen, nog dit m.b.t. een aantal frustraties – die we niet enkel begrijpen, maar ook DELEN – en m.b.t. een aantal knelpunten.

**1.** Het gebrek aan én het gebrek aan tijdige laat staan alle noodzakelijke en relevante resultaten van de verkeersstudies en modelleringen van het Vlaams Verkeerscentrum. Het is inderdaad van wezenlijk belang dat we kunnen beschikken over goede en volledige informatie mbt de gevolgen van de vele voorstellen op

- a. Het hoofdnet
- b. het onderliggend wegennet.

Immers ons wordt gevraagd om een streefbeeld te maken voor een weg/een systeem dat aan een aantal doelstellingen moet beantwoorden: samengevat: vlot doorgaand verkeer en komaf maken met het sluipverkeer in de Zuid-Oostrand. Welnu, het is uiterst moeilijk, eigenlijk onmogelijk om te achterhalen of onze voorstellen deze doelstellingen zullen waarmaken als we geen gegevens hebben over de effecten van R11bis, R11 op het doorgaand verkeer, op verschuiving van verkeersstromen en op radiale invalswegen zoals N177 (Boomse Steenweg), N173 (Prins Boudewijnlaan), N1 (Antwerpse straat), N12 (Turnhoutse baan), N116 (Herentalse Baan), N120 Bisschoppenhoflaan, de hele Zuid-Oostrand...

Zonder stenen te werpen, én in de wetenschap dat de gegevens ons worden beloofd: dat gebrek aan noodzakelijke gegevens plaatst ook ons voor een groot dilemma: stoppen met verder werken tot we over die verifieerbare, leesbare, volledige en robuuste

gegevens beschikken of –en dat is onze keuze- toch – weliswaar gehandicapt, want enigermate blind- verder werken en alles later toetsen aan de gegevens. Voor alle duidelijkheid: dit is geen verwijt aan het VVC. Zij doen hun uiterste best en roeien met de riemen die ze hebben. We engageren ons om terug naar de verschillende overlegplatformen te gaan zodra we over de noodzakelijke cijfers beschikken. Ten overvloede: het hele team en ik zijn net als u de mening toegedaan dat we in principe eerst over al het cijfermateriaal hadden moeten kunnen beschikken, alvorens deze oefening echt goed en grondig te kunnen maken. Zin voor pragmatisme heeft tot gevolg dat we desondanks verder werken.

2. We zijn ons ook goed bewust van een aantal zeer belangrijke knopen, knelpunten en gevoeligheden.

### **A. De scope van het streefbeeld**

Onze opdracht heeft, dat is al vaak gezegd, betrekking de R11 voor het stuk: E19 (Craeybeckx) tot E34/E313 (rondpunt Wommelgem). Het doortrekken van de R11bis tot aan de A12 zit er NIET in. Dat stuk staat ook NIET in het Masterplan 2020. Voor veel partners (Wilrijk, Antwerpen) is dat een heel belangrijk struikelblok. Bovendien beschikken we –helaas- niet over berekeningen en gegevens m.b.t. de effecten van het NIET doortrekken van de R11Bis tot aan de A12. Ik herhaal nog eens dat we die opmerkingen, bekommernissen, bedenkingen en suggesties zeker zullen overmaken aan onze opdrachtgever: de Vlaamse regering. Het is uiteraard de Vlaamse regering die beslist. Dezelfde opmerking geldt voor het verkeer van en naar Lier vanuit Boechout. Ook dat is een expliciete vraag m.n. van Boechout die buiten de scope valt, maar die we onderbouwd zullen opnemen in een bijlage bij het streefbeeld.

Het is dus NIET zo – in tegenstelling tot wat sommige lokale mandatarissen in de pers verklaren – dat we Oost-Indisch doof zijn voor de vele vragen en opmerkingen daaromtrent.

### **B. Tweede, heel belangrijke gevoeligheid is de Groene Spoorwegberm in Mortsel.**

Vorige bijkomst hebben we daar –terecht- heel lang over gediscussieerd. Uiteraard las ook ik de krant over de petitie die worden georganiseerd voor het behoud van de berm. We willen ons daar geenszins makkelijk van af maken. Wel integendeel. Daarom heb ik aan het Instituut voor Natuur en Bosonderzoek een formeel advies gevraagd mbt de

natuurwaarde van die berm en van de herstelmogelijkheden ervan. INBO heeft beloofd dat het advies tegen 15 oktober klaar zal zijn. Bovendien heb ik ook de opdracht gegeven aan AWW om te kijken naar een zodanige heraanleg van die zone –als ze niet kan worden gespaard- dat ook de geluidsdempende rol gewaarborgd blijft door te werken met reliëf.

### **C. Veiligheid en gezondheid**

Op het overleg met de hulp – en veiligheidsdiensten is gebleken dat er nog problemen zijn mbt bereikbaarheid (tunnels en huizen langs de R11 bovengronds) én bruikbaarheid van zwaar brandweermateriaal (breedte van de ventwegen en vlotte en ongehinderde bereikbaarheid ervan). Dat wordt bilateraal bekeken met AWW. Op mijn vraag kijken de ziekenhuizen (GzA, UZA en ZNA) na of en in welke mate de relatieve nabijheid van tunnelmonden een groter gezondheidsrisico met zich meebrengt.

### **D. Het procesverloop.**

Als procesbegeleider – en ik denk dat ik mag spreken namens het hele team – ben ik nog steeds zeer opgetogen over de grote betrokkenheid en het engagement waarop jullie allemaal participeren aan het proces: kritisch, met veel kennis van zaken, creatief en constructief. Dat is in het bijzonder ook heel nuttig voor de ingenieurs van AWW. Dat is tot nog toe goed gelukt al weten we van mekaar dat we soms binnen een ander referentiekader werken en/of van andere premissen vertrekken.

Ons referentiekader en onze opdracht is bij te dragen tot de realisatie van het geactualiseerd Masterplan 2020 en m.n. van de Zuid-Oostelijke tangent. Net als u heb ik gelezen dat een m.i. belangrijke, want uitermate goed onderlegde partner beslist heeft om – in principe na vandaag – niet langer aan het proces te participeren omwille van overheidsbeslissingen (Vlaamse en federale) die als dusdanig niet rechtstreeks betrekking hebben op onze opdracht. Al zien en begrijpen we uiteraard wel dat deze beslissingen, als je vanuit een ander perspectief kijkt, op zijn minst een belangrijke impact kunnen hebben op het project dat wij tot een goed einde moeten brengen. Het spreekt voor zich dat iedereen voor zichzelf uitmaakt of, onder welke voorwaarden en met welk uiteindelijk doel/project voor ogen, deelneemt aan dit proces. Ik besef dat we staan tussen twee principes die haaks op mekaar staan of lijken te staan: het te allen tijde open houden van de theoretische mogelijkheid om alsnog een alternatief te realiseren om de Antwerpse mobiliteitsproblemen aan te pakken en anderzijds de legitieme houding van de Vlaamse regering om alle handelingen te stellen die nodig zijn

om een – door een brede meerderheid van Vlaamse volksvertegenwoordigers gedragen – Masterplan (waarvan de randvoorwaarden volgens de Ombudsman kennelijk nog beter moeten worden onderbouwd en gecommuniceerd) uit te voeren en zo het Antwerps mobiliteitsvraagstuk op te lossen en daarvoor o.m. ook een beroep te doen op haar vertegenwoordiger in de regio waarop het Masterplan betrekking heeft. Ik zeg bewust “lijkt te staan” omdat het niet is uitgesloten dat ook aanpassingen mogelijk zijn aan het alternatief zodat het samen kan bestaan met de bekritiseerde andere beslissingen.

Maar daarover geef ik zodadelijk –desgewenst - kort het woord aan de vertegenwoordigers van stRaten-generaal.

Wat ons betreft, blijft de uitgestoken hand om verder te overleggen alvast bestaan.

### **Manu Claeys, stRaten-generaal**

Hartelijk dank, mevrouw de gouverneur dat u ons toestaat gedurende enkele minuten uitleg te geven bij onze positie. We hadden een geschreven verklaring voorbereid maar gezien de massale opkomst vanavond gaan we die niet voorlezen omdat we dan teveel andere mensen kostbare spreektijd afnemen. We vatten dus liever samen. Wij, de actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos, hebben de voorbije zes maanden intensief en constructief meegewerkt aan dit proces. We hebben alle technische vergaderingen bijgewoond vanuit één doelstelling, namelijk onze belangstelling voor de zogenaamde R11bis, de ingetunnelde Krijgsbaan die eigenlijk ook perfect in ons scenario past. Dit is het Meccano-tracé dat wij reeds anderhalve maand geleden op tafel hebben gelegd en waarvan de R11bis een versterking is. Vanuit die optiek zijn we in dit proces gestapt en vanuit die optiek en intellectueel consequent, moeten we ook opnieuw uit het overleg stappen. De Vlaamse regering heeft op 9 augustus 2011 een bouwvergunning verleend voor een gevangenis in Beveren. Wij hebben reeds anderhalf jaar geleden gevraagd of die gevangenis niet 100 meter kon worden opgeschoven omdat op die manier het Meccano-tracé potentieel een optie zou blijven. Jullie weten allemaal dat er volgend jaar een procedure wordt opgestart voor de Oosterweelverbinding op vlak van milieueffectenrapporten en uitvoeringsplannen en dat dan alle redelijke alternatieven ook meegenomen moeten worden.

Wij hadden al onze hoop gesteld in die procedures en gingen ook de Meccano ten gepaste tijde als alternatief indienen. Als de Vlaamse regering nu pal op het Meccano-tracé een gevangenis plant en weigert om die 100 meter op te schuiven, dan moeten wij vaststellen dat de Vlaamse regering actief dat Meccano-tracé saboteert en dat het plan volgend jaar niet meer kan worden ingediend. Wij vragen ons af wat we hier nog zitten

te doen. Enerzijds inhoudelijk: wij waren principiële voorstanders omdat de R11bis het Meccano-principe versterkt, maar wij hebben op elke vergadering gezegd dat wij niet geloven in een R11bis in combinatie met een Oosterweelverbinding. Aangezien de optie zowel richting Meccano als Oosterweel openbleef op dat moment, konden wij deelnemen aan dit proces. Nu wordt de optie Meccano dichtgesmeten door de Vlaamse regering en kunnen wij inhoudelijk niet meer achter een R11bis staan. Van principiële voorstanders bevinden wij ons nu noodzakelijk in het kamp van de tegenstanders. Ik zeg noodgedwongen en vooral met spijt.

Er is ook een principiële reden waarom we uit dit proces moeten stappen. We zeiden reeds eerder dat we dit proces eigenlijk zeer boeiend vonden. We hebben veel ervaring met inspraak en vooral met mislukte inspraak. Hier wordt een zeer edele poging gedaan om zo open en zo tijdig mogelijk zoveel mogelijk mensen te betrekken. Vandaar dat het ook jammer is dat, terwijl deze operatie goed verloopt, men aan de andere kant van de stad zomaar, met één pennentrek, een gevangenis gaat bouwen op dat alternatief. De Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening, de VLACORO heeft op 18 mei van dit jaar geadviseerd aan de Vlaamse regering om goed te bekijken of die gevangenis niet 100 meter kan worden opgeschoven. De Vlaamse regering schuift dat echter opzij waardoor er voldongen feiten worden gecreëerd die redelijke alternatieven vroegtijdig kapot maken. Om die twee redenen, inhoudelijk en principieel, zien we ons genoodzaakt ermee op te houden.

Tot slot: wij laten het hier uiteraard niet bij en zullen juridische stappen zetten in de hoop dat die gevangenis, waar wij niet tegen gekant zijn, alsnog 100 meter wordt opgeschoven. We zullen ook een milieustakingsverordening invoeren zoals we reeds hebben verkondigd in de pers en stappen ook naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Het is voor het eerst in zes jaar van Oosterweelstrijd dat wij juridisch onze rechten moeten vrijwaren. Wij hopen dat het dossier van de gevangenis ten goede kan worden gekeerd, maar in afwachting daarvan zullen wij in dit proces passief tegenstander zijn van de R11bis. We zullen ons hierover niet verder uitspreken en op de volgende vergaderingen wellicht ook niet aanwezig zijn. We hielden eraan om vanavond toch toelichting te geven bij onze positie omdat we dit ook in de pers al uitvoerig hadden gedaan. Misschien kan Wim nog aanvullen?

### **Wim Van Hees, Ademloos**

Mevrouw Berx, ik heb de vorige keer- en u was er erg door verrast- de avond geopend door het publiek te vragen u een applaus te geven. Ik zou dat van ganser harte weer doen en ik wil daar graag mee afsluiten. Persoonlijk zou ik nogmaals willen onderstrepen dat wij in naam van Ademloos deze gang van zaken absoluut betreuren. Ik vond het een

zeer verfrissende ervaring om mee te maken dat een overheid op een enthousiaste en geëngageerde manier met inspraak omgaat. Wij zitten helaas op het niveau van de stad met een erg verkrampde communicatie en omgang met elkaar. Dat geldt ook zo voor de Vlaamse regering. Wij zijn zeker geen vragende partij voor een dergelijke houding en net daarom vonden we dit een fantastische opportuniteit om duidelijk te maken dat we in staat zijn om op een volwassen, intelligente en een vertrouwenwekkende dialoog met elkaar om te gaan. De voorwaarden die we daarbij gesteld hadden, dreigen verloren te gaan, wat ik ten zeerste betreurt.

**Gouverneur Cathy Berx:** Ik geef nu het woord aan Jaak Polen van MOW die u kort de verkeersmodellering en de bijbehorende resultaten zal toelichten.

**Jaak Polen, MOW:** Ik vertel u graag iets meer over de saga van het Verkeerscentrum zoals dat soms wordt genoemd. Voor alle duidelijkheid twee zaken: het Verkeerscentrum heeft in zijn model het Masterplan geïntegreerd en die oefening wordt morgen (21/09/2011) waarschijnlijk definitief afgerond. Dat wil zeggen: de resultaten zijn daarvan intern definitief gevalideerd en zullen mogen worden aanvaard. Dat betekent dat we die eerstdaags op de webstek zullen publiceren zodanig dat iedereen die kan inkijken.

Waarom hebben de doorrekeningen van het Masterplan in zijn geheel voorrang gekregen? Omdat we dat nodig hebben om 1. de financiering van de Oosterweelverbinding verder te onderzoeken, namelijk de tolinkomsten die daar van belang zijn en correct moeten worden ingeschat en 2. -en dat is zo mogelijk nog dringender dan de financiering- is de planMER-procedure die nog moet starten en die nog behoefte heeft aan betrouwbare cijfers van het Verkeerscentrum.

Tot zover de stand van zaken voor het grote hoofdrapport. Wat betreft de R11-R11bis heeft de gouverneur daarstraks gezegd dat we nood hebben aan allerlei bewezen informatie van invloed op het Masterplan, het onderliggend wegennet, de radiale wegen enzovoort. Die oefening is nog volop aan de gang op dit ogenblik. Het Verkeerscentrum doet wat het kan om de resultaten ter beschikking te stellen en ik verwacht dat ze eind volgende week pas beschikbaar zijn. We zetten die aansluitend beschikbaar op de webstek.

Dat is de stand van zaken op dit ogenblik. We hebben gekampt- en de eerlijkheid gebied me dit te zeggen- met enkel technische problemen in het Verkeerscentrum. Gaandeweg zijn er nog een aantal kleine foutjes opgetreden die we goed en degelijk hebben opgelost alvorens die informatie op de gemeenschap los te laten.

**Gouverneur Cathy Berx:** Wat vanavond betreft ziet u hier de agenda. Zoals u merkt, is dit hele boterham dus beginnen we er meteen aan. **(Zie slide 2)**

Graag toch nog even iets over het procesverloop. We zitten nu bijna aan het einde van de vooropgestelde planning. We hebben de klankbordgroep van vandaag en we hebben ook al gerefereerd aan de nieuwe reflectiegroep voor de lokale besturen en hun vertegenwoordigers van 3 oktober aanstaande. Daarna volgt een gemeentelijke begeleidingscommissie, een intergemeentelijk GBC en de provinciale audit commissie (PAC) waarvoor een auditor moet worden aangeduid. Maar nogmaals: het gaat hier over een streefbeeld en dus eerste oefening. **(Zie slide 3)**

### **Wouter Van Herck, AWV**

Een eerste onderzoeksvraag waar we momenteel al een aantal voorstellen over deden in het streefbeeld, betreft de categorisering. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is momenteel geen sprake van de R11bis maar enkel van de R11 als één systeem en die wordt beschouwd als een primaire II. Tijdens het proces en de verschillende overlegmomenten rond de R11 ontstond de nood aan een opsplitsing: niveau 1: R11bis, niveau 2: R11. **(Zie slide 5)**

Hierbij was niveau 1 een verbinding tussen de E19 en de E34, een bij voorkeur ondertunnelde verbinding op snelwegniveau. Niveau 2: is de R11 bovengronds met als functie verbinden op lokaal en bovenlokaal niveau maar ook erfontsluiting. **(Zie slide 6)**

Het Ruimtelijk Structuurplan spreekt over primaire II. Het lijkt dan ook logisch dat minstens één van beide verbindingen: R11 of R11bis die categorie overneemt. Logisch zou zijn dat het de R11bis wordt, aangezien die ondergronds zit en in staat is die hoge categorie op zich te nemen. **(Zie slide 7)**

Wat dan met de R11 bovengronds? Ook hier zijn er twee mogelijkheden: geen aparte categorie of wel een eigen categorie. In het geval de R11 geen aparte categorie krijgt, zouden we de R11 bijvoorbeeld kunnen beschouwen als een soort ventweg van de ondergrond. Kiezen we ervoor om die toch een eigen categorie toe te kennen, dan zijn er een aantal mogelijkheden. Ten eerste primaire II: dat is dezelfde categorie als de tunnel, een secundaire weg of een lokale weg. **(Zie slide 8)**

Uiteindelijk hebben we gekozen voor een eigen categorie omdat we hiervoor hebben samen gezeten met mensen van de Afdeling Ruimtelijke Planning (ARP) en met mensen van de provinciale dienst. De keuze voor een eigen categorie kunnen we als volgt

motiveren: weinig verbindingen tussen de R11 en de R11bis: enkel ter hoogte van de E19, van de luchthaven en ter hoogte van de N120 Bisschoppenhoflaan. Verder een onconventionele vormgeving: hoofdrijbaan-ventweg, het karakter van de ventweg overstijgt datgene van toegang geven tot aangelanden dus van de bovengrond verwachten we dat die toch nog een verbindende functie zal hebben, zeker op lokaal niveau. Dat is een functie die eigenlijk niet goed past bij een ventweg. Een derde bezwaar was: mogelijke onduidelijkheid naar inrichtingsprincipes.

**(Zie slide 9)**

Als voorstel vanuit het streefbeeld stellen we voor om de R11 te categoriseren als een lokale weg. Waarom een primaire II? Dezelfde categorie als de R11bis lijkt ons hier niet aangewezen. In principe zou het verkeer dan de keuze hebben tussen de twee wegen om zich van de E34 naar de E19 te begeven en dat is verkeer dat we in de ondergrond willen. Een secundaire weg komt in principe niet in aanmerking volgens het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen omdat secundaire wegen niet thuishoren in een stedelijk gebied. De meeste van die gemeenten zoals Mortsels, Borsbeek, etc. vallen binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. We stellen dus een categorisering als lokale weg voor. We wensen hier ook even kort te verwijzen naar het voorbeeld van de Leien. Die zijn ook gecategoriseerd als een lokale weg en toch hebben ze een zekere functie inzake doorstroming van verkeer. Ook hebben ze een relatief grote capaciteit voor autoverkeer maar anderzijds is er ook aandacht voor zwakke weggebruikers en voor erfontsluiting. Waarmee we niet bedoelen dat de R11 er zal uitzien als de Leien, we tonen enkel aan dat een lokale weg nog voldoende doorstroming kan bieden. **(Zie slide 10)**

Een tweede onderzoeksvraag betreft concepten voor de inrichting van de bovengrond. We beginnen daarbij aan de E19. Deelgebied 1 strekt zich daarbij uit van de E19 tot aan de luchthaven. Een eerste concept waarvan u hieronder een dwarsprofiel ziet, is als volgt opgevat: 1 hoofdrijbaan (1 rijstrook per richting), aan de kant van de bebouwing is er sprake van een enkelrichtingsventweg met een voetpad en een parkeerstrook. Aan de linkerzijde van de tekening bevindt zich de groene berm die zal worden heringericht als een landschapspark. In die groene berm bevindt zich ook een dubbelrichtingsfietspad dat ongelijkvloers de zijstraten kruist. **(Zie slide 12)**

Concept 2 heeft veel weg van concept 1 maar in de plaats van een enkelrichtingsventweg stellen we hier een parallelweg voor in twee richtingen. Het voordeel daarvan is dat je meer mogelijkheden hebt om sluipverkeer te weren en te vermijden in de vent- of parallelweg. **(Zie slide 13)**

Concept 3 is een concept met één rijstrook per rijrichting. Zonder vent- of parallelwegen en met de middenberm. Dat is uiteraard een mooi plaatje maar we vrezen ervoor dat concept 3 een te kleine capaciteit zal hebben voor het verkeer dat we verwachten in de bovengrond van de R11. **(Zie slide 14)**

Hier ziet u een voorbeeld van een circulatieschema dat we zouden kunnen toepassen op concept 2, dus die vent- en parallelwegen sluiten aan tussen twee kruispunten en die lopen dood op pijpenkoppen. Zo is sluipverkeer effectief uitgesloten. **(Zie slide 15)**

Een andere onderzoeksvraag is wat we met het kruispunt N1-R11 doen. Dat is het kruispunt in Mortsel Vredebaan-Antwerpsestraat. Ook hier zijn twee mogelijke oplossingen: een gelijkvloerse met verkeerslichten en een ongelijkvloerse. Deze oplossing nemen we mee op vraag van een aantal gemeentebesturen.

Dit kruispunt staat bekend als een knelpunt op de militaire baan- R11, maar het probleem is dat de kruispunten die in de buurt liggen een iets grotere capaciteit hebben. Als je de zwakste schakel aanpakt, dan verplaatst het knelpunt zich gewoon naar een ander kruispunt. Een derde oplossing is de zogenaamde lange bypass die in dit geval zou kunnen worden gecreëerd door de aanleg van de R11bis dus via een inrit in Wilrijk en een uitrit ter hoogte van de luchthaven of omgekeerd. **(Zie slide 16)**

Dit is een ontwerp van een gelijkvloerse oplossing. Hier ziet u ook de parallelwegen die uitmonden in een pijpenkop. **(Zie slide 17)**

Dit is een voorstel van ontwerp met een brug. Zoals u op de tekening kan zien, is de ruimtelijke impact hiervan natuurlijk veel groter. **(Zie slide 18)**

Ten oosten van de brug over spoorlijn 25 hebben we minder ruimte tussen de gevels. Daarom zijn we voorstander om te kiezen voor een concept met een enkelrichtings-ventweg omdat er hier geen plaats is voor een systeem met parallelwegen. **(Zie slide 19)**

Naar aanleiding van de opmerkingen van de verkeerspolitie en van de andere hulpdiensten waaronder de brandweer die hun twijfels hadden bij de bereikbaarheid van een systeem met een ventweg, opteren we ervoor om de parkeerstrook en de ventweg om te wisselen. Daardoor wordt de bereikbaarheid voor de hulpdiensten groter. Wanneer we de ventweg of de parkeerstrook tegen de berm leggen, zoals we eerst hadden

voorgesteld, ontstaat er mogelijk een probleem bij het laden en lossen dat dan noodgedwongen op de rijbaan of op het fietspad gebeurt. **(Zie slide 20)**

Deelgebied 4 bevindt zich tussen Fort III in Borsbeek en de E34. Een eerste concept met bovenste dwarsprofiel is een voorbeeld van concept dat eigenlijk erg lijkt op de huidige situatie. Er is sprake van een zeer smalle middenberm die groen is ingekleurd. Een meter is in feite te smal om dat groen te houden. Het onderste dwarsprofiel hebben we ook gezien bij concept 1: 1 rijstrook per richting, geen ventwegen, middenberm. Hier opnieuw dezelfde opmerking dat de capaciteit waarschijnlijk te beperkt zal zijn.

**(Zie slide 21)**

Dan zijn we bij de voorkeursvariant aanbeland: een 1x2 voor semi-doorgaand verkeer met ventwegen. Hier hebben we ook weer een variant waarbij we parkeerstrook en ventweg hebben omgedraaid. Ook dit in functie van de opmerkingen die ons werden overgemaakt door de hulpdiensten. **(Zie slide 22)**

Hier wordt een afweging gemaakt wat betreft de plaats van de ventweg en de parkeerstrook. Ondertussen gaat onze voorkeur uit naar een parkeerstrook tegen of langs de kant van de bebouwing. **(Zie slide 23)**

Het kruispunt R11-N116 is het kruispunt met de Herentalsebaan en blijft nog steeds een gevaarlijk punt. Daaraan moeten we wel aandacht besteden. De meeste ongevallen hebben te maken met linksafslaand verkeer. Ook hier stellen we twee oplossingen voor: enerzijds een gelijkvloerse oplossing met verkeerslichten en anderzijds een ongelijkvloerse oplossing. **(Zie slide 24)**

Hier ziet u een ontwerp zonder brug of tunnel. Zoals u kan zien op de tekening bevinden de ventwegen zich links en rechts aan de uiteinden. **(Zie slide 25)**

Het voorstel met een brug voorziet een brug voor het lokale verkeer. Dit zorgt uiteraard voor een extra ruimtelijke impact. Om hier te kunnen kiezen tussen twee varianten hebben we eigenlijk meer gedetailleerde cijfers nodig van het VVC. **(Zie slide 26)**

Deze slide geeft een overzicht van de oppervlakte van het nieuwe park/berm die zal worden aangelegd op de plaats van de huidige berm. Dat komt neer op een totaaloppervlakte van 93 hectare. **(Zie slide 27)**

Deze slide gaat over het advies van INBO, maar daar heeft de gouverneur daarstraks al even over gesproken. **(Zie slide 28)**

De volgende slide is een uittreksel uit het nieuwe grondplan. Zo zou de R11 er in de toekomst kunnen uitzien, wat betekent: ventwegen, betrekkelijk veel groen, dubbelrichtingsfietspad door de nieuwe parkzone. **(Zie slide 29)**

Het kruispunt met de N1- Grote Steenweg en vervolgens de kruising over spoorlijn 25 waar hier de tunnel rechtdoor loopt achter Massive en het tracé van de R11bis verlaat. **(zie volgende slides 30 en 31)**

### **Laurens Hermans, AWV**

Goedenavond. Ik neem u even mee naar de zone ter hoogte van de luchthaven Deurne. De bovenste tekening toont een dwarsdoorsnede van het ontwerp zoals het er vandaag uitziet. Deze dwarsdoorsnede geeft een idee van wat zich in de ondergrond zal afspelen en het verkeer dat zich daarin zal begeven. De onderste tekening daarentegen toont een bovenaanzicht. Onderaan de tekening zie je aan de linkerzijde de nieuwe verkeerswisselaar die zal worden gebouwd ter ontsluiting van de nieuwe weg richting Boechout.

In de blauwe zone zie je de ondertunneling ter hoogte van de luchthaven.

De voorbije maanden gebeurde er aanzienlijk bouwtechnisch perfectioneringswerk van deze constructie. Als we even opnieuw kijken naar de bovenkant van deze tekening moet u zich inbeelden dat we ons in de bovenzijde van de tekening bevinden aan de linkerzijde van Mortsel. Daar zitten we met een tunnelconstructie waarbij de R11bis zich in twee kokers situeert die zich naast elkaar bevinden terwijl als je naar de uiterst rechtse kant van de tekening zou gaan, de tunnel (R11bis) zich zou bevinden in twee kokers die zich boven elkaar bevinden. De reden daarvan is dat aan de zijde van Mortsel de breedte van het beschikbare openbaar domein breed genoeg zal zijn om beide kokers naast elkaar te plaatsen, terwijl aan de kant van Wommelgem er in de ondergrond onvoldoende ruimte is om die kokers naast elkaar te bouwen. In Wommelgem heb je ook te maken met voornamelijk lintbebouwing. Aan de zijde van Wommelgem zitten die kokers dus boven elkaar, aan de zijde van Mortsel zitten ze naast elkaar, daartussen bevindt zich de luchthaven en daar heb je een bijkomende problematiek- die op zich weinig te maken heeft met het Masterplan - dat net ter hoogte van de luchthaven de bovengrondse R11 op zijn beurt ook nog eens moet ondertunneld worden. Ter hoogte van de luchthaven hebben we te maken met een vrij ingewikkelde constructie: één waarbij je een wissel moet maken van twee constructies die zich naast elkaar bevinden tot één dat zich boven elkaar bevindt, en nog eens dezelfde oefening waarbij je de bovengrondse R11 ook nog

eens moet ondertunnelen. Op die plaats krijg je dus een tunnel boven een tunnel en dat was ontwerptechnisch geen gemakkelijke opgave. **(Zie slide 33)**

Ik toon u enkele dwarsdoorsnedes van die tunnelconstructie om u even te schetsen hoe die tunnel er zal uitzien. De tekening bovenaan toont eigenlijk de constructie zoals we die zien komende vanuit Mortsel. De twee overige constructies tonen die eigenlijk in de tunnel zelf. **(Zie slide 34)**

Voor diegenen die er vorige keer bijwaren, zal het opgevallen zijn dat vorige keer de fietsers zich nog bevonden in die bewuste tunnelconstructie van de R11. Die fietsers zijn inmiddels, in het huidige ontwerp, uit de tunnel gehaald en wel om drie redenen: enerzijds werden er ernstige bezwaren geuit door de politie en de veiligheidsdiensten toen wij hen de plannen voorlegden. In die zin dat, wanneer zich in de tunnel, die toch een lengte van 410 meter heeft, een ongeval met fietsers of zwakke weggebruikers zou voordoen, het toch erg moeilijk zou zijn om op een snelle en adequate manier mensen uit de tunnel te evacueren. Tweede reden waarom we van het oorspronkelijke plan zijn afgestapt, is dat ook de MER-deskundigen, die momenteel hun tanden in het dossier hebben gezet, ernstige bezwaren hebben geuit wat betreft de gezondheid en de beleving van fietsers in die tunnel. Ten derde hebben we vastgesteld dat, als we de fietsers uit de tunnel zouden halen, er eigenlijk een goed bovengronds alternatief beschikbaar is. Momenteel onderzoeken we dit nog maar alles wijst erop dat er ongeveer- en voor diegenen die het kunnen zien is het de gele lijn aan de rechterzijde van de tekening – er een bovengronds, comfortabel fietspad kan worden gebouwd. **(Zie slide 35)**

Wat betreft de aansluiting in Wilrijk: de aansluiting van de R11bis in Wilrijk en die van een bijkomende inrit op het kruispunt van de Prins Boudewijnlaan. We hebben het eigenlijk specifiek over de inrit die werd ontworpen op het kruispunt vlak achter de Prins Boudewijnlaan. Onderaan de tekening zie je rechts de richting Mortsel, links de aansluiting met Wilrijk. Ongeveer in het midden van de tekening zie je daar onderaan in de groenzone een bijkomende inrit die daar werd gebouwd. Die is aanwezig op de bovengrond en gaat ook richting R11bis om naar de ondergrondse tunnel te kunnen gaan. Met andere woorden: bestuurders die vandaag het kruispunt van de Prins Boudewijnlaan zouden aanrijden en zich richting Mortsel begeven, hebben daar de keuze: ofwel blijven ze op de bovengrond richting kruispunt van de Antwerpsestraat, ofwel kiezen ze voor een inrit die beneden, naar de R11bis gaat. Deze inrit heeft heel specifiek voor nogal wat vragen en commotie gezorgd, zowel vanuit het district Wilrijk als vanuit de actiecomités. Daar gaan we even verder op ingaan. Vooreerst is het belangrijk te stipuleren wat de herkomst van die inrit is. Je vindt die terug in de Scenarionota en ze werd nadien nog eens bevestigd door het politiek stuurcomité.

Nogmaals: in het kader van het participatietraject dat we nu gehad hebben, wordt die inrit in vraag gesteld. De belangrijkste reden hiervoor is dat mensen die in de omgeving wonen, zouden worden geconfronteerd met een aanzuigeffect van bestuurders die van die inrit wensen gebruik te maken om snel naar de R11bis te gaan. Hetgeen we getracht hebben te doen is om het al dan niet waarheidsgehalte van zo'n verbinding en de bezorgdheden die hierover ontstonden in kaart te brengen. **(Zie slide 37)**

Het VVC heeft daarom uitgerekend wat het zou betekenen als we die inrit niet zouden voorzien. De eerste vaststelling daaruit was dat we werden geconfronteerd met een stijging van de intensiteiten op de bovengrond (R11) met 400 PAE's (PersonenAutoEquivalent) in de richting van Mortsel. U mag daarbij stellen dat een personenauto 1 PAE is en een vrachtwagen gelijkstaat aan 2 PAE's. Daarnaast stelden we vast dat datzelfde verkeer dat we plots aantreffen in de bovengrond, plots verdween in de tunnel ondergronds. Met andere woorden: als die inrit niet wordt voorzien, komt er een verschuiving van het verkeer op gang van de ondergrond naar de bovengrond. **(Zie slide 38)**

Daarmee hadden we de effecten in kaart gebracht en hun invloed op de R11 en de R11bis, maar daarmee hadden we nog geen antwoord verkregen op de vraag naar de mogelijke aanzuigeffecten. Hetgeen we dan eventueel voorzien, is een *selected link*. Dit is een vakterminologieterm waarbij in functie van modellering zich iemand op de oprit heeft opgesteld en manueel het aantal voertuigen heeft geteld die effectief van de oprit gebruik hadden gemaakt. We hebben er 600 vastgesteld. Als je nu de combinatie maakt van die selected link van 600 PAE's en de berekening van daarnet met het verschil van 400, dan was onze conclusie dat we het aanzuigeffect begroten op 200 voertuigen en dus op 200 PAE's, in die richting welteverstaan. Een behoorlijk ingewikkeld verhaal dat als volgt kan worden samengevat:

je betaalt weliswaar een aanzuigeffect van 200 PAE's per uur in die omgeving, maar anderzijds stellen wij dat het aanzuigeffect beperkt blijft. Het tweede grote voordeel is dat je weliswaar 200 PAE's betaalt, maar dat je er anderzijds iets verderop wel 400 van de rijbaan haalt in de bovengrond. Je betaalt er dus 200, maar je krijgt er 400. Vervolgens gebeurde er een bijkomende denkoefening over waar precies het aanzuigeffect kan worden gelokaliseerd. Eigenlijk wordt daar bevestigd wat al enige tijd vermoed werd, namelijk dat die 200 PAE's gebruik maken van alle grote gewestwegen die op de Prins Boudewijnlaan toekomen. Dat betekent de Prins Boudewijnlaan zelf en de N177 of nog de parallelbanen van de Boomsesteenweg. We vermoeden dat het verkeer

ook deels afkomstig is van de voertuigen die de huidige inrit van het UZA op de E19 gebruiken. **(Zie slide 39)**

Een volgend punt dat we even wilden toelichten is de ruimtelijke impact van het knooppunt van de E19 op de R11bis met andere woorden de zone van de Craeybecktunnel. Ik toon u het weliswaar oude ontwerp, want in de titel van de slide staat verkeerdelijk dat het hier gaat om het huidige ontwerp. Wat is er inmiddels gebeurd? We zijn in overleg getreden met het actiecomité Oosterveld/Elsdonk. Hierbij willen we ook graag onze appreciatie uitspreken voor de manier waarop die bewoners dat hebben aangepakt. Enerzijds voor de representativiteit van de actiecomités en anderzijds voor de manier waarop ze hun grieven hebben kenbaar gemaakt, maar vooral ook voor het formuleren van constructieve voorstellen. We hebben naar hun verhaal geluisterd en hebben uit hun verhaal reeds positieve elementen kunnen weerhouden. **(Zie slide 41)**

Een eerste conclusie die we aan dit verhaal verbinden, is dat het aangewezen is, - en dat is ondertussen ook reeds verankerd in de laatste versie van het ontwerp -, om de open sleuf die zich zou bevinden achter de Prins Boudewijnlaan richting E19, in te korten. Ik kan hierbij nog preciseren dat het tunneldak eigenlijk werd verlengd en dat we dit maximaal proberen gesloten te houden in een zone van bewoning. De bewoning staat nu wel niet op de tekening, maar ze situeert zich ten zuiden en omvat ondermeer de Zwaluwenlaan en dergelijke. **(Zie slide 42)**

Op de volgende tekening zie je een weergave van de woonwijken die daar liggen. Een tweede tegemoetkoming die we konden doen is de afrit, - komende van de E19 richting R11bis daar waar we in het oude ontwerp de bestaande afrit maximaal trachtten te gebruiken -, ook zo snel als mogelijk een niveau te laten dalen. Met andere woorden dat er een verminderde impact zou ontstaan qua geluid op die woonwijk en dat de meerkost eigenlijk marginaal is in het ontwerp. Ook daar zijn we reeds aan kunnen tegemoetkomen. De bestaand afrit zoals u die vandaag kent, zal dus deels worden verplaatst en verdiept. Zodanig dat we daar toch menen een belangrijke tegemoetkoming te doen naar verwachte en mogelijke hinder voor die woonwijk. U merkt op de tekening ook nog een paar kruisjes op. Dat zijn verbindingen die voor het nieuwe ontwerp niet meer noodzakelijk zouden zijn voor het normale gebruik. Momenteel zijn we wel in overleg met de politie en de hulpdiensten waarbij we niet kunnen uitsluiten dat zij die verbindingen in de toekomst wel zouden willen behouden. Voor diegenen die de situatie een beetje kennen: je komt van de E19 en dan heb je een tunneltje om richting Hoboken te gaan (R11). In functie van het nieuwe ontwerp is die niet echt meer noodzakelijk maar mogelijk nog wel bruikbaar voor politie en hulpdiensten. Het spreekt

voor zich, als daarvoor wordt gekozen, dat een normaal gebruik niet meer mogelijk zal zijn, maar dat kan worden opgelost door de installatie van poorten of verdwijnpalen en berust op een praktische invulling van dat vraagstuk. **(Zie slide 43)**

### **Laurens Hermans AWW**

Na de knoop in Wilrijk komen we aan het knooppunt in Wommelgem aan het andere uiteinde. De tekening aan de linkerzijde die we ook hebben getoond tijdens de vorige klankbordgroepvergadering, dient even ter opfrissing: verkeersturbinen, knooppunt E34-R11bis-A102: uitwisseling mogelijk in alle richtingen, maar geen uitwisseling mogelijk naar het lager wegennet en de op- en afritten. Aan de zuidkant van de E34 ziet u een gele strook. Die staat eigenlijk voor een open sleuf. Waarom een open sleuf? Het knooppunt was zo ontworpen in functie van de tunnelrichtlijn. Die zegt dat er niet mag in- of uitgevoerd worden in de buurt van een tunnelmond. Het uitgangspunt van dit ontwerp was als volgt: je komt van de E34, de as A102-R11bis ligt in open sleuf, je moet eerst voldoende plaats hebben om in- of uit te voegen en dan pas begint de tunnel. Het gevolg was dus een open sleuf die bijna tot aan de N116 liep. Op dit ontwerp kregen we een aantal reacties van onder meer het gemeentebestuur van Wommelgem en van bewoners uit die omgeving. **(Zie slide 44)**

In een volgende ontwerp zijn we er vanuit gegaan dat we de R11bis en de A102 in tunnel zouden behouden, dus ook ter hoogte van de knoop. De tunnelrichtlijn blijft uiteraard van kracht, dus er mag niet worden in- of uitgevoerd in de buurt of vlakbij een tunnelmond. De kleurcodes van onderstaande tekening zijn als volgt ingevuld: donkerblauw wil zeggen: +1 of hoger dan het maaiveld. Bij een overgang van donkerblauw naar lichtblauw bevindt een weggebruiker zich juist op het maaiveld. Lichtblauw wil zeggen: in uitgraving dus dalend of stijgend, maar onder het maaiveld en rood is een tunnel. Het principe van dit ontwerp is eerst in tunnel en dan pas in- of uitvoegen. Een automobilist komt bv. van de Ring van Antwerpen dus uit de richting link van de tekening op de E34 en draait naar rechts, begint te dalen, gaat in de tunnel en pas nadien voegt hij in in de tunnel om pas nadien uit te voegen. Het grote voordeel is dat we hier niet te maken hebben met een open sleuf. Uiteraard zal dit een grotere bouwkost veronderstellen. **(Zie slide 46)**

Op deze tekening wordt iets verder ingezoomd op het nieuwe ontwerp. We denken hier wel tegemoet te kunnen komen aan de belangrijkste bekommernissen van Wommelgem en omstreken. **(Zie slide 47)**

Een laatste slide betreft het tracé van de nieuwe verbindingsweg N10- R11. Op vraag van de gemeente Boechout hebben we een derde tracé meegenomen. Dat is een tracé dat zich dichterbij het Fort van Borsbeek bevindt. De keuze tussen deze drie tracés zal worden gemaakt op basis van het nog in te dienen milieueffectenrapport. **(Zie slide 49)**

#### **Gouverneur Cathy Berx:**

Deze laatste slide handelt over het overleg met de hulpdiensten. Op dat overleg werden een aantal afspraken gemaakt. De hulpdiensten zullen nog informatie aanleveren mbt vluchtroutes (in het bijzonder in de tunnels) en de draaicirkels van de ladderwagens. **(Zie slide 52)**

Dat was een behoorlijk uitgebreid verhaal. Ik neem aan dat er heel wat vragen zijn. Als u wenst terug te keren naar een eerdere slide, dan kan dat uiteraard. Nog even dit, als Laurens daarstraks zei, dat een aantal buurtcomités bijzonder constructief waren dan betekent dat a contrario niet dat de rest dat niet was. Naar mijn overtuiging en die van alle medewerkers heeft iedereen altijd al heel constructief meegewerkt. We waarderen dat ook.

#### **Vragen:**

##### **1. Frederik Bohner: wijk Oosterveld-Elsdonk**

**V:** We hebben daarnet geluisterd naar de toelichting van Laurens Hermans in verband met de oprit naar de E19 die dan verder doorgaat naar de R11bis. Misschien is het interessant om de slide er even terug bij te halen. Wij hebben inderdaad veelvuldig met jullie gecommuniceerd om een aantal zaken te vragen en wij zien dat daarmee voor een stuk rekening werd gehouden, vooral dan wat het onderste gedeelte (zuidkant) van die weg betreft. Wij hebben voor de vergadering de plannen al eens kunnen bekijken en hebben toch nog een vraag bij de noordzijde. Als je vanuit de R11bis uit de tunnel komt en je begeeft je naar de E19 is het de vraag of 1. die rode lijn een stijging inhoudt, want de helft is toch eigenlijk nog een open sleuf en 2. of die overkapping niet verder kan worden doorgetrokken tot aan het maaiveldniveau? Op het maaiveldniveau zitten we vrij laag want de Craeybeckxtunnel die daar ingaat, gaat eigenlijk vrij diep en onze vraag is dus of het niet van het ene tot het andere lage punt in een keer kan worden doorgetrokken en verder door te gaan met de tunnel. Iets verderop hebt u een splitsing. Is het mogelijk om die overkapping mee in het plan op te nemen? Ik kijk daarbij ook naar de mensen van de noordzijde en vraag me af of die denkpiste ook is wat zij willen. We vormen ten slotte een groep en zijn in die mate solidair.

### **Wouter Van Herck, AWW**

**V:** In de tunnel is dit niet mogelijk, onze landmeters hebben hiervoor de nodige opmetingen gedaan. Overkappen is uiteraard wel een mogelijkheid.

### **Frederik Bohner: wijk Oosterveld-Elsdonck**

**V:** Als dit overkapt zou kunnen worden uitgetekend in de basistekening die jullie naar minister Hilde Crevits sturen, zou dit natuurlijk perfect zijn. Hoe weten wij dat u dat kan en zo gaat voorstellen? Wij wensen daarvan graag op de hoogte te worden gehouden.

### **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** We kunnen dat opnemen in ons tekstgedeelte.

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Ook dat zal uiteraard op de website worden gepubliceerd, zodat u alles kan nakijken en verifiëren.

## **2. Maud Coppentrath, bewonersgroep Oosterveld-Elsdonckwijk**

**V:** Ik zou nog graag een paar aanvullingen doen. Na het zien van de toelichting rijzen er bij mij nog veel meer vragen dan tijdens de vorige klankbordgroepvergadering over zowat alle aspecten die jullie hebben toegelicht en over de duidelijkheid van de plannen. De plannen die in de gang hangen heb ik ook niet in de presentatie gezien. De concepten van de categorisering van de R11 zijn mij ook niet meteen duidelijk en de vergelijking met de Leien vind ik zeer schrikwekkend: de R11 aanleggen naar het voorbeeld van de Leien betekent eigenlijk nog een verzwaring van verkeer ten opzichte van de R11 vandaag ter hoogte van Wilrijk. In het Ruimtelijk Structuurplan wordt eerder gesproken van een parkway.

Ik zie dat jullie het ziekenhuis de vraag stellen om gezondheidsaspecten te onderzoeken. In de Spoorweglaan is ook een school en je hebt natuurlijk ook de twee wijken: Oosterveld en Elsdonck. Zijn die gezondheidsaspecten dan ook voor bewoners niet van belang? De veiligheidsdiensten stellen ook een aantal eisen zoals het behoud van het tunneltje richting Hoboken. Ik denk dat ons voorstel ook eenvoudiger oplossingen bevatte om ook het Sint-Agustinusziekenhuis te ontsluiten. Verder ivm de inrit naar de R11bis: hier heb ik toch wel heel veel vragen bij de berekeningen die jullie maken. Het lijkt mij op het eerste gezicht heel vreemd te zeggen dat er ten opzichte van vandaag nog een vermeerdering van verkeer zal zijn als jullie de inrit naar de tunnel niet maken. Ik vind dat vrij onlogisch want als je de tunnel niet in kan rijden, kan je toch ook niet worden geconfronteerd met extra verkeer. Een hele lijst vragen dus en ik zou willen

vragen dat jullie ons tijdens de eerstvolgende technische werkgroep opnieuw willen uitnodigen om al die aspecten in detail te kunnen bekijken en om alle redenen en motivatie die daarachter zitten, veel beter te kunnen begrijpen.

#### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Een aantal zaken kunnen we nu meteen verduidelijken. Ik denk dat het goed zou zijn dat Wouter nog eens kort op die categorisering ingaat. Alsook op zijn referentie aan de Leien. De verwijzing naar de Leien betekent geenszins dat de nieuwe weg zal worden aangelegd zoals de Leien zijn aangelegd. Ik ga nog even dieper in op het punt met betrekking tot het ziekenhuis. Uiteraard zijn de scholen en de bewoners van een even groot als kapitaal belang. We gaan er gewoon van uit dat een ziekenhuis de organisatie bij uitstek is die over heel veel expertise beschikt op het vlak van gezondheid en de gezondheidsimpact van bepaalde maatregelen en infrastructuurwerken. Wie beter dan de rechtstreeks betrokken artsen kunnen hun hoofd buigen over de gezondheidsimpact van die tunnelmonden. Hun inschatting en beoordeling ontslaat ons er uiteraard niet van om bij de opmaak van een formele MER-rapport alle elementen zoals de impact op gezondheid, op lucht, water en dergelijke, grondig en objectief te laten onderzoeken. Wij willen graag dat het ziekenhuis al eens zelf zou nadenken over de mogelijke impact. Dit is m.i. in het belang van iedereen. Voor wat de doorrekeningen betreft, verwijs ik naar de technici. Wat de hulpdiensten betreft, is het voor ons ook van kapitaal belang dat zij de plannen bekijken vanuit het perspectief van de civiele – en brandveiligheid. Ik wil vooraf weten of zij in geval van een grote calamiteit met de nodige middelen, mensen en materieel kunnen geraken waar ze moeten geraken om een ramp of incident optimaal te kunnen bestrijden.

#### **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** Wat betreft de categorisering hebben we de vergelijking met de Leien gemaakt omdat het geen standaard lokale weg betreft. Wanneer er wordt gesproken over een lokale weg, ontstaat dikwijls de verwachting dat die enkel zal dienen voor erfontsluiting. Zoals u kan zien op het dwarsprofiel, geven we niet dezelfde plaats aan de auto als bv. het geval is op de Leien. Daar heb je twee rijstroken per richting voor de doorgaande weg en dan nog eens de ventwegen. Daar bovenop komt nog eens een trambaan. Hier hebben we één rijstrook per richting voor de doorgaande weg en een ventweg. Bovendien willen we die ventwegen enkel inrichten voor personen die er moeten zijn en met andere woorden voor erfontsluiting. Ik denk ook dat er wijkcirculatieplannen zullen moeten worden opgemaakt. We hebben dit ook meegenomen bij de flankerende maatregelen zodat Vlaanderen hierin ook een rol kan spelen, maar dat zijn alleszins dingen die zeker

moeten gebeuren. De plaats voor de auto wordt dus niet groter dan vandaag: 1 rijstrook voor de doorgaande (bovengrondse) R11.

### **3. Magda Ameloot, bewoonster Spoorweglaan, niet zo ver van het Sint-Augustinus-ziekenhuis**

**V:** Onnodig te zeggen dat wij graag een overkapping zouden hebben omdat wij momenteel, met de huidige belasting van de R11, al worden geconfronteerd met serieuze verkeers- en geluidsproblemen. Niet alleen van de R11, maar ook van het plaatselijk verkeer voor de deur. Dat is nog een kasseiweg die heel veel door sluipverkeer wordt gebruikt. Afgezien van het feit dat wij een overkapping zouden willen vragen, vragen wij ons ook af: ergens moet die sleuf toch ook bovenkomen. Waar voorzien jullie dat de tunnel bovengronds komt en waar zou de overkapping moeten beginnen?

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Zoals het ontwerp er vandaag uitziet, vertegenwoordigt de rode lijn hier de verticale keerwanden van de tunnelsleuf. Over deze zone komt eigenlijk de R11bis vanuit een tunnelconstructie terug naar boven om dan vervolgens hier over de constructie van de Craeybeckxtunnel te gaan. Even inpikken op de vraag van daarstraks: op een gegeven moment ga je wel over de tak van de Craeybeckxtunnel heen moeten geraken. Dus als je spreekt over een sleuf, dan kan een overkapping vanaf de keerwanden. In het groen ziet u de ondertunneling komende van de E19 richting R11bis en ook hier zie je de tunnelwanden, weergegeven op de tekening door de rode lijnen. Een overkapping zou eigenlijk kunnen starten op dezelfde contouren van die tunnelsleuf.

### **Magda Ameloot, bewoonster Spoorweglaan, niet zo ver van het Sint-Augustinus ziekenhuis**

**V:** Hoe zit het dan met de aansluiting?

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Verderop heb je wel een tunneltje. Dus u moet zich inbeelden: u komt uit een tunnelconstructie over de dakplaat van de Craeybeckxtunnel en dan moet je terug naar beneden om eronder door te geraken. We kunnen proberen om daarvan een voorstelling te maken zodat u ziet hoe zoiets er concreet zal uitzien.

### **Magda Ameloot, bewoonster Spoorweglaan**

**V:** Ik denk dat dat wel noodzakelijk is, anders is die buurt niet leefbaar. Het is vandaag al niet echt meer leefbaar. De plaats waar die tunnelwanden stoppen en de wagens bovengaan: is dat ter hoogte van de Rendierstraat of eerder richting Sint-Augustinusziekenhuis?

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** U moet zich inbeelden dat u eigenlijk vanaf niveau -1 komt, dat zal ongeveer zes meter onder het maaiveld zijn.

### **Magda Ameloot, bewoonster Spoorweglaan**

**V:** Maar dat is naar de Prins Boudewijnlaan.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Ja, hier zit je op het maaiveld.

## **4. Paul Staes, Red de Voorkempen**

**V:** Ik heb twee opmerkingen: 1. overkapping kan natuurlijk op verschillende manieren worden ingevuld. Niet alleen een overkapping die met de oppervlakte zelf gelijk blijft maar ook die in een ronde vorm naar boven gaat. Er zijn voorbeelden in het buitenland over hoe daar op een succesvolle manier wordt gewerkt. Dat maakt voor de omwonenden niet zoveel verschil, qua uitzicht uiteraard wel, maar daar kan je wat aan doen. Qua geluidsdemping is dat in elk geval heel efficiënt. Mijn vraag wat betreft de plannen in de buurt van de Hoogmolenbrug-Houtlaan: is daar nog iets bijzonders over te zeggen of valt dat onder het nieuwe concept van het rondpunt van Wommelgem en praten we niet meer over op- en afritten die verder gelegen zijn richting Hoogmolenbrug?

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Het streefbeeld zoals nu gedefinieerd behandelt eigenlijk ondergrond en bovengrond tussen de Craeybeckxtunnel en de verkeerswisselaar van de E313. Daar zal ons streefbeeld ook eindigen. Het spreekt voor zich, en dan kom je eigenlijk op het verhaal van de A102, dat het geheel zal moeten functioneren voor een deel bij de A102, zeker wat betreft het verplaatsen van de aansluiting richting Bisschoppenhoflaan.

Dus dat stuk zullen we zeker meenemen in het streefbeeld. Waarom? Omdat we het als noodzakelijk achten om dit als één geheel te behandelen niettegenstaande dat de scope van het streefbeeld aanvankelijk begrensd werd ter hoogte van de verkeerswisselaar op de autosnelweg aan het rondpunt.

## **5. Koen T'Sijen, burgemeester Boechout**

**V:** Een paar kleine opmerkingen. We hebben een aantal zaken reeds schriftelijk overgemaakt. Wat betreft de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum: die zullen morgen (21/09/2011) worden afgerond. Het is daarbij belangrijk dat de effecten op de mobiliteitsproblemen uit de zuidooststrand zeker moeten worden meegenomen. Dus niet alleen de effecten richting Antwerpen en Ring maar ook op het lokale wegennet. Twee andere belangrijke punten die ik nog wil meegeven, is dat we ervoor blijven pleiten dat er een aansluiting voorzien wordt van de R11 op de R11bis in Wommelgem. Moet dat voor, na of op het rondpunt gebeuren: dat weet ik niet en die vraag is ook al verschillende malen gesteld, maar ik blijf ook zeggen dat- als we die ronde punten opschuiven naar de Bisschoppenhoflaan en naar de luchthaven, het noodzakelijk zal zijn om ook in Wommelgem een aansluiting te voorzien van de R11 op de R11bis. Vervolgens wat betreft de bijlage voor de Vlaamse regering die mijns inziens ook belangrijk is. de Vlaamse regering bepaalt de fasering dus wij zijn ook vragende partij om te bekijken hoe die fasering verloopt van de aansluiting van de N10 naar de R11bis. Het moet duidelijk zijn dat dat een sluitstuk is en dat niet eerst die weg moet worden aangelegd omdat we dan zullen kampen met enorme congestieproblemen richting Boechout, Lier, etc. Ten slotte- maar dat is ook een zaak voor Mortsel- als er een gelijkvloerse oplossing wordt voorgesteld voor de N1-R11 vraag ik me af of die oplossing eventueel vooraf reeds kan worden gerealiseerd omdat dit nu al een aantal problemen zou kunnen oplossen. Ik wil daar zeker de collega's ook over spreken.

## **6. Rudi Gooyvaerts, schepen van Verkeer Boechout**

**V:** Ik wou daar nog even bij aansluiten. Zoals aan het begin van de avond reeds werd gezegd, proberen we met het streefbeeld twee oplossingen te verwezenlijken: 1. vlot doorgaand verkeer- dat kan heel duidelijk gemeten worden- en 2. het sluipverkeer in de zuidooststrand een halt toeroepen. Ik hoop dat jullie een heel goede definitie hebben van wat exact sluipverkeer is. Wij wachten de verkeerscijfers af, vooral dan wat betreft de resultaten van de radiale wegen. Toch heb ik nog een vraag. Ik hoorde jullie daarstraks praten over de categorisering van de R11 waar jullie een voorstel van keuze hebben. Secundaire wegen zijn daar niet aan te raden omwille van het stedelijk gebied Borsbeek-Mortsel. Ik stel me dan ook de vraag: stel dat de conclusie zal zijn dat er een verschuiving is van het sluipverkeer naar de N10 in Boechout, dan kan het niet de bedoeling zijn om die weg noodgedwongen een hogere categorisering te moeten toekennen.

## **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** Wat betreft de aansluiting in Wommelgem: daarnaar werd wel ontwerpend onderzoek verricht omdat we ook het nut van zo'n aansluiting inzien. Indien mogelijk, willen we die zelf graag bouwen. Spijtig genoeg hebben we moeten vaststellen dat de ruimte eigenlijk te beperkt is. Als je rekening houdt met de verplichte afstanden tussen in- en uitvoegbewegingen, dan zouden we met onze aansluiting, vanaf het rondpunt van Wommelgem in zuidelijke richting, toch bijna aan de N116 Herentalsebaan zitten. Voor diegenen die de situatie daar een beetje kennen: we hebben hier te maken met bebouwing langs beide zijden van de straatkant. Het profiel is voor de bouwlijnen zo smal dat we hier moeten kiezen voor een tunnel van twee verdiepingen. Daar nog op- en afritten bij te krijgen is quasi onmogelijk, tenzij je overgaat tot massale onteigeningen. Als je dan in de andere richting naar het noorden gaat, zit je met een andere moeilijkheid. Daar verlaat de R11 het tracé van de A102 die ondergronds ligt. Als we daar een kilometer naar het noorden gaan, zitten we onder de stelplaats van De Lijn. Ik denk ook dat dat niet echt een ideale oplossing is.

Wat betreft de gelijkgrondse oplossing voor het kruispunt N1-R11: die oplossing gaat er natuurlijk van uit dat een deel van het verkeer zich verplaatst naar de tunnel (R11bis) en dat is ook een oplossing die een verlenging van het tracé veronderstelt. Dus als je dat kruispunt een beetje kent, maakt de R11 bijna op het kruispunt een bocht die wordt weggewerkt waardoor het kruispunt een stuk overzichtelijker wordt. Wat betreft de cijfers ondersteunen wij die vraag volledig. Wij zijn zeker ook vragende partij naar gedetailleerde cijfers voor het onderliggend wegennet. De laatste opmerking ivm de categorisering: we stellen voor de R11bis een keuze voor als lokale weg omdat we dat ook in de functie van erfontsluiting en het lokaal karakter vanuit de Vlaamse overheid willen verdedigen. Het is zeker niet de bedoeling om de categorisering van de N10 naar een hoger niveau te verheffen of te upgraden. Een secundaire III is eigenlijk een lokale weg met een extra functie voor openbaar vervoer en fietsers. Dus die weg heeft eigenlijk maar dezelfde functie voor autoverkeer als een lokale weg 1. Het is enkel omdat die een belangrijke functie heeft naar openbaar vervoer en fietsers dat die een categorisering als secundaire III meekrijgt. Dat is ook een categorisering die we zeker niet in vraag willen stellen.

## **7. Paul Lermytte, Red de Voorkempen**

**V:** In het begin van de samenwerking is duidelijk gezegd dat het enkel over de R11 ging en niet over de A102. Daarvoor is trouwens gezegd dat de A102 maar pas ter sprake zou komen als blijkt dat het hele Masterplan 2020 niet voldoende zou zijn om de verkeersproblemen op te lossen. Nu stellen wij vast dat u toch al een stuk van die A102

gaat gebruiken tot aan de Bisschoppenhoflaan om daar een verkeersknooppunt maken op een baan die nu al permanent drukbezocht wordt door verkeer. Die situatie wensen onze vrienden uit Merksem nog erger te maken door het verkeersluw maken van de Bredabaan. Ik heb trouwens gezien dat de plannen van de R11 intussen al doorlopen tot in Schilde terwijl er uiteindelijk maar tot aan het rondpunt van Wommelgem werd gewerkt, zoals ik kon vaststellen op de website. Mijn vraag is dus: terwijl de gemeenten rond de Houtlaan en de R11 gevraagd hebben die uitrit van de R11 te leggen in het verlengde van de Houtlaan, gaat men nu al een deel van de Houtlaan in gebruik nemen, terwijl er uitdrukkelijk werd gezegd dat dat niet het geval zou zijn.

#### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Het is een voorstel van de mensen die het streefbeeld uitwerken, om een gedeelte van beide oplossingen mee te nemen. Waarom doen we dat? Omdat we menen dat we binnen het initieel afgelijnde projectgebied van de scope geen goede oplossing kunnen bieden. Uiteindelijk hebben we te maken met een te beperkte ruimte ter hoogte van Wommelgem. Daarom doen we een voorstel om eventueel een deel van de A102 mee aan te leggen en ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan aansluiting te voorzien. De andere plannen waar u over spreekt die zouden gaan tot Schilde, daar hebben wij geen weet van.

#### **8. Naam onbekend**

**V:** Ik had een vraag ivm de luchthaven van Deurne en over de participatie. Ik hoorde daarstraks de heer Hermans over die constructie (2 de tunnel) die bovenop de R11-tunnel komt. Volgens een schatting van 2004 zou het ongeveer 30 miljoen euro gekost hebben om enkel de startbaan te ondertunnelen. Men heeft toen een PPS-constructie gemaakt waarbij de privé-sector, de provincie en ook het Havenbedrijf zouden participeren in deze zaak. Sindsdien hebben we daar natuurlijk niet veel meer over gehoord maar nu er toch een speciale tunnel komt om de startbaan te ondertunnelen, hoort men van die kant niets meer en zwijgt men als vermoord. Is het de bedoeling dat de luchthaven in dit project van 1,6 miljard zal participeren of is dat volledig voor het Vlaams gewest?

#### **Jaak Polen, MOW**

**A:** Dat bedrag is volledig voor rekening van het Vlaams gewest. Het is dus geen PPS-constructie meer zoals zes jaar geleden, maar het gaat hier om reguliere begroting.

## 9. Fietsersbond

**V:** De heer Hermans zei daarstraks dat er voor de fietsers een nieuwe oplossing zou worden gezocht. Wij hadden ook opgemerkt dat de tunnel niet ideaal is. Zelfs met scheidingsmuurtje van 50 centimeter als fietser in de uitlaatgassen van de auto rijden is problematisch. Hoe lost u dit probleem bovengronds op als ze daar voorbij de luchthaven zullen mogen blijven rijden?

### Laurens Hermans, AWV

**A:** De problematiek van de luchthaven heeft niets te maken met een (mogelijke) verlenging van de startbaan. Wel heeft het te maken met een Europese richtlijn die zegt dat in de zone achter de luchthaven men ten allen tijde over een obstakelvrije zone moet kunnen beschikken. Dit moet je letterlijk nemen in die zin dat zich daar geen weginfrastructuur mag bevinden en er geen fietsers of wagens mogen voorbijrijden. De zone die obstakelvrij moet blijven is heel duidelijk gedefinieerd. Dit situeert zich in een zone tot 90 meter achter de verlenging van de startbaan. Zoals je op de tekening kan zien, duidt dat op de gele lijn die in het voorstel werd gedaan en vervolgens een bocht maakt.

## 10. Dirk Coens, schepen gemeente Borsbeek

**V:** Even inpikken op wat hier wordt gezegd. De Vliegveldweg ligt in het verlengde van de startbaan van Deurne. Dat is de baan die de militaire baan aansluit op het Fort. Ons recreatiegebied van de gemeente Borsbeek waarop zich een kunstschool bevindt met een populatie van ongeveer 600 leerlingen en die erg belangrijk is voor het verenigingsleven, heeft buiten een kleine weg langs het kerkhof, deze weg als enige mogelijke ontsluiting. Er is hier geen aansluiting op de ventwegen voorzien. Voorziet u hier nergens anders een aansluiting, afgezien van de fietspaden?

### Laurens Hermans, AWV

**A:** Toch wel, maar het is eenvoudigweg niet goed zichtbaar op de plannen en zeker niet als we die moeten tonen op zo'n kleine schaal als hier het geval is. Als we de plannen van naderbij bekijken, zullen we zien dat langs de tunnel van de luchthaven ook een stuk is voorzien om de weg voor de bewoners daar te ontsluiten.

### Dirk Coens, schepen gemeente Borsbeek

**V:** U weet dat Borsbeek de kleinste gemeente is van de provincie Antwerpen en de op één na dichtstbevolkte gemeente van gans Vlaanderen. Daarbij hebben wij ook het nadeel dat de bouwlijnen het kortst zijn in onze gemeente. Ik denk dat wij nog altijd het volgende standpunt huldigen: wij willen de nieuwe R11bis niet zien, niet ruiken en niet

horen. Omwille van gezondheidsredenen voor onze inwoners vragen we dan ook dat die R11bis zoveel mogelijk geïsoleerd wordt en voldoende verwijderd ligt van de bebouwde kom. Wat betreft het bovenste gedeelte van de verbinding: u weet dat een stuk fietstunnel Borsbeek reeds doorkruist die het oostelijke en westelijke gedeelte van onze gemeente ontsluit. Welke oplossing voorziet u daar?

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Het nieuwe ontwerp herneemt ook die plaats waar vandaag het fietstunneltje wordt voorzien en zal dus bijgevolg een ongelijkvloerse kruising bieden aan die fietsers. Daarmee hebben we in ons ontwerp rekening gehouden.

**Dirk Coens, schepen gemeente Borsbeek**

**V:** Geldt dit ook voor wat betreft de nieuwe verbinding tussen Lier en Borsbeek? U weet dat wij daar vorige keer ook al voor gepleit hebben. Wij zouden die laten liggen zoals ze momenteel is ingetekend op het gewestplan om ze zo ver mogelijk weg te houden van onze groene long en enige recreatiedomein. Ik weet dat dat in strijd is met de gemeentelijke code van Boechout, maar ik sluit me wel aan bij Boechout ivm de verkeersproblematiek in de zuidostrand.

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Hier kan ik nog even benadrukken dat, zoals u daarstraks op de slide kon zien, er nu al finaal drie voorstellen zijn om die verbindingen te realiseren. De finale beslissing ligt bij de MER-deskundigen die buiten onze diensten en administratie vallen. Zij zullen voor elk van de drie tracés een afweging maken voor wat de impact is op mens, geluid, milieu, natuur, recreatie, landschap etc. Elk tracé zal in kaart worden gebracht met zijn pro's en contra's en vervolgens zal er een afweging worden gemaakt wat eigenlijk finaal de beste keuze zal zijn.

**11. Kim Stessens, vierde generatiebewoner van een pand gelegen tussen de autosnelweg (de E313), het rondpunt van Wommelgem en de Herentalsebaan (ongeveer halverwege ter hoogte van de Vockaertslei)**

**V:** Ik spreek uit naam van mezelf en heb niet de pretentie om in naam van de buurt te spreken zonder voorafgaand overleg.

Aan onze kant (kant van de stad) liggen nogal wat bedrijven en als daar ventwegen zouden worden aangelegd, dan worden die wel moeilijk bereikbaar voor leveranciers en klanten. In die zone zou daar bij voorkeur mee moeten worden rekening gehouden. Misschien stelt zich dat probleem in die zone helemaal niet omdat daar de ondertunneling

komt (de aansluiting van de autostrade op de R11bis). Graag meer duidelijkheid mbt onteigeningen in onze straat.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Laat er geen misverstand over bestaan: wij willen u zo goed en duidelijk mogelijk te informeren. Anderzijds is het wel zo dat de fase waarin we nu zitten een streefbeeldstudie is. Dit is slechts de eerste, prille stap om effectief tot projectuitvoering te komen. We hebben nog jaren voor de boeg wat betreft de volledige proceduregang. Dan denken we in de eerste plaats aan de MER-procedures waar we voorstaan. Het zou niet verstandig zijn om op basis van de tekeningen en het streefbeeld zoals ze vandaag voorliggen, reeds te starten met onteigeningen. Net omdat er participatie moet komen via de MER-procedures en er nog bijsturingen mogelijk zijn. Volledig uitsluitel hebt u pas over een aantal jaren. Pas als die procedures zijn doorlopen, kan er groen licht worden gegeven voor onteigeningen. Anderzijds moeten we elkaar ook niets wijsmaken. Voornamelijk in de buurt van het rondpunt van Wommelgem zullen onteigeningen noodzakelijk zijn. Ik kan u wel zeggen dat de rode draad doorheen het volledige ontwerp dat we hebben opgemaakt- en trouwens ook de redenen waarom we op een bepaald moment in het proces besloten hebben om beide kokers boven elkaar te brengen- is om het aantal onteigeningen te minimaliseren. Ook het ontwerp zoals het vandaag voorligt, is reeds behoorlijk bijgestuurd in die richting. Uiteindelijk zal je altijd stoten op een absoluut minimum waar je niet omheen kan.

### **12. Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**V:** U herinnert zich allemaal hoe ik de vorige keer verbijsterd moest toekijken naar de eerste plannen zoals ze door de ingenieurs werden voorgesteld. Voorafgaand een opmerking: het verwondert mij dat uw tafel enkel bemand wordt door ingenieurs. Er hadden ook mensen van leefmilieu en natuur mogen aanwezig zijn om vragen te kunnen beantwoorden. Wat de situatie in Mortsel betreft herinnert u zich dat ik me toen duidelijk heb uitgesproken voor het behoud van de berm, voor het behoud van Klein-Zwitserland en voor het vrijwaren van de open ruimte ter hoogte van Cantincrode. Ik verneem zojuist dat ook medewerkers van INBO input zullen leveren. Ik denk dat Natuurpunt over voldoende elementen beschikt om het belang van de natuur aan te geven in dit gebied en dan zeker voor wat betreft de Mortselse context. Ik ben lid van de GECORO van Mortsel en aan het einde van de vorige legislatuur heeft Mortsel het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan goedgekeurd dat een aantal duidelijke vaststellingen bevat voor wat de groene zones binnen onze gemeente betreft. Staat u mij toe hieruit enkele aandachtspunten te citeren: *1. Bespreking van de natuurlijke structuur: de biologische waarderingskaart toont in Mortsel een zeer beperkte oppervlakte aan biologisch*

*waardevolle terreinen. Enkel de terreinen ter hoogte van Klein-Zwitserland, kasteel Cantincrode, de vestingsgracht, Fort 3 en Fort 4 en verschillende spoorwegbermen worden als biologisch (zeer waardevol) aanzien. 2. wat de natuurgebieden 'an sich' betreft: deze natuurgebieden met belangrijke biologische waarde kunnen deel uitmaken van een ecologisch netwerk. De indeling is gebaseerd op de biologische waarderingskaart. Dat geldt in de eerste plaats voor Klein-Zwitserland waar de overwegend grazige vegetatie als zeer waardevol wordt aangeduid. (..)*

Ik ga u de verdere alinea besparen, maar daar wordt verder ingegaan op de specifieke biologische natuurwaarde van dat gebied. Op dezelfde manier wordt er gesproken over de spoorwegbermen: enkele spoorwegbermen werden ecologisch erg waardevol ingekleurd. De aanwezige vegetatietypen zijn sterk vergelijkbaar met die van Klein-Zwitserland. Bovendien zijn hier uitgesproken natte gradiënten waardoor zeer gevarieerde plantensoorten in hetzelfde gebied voorkomen. Er wordt ook iets gezegd over het gebied dat naast de Koude beek ligt, maar hier ga ik vanavond niet verder op in.

Een ander belangrijk element uit het RSP: *de oude spoorwegberm Vredebaan-Krijgsbaan is een dichtbeboste talud met zowel een recreatief als een ecologische functie. recreatief gezien vormt het een lineair parkwandelzone. Op ecologisch vlak vervult de berm een corridorfunctie van de oostelijke groene long tot in Mortsel.* Ik blader wat verder. *Kwaliteiten en potenties: er is nog een relatief grote onbebouwde ruimte ten oosten van Mortsel die belangrijk is als groene vinger binnen het grootstedelijk gebied van Antwerpen.* Het gaat hier meer bepaald over de Koude Beek en Cantincrode.

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Mag ik u vragen om dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan waarover in principe iedereen kan beschikken ook aan INBO over te maken, voor het geval zij er zelf nog niet over zouden beschikken, zodat ze dit ook bij hun beoordeling kunnen voegen? Het heeft weinig zin voor de vergadering dat een beschikbaar document uitvoerig wordt voorgelezen. We hebben nooit betwist hebben dat dit een waardevolle zone is. De vraag rijst alleen, in de hypothese dat de zone niet kan worden gespaard, hoe herstelbaar ze is en hoe dezelfde of minstens een analoge ecologische en maatschappelijke waarde kan gegenereerd worden. Op die vragen willen we een antwoord van het INBO. We weten niet wat daarvan de uitkomst zal zijn. Nogmaals: we delen en erkennen die gevoeligheid en we zullen er ook zo verstandig mogelijk mee omspringen. Dat zal trouwens ook uit de MER-procedure blijken.

## **Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**V:** De conclusie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan luidt als volgt: er zijn vier ruimtes voorzien om aan natuurontwikkeling te doen en drie van die vier ruimtes worden in deze context duidelijk in vraag gesteld of daar wordt alleszins geen rekening mee gehouden. Vandaar zagen wij ons als afdeling Natuurpunt genoodzaakt om ons tijdens de zomerperiode enerzijds de bezinnen en anderzijds tot de conclusie te komen dat we een draagvlak wensen te creëren rond de waarden die wij voorstaan. Wij doen dat in de eerste plaats vanuit het genieten en de natuurbeleving van de Mortselnaar. De stilte, de open ruimte, de gezonde lucht, minder fijn stof. Mensen die willen recreëren wen wel degelijk een natuurbeleving op eender welk niveau kunnen ondergaan. Vervolgens wil ik het volgende voorstellen: ik nodig jullie uit om op een al dan niet afgesproken moment de berm en Klein-Zwitserland te komen bezoeken. Ik kan u ook onze activiteitenkalender bezorgen.

### **13. Ludo Stessens, bewoner Autolei Wommelgem**

**V:** Wij zijn bij de ongelukkigen. Eerst en vooral zou ik toch de politicus willen feliciteren die na 30 jaar blokkage van ons wegennet eindelijk voor nieuwe infrastructuur zou willen zorgen. Daar is grote nood aan maar ik vrees dat dit kleine stuk van het rondpunt van Wommelgem tot aan de E19 verschrikkelijk duur zal zijn en weinig soelaas zal brengen. Als men het rondpunt van Wommelgem en de R11 afsluit van het snelwegcomplex, dan zal er in Wommelgem en Borsbeek nog veel meer sluipverkeer komen dan er momenteel al is. Nu zijn er velen die de afrit van de E313 in beide richtingen vaak gebruiken. Die zal er, tijdens en na afloop van de werken, niet meer zijn. Dat verkeer moet dus ergens anders zijn weg vinden. Er wordt hier heel veel gesproken over sluipverkeer maar dat vindt eigenlijk zijn oorsprong in het gebrek aan bestaande wegen. Of in bestaande wegen die onbruikbaar werden gemaakt voor het autoverkeer door er tramlijnen of andere infrastructuur op te leggen. De laatste 30 jaar werd er van de bestaande wegen heel wat capaciteit weggenomen. Zo had de militaire baan bv. vroeger vier rijvakken. Nu heeft ze er nog slechts twee. U kunt dit bezwaarlijk een toename van capaciteit noemen. De laatste 30 jaar ontstonden de problemen dus door het doelbewust laten dichtslippen van grote wegen. Zolang men die niet heropent, zal het sluipverkeer welig tieren. Dat kan ook niet anders want het kan nergens anders naartoe. Als men het probleem rond Antwerpen wil oplossen, is er maar één probleem die reeds op kaart stond: de grote Ring rond Antwerpen. Dan is het fileprobleem de wereld uit en staan de mensen niet elke dag vanuit Herentals west tot Antwerpen aan te schuiven. Die kleine tunnel die jullie nu plannen aan te leggen, daarmee heb ik geen enkel probleem, ook niet als ik onteigend zou worden. Op voorwaarde dat deze functioneel wordt aangepakt voor de

automobilisten, maar ik vrees ervoor. Dit lijkt voor mij op, en mijn excuses voor het woord, Vlaamse kloterij.

#### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Als u de omgeving van het rondpunt bekijkt en specifiek de Autolei, dan is het inderdaad zo dat de voorgestelde oplossing een zeer zware verschuiving van de verkeersstromen zal teweegbrengen. Het rondpunt van Wommelgem en de omgeving daar rond zal niet meer herkenbaar zijn met de situatie zoals we die nu ontworpen hebben. De essentie van het voorgestelde ontwerp is inderdaad dat vandaag alles zeer sterk geconcentreerd zit op het rondpunt van Wommelgem en al zijn op- en afritten. Zowel komende uit de noordelijke en zuidelijke richting van de E313. U moet daarbij weten dat de oplossing zoals ze nu voorligt, dat pakket al grotendeels uit elkaar haalt. Er wordt een duidelijke scheiding gemaakt tussen de noord- en de zuidkant van de E313. U merkt terecht de problematiek van het sluipverkeer op waarin we u volledig moeten bijtreden. Sluipverkeer treedt op als de wegen, die normaal voorzien zijn om die functies te dragen, beginnen dicht te slibben.

#### **Ludo Stessens, bewoner Autolei Wommelgem**

**V:** Er is een verschil tussen dichtslibben en het verwijderen van rijvakken zodanig dat ze per definitie zullen dichtslibben. Dichtslibben wordt door het verkeer gecreëerd en door de lokale politici die eigenlijk die wegen saboteren. Je moet de zaken ook durven benoemen zoals ze zijn.

#### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Het streefbeeld dat ons werd gevraagd uit te werken heeft twee duidelijke opdrachten: enerzijds tegemoetkomen aan het creëren van de doorgaande verbinding R11bis, maar anderzijds, en dat is het tweede luik, tegemoetkomen aan de huidige problemen op de bovengrond. Het ontwerp dat we vandaag hebben voorgesteld lijkt op basis van de verkeersverwachtingen en de modelleringen zoals we ze nu verwachten, realistisch. We zijn ervan overtuigd dat de oplossing die nu voorligt zowel tegemoet komt aan de 1. doorstroming van het verkeer op de R11bis als aan de 2. verkeersleefbaarheid op de bovengrond. Als je dan spreekt over de R11, de Autolei en over de zone richting Herentalsebaan, zijn we ervan overtuigd dat de plannen een meerwaarde betekenen als je vergelijkt met de huidige situatie. De leefbaarheid zal er ons inziens toch sterk op verbeteren.

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Nog even dit: het is ook de bedoeling van het Masterplan om een ambitieuze modal shift te realiseren en persoonlijk autovervoer zomogelijk en voor de daartoe aangewezen verplaatsingen om te buigen naar alternatieven als fiets of collectief openbaar vervoer. U zegt: men heeft capaciteit van de weg genomen door dit in te vullen met openbaar vervoer. Ik neem aan dat velen er toch van overtuigd zijn dat de meest duurzame oplossing erin bestaat om het autoverkeer maximaal te beperken en te vervangen door een vorm van collectief vervoer. Het is de bedoeling dat het verkeer van en naar Antwerpen voor 50 procent niet meer met de auto zal gebeuren. Ook dat zit vervat in de modellen. Ik weet niet of er mensen van De Lijn in de zaal aanwezig zijn om dit erg ambitieuze plan zelf toe te lichten. Hopelijk is iedereen ervan overtuigd dat wanneer iedereen voor elke verplaatsing kiest voor de wagen, we altijd zullen stilstaan. Ik hoop dus ook dat er toch ook een voldoende draagvlak is om te opteren voor busbanen en tramvervoer. Als de oplossing erin bestaat om alles terug te geven aan de auto, dan hebben we echt wel een probleem.

### **14. Paul Deweer, inwoner van Mortsel**

**V:** Aan het begin van de vergadering hoorden we dat de mensen van stRaten-generaal de R11bis zien als een aanvulling op hun Meccano-tracé. Ik heb daar twee vragen bij: is dat qua aansluiting R1-R11 en qua capaciteit technisch mogelijk of is dit uitgesloten?

### **Manu Claeys, stRaten-generaal**

**A:** Vanaf februari hebben wij gezegd dat ons streven van die R11bis was om 1. zo constructief mogelijk samen te werken zodat dit qua lokale inplanting zo logisch en leefbaar mogelijk gebeurt, maar ook om 2. een 2X2 te bekomen op hoofdwegniveau met zo weinig mogelijk op- en afritten en ook aan het rondpunt van Wommelgem een duidelijke doorstroming. In die zin waren en zijn wij ook voorstander om dat rondpunt daar ook te schrappen. Wij denken dat de R11bis zoals die vandaag voorligt, kan worden gecombineerd met Meccano. Het probleem is natuurlijk dat wij ons niet lenen om dit soort R11bis tot stand laten komen in combinatie met een Oosterweelverbinding om de eenvoudige reden dat we dit ook al hebben laten doorrekenen. Ik weet dat Het VVc de studies van Transport & Mobility al wat in vraag stelt, wat erg vreemd is aangezien zij permanent studies maken in opdracht van de Vlaamse overheid. Zij stelden vast dat de R11bis 2x2 hoofdweg in combinatie met een Meccano-tracé aan het Sportpaleis tot meer dan 60% weghaalt en op de zuidelijke Ring meer dan 45%.

Dat wil dus zeggen dat een R11bis in combinatie met een Meccano er echt wel in slaagt om die doorgaande verkeersstromen weg te halen van de Ring en ook om zijn eigen rendement terug te verdienen. In combinatie met een Oosterweelverbinding, zakken die

cijfers in elkaar. Vooral de A102 begint dan ongelooflijk slecht te scoren. We hebben ook steeds gezegd: een A102 in combinatie met een Oosterweelverbinding is weggesmeten geld. Rond de R11bis is dat een iets minder duidelijk verhaal. Die werkt beter dan de A102 volgens de modelleringen maar is volgens ons onvoldoende goed om toch dat dure project met een zekere lokale impact te gaan verantwoorden. Ik ben blij dat die vraag wordt gesteld. We hebben gezegd dat we blijven focussen op het vrijwaren van het Meccano-tracé middels de Vlaamse regering aan het verstand brengen dat een gevangenis 100 meter opschuiven echt geen groot werk is, en als dat in orde wordt gebracht, willen wij graag mee verder nadenken.

### **15. Leo Deleu, Fietsersbond Edegem en ook aanwezig namen collega's uit de Antwerpse zuidostrand**

**V:** Ik stel met plezier vast dat er ook aan de fietsers werd gedacht. Zij mogen nu bovengronds blijven ter hoogte van de startbaan dus dat is al positief. Wat we ook positief vinden is dat er bruggen of tunnels werden voorzien op de kruispunten ter hoogte van de R11. Mijn vraag is echter: blijven de bestaande tunnels onder de R11 allemaal behouden? Ik denk aan de Zwaluwenlei, in Mortsel, Borsbeek en in Wommelgem?

### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Alle bestaande ongelijkvloerse kruispunten zullen worden hernomen. We zeggen niet dat dat door middel van de bestaande constructies zal gebeuren want het kan zijn dat deze wordt vervangen door een nieuwe constructie. Op sommige plaatsen komen er zelfs bij zoals dat het geval zal zijn voor de Jozef Hermanslei.

### **Leo Deleu, Fietsersbond Edegem**

**V:** Dat is alvast goed nieuws. De tellingen die we daarstraks hebben gezien zijn gebaseerd op de huidige situatie, neem ik aan. Er zou ook een oplossing komen voor het sluipverkeer in onze wijken. Ik denk zo bv. aan de Collegewijk. Als die volledig zou worden afgesloten, betekent dit dat er meer verkeer over de R11 moet gaan. Houdt de studie die het VVC zal uitvoeren daar ook rekening mee?

### **Wouter Van Herck, MOW**

**A:** Even ter verduidelijking: de verkeerscijfers die daarnet werden getoond zijn geen tellingen maar cijfers die afkomstig zijn uit het verkeersmodel. Dat zijn cijfers die rekening houden met toekomstige ontwikkelingen zoals 1. economische ontwikkelingen, 2. toename van het autobezit bij de bevolking en 3. de infrastructuraanpassingen die in het Masterplan werden voorzien. Meer in detail op uw vraag: het afsluiten van de

Collegewijk zit daar niet in. Om zoiets door te rekenen is het model eigenlijk te grootschalig en niet te fijnmazig genoeg.

#### **16. Hildegard Van Oevelen, buurtcomité Frans Van Dunlaan-Vredebaan**

**V:** Ik heb nog een vraag over de aansluiting met de E19. Er zijn voorlopig nog geen plannen uitgewerkt voor de aansluiting met de A12 Boomsesesteenweg maar als ik het goed begrepen heb, plannen jullie de afrit van de E19 richting A12 af te schaffen?

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Die beweging is nog steeds mogelijk en zal worden verplaatst op het tunneldak ter hoogte van de Prins Boudewijnlaan.

#### **Hildegard Van Oevelen, buurtcomité Frans Van Dunlaan-Vredebaan**

**V:** Het gaat dus over een verplaatsing en niet zozeer over een afschaffing.

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** De functie blijft bewaard, maar ze zal zich inderdaad op een andere plaats bevinden.

#### **17. Philippe Deleu uit Ekeren**

**V:** Voor de vakantie stelde ik al de vraag of u een schatting zou kunnen opgeven van de kosten voor de aanleg van de R11-R11bis en eventueel de A102 zoals dat werd beloofd tegen september.

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Die berekeningen zijn momenteel bezig. We hebben tot op het laatste moment zitten sleutelen aan de bouwplannen en een goede raming maak je nog altijd op basis van goede plannen.

#### **Philippe Deleu uit Ekeren**

**V:** Wanneer gaat u die berekeningen bekend maken?

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** De bedoeling is dat we die binnen de maand hebben.

#### **18. Aernout Vandewalle, bewoner van Dieseghemlei te Mortsel**

**V:** Jullie plannen situeren zich op amper 100 meter van mijn achtertuin. Ik zit hier nu voor de eerste keer op het derde inspraakmoment. Ik vind het erg spijtig dat wij daar nooit vroeger van in kennis werden gesteld. Wij zitten ook in het kamp van de R11bis en

pleiten ook voor een maximaal behoud van de berm en van Klein-Zwitserland. Ik denk dat het toch mogelijk moet zijn om een tunnel te boren, naar analogie met Antwerpen, Frankrijk en Engeland. Wij vragen ons af of dit allemaal wel nodig is. Als je Antwerpen bekijkt: dat is een halve cirkel en nu gaan jullie daar nog een halve cirkel bijleggen. Met mijn gezonde boerenverstand zeg ik: maak de cirkel dan rond. Ik heb ook de indruk dat we de R11bis te danken hebben aan de mensen die de Lange Wapper hebben weggestemd en steeds verzwegen hebben dat dit de consequentie was, waarvoor dank aan dat kamp. Voor het overige maak ik me ook zorgen over onteigeningen in Mortsel. Ik denk dat de berm aan het begin van de Dieseghemlei daar geen 35 meter breed is, de afstand die nodig is om die sleuf te maken. Enkele jaren geleden kregen wij van de stad Mortsel een toelichting over zware bodemverontreiniging achter Massive, waar jullie plannen te graven op 30 meter diepte. Ik vroeg me af of ook hiermee rekening werd gehouden.

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Wat onteigeningen betreft moet u weten dat de groene berm, op enkel uitzonderingen na, eigendom is van de Vlaamse overheid. Als we kijken naar het huidige ontwerp, van de E19 tot net voor het rondpunt van Wommelgem, dan zitten we voorlopig aan drie onteigeningen. Gelet op de infrastructuurgrootte van hetgeen we nu voorstellen, valt dat ons inziens erg goed mee. De grote onteigeningen zullen zich situeren in de omgeving van het rondpunt van Wommelgem. Wat Mortsel betreft, blijkt dat het aantal onteigeningen zeer goed meevalt.

#### **19. Naam onbekend**

**V:** Betekent dat dat de berm behouden blijft of niet? En welk tunneltechnisch project gaat u boren? Maakt u een open sleuf? Zal de weg die er nu is gedurende 10 jaar worden gesloten?

#### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** De finale uitvoeringsmethode waarvoor wordt gekozen, zal ook mee bepaald worden door de MER-procedure. Boren is één van de varianten die wij verplicht zullen moeten bestuderen. Uiteraard start het verhaal steeds met een basisontwerp dat wij als opdrachtgever naar voren schuiven. De beslissing is daarmee geenszins gevallen. Wij moeten alternatieven meenemen en het zullen de MER-deskundigen zijn die er finaal hun oordeel over zullen vellen. Ivm het boren en boorschilden wil ik toch meegeven dat boorschilden van een spoortunnel zes meter zijn terwijl we hier kokers moeten bouwen die bestemd zijn voor 2X2 rijstroken. Dat betekent dat je per rijrichting al een boorschild zou hebben van om en bij de 13 meter. Dat zou impliceren dat we een tweede tunnel zouden moeten boren met een derde, bijbehorende evacuatietunnel. Zo'n eenvoudig

verhaal is dat dus zeker niet. Qua kostprijs denken we, en dat is op basis van de eerste ramingen, finaal aan de helft van de prijs te zullen zitten dan van een booroplossing.

## **20. Steven Meeusen, buurtcomité omwonenden van rondpunt van Wommelgem**

**V:** Wij hebben een aantal bedenkingen aangezien wij bij de grote gelukkigen zullen zijn. In het vorige plan was er nog sprake van onteigeningen tot aan de Gamma (Herentalsebaan). Wij merken dat dat in het nieuwe plan al beperkt is, maar dat er nog steeds een groot stuk zou zijn. De collega vooraan stelde reeds dezelfde vraag waar redelijk ontwijkend op werd geantwoord. Wij wensen toch te weten 1. om welke grootte van onteigeningen het gaat en 2. gezien de aanwezigheid van heel wat KMO's in die zone pteren we toch om zeker op het bebouwde gedeelte geen gebruik te maken van cut& cover. Dan leg je heel de buurt lam voor een periode van twee à drie jaar. Toch zeker daar zijn we voorstander van een ondergrondse, geboorde tunnel. 3. We merken dat bij de R11 bovengronds het verkeer wordt teruggebracht op één rijvak en vrezen dat dat, gezien de nabijheid van Shopping Center en Makro, dit veel te weinig zal zijn. Wij vragen dan ook om de bovengrond te laten zoals hij is. Nog een laatste bedenking: vorige keer was er nog een duidelijke link tussen de R11 en de A102 die dan liefst nog werd doorgetrokken bovenaan met een verbinding naar de Liefkenshoektunnel. Ik merk nu dat het enkel en alleen om de R11 zelf gaat. Als dat de oplossing is, vrees ik dat het inderdaad weggegooid geld is. Ofwel beschouw je het in zijn totaliteit, maar enkel de R11 geïsoleerd bekijken, is ons inziens vrij belachelijk.

## **Laurens Hermans, AWW**

**A:** Wat onteigeningen betreft hebben wij niet de minste ambitie om daar ontwijkend op te antwoorden. We kunnen niet genoeg benadrukken dat we nog een heel proces te gaan hebben. Het proces kan er wel voor zorgen dat het ontwerp moet worden bijgestuurd. Concreet betekent dit dat de plannen zoals ze vandaag worden getoond, geen rechtsgrond hebben om op basis daarvan te starten met onteigeningen. Als we starten met onteigeningen, moet het gebeuren op basis van finale plannen. Ik denk trouwens dat de burger daar ook recht op heeft om enkel en alleen onteigend te worden als het al noodzakelijk is, op basis van finale plannen. Wat betreft uw opmerking over de A102, die is volkomen terecht. Hier verwijzen we naar de beslissing van de Vlaamse regering rond het Masterplan 2020.

## **21. Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Ik had één vraag: wat houdt de smalle rode lijn in naast de lichtblauwe strook?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Dat is de ondergrondse tunnelconstructie.

**Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Als ik de plannen bekijk, dan loopt de lijn rakelings langs de gevel van ons huis. Welke gevolgen heeft dit?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Dat sluit aan bij wat Laurens Hermans zonet heeft gezegd. Op grond van het streefbeeld kan nog geen uitspraak worden gedaan over eventuele of mogelijke onteigeningen.

**Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** U doet een onderzoek naar welke impact dit gaat hebben op de groene zone in Mortsel. Ik vind dat fantastisch. Kan u ook een onderzoek doen naar de impact voor de mensen die uiteindelijk hun huizen zullen kwijt zijn alsook naar de bedrijven die in dat gebied gelegen zijn?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** We leven –godzijdank - in een rechtsstaat met een grondwet, waarin onder meer ook de grondrechten van alle burgers zijn opgenomen. De grondwet stipuleert de voorwaarden waaronder een overheid kan overgaan tot onteigeningen. Onteigeningen kunnen enkel ten algemene nutte – en dus niet om een particulier belang te dienen. Bovendien kan de overheid maar overgaan tot onteigening na een “billijke en voorafgaande schadeloosstelling”. Het bedrag dat de overheid u voor uw pand of handelszaak geeft moet u in staat stellen om een eigendom en/of zaak te verwerven die qua waarde vergelijkbaar is met de eigendom die u – omdat dit noodzakelijk was om een doelstelling van algemeen belang te realiseren – door een overheid is ontnomen. Uiteraard moet de onteigende overheid argumenteren dat en waarom de onteigening nodig is in het algemeen belang. De overheid kan u dus nooit zomaar beroven van uw eigendom! Om er zeker van te zijn dat de zonet geciteerde voorwaarden ook effectief worden nageleefd moeten ook een aantal procedures worden nageleefd. U kan daarbij zelf kiezen voor een minnelijke regeling – zonder tussenkomst van een rechtbank- of een gerechtelijke procedure in geval van betwisting over het principe zelf (is de onteigening wel nodig? Is het “algemeen nut” aangetoond en voorhanden) of over de vergoeding (is de eigendom juist geschat). De onteigening is en blijft één van de instrumenten waarover een overheid beschikt om een afweging te maken tussen een ingreep die vanuit het oogpunt van het algemeen belang en openbaar nut noodzakelijk is versus een

individueel belang. Uiteraard kan en moet het individueel belang niet zomaar wijken voor het algemeen belang. Daarvoor moeten een aantal voorwaarden vervuld zijn. Daaronder valt die billijke en voorafgaande vergoeding.

**Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Binnen welke termijn worden wij hiervan voorafgaand verwittigd?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Zoals ik al zei daarvoor geldt een zeer precieze procedure.

**Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Worden wij hiervan twee à drie jaar op voorhand verwittigd of maar één jaar op voorhand?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Dat durf ik niet uit het hoofd zeggen, maar dat is meestal toch ruim op tijd. De vergoeding waar u recht op heeft moet u voorafgaandelijk worden vastgesteld én overgemaakt. Het kan geenszins de bedoeling zijn dat u plots van de ene op de andere dag op straat staat.

**Hoelang blijven wij nog in onzekerheid?**

**V:** Tot het GRUP klaar is. Dat duurt twee jaar.

**22. vraagsteller onbekend**

**V:** Wat betekenen al die lijnen aan het rond punt van Wommelgem? Kan niet alles in de ondergrond worden gestopt?

**Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Overall waar u een rode lijn ziet, naast de lichtblauwe aanduidingen, zijn plaatsen die overkapt zijn door middel van een dak. Vanaf het moment dat het lichtblauw wordt, zonder een rode lijn, hebben we te maken met een open sleuf. Dat duidt op een weg die daalt.

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Als een weg moet worden ontworpen die aan een bepaalde snelheid moet worden bereden, dan zijn er bouwkundige normen zoals onder meer het grondplan dat stipuleert waaraan die weg moet voldoen om die bocht op een behoorlijke manier te kunnen nemen op een veilige manier. Ik kan u reeds medelen dat het ontwerp, omdat we trachten het zo compact mogelijk te realiseren, nu al flirt met de uiterste grenzen die de normen ons

toelaten. We hebben onder andere de Herentalsebaan. Daar zit je met gevels die ongeveer 30 meter van elkaar staan. Als u dus spreekt van het nemen van dergelijke bocht in de ondergrond, dan spreken we daar over onteigeningen, zelfs als het ondergrondse onteigeningen zouden zijn. Als we bij u het probleem willen oplossen, wordt het verplaatst naar een andere locatie.

### **23. Jan Mertens, werkgroep Park Groot Schijn**

**V:** Kan het uitwisselingscomplex van Wommelgem niet gelijkvloers worden getekend? Dan heb je twee vliegen in één klap: hetgeen wat Deurne vraagt, stRaten-generaal en Ademloos om ook de E313 in te tunnelen tot aan de Ring zodat de impact van dat knooppunt verkleint?

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Om een uitwisseling tussen twee snelwegen aan te leggen heb je altijd twee niveaus nodig: één op +1 en één op -1. Voor ons is de vraag om ook de E34 te ondertunnelen niet nieuw. Dat is een wens van sommige actiecomités en bewoners maar is nergens beslist en komt ook niet voor in het Masterplan 2020.

### **24. Eddy Van Masschalck, bewoner Ridder van Ranstlei**

**V:** Onze tuin geeft rechtstreeks uit op de berm. Als die berm zou verdwijnen, is dat 1. een groot stuk dat verdwijnt in onze achtertuin, maar 2. verhoogt dit ook het risico op inbraak. We hebben een periode gehad waarin sprake was van heel veel inbraken langs de achterzijde via de tuin en vanuit de berm. Iedereen heeft daar nu wel één of andere maatregel voor voorzien zoals het planten van rozen- en doornstruiken. Het zou spijtig zijn als dit allemaal zou wegvallen. Ik zou er zeker voor willen pleiten dat minstens een strook van de berm behouden blijft.

### **25. Philippe Vosters, Antwerpenaar**

**V:** Een paar opmerkingen: een tunnel boren kan gaan tot diameters van 15 meter, dus meer dan 6 meter is perfect mogelijk. ARUP-SUM heeft bewezen dat het kan.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Even voor alle duidelijkheid: er werd een vergelijking gemaakt van de boortunnel voor spoorverbindingen. Daarop hebben we geantwoord: als we kijken naar de boorschilden die wij zouden nodig hebben, dan spreek je over 2x2 rijstroken + pechstrook. Dan kom je eigenlijk aan noodzakelijke nettobreedtes in de tunnel van 13 meter, dus in totaal op boorschilden van 15 meter. Dat was trouwens onze boodschap.

### **Philippe Vosters, Antwerpenaar**

**V:** Vanuit technisch oogpunt vind ik het een mooi ontwerp. Mevrouw de gouverneur: u zegt dat de stad en provincie Antwerpen volgens de Vlaamse regering 50% van de auto's uit de stad proberen te houden. Dan begrijp ik niet dat de Vlaamse regering absoluut die Oosterweelverbinding wil die pal doorheen de stad trekt. Heel dit plan is erg mooi, maar ik begrijp niet waarom jullie niet gekozen hebben voor de sluiting van de luchthaven van Deurne. Het zou een stuk makkelijker en goedkoper zijn om die R11bis aan te leggen langs het vliegveld. Het vliegveld is sowieso een bodemloze put waarin geld wordt gepompt en waar de Vlaamse regering niet van houdt. Het zou veel beter zijn dat de paar enkelingen die daar het vliegtuig nemen -vanaf volgend jaar is namelijk de rechtstreekse treinverbinding Antwerpen-Zaventem in gebruik – dat via deze weg doen.

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** U stelt de vraag op het verkeerde niveau. Dat is een zaak van de Vlaamse overheid en daarin heeft de Vlaamse regering beslissingen genomen. Wij gaan momenteel uit van wat we moeten doen, dat wil zeggen: het streefbeeld maken voor de R11 en de R11bis en de functie die beide wegen moeten vervullen. Wat de switch betreft naar openbaar vervoer kan ik het volgende zeggen. Het is inderdaad zo dat in het Masterplan 2020 een ambitieuze *modal shift* zit. Men gaat in de ramingen, rekening houdend met een stijging van de economische activiteit, stijging van het aantal inwoners en in functie van de toenemende mobiliteitsbehoeven, uit van een scenario waarbij veel minder verplaatsingen met de auto nodig zijn en op een andere manier zullen moeten gebeuren.

### **26. Koen Van Hees, Ademloos, stelt de vraag als vader**

**V:** Hoe meer ik jullie bezig zie, hoe professioneler jullie dit doen, hoe kwader ik eigenlijk word. Ik verklaar mij nader: wij zitten hier op 600 à 800 meter van de Grote Ring. Ik woon hier achter de hoek. Ik vind het fantastisch dat er in detail wordt ingegaan op de problemen van de mensen in de rand wat erg terecht is overigens, maar wij zitten hier met 300 000 voertuigen per dag. Ik ben hier als vader en heb drie vragen voor jullie, ongelooflijk fijne en professionele mensen, die jullie vermoedelijk ook op een hoger niveau zullen moeten stellen: 1. Wanneer wordt het participatietraject rond de Antwerpse mobiliteit vanaf de westrand gestart? Voor Zwijndrecht, Burcht en Linkeroever en uiteindelijk voor heel Waasland en Antwerpen? 2. Wanneer kunnen we ons hier in de stad via een mooi participatiegesprek uitspreken over de herinrichting van onze verkapte Ring? en 3. Mag dat dan alsjeblief weer onder jullie deskundige leiding?

### **27. Jaak Pepels, Red de Voorkempen,**

**V:** Ik heb nog een technische vraag. Ivm het rondpunt: het vracht- en autoverkeer komende van Kapellenveld, Shopping Centrum, Makro, KMO's, etc. Waar gaat dat naartoe? Kan u dit even verduidelijken?

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Dat staat niet echt op dit schema, maar voor het industrieterrein Capellenveld is er geen toegang meer voorzien, net zomin als voor Makro of het Shopping Center. Het verkeer hier wordt verondersteld zich noordwaarts te begeven aan de aansluiting van de Bisschoppenhoflaan op de A102. Zij kunnen zich dan ofwel naar het noorden, ofwel naar het zuiden begeven. Als ze kiezen voor de zuidelijke richting, komen ze terecht op dit knooppunt en kunnen ze alle kanten uit.

### **Jaak Pepels, Red de Voorkempen,**

**V:** Er wordt dus geen nieuwe ontsluiting via Q8 voorzien?

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Er loopt momenteel een planMER-procedure rond de E34 en daar wordt een mogelijke aansluiting van bedrijventerrein ENA waaronder ook Capellenveld valt, voorzien ter hoogte van Q8. Dat is natuurlijk maar een eerste stap want de Vlaamse dienst werken en economie voert momenteel een andere planMER die opgeschort is, specifiek over dat bedrijventerrein. Er is dus een mogelijkheid dat dat er in de toekomst komt, maar dat is nog geen uitgemaakte zaak.

### **27. Fernand Jacobs, werkgroep Ondergronds**

**V:** Ik ben verheugd te vernemen dat jullie de ondergrondse intenties ter harte nemen. Uit de verschillende vragen verneem ik dat ook de noodzaak van een A102 zich opdringt. Ik stel even een praktische vraag: je komt van de E19 vanuit Brussel en wil naar Breda. wat ga je doen aan het rondpunt van Wommelgem? Ga je de Ring daar ondertunnelen? daar belast je de Houtlaan, Bisschoppenhoflaan, enzovoort dus dat lijkt mij moeilijk. In de fase waarin we cijfers afwachten over de oplossing die de R11bis biedt, zou ik een praktische oplossing willen maken om de streefbeeldgroep A102 Ondergronds op te starten.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Als je van Brussel komt, is het wel de bedoeling dat je voor de E19 de R11bis neemt. Je blijft op die R11bis en blijft op het rondpunt van Wommelgem. Het Masterplan voorziet

ook in de aanleg van de A102. De R11bis gaat over in de A102 die zich nu ook in de ondergrond zal begeven en je rijdt vervolgens door tot op het knooppunt met Antwerpen Noord.

## **28. Fernand Jacobs, werkgroep Ondergronds**

**A:** Bedankt om de plannen van Ondergronds verder uit te werken.

## **Jaak Polen, MOW**

**A:** Ik verwijs hier naar de resultaten van de verkeersmodelstudie die hier al op 8 april werden meegedeeld. Daarin zegt men dat de R11bis helpt om de R1 te ontlasten. Je kan ze niet los van elkaar zien.

## **29. Peter Vermeulen**

**V:** Er was een overleg met Infrabel. Ik heb nog niets gehoord over de tweede spoortontsluiting. Is daar nog sprake van? Komt die er helemaal onder? Tweede vraag m.b.t. de tunnels die dwarsen: heb ik het goed begrepen dat er twee niveaus bestemd zijn voor autoverkeer, één voor fietsers en dat er dan nog een vierde niveau komt als boortunnel? U zei dat ter hoogte van de Autolei beide tunnels boven elkaar worden gelegd, de dwarstunnels voor fietsers blijven behouden.

## **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** Het blijft een ongelijkgrondse oplossing voor fietsers, dus een brug.

## **Laurens Hermans, AWW**

**A:** De stand van zaken van de tweede spoorontsluiting is als volgt: ook hier is de planMER-procedure momenteel lopende. Dit is een streefbeeldstudie, maar momenteel lopen er twee planMER's: enerzijds de E313, anderzijds de tweede spoorverbinding. Binnen de tweede spoorverbinding zijn er drie varianten, zoals reeds gezegd.

## **Peter Vermeulen**

**V:** Ik neem aan dat deze er op inspelen.

## **Laurens Hermans, AWW**

**A:** De A102 vormt een gemeenschappelijke deler in de drie varianten. Ter hoogte van het rondpunt Wommelgem draait een eerste variant van de spoorwegen af langsheen de autosnelweg richting Ranst, een tweede variant blijft doorgaan en komt dus eigenlijk langs de R11 te liggen en een derde variatie is een boorverbinding die inderdaad tussen beiden in zal liggen richting Lier en in de ondergrond blijft. Uiteraard zijn er heel veel

contacten geweest tussen ons en de spoorwegen. We hebben besloten dat we beide infrastructuren los van elkaar moeten kunnen ontwerpen. Het bouwtechnisch ontwerp dat wij maken en het ontwerp dat de spoorwegen maakt, moeten onafhankelijk van elkaar kunnen worden uitgevoerd. Waarom gebeurde die loskoppeling? Omdat men anders ook procedureel in elkaar kan verstrikt raken.

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Ik heb u daarnet gezegd, toen ik het proces overliep, dat we ook met de technische werkgroep bij elkaar zitten en daarin zitten zowel mensen van Infrabel, de NMBS als De Lijn mee aan tafel om ook over de consistentie en de afstemming te blijven waken.

**Laurens Hermans, AWW**

**A:** Je moet er ook rekening mee houden dat de spoorwegen in staat zijn alles op een grotere diepte te leggen. Dit omdat het om goederenvervoer gaat, in tegenstelling tot onze verbindingen waar het over personenvervoer gaat.

**30. Jan Adams, inwoner van Mortsel**

**V:** De normen voor fijn stof en stikstofdioxides worden op de gewestwegen reeds overschreden in Mortsel en in de zuidrand van Antwerpen. De afzuiging van de tunnel en de tunnelmonden zijn eigenlijk schouwen en zullen bij de bestaande, reeds hoge luchtverontreiniging worden gevoegd die reeds de normen overschrijden. Hoe pakt u dit aan om hier de luchtverontreiniging aan te pakken?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Ik val wat in herhaling, maar ook dat zal moeten blijken uit de MER, m.n. wat de impact is op de luchtkwaliteit en dergelijke meer én welke milderende maatregelen moeten worden genomen om die binnen aanvaardbare perken te houden. Wat dat betreft is er ook Europese regelgeving op komst. Het spreekt voor zich dat we ook daaraan moeten toetsen.

**Jan Adams, inwoner van Mortsel**

**V:** De leefbaarheid en de volksgezondheid wordt dus meegenomen in het MER? het respecteren van de normen is toch een belangrijk punt?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Absoluut, dat zijn we verplicht.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Als de R11bis zou worden uitgevoerd, dan zitten we inderdaad in een situatie waar op een regelmatige afstand er een afzuiging zal ontstaan. Met wat we nu waarnemen, wijst alles erop dat er inderdaad filterinstallaties op die afzuigingen moeten komen. Daar evolueren we naar, maar we willen u zeker niet onthouden dat dit alles nog in een zeer embryonale fase zit.

### **Jan Adams, inwoner van Mortsel**

**V:** De tunnelschouwen zijn sowieso schouwen van vervuiling.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Het is inderdaad zo dat, wanneer je vergelijkt met verkeer dat zich in de omgeving begeeft, de emissies hetzelfde blijven. Laat daar geen misverstand over bestaan. Je gaat concentraties van dezelfde emissies op bepaalde plaatsen krijgen. De opgave en de kunst zal er voor ons in bestaan om die ook daadwerkelijk binnen de perken te houden.

### **31. Eric Aerts, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Men zegt hier dat men ernaar streeft om 50% minder verkeer naar en in de stad te hebben. Dat vind ik een goede zaak, maar dat veronderstelt dat jullie ook zwaar wensen te investeren in openbaar vervoer. Het veronderstelt ook dat je ergens een transferium moet hebben. In het verleden zag ik daarover al wel wat plannen in de buurt van het rondpunt, maar ik neem dat dat, gezien de huidige context, zich op een andere locatie zal bevinden. Is daar reeds meer over bekend?

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Vorige keer was Lode De Kesel hier aanwezig.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Ik verwijs hier naar de planMER van de E313 waarvan binnenkort de publieke informatiemomenten zullen plaatsvinden. Het is wel degelijk zo dat de verkeerswisselaar die hier werd uitgetekend rekening houdt met een mogelijke passage en een verdere ontsluiting van de tramverbindingen, zowel richting rondpunt van Wommelgem als, zoals ook voorzien in het Masterplan 2020, het doortrekken van een tramverbinding richting Q8.

### **Eric Aerts, bewoner van rondpunt Wommelgem**

**V:** Dat is natuurlijk een punt. Anderzijds is het zo dat vanaf die E313 een zeer groot parkeerterrein dient voorzien te worden.

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Ook dat aspect werd bekeken in de planMER van de E313 en op de zone die daarvoor beschikbaar is binnen de contouren van het nevenbedrijf gebeurden cijfers en berekeningen op basis van gegevens die wij daarvoor van De Lijn ter beschikking kregen. Binnen die contouren is nog voldoende ruimte beschikbaar om voorzieningen zoals parkeerfaciliteiten te bouwen ter hoogte van de Q8.

### **32. Bob Daelemans, bewoner van de Van Eetveldelei te Deurne**

**V:** Wat is de verkeersbelasting op de Bisschoppenhoflaan in dit hele project? Er wordt hier ten slotte heel wat verkeer naar afgeleid dat oorspronkelijk in en uit Antwerpen moet en waardoor de Bisschoppenhoflaan nu al een grote belasting kent. Zullen we daar niet worden geconfronteerd met een verkeersinfarct?

**Wouter Van Herck, AWV**

**A:** De eerste, niet-gevalideerde doorrekeningen die we uitvoerden in functie van de R11 toonden aan dat een extra aansluiting van de N120 Bisschoppenhoflaan op de A102 eigenlijk een verlichting betekende voor die Bisschoppenhoflaan. Anders krijg je een aanzuigeffect van het nieuwe complex aan de Schijnpoort die nu maar een halve aansluiting is. In de toekomst voorziet het Masterplan daar een volledige aansluiting die een groter aanzuigeffect zal hebben dan vandaag. Door tevens een aansluiting te voorzien op de Bisschoppenhoflaan spreid je eigenlijk dat verkeer over twee aansluitingspunten met als gevolg dat de maximale intensiteiten lager liggen.

### **33. Philippe Vosters van de Zwaluwenlaan**

**V:** (Cfr. slide 43) Gaat u voor de geluidswering ook geluidswanden aanbrengen in de toekomst want de dag van vandaag is de verkeersstroom een bron van enorme geluidshinder voor onze buurt en dit voor zowel het noordelijke als zuidelijke deel?

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Als uit de berekeningen blijkt dat de verwachte geluidsdrukken in die woonwijken de grensgetallen overschrijden, worden daar in principe geluidsschermen voorzien.

**Philippe Vosters van de Zwaluwenlaan**

**V:** De vraag is of die nu al niet worden overschreden. We wensen niet 10 à 15 jaar te wachten tot dat bouwwerk er effectief komt om de leefbaarheid nu al te optimaliseren.

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Ik begrijp uw bekommernis maar anderzijds moet u er ook rekening mee houden dat de Vlaamse overheid door veel meer vragen en klachten wordt getroffen dan er middelen beschikbaar zijn. Dat heeft als gevolg dat, indien we kiezen voor geluidsschermen, we voorrang zullen geven aan plaatsen waarvan we weten dat die zowel technisch als financieel kunnen worden afgeschreven. Dan heb je het toch over een termijn van 20 à 25 jaar waarop ze moeten meegaan. Ik hoop dat ik hiermee een antwoord heb gegeven op uw vraag. Als we vandaag schermen installeren op een specifieke plaats, moeten we ook kunnen garanderen dat ze recupereerbaar zijn in functie van een definitief ontwerp, maar als we die garanties niet hebben, moeten we toch voorrang geven aan plaatsen waar we die garanties wel hebben. Ik hoop dat u dat begrijpt.

### **34. Marc Stessens, bewoner van de Autolei te Wommelgem**

**V:** Ik wens even terug te gaan de slides in verband met de enkelrichtingsvakken en de ventwegen op de Autolei. Mijn vraag is wat u gaat doen voor de toegankelijkheid van de bedrijven als de leveranciers op die kleine zijbanen komen van zodra dit afgesloten wegen zijn die niet meer op de R11 zullen aangesloten zijn?

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Die ventwegen sluiten aan op de hoofdrijbaan en voegen daar ook terug in. Door talrijke in- en uitvoegbewegingen wordt die eerste beweging onaantrekkelijk gemaakt als parallel voor de hoofdrijbaan. Leveranciers kunnen terecht op het eigen terrein van bedrijven of op de parkeerstrook.

### **Marc Stessens, bewoner van de Autolei te Wommelgem**

**V:** Het gaat hier niet om een kleine camion van twee meter, maar wel om opleggers van 18 meter.

### **Wouter Van Herck, AWV**

**V:** Waar laden en lossen die nu?

### **Marc Stessens, bewoner van de Autolei te Wommelgem**

**A:** Die opleggers kunnen wel op onze oprit draaien maar met een kleine ventweg zie ik dat niet meteen gebeuren.

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** In principe kunnen we die wel toegankelijk maken voor vrachtwagens, uiteraard enkel om te laden en lossen, maar die wegen moeten toegankelijk zijn voor alle categorieën van voertuigen.

### **Marc Stessens, bewoner van de Autolei te Wommelgem**

**A:** Momenteel gebruiken die vrachtwagens de helft van de Militaire baan anders is het voor hen onmogelijk om binnen te draaien. Zij lossen wel volledig op het bedrijventerrein, maar om in dat terrein in te draaien, moeten zij minstens twee vakken gebruiken plus de parkeerstrook die er momenteel is want anders gaat het gewoon niet. In een dergelijk plan kunnen zulke voertuigen dus eenvoudigweg niet laden en lossen?

### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Dat moeten we verder in detail bekijken.

### **35. Yves Joris, conservator van Klein-Zwitserland in Mortsel en land van Reyen Natuurpunt**

**V:** Bedankt voor de uitnodiging voor deze vergadering, voor ons is dit de eerste keer. U zegt dat er een studie van het INBO op komst is. Mag ik erop wijzen dat wij als Natuurpunt reeds 20 jaar dit gebied en de berm beheren. Daarom wensen wij graag met het INBO samen te werken. Wij beschikken over onze eigen terreinstudies en gidsen die over de nodige informatie beschikken. Klein-Zwitserland is niet enkel een natuurgebied maar ook een recreatief – of wandelgebied zoals afgesproken met de gemeente Mortsel. Het gebied heeft dus een erg multifunctioneel karakter. Ook de wijk er rond stelt het erg op prijs om zo'n natuurgebied te hebben. Ook de scholen in de buurt komen heel vaak met hun leerlingen naar daar. Wij streven dus voor het behoud van de berm die behalve een recreatieve functie ook een geluidsbuffer is ten opzichte van de R11 die dan verdwijnt. Als er een soort park zou komen dan zijn wij het daar uiteraard niet mee eens. Dat zal dan een grasveld met kleine boompjes zijn naar het voorbeeld van de ruimte boven de Craeybeckxtunnel. Vanuit natuuroogpunt bekeken, is zulk een gebied voor ons totaal waardeloos. Het geluid wordt zeker niet tegengehouden, de mensen die inbraak vrezen, zullen zich serieus moeten beveiligen want de berm biedt hen, sowieso, een extra beveiliging. Als er dan toch een tunnel moet komen, hebben we liever dat die zich volledig onder de berm situeert, zodat die zijn functie als groene buffer blijft behouden. Niet alleen een ecologische corridor, maar ook waardevol in functie van het opvangen van stof en dergelijke. Vroeger lag er een plan op tafel om bruggen te maken zodanig

dat ook een fietspad nog mogelijk was. De financiering hiervoor werd volledig opgesoupeerd voor de aanleg van de Antwerpsestraat. Wat betreft Klein-Zwitserland: als men de plannen zou uitvoeren zoals ze nu op tafel liggen en door een sleuf te graven, verdwijnt er een heel deel waardevol natuurgebied. Niet alleen heel waardevolle bomen zullen verdwijnen, maar ook vleermuizen die in het Fort huizen en vaak in die bomen hangen. Dat geldt ook voor de vogels, de hazelwormen, etc. Wij zijn 20 jaar bezig met het behoud en beheer van dit gebied en hebben hier ook een educatief hazelwormenpad aan gekoppeld dat werd bekroond door het Ministerie van Cultuur. Ik ben dus niet enkel voorstander van een studie van het INBO, maar vind dat dit in samenspraak moet gebeuren met het Ministerie voor Sport en Cultuur waaronder het Natuurpunt valt. Ook de Vlaamse Milieumaatschappij moet hierbij worden betrokken aangezien zij haar zegje dient te doen qua vervuiling. Er zijn namelijk twee soorten vervuiling: die meetbaar is en waarover reeds studies bestaan en de oppervlakkige vervuiling, namelijk de zware metalenvervuiling ter hoogte van het Berkenbos. Nodeloos te zeggen dat wij voorstanders zijn van het behoud van het typische en unieke aspect van Klein-Zwitserland en de berm.

#### **Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** In verband met de ventweg. Als er bij ons een vrachtwagen voorbij komt van 18 meter, blijft die daar staan gedurende anderhalf uur. Dat probleem hebt u opgelost omdat we toch onteigend worden. De file op de Autolei wordt gecreëerd door het dichtslibben van de Kennedytunnel. Wordt die file opgelost met de aanleg van de R11bis? Ik denk het niet echt.

#### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Het Masterplan 2020 voorziet ook in een Oosterweelverbinding dus in een derde Scheldekruising en die zal voor een stuk de file in de Kennedytunnel oplossen.

#### **Adolf Van Belle, bewoner van het rondpunt van Wommelgem**

**V:** Op welke manier zal dat gebeuren?

#### **Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Er komt een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en zij zullen verplicht worden om de Oosterweel- of de Liefkenshoektunnel te nemen. Dat betekent een serieuze ontlasting voor de Kennedytunnel.

### **36. Jan Corens, wijkcomité Ridder Van Ranstlei**

**V:** Onze straat grenst volledig aan de berm. Wij betreuren ook dat die op termijn zal verdwijnen. Ik vind het ook vreemd dat dit grootschalige project met heel grote impact in een zeer dichtbevolkt gebied wordt uitgetekend. Het lijkt alsof er op een plan een streep werd getrokken tussen punt A en B. Jullie doen goed technisch werk uiteraard, maar ik heb het moeilijk met het feit dat uiterekend op deze plaats, waar zoveel mensen wonen, een autostradeverbinding moet worden aangelegd die heel veel extra verkeer zal aanzuigen, zowel doorgaand als internationaal verkeer. Ik vind dat een vreemde, fundamentele opstelling.

### **Philippe Deleu, Ekeren**

**V:** Ik wens me daarbij aan te sluiten. Ik vind het inderdaad vreemd dat door zulk een agglomeratie zo'n weg moet worden aangelegd, terwijl het in feite ook een optie zou zijn om vanuit Wommelgem via een A102 de vrachtwagens voornamelijk via de haven te sturen, maar dan moet er wel een verbinding worden gerealiseerd tussen de Liefkenshoektunnel en de E17. Dan heb je een oost- en een westtangent. Het voordeel daarvan zou zijn dat je een maximale scheiding kan realiseren tussen het internationale verkeer en het verkeer op de tegen die tijd rondgemaakte Ring waar dan hoofdzakelijk personenwagens zouden circuleren. Een kleine randopmerking bij wat de heer Van Herck zei over het vrachtwagenverkeer dat binnenkort niet meer door de Kennedytunnel mag. Ik heb het daar erg moeilijk mee omdat dat geen randvoorwaarde is die niet voortspuit uit mobiliteitsdenken, maar wel uit puur financiële beweegredenen. Op die manier kunnen er meer tolgeden worden geïnd uit de Oosterweelverbinding. Dat vind ik een foutieve optie. Los eerst het mobiliteitsprobleem op een correcte manier op en daarna pas aan financiering.

### **37. Ken Snoeckx bewoner van Mortsel**

**V:** In de hypothese dat alle plannen zoals ze nu voorliggen worden aanvaard: wanneer zullen de werken hiervoor van start gaan en hoeveel tijd nemen ze in beslag?

### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Dat is een erg moeilijke vraag. Tussen nu en het moment waarop effectief de eerste spade in de grond zal worden gestoken, zullen we nog heel wat procedures moeten doorlopen. Als iedereen op één lijn staat in dit dossier, denk ik dat we ten vroegste kunnen starten binnen vier jaar.

### **Ken Snoeckx bewoner van Mortsel**

**V:** Hoelang zullen de geplande werken duren?

**Laurens Hermans, AWV**

**A:** Een ruwe inschatting, maar pin ons daar aub niet op vast, is een periode van vier à vijf jaar.

**38. Naam onbekend**

**V:** Komt de klankbordgroep nog samen nadat de cijfers van het VVC bekend zullen zijn?

**Jaak Polen, MOW**

**A:** We hebben alle vragen genoteerd en die hebben zeer veel informatie opgeleverd. In functie daarvan zullen we beslissen, met de technische en reflectiegroep, of een nieuwe klankbordgroepvergadering nuttig is.

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Op 3 oktober is het reflectiegroep, zoals gezegd. Op dat ogenblik zullen we evalueren of dit nuttig is. De kans is reëel. We zullen dit maximaal proberen in te plannen gezien de deadline die we opgelegd kregen zodat het tegen eind oktober moet rond zijn.

**Naam onbekend**

**V:** Via welke weg worden wij op de hoogte gehouden van de verdere stappen en van de aanbevelingen die wij hebben gedaan aan minister Crevits?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Alles komt altijd op de webstek. Er is ook een blog aan de website gekoppeld waarop u kan reageren. Het lijkt me ook nuttig om telkens op één en dezelfde website te blijven werken, voor zover AWV, MOW en de minister hier geen bezwaar tegen hebben.

**39. Peter Bodart, groepsleider Giro Stan**

**V:** Wij hebben afgelopen weekend onze nieuwe lokalen geopend naast Klein-Zwitserland en wij zijn bezorgd om de berm als speelterrein.

**40. Naam onbekend**

**V:** Ik heb begrepen dat dit project binnen een welomlijnd kostenplaatje moet passen of dat dit althans de bedoeling is. Er werd een begroting opgemaakt en van de paperclip weten we dat dat vrij dure infrastructuurwerken zijn. Moeten we ons geen grote zorgen maken dat het project omwille van de Ring en al de andere 'bypassen' maar half zal kunnen worden verwezenlijkt omdat de beschikbare budgetten worden overschreven? Zeker nu we weten dat het Meccanotracé een miljard goedkoper zou kunnen zijn? Gaan

we ons met dit project niet financieel vastrijden? En halsstarrig vasthouden aan een deel van de paperclip omwille van onder meer politieke redenen?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** De kostenraming zou eind deze maand moeten klaar zijn. Een aantal mensen hamerden op het belang en het behoud van de berm. Om de berm te sparen zal een booroplossing nodig zijn en dat wakkert de discussie aan over de natuurwaarde versus het financiële kostenplaatje. Die zaken moet je trachten in overeenstemming te brengen met elkaar. Dat toont nog maar eens de complexiteit van deze hele oefening aan. Wat voor velen een ideale oplossing zou zijn (alles overkappen, overal onderdoor boren en geen onteigeningen), maakt het finaal ook een erg onbetaalbaar project waarbij de kosten torenhoog oplopen. Hier zullen we dus ook afwegingen moeten maken.

**Naam onbekend**

**V:** Als we in de media horen dat er een goedkopere oplossing bestaat (van 1 miljard) en dat er een groot financieel risico gepaard gaat met het huidige project (het doortrekken van de ganse ontsluiting), hypothekeert dit dan niet het ganse opzet?

**Jaak Polen, MOW**

**V:** Op dit vlak is er één ding duidelijk: financiering en timing zijn duidelijk met elkaar verbonden.

**42. Simon De Smet, inwoner van Deurne en sympathisant van Klein-Zwitserland**

**V:** Kunnen we even terugkeren naar de slide waarop het stukje Mortsel te zien is? Ik ben dus ook een absolute voorstander van het vrijwaren van de berm, maar ik hoor ook dat een booroplossing ook zoveel duurder zou zijn en praktisch onhaalbaar. Daarnet maakte ik me de bedenking of het misschien mogelijk is om de strook smaller te maken om Klein-Zwitserland en de berm te vrijwaren?

**Laurens Hermans, AVW**

**A:** Ik moet u feliciteren met uw voorstel want zo'n wild idee is het helemaal niet. Het zal ook één van de varianten zijn die wij zullen voorstellen.

**43. Eddy Cloostermans, voorzitter van Mortsel Anders**

**V:** Ik ben voorstander van het project alsook de partij, in tegenstelling tot heel veel actiegroepen die hier hun ongenoegen uitspreken. Wij vinden wel dat de berm moet worden behouden. Wat betreft de luchthaven en de geplande timing van de werken: komen we niet meer tot de opgelegde quota van 2013, dus ik denk toch dat de

luchthaven dringend is. Als ik alle negatieve reacties hoor en in het bijzonder wat betreft de financiering, dan denk ik dat we moeten terugkeren naar het oude systeem. Dat is een verbinding maken en bijvoorbeeld de Herentalsebaan ondertunnelen in kleine sleuven. Ook bovengronds, kruispunt N1 en van de militaire baan opnieuw een weg van twee rijstroken maken, zowel heen als terug. Ik denk dat je dan een merkbaar goedkopere oplossing zal hebben en eindelijk die problematiek kan oplossen. Ik geloof niet dat alle genomen acties en maatregelen opwegen tegen het financiële erg dure, kostenplaatje. Het alternatief zou een vlotte verkeerdoorstroming zijn waarvan verschillende goedkopere voorbeelden bestaan in het buitenland. Bijkomend moet de N10 er ook voor zorgen dat Mortsel filevrij wordt. Dat zal heel wat oplossen en zo zijn alle problemen in verband met onteigeningen en rondepunten van de baan. Ik weet dat Mortsel een vrij groene gemeente is, maar als alles moet wijken voor de berm, dan is het kostenplaatje aanzienlijk. Ik opteer dus voor het oude systeem van verbindingswegen en ondertunneling van de Herentalsebaan tot aan de A12.

**Jaak Polen, MOW**

**A:** Als voorbeeld kan de N31 dienen bij Brugge waar men ook is gestart met hier en daar een ondertunneling in te voeren, maar waar men uiteindelijk heeft beslist om het geheel door te trekken en gaandeweg wordt dat volledig ondertunneld.

**Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**V:** Tot wanneer kan de geboorde tunnelvariant worden opgenomen in het proces?

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Dat gebeurt tijdens de MER. Dat is een openbaar onderzoek waar iedereen kan vragen om een alternatief of variant voor te leggen die ook moet getoetst worden aan alle criteria van een MER.

**Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**V:** Waarom wordt dit dan nu niet reeds als mogelijke oplossing of alternatief voorgesteld? We krijgen hier ten slotte slechts één oplossing voorgeschoteld.

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** We vertrekken vanuit 1 referentiepunt en daarop worden een aantal alternatieven of varianten voorgesteld met het oog op de opmaak van een MER.

### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** U moet ook begrijpen dat het tijdsbestek waarbinnen we nu een oplossing hebben uitgewerkt, bijzonder kort was. Uiteraard moet er een variant worden bestudeerd, en een boorvariant zal daar één van zijn, maar de ontwerpcapaciteit die we vandaag hebben, laat binnen het tijdsbestek dat we als administratie nu hebben, slechts ruimte voor één oplossing die we nu naar voren schuiven. In functie van een MER-rapport zal het wel zo zijn dat ook de andere alternatieven verder zullen worden uitgewerkt. Dat heeft uiteraard te maken met de beschikbare ontwerpcapaciteit en het tijdsbestek waarover we beschikken. Sinds november, op amper negen maanden tijd, heeft dit al ontzettend veel van ons gevergd om één basisontwerp uit te werken. Als je diezelfde oefening nog eens moet herhalen voor een boorverhaal, dan ben je ook weer een aantal maanden bezig. Het was ons alleszins niet gelukt om binnen het opgegeven tijdsbestek alle voorgestelde alternatieven op een gelijkaardig detaillistisch niveau uit te werken.

### **Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**A:** Ik begrijp uw antwoord en beseft ook dat andere varianten kostelijker zullen zijn. De uiteindelijke afweging zal dan zowel gebeuren bij de politieke, lokale overheden als op het Vlaamse niveau.

### **Laurens Hermans, AWW**

**A:** U slaat daar de nagel op de kop. Een MER-procedure bestudeert die verschillende varianten maar besluit niet, en dat wil ik toch extra benadrukken, wat uiteindelijk de meest ideale oplossing is. Wat ze wel doet is per variant een afweging maken naar pro's en contra's. Aspecten zoals: mobiliteit, mens, fauna & flora, milieu, geluid en andere die vanavond naar voor kwamen. Het zijn tot slot de "verkozenen des volks" die de uiteindelijke beslissing nemen. Vaak is die ook politiek geïnspireerd.

### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Ik wil hier nog iets aan toevoegen. We laten ook die natuurwaarde berekenen omdat ik er ook van ben overtuigd dat natuur en ecosystemen op zich ook een economische waarde vertegenwoordigen. Ik verduidelijk: als mensen de cruciale functie die de natuur als het ware kosteloos vervult moet overnemen en/of compenseren dan kost dat doorgaans erg veel geld. Om een correcte vergelijking van de kosten te kunnen maken moeten we ook de ecosysteemwaarde van de groene berm zo precies mogelijk begroten, m.n. de extra middelen die nodig zullen en zouden zijn om een analoge ecologische waarde te realiseren versus een alternatieve weg of tracé die je zal moeten aanleggen. Vooral op die vraag wil ik een antwoord krijgen. Wat is de ecosysteemwaarde van de

berm, wat kost het om die functie te handhaven in de hypothese dat je dit stuk natuur (tijdelijk) stukmaakt versus een eventuele meerkost van een booroplossing.

#### **Raymond Boudewijns, Natuurpunt Land van Reyen, aangesloten bij het Forum R11-MIS**

**A:** Dank voor uw antwoord. Ik wil hier nog aan toevoegen dat afgezien van de ecologische waarde, dit gebied ook een belevingswaarde heeft voor Mortsel en omgeving. Ik weet niet hoe je die in geld kan uitdrukken, maar ze is alleszins erg belangrijk voor de gemeente.

#### **44. Stessens**

**V:** Mag ik het plan van Wommelgem nog eens zien?

**V:** Ivm de onteigeningen: ik zag dat er nog een aantal momenten gepland staan van groepen die bij elkaar komen. Is het geen optie om ook een infoavond te organiseren voor mensen die dreigen onteigend te worden? Ik heb gehoord dat heel wat buurt- en actiecomités zijn uitgenodigd maar ik heb nog niemand gesproken uit de buurt van het rondpunt van Wommelgem die een brief in de bus heeft gekregen van de provincie Antwerpen met de boodschap: "er staat iets belangrijks op til wat voor u erg ingrijpend zou zijn". Ik kan me voorstellen dat heel wat mensen door deze gebrekkige communicatie erg argwanend zijn omdat ze niet precies weten wanneer het spreekwoordelijke zwaard van Damocles hen boven het hoofd hangt.

#### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Het klopt dat we niet individueel hebben uitgenodigd. Dat is ook onmogelijk. Als we iedereen moesten op de hoogte brengen, was dit materieel niet doenbaar. Via de pers hebben we getracht zoveel en zo ruim mogelijk te communiceren. Ik kan me voorstellen dat niet iedereen dagelijks GVA leest, maar ook op de website werd alles netjes aangekondigd. Er waren verschillende kanalen en mogelijkheden om u te informeren over het doorgaan van die klankbordgroepen. De opkomst tijdens de twee vorige klankbordgroepen bevestigt dit. verder kan ik nogmaals bevestigen wat Laurens ook al verschillende keren aanhaalde. Dit is een streefbeeldstudie en op basis daarvan kan er niet worden overgegaan tot onteigeningen. De infosessies met de mensen die daarover oordelen op basis van het GRUP dat daaraan kan en moet worden gekoppeld, zullen u uiteraard persoonlijk worden meegedeeld.

#### **Stessens**

**A:** Een opmerking: mijn belastingbrief krijg ik thuis ook persoonlijk in de brievenbus, dus het is misschien niet helemaal onmogelijk. Dit even terzijde. De oplossing die nu voorligt is, als ik het goed begrijp, de minimumoplossing. U gaf aan dat dit eigenlijk al flirten was met de grenzen van het technisch haalbare. Als het plan zo zou worden uitgevoerd, ga ik ervan uit dat dit ook de minimumonteigeningen inhoudt. Klopt dit?

#### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Er zijn ook nog andere plannen waarvan je altijd de grootste gemene deler zal moeten nemen. Je zal daarbij altijd een zone hebben die zal worden getroffen. Dat is zo.

#### **Naam onbekend**

**V:** Eigenaars zijn één zaak, maar je hebt natuurlijk ook bedrijven die in die zone liggen en de werknemers die zich grote zorgen maken in deze economisch moeilijke tijden. Als hen een duidelijk antwoord kan worden gegeven op hun vragen, worden zij daar alleen maar gelukkig van.

#### **Laurens Hermans, AWV**

**A:** Wij vangen ook op dat er al in een aantal Wommelgemse cafés volksopstanden worden georganiseerd. Anderzijds is het zo dat de procedures van de Vlaamse overheid vorig jaar nog werden bijgesteld. Binnen onze administratie geldt voortaan dat, van zodra er definitief sprake is van een project waarbij onteigeningen noodzakelijk zijn, de bewoners van die panden persoonlijk aan te schrijven. Dan spreek ik over periodes van één tot twee jaar op voorhand. Op dat vlak hebben we dus lessen getrokken uit het verleden en werden de procedures inmiddels bijgesteld om mensen vroeger te informeren. Eén van de oplossingen waar we momenteel ook aan denken, maar nogmaals: ook hier werd nog geen enkele beslissing genomen, is een voorkooprecht in te stellen voor zones die sowieso zullen worden onteigend. Dit betekent dat wij als Vlaamse overheid zelf woningen zouden kunnen aankopen op het moment dat ze publiek te koop worden gesteld. Dat is eigenlijk een minder agressieve manier om in der minne onteigenen. Voorkooprecht zou ook impliceren dat wanneer persoon A zijn huis verkoopt aan persoon B, in plaats van die persoon B de Vlaamse overheid zal tussenkomen maar het pand wel zal verwerven aan dezelfde voorwaarden die initieel werden afgesproken. Over die scenario's denken we momenteel na, maar ook hierin werd nog geen enkele beslissing genomen

#### **Jaak Polen, MOW**

**A:** We mogen ook niet vervallen in oude gewoontes. Eerst onteigenen om daarna vast te stellen dat dit eigenlijk onnodig was en dan opnieuw verkopen. Die chaos is uitgesloten.

#### **45. Lydia Baeyens uit Schoten, eigenaar Huis Baeyens, rondpunt Wommelgem**

**V:** U zegt zonet dat de overheid eventueel een aantal panden zou aankopen maar met een bedrijf dat gelegen is aan het rondpunt van Wommelgem en een zeer goede ligging heeft, los je het probleem niet op door louter het pand over te kopen. We moeten voor het bedrijf een andere, soortgelijke locatie zoeken. De vraag blijft waar we die in de omgeving gaan vinden omdat ze momenteel ideaal gelegen is en beschikt over een parkeerruimte voor de deur. Dat is niet eenvoudig en daarom houden wij ons hart wat vast over de definitieve uitkomst van de beslissing. Wat betreft de onteigeningen had ik het ten zeerste geapprecieerd dat alle personen waarvan men wist dat ze met 100% zekerheid zouden worden onteigend, hiervan persoonlijk op de hoogte zouden worden gebracht door de officiële instanties.

#### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Ik verwijs nog even naar de grondwet, zonder valse verwachtingen te willen creëren. Het moet gaan om een onteigening ten algemene nutte na een billijke, voorafgaande vergoeding die u in staat moet stellen een pand van gelijke waarde te verwerven. In dat gebied zullen er ook nieuwe ontwikkelingen zijn van bedrijventerreinen dus misschien is er wel een mogelijkheid van herlocalisatie. Ik wil niet op de zaken vooruitlopen, maar dit zit vervat in de beoordeling van wat moet worden onteigend.

#### **Laurens Hermans, MOW**

**A:** Onteigeningen gebeuren vandaag door het federale aankoopcomité. Ik kan u wel bevestigen dat de vergoedingen die door die mensen worden afgesproken en zelfs de randkosten die erbij horen, ingaan tegen de perceptie dat dat onmenselijk zouden zijn die tegen onredelijke prijzen inkopen, onwaar is. De federale aankoopcommissarissen bieden vandaag wel degelijk een faire vergoeding voor hetgeen er effectief wordt aangekocht.

#### **46. Naam onbekend**

**V:** Ik kreeg daarnet geen antwoord op mijn vraag over de luchthaven van Deurne ivm de normen voor 2013. Ik hoor zonet van de heer Hermans dat die tijdsspanne niet kan worden gehaald. Voor Mortsel is het volgens mij vijf voor twaalf: wij slibben verder en verder dicht. Er moet dus een oplossing komen en de luchthaven is daarbij prioritair.

#### **Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Dat is ook zo.

#### **47. Hoe werkt de waardebeoordeling van onteigeningen?**

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Men schat de waarde en men kijkt naar welk bedrag u nodig heeft om een gelijkwaardige zaak elders te starten.

**Valt dat wel te waarderen?**

**Gouverneur Cathy Berx:**

**A:** Alles is waardeerbaar.

**Gouverneur Cathy Berx:**

Mag ik u bij deze van harte danken voor de aanwezigheid en de betrokkenheid en misschien tot een volgende bijeenkomst of klankbordgroepvergadering!

#### **48. Vragen na afloop van de vergadering toegevoegd door Leo Deleu, Bart Van Der Spiegel en Dirk De Weerd van de Fietsersbond van Edegem en Kontich**

**V:** Wij waren blij verrast met het nieuwe traject van het fietspad Mortsel-Borsbeek met een extra tunnel onder de spoorwegenbundel. Het verbindt Fort 3 met Fort 4 en vormt een goede functionele route tussen Mortsel en Borsbeek, die echt wel nodig is. Hoe sneller die kan uitgevoerd worden, hoe liever.

**V:** Daarop voortbouwend stellen wij voor om in dit streefbeeld ook het traject van de fietsroute Berchem-Boechout te tekenen, als onderdeel van de fietsostrade Antwerpen-Lier, gepland door de provincie. Het stuk Boechout-Lier is al in gebruik langs de spoorweg. Nu is er geen goede fietsverbinding Berchem-Boechout. Het traject kan lopen tussen de luchthaven en de spoorweg, met aansluiting op knooppunt 07, zoals getekend in de Slimmewegenkaart Hove-Edegem-Mortsel.

**Wouter Van Herck, AWV**

**A:** Dit fietspad behoort tot de fietsprojecten van het Masterplan. O.l.v. De fietsmanager Jan Pelckmans vond een eerste overleg plaats om te bepalen wie voor welke fietsroute iniatief neemt.

**Leo Deleu, Bart Van Der Spiegel en Dirk De Weerd van de Fietsersbond van Edegem en Kontich**

**V:** Heel wat conflictvrije kruisingen van de R11 voor fietsers moeten verdwijnen in dit streefbeeld. Er werd beloofd dat deze fietstunnels zullen vervangen worden, maar op de plannen was dat niet altijd duidelijk af te lezen. Graag zien wij een verduidelijking

hiervan. We willen hierbij ook benadrukken dat een tunneltje de voorkeur heeft op een brug, omdat het te overwinnen hoogteverschil bij een brug meestal dubbel zo groot is dan bij een tunnel. Ook de weerelementen (wind, regen, hitte, kou,..) maken een brug minder aantrekkelijk dan een tunneltje.

#### **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** In de mate van het mogelijke wordt geopteerd voor fietstunnels. Een aantal details dienen nog verder uitgewerkt te worden. De fietstunnel te Wilrijk wordt verplaatst in westelijke richting, Die in Borsbeek wordt in gewijzigde vorm behouden (De R11 gaat met een brug over een doorsteek voor fietsers of er wordt een verkeerslicht met drukknop voorzien). Voor de bestaande fietstunnel thv het rond punt in Wommelgem dient nog een oplossing te worden gezocht (zie volgende vraag). Verder worden fietstunnels voorzien voor alle kruisingen op de non-stop-route door het nieuwe lineaire landschapspark.

#### **Leo Deleu, Bart Van Der Spiegel en Dirk De Weerd van de Fietsersbond van Edegem en Kontich**

**V:** Er moet een alternatief komen voor de fietroute naast de E34 tussen Rivierenhof en Wommelgem, aansluitend op de nieuwe fietstunnel die daar voorzien wordt naast de Koudebeek in de richting van de Schijnvallei.

#### **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** Hier dient inderdaad een alternatief te komen. De verkeersturbinen is echter nog niet voldoende uitgewerkt om in deze de beste oplossing te kiezen.

#### **Leo Deleu, Bart Van Der Spiegel en Dirk De Weerd van de Fietsersbond van Edegem en Kontich**

**V:** Bij de berekeningen van het aanzuigeffect op de Prins Boudewijnlaan sprak Laurens Hermans over 200 pae/uur die nu gedeeltelijk de "inrit UZA" (?) gebruiken. De inrit E19 aan het UZA mag enkel door hulpdiensten worden gebruikt. Graag een verduidelijking.

#### **Wouter Van Herck, AWW**

**A:** Dit betrof niet de inrit UZA, wel een nieuwe inrit van R11 naar R11bis. Voor verduidelijking wachten we het rapport van het verkeerscentrum ivm de R11 af.

#### **Leo Deleu, Bart Van Der Spiegel en Dirk De Weerd van de Fietsersbond van Edegem en Kontich**

**V:** Is het mogelijk om de gedetailleerde plannen zoals ze te zien waren in de foyer op de website te zetten, zodat we ze nog eens grondig kunnen bestuderen?

Nog een uitnodiging: Wij gaan de omgeving rond de R11 ter plaatse verkennen op een fietstocht met natuurgids op zondag 2 oktober, afspraak om 14u Kerkplein Edegem. Dit is een kans om de natuurwaarde van de Mortselse berm, Klein-Zwitserland, de Koude Beekvallei enz. in de praktijk te ervaren. Graag nodigen wij alle geïnteresseerden uit om mee te fietsen.

#### **49. Vragen na afloop van de vergadering toegevoegd door Piet Wollaert**

Er zijn nu 4 aparte fietstunnels die voetgangers en fietsers op een veilige wijze onder de R11 doorloodsen:

1. Wilrijk/Slijkhoek
2. Mortsel, langs spoorlijn 25
3. Borsbeek, verbinding tussen Lindenboomstraat/Aug. Van Putlei
4. onder de zuidelijk zijde van de rotonde in Wommelgem

Nummer 2 en nr. 3 lijken te kunnen blijven: die van Mortsel, langs de spoorweg (die ligt op een provinciaal fietspad) en de tunnel van Borsbeek. Er werd na een vraag op de 3e vergadering van de klankbordgroep (20/9) bevestigd dat er een ongelijkgrondse kruising zou blijven. Dat impliceert dat de 2 R11bis tunnels - boven elkaar daar – dieper zouden gelegd worden zodat het fietserstunneltje er bovenop het tunneldak kan gelegd worden. Tijdens de tweede vergadering van de klankbordgroep werd er nog gesteld dat het tunneldak van die 2 boven elkaar liggende tunnelkokers slechts een meter of zo onder het maaiveld zou liggen. Klopt mijn interpretatie of die fietserstunnel inderdaad behouden zou blijven. Het is in elk geval niet zo dat het kruispunt van de de Robianostraat met de R11 veiliger zou geworden zijn. Er zijn daar ongetwijfeld minder ongevallen gebeurd omdat er een fietserstunnel vlakbij ligt. Zelfs na de bouw van de ondergrondse R11bis zal er bovengronds nog heel veel afslaand lokaal verkeer zijn gezien de aanwezigheid van de vele baanwinkels langs de R11 en het Carrefour/Brico/Auto5/reisbureau/Krefel/ Tapijtwinkel /Schoenen Torfs complex. Fietsers zullen er eveneens talrijk blijven, gezien de scholen in de onmiddellijke nabijheid. Een fietserstunnel in Borsbeek blijft dus noodzakelijk.

De fietserstunnel in Wilrijk en aan de rotonde in Wommelgem worden blijkbaar opgegeven? Er werd eerder echter gesteld dat de R11-R11bis constructie geen nadelige gevolgen mogen hebben voor de zachte weggebruikers. Het "alternatief" voor de fietsers om ze uit de R11-luchthaventunnel te weren lijkt mooi, maar is een serieuze omweg en bovendien kruist dat fietspad dan nog de nieuwe verbinding N10-R11.

Kan u ook bevestigen of het dieper leggen van de R11bis-tunnels tussen de de Robianostraat en de N116 (Herentalsebaan) betekent dat de duiker van de Koude Beek ook bovenop het dak van de twee R11-bistunnels wordt gelegd? Dat is een verplichting, omwille van de vispasseerbaarheid (Beneluxverdrag dat weldra ook een Europese verplichting wordt). Een duiker (sifon) onder de twee R11bis-tunnels zou minstens 15 m. diep zijn en naast die vispasserbaarheid ook grote problemen veroorzaken naar sedimentatie van de koker. Er is daardoor een groter risico op overstromingen (gekende problemen, o.a. in nov. 2010 aan de Brouwershoek. Dat moet zeker opgevolgd worden door het INBO (in hun advies) en VMM/provincie, die de beheerder van die waterloop is.