

VERSLAG INFOMARKTEN IKV DE PUBLIEKE RAADPLEGING VOOR HET COMPLEX PROJECT 'DE NIEUWE RAND'

(02/11/2022)

Tijdens de periode van de publieke raadpleging werden in 5 gemeenten en districten infomarkten gehouden.

- 12 september - Schoten - CC De Kaekelaar, Sint-Cordulastraat 10 (S)
- 13 september - Brasschaat - Gemeentehuis, Verhoevenlei 11 (B)
- 14 september - Wommelgem - Theaterzaal, Brieleke 16 (W)
- 15 september - Ekeren - De Akerzaal van Ekers Hof, Groot Hagelkruis 6 (E)
- 20 september - Stabroek - zaal Jos, Kerkstraat 89 (ST)

Onderstaand verslag vormt een weergave van de vragen en opmerkingen die werden meegegeven tijdens deze infomarkten. We maken hierbij een onderscheid tussen opmerkingen, waar soms een gesprek rond op gang kwam en vragen, waarop steeds een antwoord werd gegeven. Verschillende opmerkingen en vragen werden op meerdere infomarkten gesteld. Deze werden in het verslag samengevoegd. Aan de hand van de letters S, B, W, E, ST wordt aangeduid op welke infomarkt bepaalde opmerkingen en vragen aan bod kwamen. Voor specifieke vragen werd aangeduid op welke infomarkt ze gesteld werden.

Dit verslag vormt de weerslag van de vragen en gesprekken die gevoerd werden tijdens de infomarkten. Ze zijn **geen weergave van de formele inspraakreacties** die in de periode van de publieke raadpleging werden ingediend. De formele inspraakreacties en het antwoord daarop kunnen worden gelezen in het overwegingsdocument dat in de loop van december 2022 wordt afgerond.

ALGEMENE VRAGEN EN BEDENKINGEN

Opmerkingen

- (S) (B) (W) (E) (ST) Heel veel mensen vroegen meer uitleg bij de verschillende alternatieven.
- (S)(W) (E) Er wordt meermaals aangehaald dat nieuwe wegen vaak nieuw verkeer aantrekken en dus kunnen leiden tot nog meer (sluip)verkeer. Hier moet over gewaakt worden. Concreet betwijfelen verschillende bezoekers of de A102 de filedruk zal oplossen. Dit kan misschien de fileproblematiek tijdelijk verlagen maar na enkele jaren slibben wegen toch weer dicht. Ook het vele verkeer op de E313 zal niet verbeteren door de aanleg van de A102. Er wordt opgemerkt dat de E313 momenteel een flessenhals vormt richting de Ring van Antwerpen. Zo zou er 's avonds vooral veel verkeer richting zuiden rijden, maar niet richting noorden. De A102 zou dit dus onvoldoende oplossen.

In het onderzoek zal een verkeersmodel opgesteld worden, dat in kaart brengt wat de huidige verkeersstromen zijn en hoe de A102 deze stromen zal wijzigen. Er zal dus ook in kaart worden gebracht in welke mate de A102 een oplossing kan bieden voor de fileproblematiek.

De Nieuwe Rand onderzoekt niet alleen de aanleg van de A102, ook de optimalisatie van de E313 en A12. Samen moet dit bijdragen tot het verminderen van de druk op de E313.

Schoten

- Enkele bezoekers vinden het kaartmateriaal onduidelijk en de bedoeling van de kaart moet beter toegelicht worden. Het is moeilijk om zich te oriënteren als de wegen er niet op staan.
De bedoeling van de infomarkten is mensen wegwijs maken in het project en de alternatievenonderzoeksnota die ter publieke raadpleging voorligt. Daarom ligt de focus van de kaarten op de onderzoeksvragen, en op wat en hoe er onderzocht gaat worden, en niet op het niveau van de straten.

Brasschaat

- Er wordt aangehaald dat er hopelijk geen ideologische keuze wordt gemaakt mbt het voorkeursscenario.
Dept Omgeving geeft mee dat dit niet het geval is, er wordt een neutraal onderzoek gedaan.
- Men had verwacht dat er al meer concrete plannen op tafel gingen liggen.
In de onderzoeksfase wordt er onderzocht welk het voorkeursscenario is. In de volgende fase worden meer concrete detailplannen uitgetekend.
- Er wordt aangegeven dat we voor de werkateliers (zie www.denieuwerand.be) de juiste plekken moeten kiezen. Het zou goed zijn deze te beperken in aantal maar maximaliseren qua potentie. Laagland park zuid (Bremweide), Laagland park Noord (Verknoping Laarse Beek) en Berendrecht-Zandvliet-Lillo worden aangeduid als drie perfecte knopen om werkateliers te organiseren.

Wommelgem

- Er wordt voorgesteld meer te kijken naar buitenlandse voorbeelden en af te stappen van gekende patronen.

Ekeren

- Er wordt gevraagd om meer informatie over waar en wanneer de participatiemomenten doorgaan. "Nu hebben we het in de krant moeten lezen en vonden we niet meteen de informatie online".
Alle info over het project is terug te vinden op www.denieuwerand.be
- Er zijn positieve reacties over het geïntegreerd onderzoek dat alle aspecten tegelijk bekijkt.
- Algemeen leeft de bezorgdheid dat met de Oostelijke Verbinding "de mobiliteitsstromen en de bijhorende problemen simpelweg naar de rand worden verschoven".

Stabroek

- Er wordt opgemerkt dat het nuttig kan zijn om de input die op de infomarkten zal worden gegeven over te brengen naar de districten/gemeenten. Zo weten zij ook wat er speelt onder de bewoners.
Het verslag van de infomarkten zal op de website beschikbaar worden gesteld en kan op die manier door iedereen geraadpleegd worden.
- Een aanwezige is bezorgd dat de leden van het ontwerpbureau mogelijks onvoldoende van de problematiek afweten omdat ze niet allemaal in het projectgebied wonen.
De verschillende burgerbewegingen en vertegenwoordigers van de lokale besturen maken reeds sinds 2018 deel uit van de werkbanken. In de verkenningsfase en de ambitiefase werd er tijdens de werkbanken vooral geluisterd naar ideeën en bezorgdheden van deze mensen om op die manier een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de lokale situatie. Ook de infomarkten worden georganiseerd om zo veel mogelijk lokale kennis te verzamelen. Daarnaast worden vanaf het najaar van 2022 rond een aantal specifieke plekken werkateliers georganiseerd waarin het projectteam met bewoners en lokale verenigingen in gesprek gaat. Op die manier proberen we zo veel mogelijk lokale kennis in het geïntegreerd onderzoek mee te nemen.

Vragen

- (S) (B) (W) (E) (ST) Er komen veel vragen rond **timing**: wanneer wordt het exacte tracé beslist? Wanneer zullen de werken starten? Wanneer zullen de werken afgerond zijn? Wanneer wordt duidelijk wat de exacte impact van het project is (op straatniveau)? Is er een stappenplan voor dit project? Een aantal burgers vragen of de A102 plots op tafel ligt omdat Oosterweel strop zit.
De Nieuwe Rand volgt een specifieke aanpak waarin verschillende aspecten tegelijk onderzocht worden nl. de procedure complexe projecten. Deze procedure is reeds opgestart in 2017. Momenteel bevinden we ons in de onderzoeksfase. In deze fase worden verschillende alternatieven voor De Nieuwe Rand onderzocht. Aan het einde van deze fase wordt één voorkeursscenario naar voren geschoven in een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit wordt genomen door de Vlaamse Regering. Volgens de huidige planning, zou de Vlaamse Regering begin 2024 een voorkeursbesluit kunnen nemen. Na deze onderzoeksfase volgt nog een uitwerkingsfase, waarin het voorkeursscenario wordt uitgewerkt tot een concreet, uitvoeringsklaar project. Het is pas na deze fase dat een gedetailleerd plan op perceelsniveau beschikbaar is. Deze fase neemt ook een zekere tijd in beslag, waardoor de werken ten vroegste eind 2026 kunnen starten. Omdat we een procedure volgen waarin een aantal beslispunten zitten die we niet zelf in de hand hebben, is het moeilijk om een exacte timing mee te geven.
- (S) (B) Worden de werken **gefaseerd** uitgevoerd?
De werken zullen, omwille van de grote omvang van het project, niet in één keer kunnen uitgevoerd worden. Hoe deze precies gefaseerd worden, wordt echter pas onderzocht in de volgende fase (de uitwerkingsfase), wanneer een voorkeursalternatief gekozen is en een concreet plan wordt uitgewerkt.
- (S) (B) (W) (ST) Er wordt gevraagd of er woningen **onteigend** dienen te worden. Een aantal bewoners van de Uilenbaan zien bv. geen mogelijkheid om de werken aan de E313 uit te voeren zonder te onteigenen. Hoe zal dat meegedeeld worden? Daarnaast wordt gevraagd of woningen in de buurt van de A102/Nx in waarde zullen verminderen?
Tijdens de onderzoeksfase wordt getracht een keuze te maken tussen de verschillende alternatieven (met en zonder A102 en met en zonder Nx) en tussen de verschillende manieren van uitvoeren. Mogelijke ruimte-inname van bepaalde alternatieven wordt mee onderzocht en in beeld gebracht. Afhankelijk daarvan zal er meer of minder moeten onteigend worden. We kunnen dus vandaag nog niet inschatten of en hoeveel onteigeningen noodzakelijk zijn. Pas in de volgende fase, wanneer het voorkeursalternatief verder gedetailleerd wordt, zal duidelijk worden hoeveel onteigeningen noodzakelijk zijn. Wanneer er zekerheid is of een woning in aanmerking komt voor onteigening, zullen de bewoners steeds persoonlijk en als eerste op de hoogte worden gebracht. Mogelijke onteigeningen zullen duur zijn, de kostprijs hiervan wordt mee onderzocht.
- (E) (ST) Er wordt gevraagd om **meer in te zetten op fietsinfrastructuur en bredere fietspaden**, rekening houdend met rechte lijnen en verkeersveilige oversteken. Als er een nieuw fietsnetwerk komt, ook maatregelen nemen zodanig men dit fietsnetwerk kan bereiken. Een concrete vraag betreft het consolideren van de fietsverbindingen van Ekeren centrum en Hoekakker naar Merksem, zeker de nieuwe fietsverbinding thv landschappelijk kruis.
Het geïntegreerde onderzoek bevat een onderzoeksaspect rond het fietsnetwerk. Binnen dit aspect zal het fietsnetwerk in kaart worden gebracht en zal nagegaan worden waar er een impact verwacht wordt en waar er zich kansen situeren om het netwerk te versterken.

- (S) (ST) Bezoekers vragen **hoe de opmerkingen worden verwerkt** en of er op andere momenten nog mogelijkheid tot inspraak is. Wat is de volgende stap na de infomarkten. **Worden er nog andere alternatieven toegevoegd** later in het proces?

Het projectteam verduidelijkt dat de infomarkt een louter informerende waarde heeft.

Bedoeling is om toe te lichten dat er een alternatievenonderzoeksnota raadpleegbaar is en waar deze te vinden is. Alle inspraakreacties die worden ontvangen, zullen worden verzameld en beantwoord in een overwegingsdocument. Dit is een openbaar document waarin per reactie zal beschreven worden hoe en waar deze is verwerkt. Na verwerking van de input uit de publieke raadpleging en de adviezen van de verschillende adviesinstanties worden de te onderzoeken alternatieven en de voorgestelde manier om ze te onderzoeken definitief beschreven in de definitieve alternatievenonderzoeksnota. Op dat moment kunnen er in principe geen alternatieven meer bijkomen.

Schoten

- Er waren verschillende vragen rond betrokkenheid van lokale besturen en de politieke vertegenwoordiging. **Wat als de politieke coalitie wijzigt?**

De gemeentebesturen maken deel uit van de werkbank en worden daar, net zoals overige werkbankleden, op de hoogte gehouden van de vorderingen van de studie. Momenteel wordt uitgegaan van een voorkeursbesluit begin 2024, wat binnen de huidige politieke coalities valt.

Brasschaat

- Wie zijn jullie? Wie is de **opdrachtgever**?
Wij zijn het studiebureau Sweco. AWW en Departement Omgeving treden gezamenlijk op als opdrachtgevers.

- De vraag wordt gesteld of het project niet reeds in gang gezet is met het **Toekomstverbond**?
Het toekomstverbond stelde dat de A102 nodig is om het Haventracé mogelijk te maken.

- **Kunnen we als burger mee stemmen op de voorkeursvariant?** Is het waardevol om mee te doen aan deze inspraakmomenten als we toch niet mogen stemmen?

- *Burgers kunnen niet mee stemmen op een voorkeursvariant; de keuze voor een voorkeursvariant gebeurt door de Vlaamse overheid op basis van een diepgaande en grondige afweging van alle onderzoeksaspecten door het studiebureau. Er zijn wel momenten waarop burgers hun ideeën en bedenkingen kunnen meegeven. In de onderzoeksfase kan dit formeel in de periode van de publieke raadpleging en later tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp voorkeursbesluit (waar dat voorkeursalternatief deel van uitmaakt). Informeel kan dit tijdens de infomarkten en de werkateliers. **Waarvoor staan AON en OA?***

AON staat voor Alternatieven Onderzoeksnota: dit is een document dat de methodiek beschrijft van WAT onderzocht wordt en HOE we dit gaan onderzoeken.

*OA staat voor **O**nderzoeks**a**specten. Afhankelijk van welke variant onderzocht wordt komen er vragen naar boven. De onderzoeksaspecten verwijzen naar thema's die verder onderzocht zullen worden in het verdere traject.*

Wommelgem

- Er wordt de vraag gesteld welke **rol Stad Antwerpen** speelt in dit project.

Alle gemeenten en districten in het projectgebied worden nauw betrokken in dit proces. Stad Antwerpen is hier één van en wordt ook betrokken. Zo sluiten de lokale besturen aan in de werkbank en is er een lokale besturenoverleg om specifiek de engagementen die lokale besturen kunnen opnemen te bespreken.

- Men vraagt of de **vergroting van de Tijsmanstunnel** geen oplossing kan bieden voor het probleem.
Een tweede Tijsmanstunnel maakt deel uit van het Haventracé en wordt binnen een ander proces onderzocht.

A102

Opmerkingen

- (S) (B) (W) Men stelt vast dat er veel verkeer is op ring oost-zuid. Ideaal wordt **de A102 verlengd tot autostrade Brussel**. In deze context wordt er verwezen naar de vroegere plannen voor de Grote Ring. Deze ring zou nog veel verder buiten de stad liggen, in de huidige plannen gaat men het verkeer weer dicht bij de stad duwen. Aan het vliegveld van Deurne is er reeds een tunnel gelegd, nog een niveau lager. Het was de bedoeling om deze helemaal door te trekken. De ondertunneling van de R11 (Krijgsbaan) tussen Wommelgem en Wilrijk maakte ook deel uit van het Meccano-plus plan.
In 2013 werd een plan-MER voor de A102/R11bis opgestart. In het najaar van 2017 werd het project R11bis (de zuidelijke bypass van Wommelgem tot Wilrijk) definitief geschrapt als niet valabel. Er is gekozen voor een combinatie waarbij enerzijds op de R1 gezorgd wordt voor een scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer voor een betere doorstroming gecombineerd met de opstart van het complex project De nieuwe Rand dat de Oostelijke Verbinding van het Haventracé onderzoekt. Uit onderzoek blijkt dat deze combinatie veel positievere effecten heeft dan een scenario met de R11bis. Dit betekent uiteraard ook dat er geen op- en afrittencomplex komt thv R11.
- (W)(E) Aansluitend vragen twee bezoekers waarom de E34 niet kan worden doorgetrokken en al **vanaf Ranst een omleidingsweg te voorzien** (doortrekken E34 naar E19 in het zuiden) om het verkeer rond Antwerpen te leiden.
Dit behoort niet tot het onderzoek.

Schoten

- Er wordt verwezen naar **Masterplan Merksem** (alles tussen Bredabaan en Albertkanaal). Vandaag is er veel vrachtverkeer op Metropoolstraat. Een aansluiting op A102, waardoor ze dat tracé kunnen gebruiken, zou heel deze industriezone kunnen ontsluiten zodat al het vrachtverkeer dat nu in Merksem centrum zit uit de kern wordt geweerd. Zo'n op- en afrit zou hier veel aan kunnen verbeteren.
- Er wordt gesteld dat de **verbinding van een stukje A102 aan de ring in Luchtbal** (Merksem) niet nodig is.
Dit is belangrijk om robuustheid te realiseren.

Brasschaat

- De aanleg van een A102 is een goede zaak, vanuit Brasschaat komende moet men niet meer langs de ring van Antwerpen om richting Hasselt te gaan.
- A102 is een goede zaak want economisch leven moet ook kunnen functioneren. Tunnels zoals A102 zouden kunnen vergeleken worden met LED-zone waarbij men elektriciteit of synthetische benzine verplicht maakt om door tunnels te mogen rijden.

- De **Bredabaan** is nu heel druk, vervuillend. Er zou beter een **afrit van de A102 komen in Schoten**, dit zou een groot deel van het verkeer wegnemen van de Bredabaan.
Als er wordt gekeken naar een op- en afrittencomplex op A102 zal dit thv de Houtlaan/Bischoppenhoflaan zijn.
- Een aantal mensen geeft aan dat ten gevolge van Oosterweel **de brug aan het Sportpaleis** afgebroken gaat worden waardoor verkeer vanuit Brasschaat dat langs Sportpaleis gaat in de problemen gaat komen. Daarom was het goed geweest mocht de A102 er al liggen.

Wommelgem

- Een bewoner geeft aan dat het een **foutief beeld** geeft om te communiceren dat de **A102 volledig ondergronds** zal liggen. Met de afstand meegerekend die de A102 nodig zal hebben om ondergronds te geraken zal er nog een aanzienlijk deel bovengronds zichtbaar zijn.
- Een bewoner stelt dat de A102 geen zin heeft. Er is momenteel vrachtverkeer richting het noorden maar dit is in verhouding slechts een fractie van het verkeer dat richting het noorden rijdt. Momenteel gaan alle autosnelwegen naar Antwerpen, dit is een probleem, dit moet ontrafeld worden. De A102 heeft geen zin als de rest niet mee wordt opgenomen. Men zou beter eerst de E313 optimaliseren, om daarna te bekijken wat dit doet en dan pas spreken over de A102.
*De Nieuwe Rand bestaat uit 3 onderdelen nl. de optimalisatie van de A12-Noord, een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19 en de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1). Volgens een verkeersonderzoek in kader van de werkbank Haventracé, dat liep van 2018 tot 2020, werd een **wederzijdse afhankelijkheid tussen de verschillende oostelijke segmenten van het Haventracé** aangetoond. Daarom worden binnen De Nieuwe Rand deze drie infrastructuurvraagstukken expliciet samengenomen en geïntegreerd uitgewerkt.*
- Een bewoner geeft aan dat het vreemd is dat er voor doorgaand verkeer op de A102 slechts 1 rijstrook wordt voorzien. Waarschijnlijk zal met 1 rijstrook een trage snelheid worden toegelaten, waardoor men deze tunnel dan liever niet neemt en het nut een beetje verloren gaat.
*Momenteel wordt **zowel een tracé met 1 als met 2 rijstroken + busstrook** onderzocht.*

Ekeren

- Eén van de aanwezigen haalt aan dat het **afwikkelen van vrachtverkeer van E19 naar E313 via A102** voor een positieve ontlasting zou zorgen.
Dit klopt niet. Volgens het verkeersmodel is het aantal vrachtwagens dat van de E19 naar de E313 rijdt (of omgekeerd) beperkt: minder dan 10/u in zowel de ochtend als avondspits. Ook voor personenwagens is deze relatie weinig relevant. De ontlasting van de R1 door rerouten van deze specifieke relatie zal verwaarloosbaar zijn.

Stabroek

- Er wordt een bezorgdheid geuit dat door de **aanleg van de A102 er meer verkeer vanuit Nederland naar Limburg** zal gaan waar Stabroek 'de dupe' van zal worden.

Vragen

- (S)(B)(W)(E) Er worden een aantal vragen gesteld rond de **aansluiting van de A102 op de A12 en de E313**.
De A102 sluit noordelijk aan t.h.v. de knoop E19/A12 en ten zuiden t.h.v. het rondpunt van Wommelgem. Hoe deze aansluitingen precies vorm zullen krijgen moet onderzocht worden in het geïntegreerde onderzoek. Hier kunnen verschillende oplossingen voor bedacht worden, waarbij het rondpunt te Wommelgem bv. anders kan worden vormgegeven.
Concreet mbt de aansluiting op E313 wordt de vraag gesteld of de aansluiting boven- of ondergronds gebeurt? Blijven alle bestaande verbindingen behouden? Zullen er nieuwe verbindingen worden voorzien? Meerdere bewoners wijzen erop dat het rondpunt van Wommelgem nu al verzadigd is op vlak van verkeer.
In de onderzoeksfase zal onderzocht worden hoe de aansluiting van de A102 op de E313 kan worden vormgegeven. In de AON werden in Bijlage 3 reeds een aantal verkennende opties opgenomen, die een indicatie geven van de mogelijkheden. Het rondpunt in Wommelgem kan anders worden vormgegeven, zodat de aansluiting op een andere manier kan gerealiseerd worden. In alle oplossingen gaan we ervan uit dat men de E313 zal kunnen blijven oprijden. Beweging van en naar de stad/richting Hasselt zullen mogelijk blijven. Of er rechtstreeks naar de A102 zal kunnen worden gegaan, is nog een onderzoeksvraag. Voor alle oplossingen zal het belangrijk zijn om naar de ruimtelijke kwaliteit te kijken en te kijken wat voor impact deze aansluiting heeft. In ieder geval zullen de huidige aansluitingen t.h.v. het rondpunt mogelijk blijven.
- (S)(B)(W)(E) Daarnaast wordt ook gevraagd of de **A102 een aansluiting krijgt met het onderliggend wegennet**. Wat is de meerwaarde van de A102 voor lokale mensen die er wonen en werken? Is deze nieuwe infrastructuur ook voor lokale verbindingen? En kan een aansluitingscomplex worden voorzien aan P&R Merksem voor verkeer Horstebaan.
Er wordt een alternatief onderzocht waarbij de A102 een doorgaande functie krijgt, en dus geen aansluiting maakt met het onderliggend wegennet. Er kan dus enkel van de E313 naar de A12 gereden worden (en omgekeerd).
Een variatie op het alternatief met A102 met doorgaande functie onderzoekt welke effecten er optreden wanneer de A102 wordt verbonden met het onderliggend wegennet. Deze aansluiting zou er kunnen komen ter hoogte van de Houtlaan of ter hoogte van de Bisschoppenhoflaan.
- (S)(B)(W)(E) Waarom wordt voor deze beide aansluitingen een **volledige verkeerswisselaar** voorzien?
We nemen altijd volledig functionele complexen als principe om een robuust wegennet te creëren dat in alle richtingen kan functioneren. Moest er bv. een ongeval gebeuren kan het verkeer nog worden omgeleid. Daarom neemt het Agentschap Wegen en Verkeer het standpunt in om voor symmetrische complexen te zorgen.
- (S) (B) (W) (E) Veel bewoners vragen zich af **hoe de A102 precies zal worden gerealiseerd. Zal deze sowieso in een tunnel liggen?** Hoe kan deze tunnel aangelegd worden? Men vraagt ook of de combinatie geboorde tunnel en cut & cover op bepaalde segmenten mogelijk is?
Voor de aanleg van de A102 in tunnel wordt gekeken naar 2 manieren van uitvoering: een geboorde tunnel of een cut & cover. Een geboorde tunnel 'boort' als het ware de A102 onder de grond, terwijl de cut & cover methodiek de tunnel uitgraaft en vervolgens toedekt. Een A102 op maaiveld of in sleuf zijn geen alternatieven die onderzocht worden. Hoe diep de tunnel zal liggen en waar hij precies zal bovenkomen is op dit moment nog niet geweten. Dit is van vele

factoren afhankelijk en wordt onderzocht de komende periode. Ook het aantal rijstroken voor de A102 vormt nog een onderzoeksvraag: 2x1 rijstrook (en pechstrook/busstrook) of 2x2 rijstroken (en pechstrook/busstrook). Ook de combinatie geboorde tunnel en cut & cover op bepaalde segmenten is mogelijk, dit maakt deel uit van het onderzoek.

- (S) (B) (W) (E) Daarnaast werd gevraagd wat het **verschil in kostprijs** is voor een geboorde tunnel ten opzichte van een tunnel in cut & cover. Cut en cover lijkt de meest logische/economische keuze volgens een aantal personen. Velen gaven aan dat er een voorkeur bestaat voor een geboorde tunnel, omdat een cut & cover een grotere bovengrondse impact met zich mee zou brengen. Er wordt ook opgemerkt dat een aanleg via cut & cover niet verenigbaar is met doelstellingen rond klimaat.

Beide opties hebben bepaalde voordelen en nadelen die afgewogen worden bij de keuze van de uiteindelijke methode. Zo zal een geboorde tunnel minder impact hebben op de bovengrondse functies, maar is de kostprijs hoger dan bij een tunnel via cut & cover. Als een tunnel via cut & cover wordt uitgegraven, zal de impact op de bestaande situatie t.h.v de reservatiestrook dan weer groter zijn. Er zal ook in beeld worden gebracht wat de mogelijkheden zijn voor een bovengrondse invulling op de tunnel (kan dit een parkgebied worden? Kan hier waardevolle natuur op groeien?). Al deze aspecten worden onderzocht en zullen meegenomen worden in de afweging. Het aspect 'kostprijs' is dus niet het enige aspect waarmee rekening wordt gehouden in de uiteindelijke keuze.

- (S)(E) **Hoe diep zit de tunnel onder de grond? Hoe breed is deze?** Concreet zijn in Ekeren verschillende burgers bezorgd over de **ligging van de tunnelmond** van de A102 thv Ekeren: men vreest geluids- en luchtverlast die afstraalt op Ekeren. Daarnaast is er bezorgdheid of deze niet te dicht bij het Jan Palfijn ziekenhuis komt te liggen. Waar gaan de A102 en de tweede spoortoegang onder de grond? De zone tussen verkeerswisselaar E19/A12 en A102 is een groen gebied. Het belang van dit groene gebied komt vaak naar voren met de wens om alles hier al maximaal onder de grond te hebben. Belangrijk hierbij is om een kwalitatieve verbinding tussen het Fort van Merksem en het centrum van Merksem te voorzien. Ook in Schoten is er bezorgdheid over de exacte locatie waar het tracé van de A102 loopt. Enkele mensen vroegen om een meer gedetailleerde kaart die inzoomt op de gemeente. Het was soms nog onduidelijk dat er ook een alternatief is waarbij geen A102 wordt aangelegd.

Hoe diep en breed de tunnel precies wordt, moet het onderzoek uitwijzen. Dit is ook sterk afhankelijk van de uitvoeringsmethodiek. Een geboorde tunnel zal bijvoorbeeld dieper liggen dan een tunnel die via cut & cover methodiek wordt aangelegd. De exacte ligging van de tunnel en de tunnelmond is afhankelijk van heel wat factoren (manier van uitvoeren, type verkeer dat er door moet, combinatie met andere lopende projecten enz.) en zal pas in de loop van het onderzoek duidelijk worden.

- (S) (E) Een aantal vragen hebben betrekking op de **hinder tijdens de aanleg** hiervan. Zorgt een geboorde variant voor trillingen op huizen in de omgeving? Kan er schade optreden aan huizen in de omgeving bij de aanleg van de tunnel?

Er zal ook onderzocht worden welke mate van hinder beide alternatieven veroorzaken. Binnen dit onderzoeksaspect zal dan ook nagegaan worden of huizen in de omgeving trillingen kunnen ondervinden van een geboorde tunnel of niet en of er een risico op schade is voor huizen in de omgeving. In een volgende fase, wanneer een voorkeursalternatief is gekozen, zal ook onderzocht worden wat minder hinder-maatregelen kunnen zijn voor tijdens de effectieve werken. Er zal in elk geval getracht worden de hinder zo veel als mogelijk te beperken, zodat de woningen in de omgeving zo weinig mogelijk hinder ondervinden.

Schoten

- Een aantal vragen heeft betrekking tot gevaarlijk transport in de tunnel van de A102. Mag gevaarlijk verkeer door de tunnel? Is **ADR-transport** toegelaten?
Dit wordt mee onderzocht. De tunnel uitrusten voor ADR transport vergt meer infrastructurele ingrepen dan een tunnel zonder.
- Komen er **ventilatieschachten** aan de tunnel? Wat is het effect van een tunnel op de uitstootgassen?
Afhankelijk van welk verkeer er door de tunnel gaat, zullen er bepaalde veiligheidseisen aan gekoppeld worden. Dit betekent dat er inderdaad mogelijks ventilatieschachten nodig zijn. Een belangrijk aandachtspunt bij een tunnel is ter hoogte van de tunnelmonden. Hier zullen de uitstootgassen van auto's immers ook weer bovenkomen. De impact van de tunnelmonden op de luchtkwaliteit wordt zeker in beeld gebracht in het geïntegreerde onderzoek.
- Er worden vragen gesteld over de besluitvorming van de onderzoeksfase. Op welke basis wordt een keuze gemaakt over de A102? Wie neemt deze beslissing? Ligt het al niet bijna op voorhand vast dat er **voor het goedkoopste tracé zal worden gekozen** in plaats van het beste?
Het geïntegreerde onderzoek brengt heel wat aspecten in kaart die mee worden genomen in de afweging. Deze aspecten worden beschreven in Hoofdstuk 7 van de AON en verder geduid in Bijlage 1. Hoe er met al deze elementen wordt rekening gehouden, staat beschreven in Hoofdstuk 8. De uiteindelijke beslissing ligt in handen van de Vlaamse Regering. Het project richt zich er op in alle sereniteit en objectiviteit de voorgestelde alternatieven te onderzoeken zodat de politiek alle nodige handvaten krijgt om de beste keuze te maken.
- Ter hoogte van **Ertbrugge plannen ze een nieuwe wijk op de reservatiestrook**, aan de Houtlaan en de Merksemsebaan. Wordt hiermee rekening gehouden?
Normaal komt deze naast de reservatiestrook.
- Komt er **tol in de tunnel van de A102** (en de andere)?
Nee, er komt geen tol in de A102. Er komt wel tol in de Scheldetunnels (Liefkenshoektunnel, Oosterweel en Kennedytunnel), waarbij de tarieven zo ingesteld worden dat het gebruik van de Liefkenshoektunnel gestimuleerd wordt en de verkeersintensiteit in Oosterweel en Kennedytunnel ongeveer gelijk is. Er is nog geen beslissing over precieze toltarieven.
- Er wordt gevraagd of vrachtwagens niet via de Liefkenshoektunnel kunnen gestuurd worden in plaats van langs de A102.
Met het Haventracé is het de bedoeling om het havenverkeer en het doorgaand verkeer, waaronder ook het vrachtverkeer, langsheen de R2 en Liefkenshoektunnel en de A102 te sturen. Zowel de Liefkenshoektunnel als de A102 liggen dus op dit traject. De A102 biedt geen alternatief voor de Liefkenshoektunnel en vice versa.

Brasschaat

- Wordt er ook onderzocht om **een fietspad te leggen op de tunnel voor de A102**?
Ja, dit wordt nu al mee onderzocht.
- De vraag wordt gesteld of **Oosterweel nog nodig is indien de A102 er komt**.
Ja, de A102 is voornamelijk om het vrachtverkeer van de ring te halen. Oosterweel is om de Kennedytunnel en ring te ontlasten.

Wommelgem

- Is een **bijkomend aansluitingscomplex ter hoogte van de Houtlaan/Bisschoppenhoflaan** wel nodig zo dicht bij het rondpunt van Wommelgem? Wat zal de impact hiervan zijn op de omgeving? Dit zal enkel meer verkeers- en gezondheidsoverlast creëren voor de omliggende (geplande) woonwijken.
Het ligt momenteel nog niet vast dat er een nieuw op- en afrittencomplex zal komen. In deze fase wordt onderzocht of een nieuw op- en afrittencomplex mogelijk is en wat de impact daarvan zal zijn op de omgeving. De resultaten van dit onderzoek bepalen mee de keuze voor een voorkeursscenario. Dit moet voldoen aan de hoge ambities die het project eveneens heeft op vlak van leefkwaliteit.
- Er wordt gevraagd of er geen **aparte afslagstrook kan voorzien worden voor de A102**. Op deze manier kan er reeds vroeg voorgesorteerd worden om de A102 te nemen en staan mensen niet mee in de file op de E313. Er wordt ook gevraagd of deze op- en afritten ondergronds kunnen voorzien worden of reeds vroegtijdig kunnen dalen.
Dit is een terechte vraag. Er zal kwalitatief onderzocht worden wat de voor- en nadelen zijn van een voorsorteerstrook te voorzien voor de A102.

Ekeren

- **Hoe zal vrachtvervoer zich vanuit de Kempen gaan verplaatsen naar linkeroever?** Via het nieuwe tracé of niet?
De bedoeling van de A102 is om zowel vracht als personenverkeer op E313 (oa komende van de Kempen) richting A12/E19 en de haven in het noorden vanaf de E313 thv het rondpunt in Wommelgem via de A102 te leiden, om zo de Antwerpse ring te ontlasten.
- Is het wel realistisch om **de A102 met 2x1 rijstroken** uit te voeren? “Wat bij een vrachtwagen in panne?”
Het aantal rijstroken voor de A102 vormt nog een onderzoeksvraag: 2x1 rijstrook (en pechstrook/busstrook) of 2x2 rijstroken (en pechstrook/busstrook).

E313

Wommelgem

- Een bewoner stelt dat er **ter hoogte van de Q8 meer ruimte is om de tunnel te laten aansluiten**, i.p.v. ter hoogte van rondpunt Wommelgem.
Hier hebben we vandaag nog geen duidelijk beeld van, dit moet verder worden onderzocht.
- Er wordt aangehaald dat er **waterzieke grond** aanwezig is ter hoogte van het **Rivierenhof** en dat hier rekening mee moet worden gehouden.
In het onderzoek wordt ook onderzocht hoe de ondergrond is opgebouwd en hoe infrastructurele aanpassingen kunnen gerijmd worden met de grondwaterstroming enz.
- Bewoners van de Uilenbaan zijn bezorgd dat er **geen ruimte is om de E313 te verbreden**, zeker niet met de huidige pijpleidingen.
Er wordt van uit gegaan dat de meeste van de pijpleidingen zullen moeten worden verlegd. Als er een verbreding van de snelweg komt, is dat het gevolg. Indien er gekozen wordt voor een verbreding van de E313 wordt er sowieso teruggekoppeld met alle leidingbeheerders.

Vragen

- (S) (B) (W) Er worden veel vragen gesteld rond de mogelijkheden om de **E313 ondergronds** aan te leggen. Is het mogelijk om de E313 ondergronds aan te leggen? Van waar tot waar zou dit mogelijk zijn?
Er wordt inderdaad onderzocht of de E313 onder de grond kan worden aangelegd. Dit wordt zowel bekeken voor de E313 west (vanaf de ring tot het rondpunt van Wommelgem) als voor de E313 oost (vanaf het rondpunt Wommelgem tot +/- de Q8). Het onderzoek zal uitwijzen of dit technisch haalbaar is, wat de impact hier van is, welke mogelijke verbeteringen qua geluidsklimaat dit met zich kan meebrengen, ...
- (S) (W) (ST) Er wordt gevraagd of het mogelijk is om te maken dat het verkeer op de E313 niet meer helemaal tot in Wommelgem zou moeten rijden om dan terug te keren richting E34 m.a.w. er wordt gevraagd **de knoop van Ranst te vervolledigen**.
We onderzoeken inderdaad de mogelijkheid om de knoop van Ranst te vervolledigen zodat verkeer van E34 oost naar de E313 oost kan rijden en omgekeerd.

Wommelgem

- Veel bezoekers vragen of er meer **rijstroken op de E313** worden voorzien en wat dit precies zou betekenen.
Er worden verschillende scenario's onderzocht voor de E313. In een scenario waar de A102 wordt aangelegd, wordt onderzocht of er tussen het rondpunt Wommelgem en de verkeerswisselaar E313/E34 een extra rijstrook nodig is. Tussen het rondpunt te Wommelgem en de ring van Antwerpen wordt geen extra rijstrook voorzien. Indien er geen A102 wordt voorzien, wordt een scenario onderzocht waar er ook tussen de ring van Antwerpen en het rondpunt in Wommelgem een extra rijstrook bijkomt. We onderzoeken dit om in beeld te krijgen of een extra rijstrook kan helpen om het verkeer vlotter af te wikkelen. Dit vormt een mogelijk scenario, het onderzoek zal uitwijzen of deze extra rijstroken nodig zijn.
- Er worden vragen gesteld m.b.t. **bestaande bruggen**. Er is net een nieuwe fietsbrug geplaatst aan het Rivierenhof, zal deze verdwijnen als de E313 wordt verbreed/overkapt/...? Moeten huidige bruggen over de E313 verbreed worden als deze wordt verbreed?
Er worden inderdaad opties onderzocht waarbij de E313 verbreed of overkapt wordt. Dit kan een impact hebben op de huidige infrastructuur die hier reeds aanwezig zijn. Momenteel wordt er echter eerst onderzocht of de E313 verbreed en/of overkapt zal worden, daarna pas zal er gekeken worden naar aanpassingen aan bestaande infrastructuur (eens deze keuze gemaakt is).
- Men vraagt zich af wat de plannen aan de Q8 zijn en hoe de **afstemming met het bedrijventerrein Lage Keer** zal gebeuren.
Het bedrijventerrein op de Lage Keer wordt beschouwd als beslist beleid en wordt meegenomen in de referentiesituatie. We gaan dus uit van de realisatie van dit bedrijventerrein. We houden dus ook rekening met de mogelijke verkeersgeneratie van dit bedrijventerrein en dit zit ook mee in de verkeersmodelleringen. Er wordt onderzocht of er ter hoogte van de Q8 een aansluitingscomplex kan worden voorzien. Het uitgangspunt is dat dit aansluitingscomplex enkel gebruikt zal worden door vrachtwagens voor de industrieterreinen. We gaan uit van een gesloten systeem voor de Lage Keer, waarbij de industrieterreinen enkel bereikbaar zijn via de E313. Het is belangrijk dat er geen extra verkeersdruk ontstaat op het onderliggend wegennet en de woonwijken.

A12

Opmerkingen

- (B) (E) Er bestaan frustraties dat thv Leugenberg een afrit ontbreekt op de A12 waardoor Brasschaat niet toegankelijk is. Het verkeer kan er pas af thv Stabroek of Kleine Bareel. De afrit was er vroeger maar is afgeschaft door een grote hoeveelheid aan ongevallen. Er wordt gevraagd om een grondige optimalisatie van **ASC Leugenberg** te voorzien. Ook wordt voorgesteld om het aansluitingscomplex 16 te vervangen met Hollands complex. Dit leidt tot ruimtewinst voor meer groen en helpt een verbinding te realiseren van Bospolder naar Oude Landen. Algemeen wordt de vraag gesteld op welke wijze er bepaald wordt of er te veel of te weinig aansluitingscomplexen op de A12 zijn? Er wordt ook de vraag gesteld of minder complexen niet net voor een trechtereffect zorgen en wat de impact op de directe omgeving is?

In het onderzoek naar de optimalisatie van de A12 wordt bekeken op welke manier de verschillende aansluitingscomplexen op de A12 optimaal kunnen worden ingericht en wat de impact is op de omliggende ruimte.

Ekeren

- Er is bezorgdheid dat bij een **verbreding van de A12 geraakt wordt aan de landbouwactiviteiten**.
- Er wordt opgemerkt dat het nodig is om **Ekersesteenweg te ontlasten** van doorrijdend vervoer naar Kapellen, Hoevenen en Brasschaat.

Stabroek

- Er wordt opgemerkt dat er momenteel werken zijn aan de **A12** waarbij er **nieuwe geluidsschermen** geplaatst worden en dat het positief effect hiervan reeds merkbaar is.
- Er wordt opgemerkt dat het **op- en afrittencomplex richting Stabroek een knelpunt** is.
- Veel verkeer dat nu door Stabroek rijdt om op de A12 te geraken nam vroeger de 'oprit' (eigenlijk een kruispunt met lichten) ter hoogte van de huidige op- en afrit in 1 richting Dijkstraat/A12. Als hier een volwaardige op- en afrit komt zou dit al veel verkeer uit centrum Stabroek halen.

Vragen

Ekeren

- **Overkapping of intunneling van A12 Ekeren** bij beide alternatieven is zeer wenselijk voor minder geluidsoverlast, een betere luchtkwaliteit en een hogere visuele verbinding tussen Ekeren en de Bospolder. Zijn er opties om de A12 te ondertunnelen? Zo ja, is dit überhaupt wel mogelijk met het opstijgend grondwater en het opgespoten zand? Moet er dan een continu bemaling gebeuren? Is dit dan wel nog verantwoord?

De mogelijkheid om bij de optimalisatie van de A12 bepaalde delen te ondertunnelen wordt onderzocht. Hoe, en of dit kan, maakt deel uit van het onderzoek.

Stabroek

- Er wordt gevraagd om te verduidelijken **wat de optimalisaties aan de A12** inhouden.
De concrete invulling wordt nog onderzocht. Mogelijke optimalisaties zijn o.a. het vervangen van de twee halve complexen thv de Dijkstraat en de Smalleweg door één volwaardig complex, het vervolledigen van het complex in Zandvliet, maar ook optimalisaties aan de vormgeving van de complexen in Ekeren.

- Er wordt de vraag gesteld of er reeds andere, kleinschaligere oplossingen geprobeerd zijn om **vrachtverkeer uit de dorpskernen** te halen?
In het complex project zal onderzocht worden of er een structurele oplossing gevonden kan worden voor de problematiek. De infrastructurele oplossingen die aangeboden worden zijn niet de enige focus van het onderzoek. Hiernaast wordt ook rekening gehouden met eventuele andere oplossingen.
- Er wordt gesteld dat, als **de Liefkenshoektunnel niet meer betalend** zou zijn, dat dan het vrachtverkeer niet meer langs de A12 zou rijden.
Voor (vracht)verkeer tussen Rotterdam en Gent/Frankrijk is de route via de Liefkenshoektunnel de kortste en snelste route. Als deze ook nog eens goedkoper, of even duur, is als de route via Oosterweel of de Kennedytunnel, dan zal dit zeker de meest gebruikte route zijn. Voor andere relaties, bijvoorbeeld richting het oosten of richting Brussel, zal het vrachtverkeer wel nog gebruik maken van de A12.

Nx

Opmerkingen

- (B) (E) (ST) De **Nx is en blijft een groot discussiepunt onder de bewoners**. Er zijn zowel voor- als tegenstanders. Maar ze zijn het allemaal eens dat er iets moet gebeuren omdat de gemeente Stabroek naar hun gevoel onleefbaar is geworden. Leefkwaliteit is hier een groot aandachtspunt.
- (B) (E) (ST) Er is bij heel wat **landbouwers** bezorgdheid dat ze **bij de aanleg van een Nx hun percelen niet meer vlot zouden kunnen bereiken**.
Vandaag worden er nog verschillende tracés voor Nx onderzocht. Er zal bekeken worden welke van deze alternatieven het beste zou zijn zodat alle landbouwpercelen nog vlot bereikbaar zijn voor landbouwers.

Brasschaat

- Algemeen is er enige **frustratie** omdat de **problematieken thv Stabroek en de Nx al lang op tafel** liggen zonder enige verbetering in het vooruitzicht.
- Burgers waren van het idee dat het **industriepark Starrenhof** daar nooit had mogen komen, het zorgt voor veel extra verkeer.
- Er worden een aantal **alternatieven voor de Nx** voorgesteld
 - Voorstel: de Kalmthoutse Steenweg doortrekken om het verkeer naar de haven te leiden.
 - Voorstel: De N111 te gebruiken als Nx.
Dit proberen we net tegen te gaan om de leefbaarheid in Stabroek te versterken. Hier is wel gehoor naar en er wordt bij vermeld dat er inderdaad veel file is thv Stabroek met veel vrachtverkeer richting de haven.

Ekeren

- Het **nieuwe noord/westelijke tracé voor de Nx** is interessant en geeft nieuwe inzichten ten opzichte van de mogelijke trajecten uit voorgaande trajecten.
- Een belangrijke voorwaarde voor de **keuze voor het tracé van de Nx** is datgene met de minste infrastructuurimpact voor Stabroek en Hoevenen.
Bij de afweging van de verschillende alternatieven zullen zowel aspecten mbt ruimte inname door nieuwe infrastructuur, natuur, bereikbaarheid voor de landbouw, impact op leefbaarheid enz spelen.

- Een aantal aanwezigen heeft een voorkeur voor het **alternatief waarbij de bestaande wegen worden geoptimaliseerd** door o.a. een betere afstemming verkeerslichten: een nieuwe weg zoals de Nx trekt nog meer auto's aan, de Nx zou er toe leiden dat files van oost west, files van noord naar zuid worden, Nx zou nog meer verkeer aantrekken vanaf achterliggende gemeentes. Er wordt ook meegegeven dat een alternatief dat bestaat uit de optimalisatie van de bestaande wegen tot niets dient als de fileproblemen op de N11 niet mee worden aangepakt (nadruk op stationsomgeving Kapellen). Deze weg moet de geoptimaliseerde wegen richting de A12 immers ontsluiten.
- Er wordt meegegeven dat **thv de Picolo** site er een **slechte afstemming is van de verkeerslichten**.
- Er is bezorgdheid over alle ondergrondse infrastructuren in de omgeving. **Vrees dat dit veel natuur en open ruimte gaat vernietigen** in de bouwfase en dat er na oplevering op de hele infrastructuurbundel geen bomen geplant meer gaan kunnen worden ten gevolge van de leidingenstraat.

Stabroek

- Er wordt gevreesd dat **als de Nx er niet komt**, er geen veranderingen zullen komen.
De verkeerssituatie wordt onderzocht rekening houdend met de ambities op vlak van leefkwaliteit, klimaatvriendelijkheid en duurzame mobiliteit. De Nx komt er niet als uit het onderzoek blijkt dat de verkeerssituatie in de regio verbeterd kan worden door optimalisaties aan de bestaande wegen. Als uit het onderzoek blijkt dat de problemen mbt leefbaarheid kunnen worden opgelost door aanpassingen aan de bestaande wegen, dan zal dit zo in het voorkeursscenario worden meegenomen, met de bedoeling op die manier te worden uitgevoerd.
- Iemand stelt dat het **knooppunt ter hoogte van de Klinkaardstraat** wordt heraangelegd. Dit wordt beter gestopt om het in de toekomst te verbreden en enkel voor doorgaand verkeer te behouden. Dit kan dan worden aangesloten op de Nx. Dit zal nodig zijn om de file aan te pakken.
Het kruispunt N11/N111 zal worden heraangelegd tesamen met de aanleg van fietspaden op de N111, Klinkaardstraat te Kapellen. Dit kruispunt heeft een belangrijke functie zowel voor doorgaand verkeer vanuit Kalmthout richting de haven als vanuit Putte en Kapellen richting de haven. Deze aanpassingen zijn vandaag nodig. Bij het onderzoek naar een Nx zal bekeken worden of de verschillende verkeersstromen vlot naar de gewenste bestemming zoals een mogelijke Nx kunnen geraken. Daarbij zullen ook de bestaande kruispunten en lichtenregelingen herbekeken worden, waaronder ook dit kruispunt.
- Er wordt gesteld dat er een grote overlast en veel stilstaand verkeer is in Stabroek. Maar het is niet duidelijk of dit wel allemaal doorgaand verkeer is, **is er lokaal ook geen schuld te zoeken?** Het Picoloplein trekt veel verkeer aan. Dit is dus geen doorgaand maar lokaal verkeer. Ligt het probleem dan ook niet voor een deel bij de lokale inwoners? Zijn de omliggende scholen hier ook geen oorzaak? Moet er niet gezocht naar een interne oplossing voor dat we alles buitenaf gaan zoeken? Misschien kan er gezocht worden naar een circulatieplan in samenspraak met de scholen en gemeentes? Er wordt gesteld dat het sluipverkeer in de zomer verdwijnt en vanaf dat het schooljaar weer begint, de files weer beginnen. De vrachtwagens zijn hier niet in meerderheid, die zullen toch altijd andere sluipwegen vinden.
Als dit een conclusie is die ook uit het onderzoek naar voren komt, dan kan hier rekening mee worden gehouden en kan aan de hand hiervan eventueel aangetoond worden of de Nx hiervoor al dan niet een oplossing zou vormen.

- Inzake het scenario zonder Nx zijn de wegen die aangeduid zijn als te optimaliseren om het verkeer af te leiden vandaag vaak niet in staat om veel verkeer te dragen. Ze lopen ook soms door woonwijken en landschappelijk/ecologisch kwetsbaar gebied dus de infrastructuur uitbreiden is niet overal vanzelfsprekend.
- Er is een nieuwe aansluiting, Kloosterstraat, gepland om de Nx aan te sluiten.
De verlegging van de Kloosterstraat te Ekeren staat los van de realisatie van de mogelijke Nx. Het verleggen van de Kloosterstraat (N114) zal de fietsverbinding tussen Ekeren en Leugenberg verbeteren. Het project draagt ook bij aan de versterking van de fietsverbinding met de haven. Dit gebeurt in samenwerking met de stad Antwerpen, het district Ekeren en de provincie Antwerpen. De ingreep zal niet alleen de mobiliteit maar ook de leefkwaliteit ten goede komen. Naast de nieuwe aansluiting zal er immers ook nieuwe open ruimte vrij komen.

Vragen

- (E) (ST) Mogen **landbouwvoertuigen** over de Nx? Hoe rijden de tractoren vandaag? Zullen landbouwvoertuigen uit de kernen geweerd worden. Zij zitten eveneens vast in het sluijverkeer van de A12 en gaan ook op zoek naar alternatieve routes waardoor ze mee de leefbaarheid bepalen.
In deze studie onderzoeken we of en hoe een mogelijke Nx kan bijdragen tot het verbeteren van de leefkwaliteit in de kernen. Verplaatsingen met landbouwvoertuigen zullen mee onderzocht worden. Afhankelijk van de functie en de ligging van de mogelijke Nx zullen er al dan niet landbouwvoertuigen van gebruik van kunnen maken of niet.

Brasschaat

- Er is onduidelijkheid over **wat de Nx juist inhoudt**, wat zijn de verschillende mogelijkheden?
De Nx is een mogelijk nieuwe weg die de woonkernen van Stabroek/Kapellen/Schoten moet ontzien van verkeer richting de haven. Vandaag worden er nog verschillende tracés onderzocht. Er wordt ook onderzocht of een oplossing zonder Nx mogelijk is waarbij de bestaande wegen geoptimaliseerd kunnen worden bv. door een andere afstelling van de lichten.

Ekeren

- Wat zijn de **maatregelen** die genomen worden **tegen het sluijverkeer** rond Hoevenen en Stabroek als de Nx er niet komt? Er wordt o.a. voorgesteld om circulatieplannen in te voeren om sluijverkeer te weren.
In het kader van het onderzoek naar het al dan niet noodzakelijk zijn van de Nx wordt ook onderzocht waar het sluijverkeer rond Hoevenen en Stabroek voorkomt. Op basis daarvan kan worden aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden tegen sluijverkeer in geval de Nx er niet komt.
- Is een **nieuwe weg** trekken **door één van de laatste stukken agrarisch gebied in de regio** wel een goed idee?
Om te beslissen of de Nx wordt meegenomen in het voorkeursalternatief worden zowel beoordelingscriteria op vlak van mobiliteit, ruimte, impact op landbouw, leefkwaliteit en klimaat tegen elkaar afgewogen.

Stabroek

- De bewoners vragen om te verduidelijken hoe de onderlinge verbinding van de kernen georganiseerd zal worden. Zal de Nx niet voor een tweedeling zorgen? Moet het lokaal verkeer rondrijden door Nx of komt er een duidelijk uitgewerkt kleinschalig netwerk? Er wordt **gevreesd**

voor het verlies van lokale connecties. Zo is er bezorgdheid over hoe één van de tracés de 'Hogeweg' zal kruisen.

De exacte locatie, uitvoering en het ontwerp van het tracé is nog niet vastgelegd. In het onderzoek worden een aantal tracés onderzocht. Deze worden in de AON beschreven. Het studieteam is zich bewust van het belang van de verbinding tussen de kernen van Stabroek en Hoevenen, in alle varianten van de Nx die we onderzoeken proberen we die verbinding te bewaren. Er wordt zowel rekening gehouden met een bovengrondse als ondergrondse realisatie van de Nx.

- Er is een **schrik voor een trechtereffect bij** de eventuele aanleg van een Nx. Er wordt de vraag gesteld of aansluitende wegen ook gescreend worden en of deze ook meegenomen worden in de visie. Specifiek vreest iemand voor opstoppingen in het bestaand netwerk (o.a. ter hoogte van de Kapelsestraat).
De exacte locatie, uitvoering en het ontwerp van het tracé is nog niet vastgelegd. In het onderzoek worden een aantal tracés onderzocht. Deze worden in de AON beschreven. Er zal op een geïntegreerde wijze onderzocht en beschreven worden wat het effect van elk van deze tracés is op het onderliggend wegennet.
- Zijn alle **voorstellen voor het tracé van de Nx** in rekening gebracht in het onderzoek? Nu lijkt het of enkel de voorstellen van de Nx in het zuiden een optie zijn? Wat met de voorstellen van een tracé die meer in het noorden liggen (richting Antitankgracht)? Er wordt ook voorgesteld om een tracé aan te leggen boven de antitankgracht op een palenstructuur. Er wordt ook voorgesteld om het alternatief 'Stabroek ondertunneling' mee te nemen.
Er werden in de huidige versie van de alternatievenonderzoeksnota 4 tracémogelijkheden opgenomen voor de Nx die met de kennis in deze fase van het traject als redelijk worden beschouwd. Indien er andere tracés worden voorgesteld via een formele inspraak tijdens de publieke raadpleging, zullen deze gescreend worden door het onderzoeksteam. Als deze ook redelijk zijn, zullen zij deel uitmaken van het onderzoek en zal dit zo worden aangepast en benoemd in de definitieve alternatievenonderzoeksnota. Het is niet voldoende om dit aan te geven op de infomarkt. Enkel een formeel ingesproken voorstel kan onderzocht worden en al dan niet in de AON worden opgenomen. De reden waarom een voorstel wel of niet werd opgenomen zal ook in het overwegingsdocument worden beschreven. Een formele inspraak kan ingediend worden tijdens de publieke raadpleging die loopt van 12/09 tot en met 11/10 via het mailadres van denieuwerand@vlaanderen.be.
- Als er een **Nx** komt, zal deze dan ook **open zijn voor vrachtwagens**? Welk effect gaat dit hebben? Gaat dit net de vrachtwagens weghalen uit de centra of gaat dit ze net naar de centra lokken?
Als de Nx er komt, dan zal vrachtverkeer op de Nx toegelaten zijn. Naar verwachting zal dit vrachtverkeer wegtrekken uit de centra, maar dat wordt nog onderzocht. Het project zal ook onderzoeken welke flankerende maatregelen mogelijk zijn, zowel zonder Nx als aanvullend aan de realisatie van de Nx, om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de centra te verbeteren.
- Bij het **alternatief tracé van de Nx met de grote bocht**, zou dit er niet voor zorgen dat de autostrade een barrière vormt voor de omgeving?
In het geïntegreerd onderzoek worden de effecten van een eventuele barrièrewerking van elk van de verschillende tracés onderzocht en mee in rekening gebracht.
- (ST) Iemand maakt zich zorgen over de **inname van de open ruimte**. Waarom zou je groen laten verdwijnen voor auto(snel)wegen? Het is niet verstaanbaar dat groen zou verdwijnen voor de Nx.
Er wordt onderzocht of de Nx nodig is om de file- en leefbaarheidsproblematiek op te lossen. Het onderzoek brengt in kaart wat het effect van de verschillende tracés is. Ook het effect op

de open ruimte en de leefkwaliteit wordt kritisch onderzocht. Het is niet de bedoeling dat 'elk stukje groen' zal verdwijnen. De mogelijkheid van de aanleg van een Nx gaat al heel lang mee en nu is het moment om te beslissen of dit er al dan niet van gaat komen. Om deze reden worden verschillende alternatieven onderzocht, ook deze die niet op maaiveld komen.

- Inzake de N111 wordt gevraagd waarom er geen **rotondes zijn i.p.v. lichten**? Er is hier toch genoeg plaats?
Rotondes hebben een aantal nadelen. Het is veel moeilijker om ze veilig in te richten voor fietsers en er moet een veel grotere oppervlakte verhard worden. Bovendien kan met lichten het verkeer veel beter gestuurd worden, zo kan voorrang worden gegeven aan het verkeer op de wegen van hogere categorie en kan vb. voorrang gegeven worden aan bussen.
- Iemand stelt de vraag of er **op- en afritten zullen zijn op de Nx**.
Er worden vandaag in het onderzoek geen aansluitingen voorzien op de Nx. Enerzijds om de stroomfunctie van de Nx te maximaliseren, en anderzijds om sluipverkeer te vermijden.
- Wat voor weg zal de **Nx** zijn?
*De Nx zou een **gewestweg** zijn, deel uitmakend van het dragende netwerk.*
- Wat komt er **naast het tracé van de Nx**?
Vandaag onderzoeken we in eerste instantie of er al dan niet een Nx komt. Tijdens het onderzoek zal duidelijk worden hoe die eventueel wordt vorm gegeven rekening houdend met de ambities op vlak van leefkwaliteit en duurzame mobiliteit.
- **Waar zal het van afhangen of de Nx er komt of niet?**
Er wordt onderzocht of de aanleg van een Nx een verbetering kan betekenen voor de huidige verkeersproblematiek. Hierbij wordt echter ook rekening gehouden met het effect van de aanleg van deze eventuele infrastructuur op de omgeving. Dit vanuit de thema's Levendige Rand, Duurzame Rand en Klimaatrobuuste Rand. De onderzoeksaspecten die hierbij deel uitmaken van het geïntegreerd onderzoek zijn in de AON beschreven.
- Gaat er in het scenario met een Nx niet veel verkeer van de **aansluiting op de A12** naar het noorden rijden om aan de haven te kunnen. Er moet vandaag ook veel verkeer naar het noorden dus is het dan niet beter de aansluitingen noordelijker te voorzien?
Onderzoek moet uitwijzen waar de aansluiting met de A12 het best wordt voorzien.
- Hoe zal er worden omgegaan met **restpercelen** die ontstaan door dat de Nx doorheen landbouwpercelen snijdt?
Dit maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek waarbij we reeds een aantal oplossingsrichtingen kunnen bekijken. Meer concreet op perceelsniveau zal dit worden uitgewerkt tijdens de uitwerkingsfase.
- Delhaize Kapellen die op nieuwe locatie komt (aan overkant): hypothekeert dit de kansen om hier een ondergrondse connectie te maken van de Klinkaardstraat naar de Nx?
De Nx ondergronds ter hoogte van het kruispunt N11/N111 laten starten is geen optie die momenteel op tafel ligt.
- De arcering die aanduidt welke wegen geoptimaliseerd worden voor een betere doorstroming loopt niet tot aan de A12. Wil dit zeggen dat de andere wegen wél al optimaal zijn voor het beoogde verkeer, of gaat dit dan om lokale ontsluiting, bv. van Hoevenen?
Welke wegen er moeten geoptimaliseerd worden indien er geen Nx komt, moet nog worden onderzocht. Op de kaart zijn slechts indicatief een aantal wegen dmv arcering aangeduid.

KLIMAATVRIENDELIJKHEID

Opmerkingen

Schoten

- De **Eethuisbeek** moet gesaneerd worden. Het water dat opgepompt wordt moet zeker teruggeven worden aan de natuur.
- Er wordt aangegeven dat een **vlinder- en bijencorridor** mogelijks interessant is bovenop de voorziene tunnel. Een bos is misschien niet mogelijk, maar deze corridor kan een interessante aanvulling zijn.
- Lantis is bezig met wegenwerken waar al het water onder het wegdek verzameld wordt en terug weggepompt naar de natuur errond. Plannen van Meccano vernoemde die toen ook al.

Brasschaat

- De VMM is het **Antitankkanaal** aan het uitgraven. Het Antitankkanaal heeft nu een zeer rijke vegetatie. Als het water van de Maas wordt afgesloten, dan staat op vele plaatsen geen water meer in Antitankkanaal. Het stuk dat deel uitmaakt van natuurgebied wordt afgedamd, waardoor het wel nat blijft. Een belangrijke uitdaging is om via het Albertkanaal water in Antitankgracht te brengen. Het probleem is dat het gaat om beschermd landschap waardoor dat soms moeilijk ligt. Iemand stelt voor om het water uit de E10-plas aan de kant van Brasschaat te gebruiken om water in het antitankkanaal aan te vullen. Via het Antitankkanaal kan heel wat groen verbonden worden, tot zelfs nationaal park Kalmthoutse Heide.
- Vanuit **Brecht** wordt aangegeven dat het de wens is dat **landbouw en klimaat worden versterkt**.
- Er kwamen **frustraties** van bewoners naar boven daar waar er een **bos met oude bomen wordt gekapt** om een ingebuisde beek open te leggen (Kaartse beek thv Sint-Mariaburg). De vraag wordt gesteld of het klimaatneutraal is om 'Oud' bos (1400m²) te kappen om beekvalleien (100m) open te leggen.
- **Bremweide** wordt naar voor geschoven als een quick win evenals de verknoping van de Laarse beek.

Wommelgem

- Een bewoner maakt de bedenking dat er **op dit traject niet veel groen zal (kunnen) bijkomen**.
De klimaatdoelstellingen zijn een evenwaardig doel van dit project. Of er nu infrastructuur komt of niet, er zullen altijd ook acties rond klimaat worden ondernomen.
- Natuurpunt stelt voor dat de overheid **onbebouwde woonuitbreidingsgebieden gelegen in signaalgebied** zou opkopen om hier toegankelijk groen bij de woonkernen van te maken. Momenteel wordt dit vaak gebruikt voor landbouw, maar hier hebben we geen claim op. Aangezien dit signaalgebied is gaat men er nooit op kunnen bouwen. Kunnen hier misschien middelen naartoe gaan zodat de overheid naar eigenaars kan gaan met de vraag deze gebieden op te kopen?

Ekeren

- Een groene gordel moet zeker meegenomen worden om alle **versnipperde groen/natuurgebieden te verbinden**.
- Er wordt voorgesteld om een **groene (fiets)verbinding** fort aan landschappelijk kruis richting stad te verzekeren.



- Er wordt meegegeven dat **Natuurpunt** aan de noordzijde van het ATG thv Mastenbos zijn **beheergebieden** uitbreidt. Ze hebben verschillende bospercelen (snippers) aangekocht. Hiermee willen ze deze bospercelen redden van aanpalende vertuining en natuurverbindingen richting noordelijke heide gebieden uitbreiden. Dit kan de uitbouw van een **klimaatgordel versterken**.
- Er wordt meegegeven dat de **geluidswal naast de E19** met vervuilde stortgronden zou zijn opgetrokken.

Stabroek

- Er worden enkele **bezorgdheden** geuit **omtrent (een eventuele compensatie) rond bestaand groen en nieuw aangelegd groen** ter hoogte van de A102.

Vragen

- (S) (B) Er worden vragen geformuleerd rond de klimaatdoelstelling van het project en de realisatie van een klimaatgordel. **Waar worden natuuruitbreidingen voorzien?** Kan dit overal? Hoe wordt het uitbreiden van groen concreet gezien, welke vorm kan dit aannemen?
De klimaatgordel vormt een belangrijke zone waarin gezocht wordt naar natuuruitbreiding, maar ook binnen de infrastructuurstrook kunnen natuuruitbreidingen gezocht worden. Welk type groen voorzien wordt, wordt verder onderzocht, en zal ook afhangen van het voorkeursscenario.
- (S) (B) Er wordt verschillende vragen gesteld ivm de **uitstoot van CO²**.
 - Bij de mogelijke aanleg van nieuwe wegen zal er meer CO² uitstoot komen. Dit zal zeer véél bos vragen om te compenseren. Hoe wordt dit gecompenseerd en worden ook andere manieren van compenseren onderzocht?
De compensatie van CO² uitstoot gebeurt in de klimaatgordel. Maar we willen hier ook kijken hoe we dit kunnen doen op een zodanige manier dat de klimaatgordel in zijn geheel kan versterkt worden. En we bekijken ook hoe we bepaalde gebieden met elkaar kunnen verbinden voor recreatief gebruik, zowel voor wandelaars als fietsers. Voor koolstofcaptatie in de open ruimte wordt naast bebossing ook nagegaan wat het bijkomend capterend potentieel is van bosomvorming, vernatting, carbon farming in de landbouw. Het onderzoek moet leiden tot een taakstelling aan compenserende maatregelen bij het uiteindelijke voorkeursbesluit. Deze zullen nog niet locatie specifiek zijn uitgewerkt.
 - Wordt enkel de CO₂ productie van het verkeer meegerekend in de berekening van de koolstofbalans of ook van de aanleg van het project? Hoe duur zal het zijn om dit te realiseren?
Voor de koolstofbalans wordt zowel de CO₂-uitstoot van het gegenereerde verkeer meegerekend als de CO₂-uitstoot van de aanleg van dit project. Binnen de kostenraming die zal worden opgemaakt voor dit project, zal ook geraamd worden wat de kostprijs is om de noodzakelijke natuuruitbreidingen te realiseren.

- Meerdere mensen vragen of de uitstoot die erbij komt in de tunnel gefilterd wordt? Zijn lucht- en geluidskwaliteit nog problemen als iedereen elektrisch rijdt?
Er wordt in het onderzoek uitgegaan van alle types motoren, en er zal worden onderzocht wat er moet gedaan worden om geen impact te hebben, en welke maatregelen er kunnen genomen worden om omgeving niet te impacteren.
- (S) (B) Er worden een aantal vragen gesteld met betrekking tot de **Antitankgracht**. Hoe komt dit verhaal in De Nieuwe Rand terecht? Hoe gaan deze gronden aangekocht worden?
De Nieuwe Rand heeft meervoudige doelstellingen. Er is niet alleen een doelstelling rond het beter bereikbaar maken van de haven en het omleiden van doorgaand verkeer, maar ook om een robuuste klimaatgordel uit te bouwen die de CO2-uitstoot van dit project kan opvangen en opslaan in bodem en vegetatie. De Antitankgracht wordt hierbij gezien als een soort van 'backbone' in deze klimaatgordel, een dragende structuur om deze langs te ontwikkelen. Er zal ook onderzocht worden binnen De Nieuwe Rand welke instrumenten kunnen ingezet worden om de klimaatgordel te realiseren.

Schoten

- Er wordt opgemerkt dat indien de **A102 ondergronds** wordt aangelegd, er aandacht nodig is voor de waterhuishouding en de impact op grondwater. Er wordt gevraagd of er een groot verschil is in bemaling tussen cut en cover en een geboorde tunnel?
Dit is een terechte bemerking en deze mogelijke impact wordt ook onderzocht binnen het geïntegreerde onderzoek. De impact van de bemaling is vooral afhankelijk van de stromingsrichting van het water; parallel met de A102 of loodrecht op de A102.
- Er wordt opgemerkt dat het **natuurgebied Asbroek** maar 1 keer vermeld wordt en niet op de plannen aangeduid is.
Het natuurgebied is opgenomen in de visie, de nota en de kaarten, maar het kan dat deze bij naam slechts een keer wordt genoemd. Dit wordt aangevuld.
- Er wordt gevraagd om **ook aandacht te hebben voor groengebieden in de zone rond Antwerpen centrum**. De grote groenuitdaging ligt daar, het zou goed zijn zoveel als mogelijk het groen naar daar trekken (zonder dit uit de rand weg te halen uiteraard).
- Er wordt een concrete suggestie gegeven om de **parking van de Makro** (die zal verdwijnen) te ontharden. Dit kan een mooie uitbreiding vormen van het Park Groot Schijn.
Dit werd opgenomen als mogelijke quick win. Er is evenwel nog geen zekerheid dat die parking gaat verdwijnen.

Brasschaat

- Wat gaat er gebeuren met **Het Leeg (Rietbeemden)**.
Hiervoor is een provinciaal RUP opgemaakt. Van 25 ha zou 23 ha als open ruimte zijn ingekleurd. Dit RUP is vernietigd omdat iemand bezwaar heeft ingediend (ecologisch). Het is onduidelijk wat er nu verder met dit gebied gaat gebeuren. Het is in eigendom van sociale huisvestingsmaatschappij De Voorkempen. In theorie kan er gebouwd worden want het is woonuitbreidingsgebied. Het gebied is wel deels watergevoelig/signaalgebied, maar dat deel zou er nu al uit gehaald zijn.

Ekeren

- Nieuwe natuur realiseren is allemaal goed en wel, maar is dit ook positief voor de landbouwers? Gaan er dan nieuwe stikstofproblemen komen bij schaalvergroting of door meer natuur te creëren bij aanpalende landbouwpercelen?
Het is niet de doelstelling van het project VEN of habitatrichtlijngebieden te gaan uitbreiden, waardoor deze grenzen door het project verlegd worden tot dichterbij landbouwpraktijken die zo met andere normen zullen zitten. Wel kan vanuit het project bos- en natuuruitbreiding worden aangevoerd als middel om het bestaande ecologisch netwerk te versterken. Deze 'nieuwe natuur' heeft dan naast koolstofcaptatie het doel de beschermde gebieden beter te bufferen en met elkaar te verbinden.
- Meer ruimte voor water heeft een directe invloed op de aanliggende landbouwpercelen. Zijn er andere opties mogelijk dan vernatten van de poldergronden?
In het project zal met het oog op het versterken van een klimaatrobuust watersysteem naar meer ruimte voor water worden gezocht: waar is aanvulling van de grondwatertafel mogelijk? Hoe kan water langer ter plaatse worden gehouden. Het is zeker niet de bedoeling blind polders te gaan vernatten, afhankelijk van locatie in het watersysteem en type bodemgebruik wordt nagegaan wat de mogelijkheden zijn.
- Om meer groen-blauwe verbindingen te realiseren langs de A12 worden allicht landbouwgronden verder aangesneden, zijn er hier mogelijkheden om dit anders te doen?
Het project beoogt het versterken van het openruimtenetwerk langs de te wijzigen infrastructuur, en zal per alternatief nagaan wat de impact is op de bestaande open ruimte (inclusief landbouw) en daarop bij elk alternatief maatregelen formuleren die in eindresultaat tot een klimaatrobuuster openruimte netwerk leiden. Landbouw wordt dus steeds mee onderzocht, indien er bijkomende inname van landbouw zou zijn voor de realisatie van een groen blauwe verbinding wordt dit mee in overweging genomen. De te versterken groen blauwe verbindingen specifiek voor de zone A12 blijven eerder beperkt tot: 1) de berm en grachtenstructuur van de snelweg zelf 2) De antitankgracht als voornaamste ecologische verbinding doorheen de open ruimte 3) ruimte voor water langs de Kaartse beek
- Laarse Beek stond leeg (08/09/2022): kan dit dan wel een natte natuur ruimte worden?
Het feit dat de beek deels droog komt te staan bij periodes van langdurige droogte is eerder een symptoom van te weinig ruimte voor water: water wordt te snel afgevoerd (hemelwaterafvoer, drainage,..) 's Winters bij hevige neerslag is er dan weer wateroverlast. Het project zal dus onderzoeken wat de impact is van mogelijke infrastructuurwerken op de Laarse beek en hoe er langs de beek meer ruimte kan komen voor hemelwaterinfiltratie en het vasthouden van water.

LEEFKWALITEIT

Opmerkingen

Schoten

- Het belang van een **verbeterde leefkwaliteit** wordt benadrukt. Het is belangrijk om ook te investeren in maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en niet alleen in bijkomende wegen. Daarnaast wordt vermeld dat leefbaarheid **ook belangrijk is tijdens de werken**. Men vreest dat de werken zodanig lang zullen duren dat de leefbaarheid eerst ernstig zal dalen (tijdens de werken) vooraleer er een verbetering komt.

- Inwoner van de **wijk Deuzeld** wijst op de problemen met de leefbaarheid in deze wijk. Al het verkeer van de industrie moet langs het Albertkanaal en slaat af aan de Toekomstlaan en verspreidt zich over de wijk.
- Er wordt vermeld dat de **grootste overlast op vlak van geluid in Merksem** afkomstig is van de buitenste bocht van de E19 naar de A12.
- **Colas is asfaltverwerkingsbedrijf** waar de omgeving van Schoten heel veel last van heeft. De uitstoot hiervan werkt in op de mensen met keelpijn en hoofdpijn tot gevolg. Colas wilt een uitbreiding voor weekendwerk dus de overlast wordt nog erger. Staat zowel op grondgebied Schoten en Wijnegem. De vergunning is in aanvraag.

De problematiek van Colas wordt binnen de procedure van de omgevingsvergunning onderzocht. Minister Demir heeft onlangs de vergunning voor de uitbreiding geweigerd.

Brasschaat

- Er wordt een probleem aangehaald op de **bruggen Bredabaan-Kapelsesteenweg**: onderliggende verkeer en de resonantie tegen de bruggen (zowel optrekkende/racende wagens als ambulances) op Bredabaan veroorzaakt serieuze geluidsoverlast. Recent is er ook meer lawaai van de trein: de Beneluxtrein rijdt sneller en maakt meer lawaai dan TGV.

Ekeren

- Bij sommigen heerst er een gevoel dat de **kern van Ekeren wordt ingesloten** als “een eiland tussen grootschalige infrastructuur”. Anderzijds wordt ook opgemerkt dat deze ‘geslotenheid’ een positieve kwaliteit voor Ekeren kan zijn, en de hechte gemeenschap versterkt.

Stabroek

- Er wordt gesteld dat leefkwaliteit een heikel punt is binnen de **gemeente Stabroek** en een grote bezorgdheid van de inwoners. Maar er hangt een soort negatief gevoel omtrent de eventuele oplossingen (Nx). Er is weinig hoop omtrent verbetering.

Vragen

Schoten

- Een aantal bezoekers geven aanvullingen bij de indicatieve aanduiding van **sluipverkeer** op het kaartmateriaal. Zo is er in Merksem veel sluipverkeer tussen de Bredabaan en het Albertkanaal. Ook de brug van de Azijn kent sluipverkeer, net zoals de Kruiningenstraat. Er wordt gezegd dat de Metropoolstraat de aangewezen route is voor vrachtwagens, dit is dan toch geen sluipverkeer? Ter hoogte van brug 14 is reeds veel sluipverkeer, zal een aansluitingscomplex op de A102 dit niet verergeren?
Op de Metropoolstraat bevinden zich, naast vrachtwagens, ook personenwagens die deze weg als sluiproute gebruiken. Niet alle verkeer is sluipverkeer, maar het blijft een belangrijke aandachtszone voor sluipverkeer. Daarnaast wordt er binnen het onderzoek nagegaan wat de effecten zijn van de aanleg van de A102 en het voorzien van een nieuw aansluitingscomplex. Het is niet de bedoeling om voor meer sluipverkeer te zorgen.
- Men vraagt of de **volkstuintjes** weg moeten?
In het Laaglandpark wordt dit mee bekeken, maar ze gaan zeker niet verdwijnen, hoogstens worden ze verplaatst.

Brasschaat

- Wordt er rekening gehouden met **dorpen** rond de mogelijk nieuwe infrastructuur?
Ja, in de ambitie leefkwaliteit worden de huidige situatie en de impact van mogelijke infrastructuuringrepen onderzocht op leefbaarheid (geluid, lucht enz.) in de dorpen.

Wommelgem

- Er worden veel bezorgdheden geformuleerd rond **geluidsoverlast**. Men geeft aan op de dag van vandaag al veel hinder te ondervinden omwille van het lawaai van de E313 en vraagt of er hier maatregelen voor getroffen zullen worden met name indien de E313 niet ondergronds wordt aangelegd.
De Nieuwe Rand formuleert ook ambities op vlak van leefkwaliteit. Er zal dus onderzocht worden of de alternatieven ook zorgen voor een verbeterd geluidsklimaat en welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze verbetering te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan geluidsschermen, fluisterasfalt, snelheidsbeperkingen, Het onderzoek naar geluidsoverlast vormt een belangrijk onderdeel van het geïntegreerd onderzoek. Er wordt gebruikt gemaakt van bestaande metingen om een idee te krijgen van geluidsoverlast, en waar nodig worden bijkomende metingen voorzien ter verfijning van deze bestaande geluidsbelastingsskaarten.

Ekeren

- Er wordt gevraagd om zo veel mogelijk de lokale authentieke dorpskwaliteit te behouden van Hoevenen en Stabroek: **leefbaarheidsprojecten** moeten ook het lokale dorpskarakter versterken.
Het versterken van de leefkwaliteit is een belangrijke ambitie in dit project en wordt meegenomen in verschillende onderzoeksaspecten zoals o.a. het verbeteren van het geluidsklimaat, het beter toegankelijk maken van cruciale voorzieningen, barrières wegwerken enz. De focus ligt hierbij op wat we moeten weten om het beste scenario te bepalen.
- Afhankelijk van waar de wind komt is er ten noorden **van E19** volgens verschillende aanwezigen heel wat geluidsoverlast in Ekeren en Brasschaat. De **huidige geluidsschermen** zouden onvoldoende zijn. De vraag wordt gesteld om hier een oplossing voor te zoeken. Volgens inwoners zou voor de brug van de E19 over de Bredabaan een probleempunt zijn dat uitstraalt over de hele buurt.
Onderzoek naar de nood aan geluidsschermen voor de E19 thv Ekeren behoort niet tot de scope van het gebied/onderzoek van De Nieuwe Rand. Het projectgebied loopt tot en met de knoop A12 en E19 en de eventuele aansluitingen met de A102.

Stabroek

- Er wordt de vraag gesteld waarom in deze fase een **onderzoeksaspect rond bodem** nodig is?
Er worden in deze fase een aantal tunnelvarianten onderzocht. Binnen het onderzoek wensen we in beeld te krijgen op welke locaties reeds gekende bodemverontreiniging aanwezig is en door het project potentiële verstoring van deze verontreinigde zones zou kunnen ontstaan. Op die manier kan met dit effect rekening worden gehouden in de beoordeling.
- Wordt er alleen rekening gehouden met het materiaal bij aanleg van deze nieuwe weg of ook met andere gevolgen?
Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt onderzocht welke effecten deze teweegbrengen op de (leef)omgeving. Er wordt nagekeken welke eventuele maatregelen genomen kunnen worden om negatieve effecten tegen te gaan. Dit kan gaan van het gebruik van fluisterasfalt maar ook over een snelheidsbeperking, het aanleggen van een geluidsscherm of berm,...

- In de **dorpskern van Kapellen** is er ook een **slechte luchtkwaliteit**. Zou dit ook niet op de kaart moeten staan? De relevantie binnen dit project is minstens dat dit ten dele veroorzaakt wordt door omrijdend verkeer dat van het oosten naar de A12 moet, wat het doelverkeer is van de Nx.
In het onderzoeksaspect "Luchtkwaliteit" wordt de luchtkwaliteit in alle dorpen en districten onderzocht en wordt gekeken wat de invloed van de ingrepen is.
- Wordt er in het onderzoek rekening gehouden met **elektrisch rijden**?
Ja, in de berekening van geluidsoverlast en luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer wordt rekening gehouden met de evolutie van de voertuigen naar steeds schonere verbrandingsmotoren en een groeiend aandeel elektrische wagens.

DUURZAME MOBILITEIT

Opmerkingen

- (S) (B) (W) (E) Voor een groot deel van de bezoekers is het **Routeplan 2030**, waarnaar verwezen wordt inzake modal shift maatregelen, onbekend.

Schoten

- Er worden een aantal **concrete voorstellen gemaakt om de modal shift te verbeteren**:
 - Fietsostrade langs de E19 richting het noorden;
 - Busverbinding tussen Schoten en de Keizershoek ontbreekt;
 - Bereikbaarheid van het Jan Palfijn ziekenhuis met het openbaar vervoer;
 - Openbaar vervoerverbinding tussen Merksem en Brasschaat;
 - Op de Ruggenveldlaan ligt reeds een tramspoor maar dit wordt niet gebruikt;
 - Parking van de Makro kan een P&R worden gemaakt. Gestapeld parkeren kan tevens veel ruimte winnen.
- Een bezoeker wijst op het belang om **wandelen als vorm van mobiliteit** niet te vergeten. Wandelen is niet enkel recreatief. Er wordt enkel gesproken over fiets en OV wanneer men spreekt over duurzame mobiliteit, maar ook een voetganger verplaatst zich duurzaam.
- Er wordt gewezen op de **noodzaak van een IJzeren Rijn** om de economie in de haven te verbeteren.

Brasschaat

- Er bestaan frustraties over **sluipverkeer door Brasschaat** van mensen die de file van Kapelsestraat proberen te mijden om op de E19 te geraken. Hier is al jaren actie over gevoerd.
- **Veilig fietsen** is een wens die regelmatig naar boven komt vnl. bredere fietspaden. Lelystad wordt als voorbeeld meegegeven, waar gefietst kan worden zonder kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Ook de nood om fietsverbindingen naar de haven te versterken wordt aangehaald.
- Er wordt opgemerkt dat de **Kapelsestraat N11** al wordt heraangelegd maar zonder fietsvoorzieningen.
De Heraanleg van de Kapelsesteenweg N11 te Brasschaat zal gebeuren met aanleg van veilige en comfortable fietspaden.

Wommelgem

- Er wordt opgemerkt dat het niet mogelijk is om een **sneltram ten noorden van de E313** te voorzien, omdat deze door Habitatrichtlijngebied gaat.

Ekeren

- Er wordt gewezen op het **belang van de spoorring van linkeroever naar LPS als alternatief voor autoverplaatsingen**. De referentie van Randstadrail in Nederland werd gegeven.
- Er wordt een voorstel gedaan voor een **nieuwe hub carpool/hoppin aan Stabroek kruispunt**.

Stabroek

- Er wordt gesteld dat de Nx niet kan werken zonder een verdere uitwerking van alternatieve vervoersmiddelen.
- Er is een grote vraag voor het **doortrekken/ verbinden van de bestaande fietssnelweg naar Stabroek**. Een nieuwe fietssnelweg die oosten met het westen verbindt geeft ook de kans voor veilig fietsverkeer van en naar de haven.
De aanleg van fietspaden op de N111 te Kapellen en Kalmthout staat op de planning van de komende jaren. De onteigeningen hiervoor zijn opgestart.
- Een eventuele afbuiging of een **logische en makkelijke verbinding naar Hoevenen** is ook gewenst. Dit vormt op heden een grote barrière voor het fietsverkeer.
- Er is een **tekort aan openbaar vervoer**. Er wordt gesteld dat regelmatig rijden van de bestaande bus of extra lijnen creëren mogelijks een oplossing zouden kunnen zijn.
- Er zijn geen **openbaar vervoer** systemen die rijden **langs of op de voorziene Nx**
Welke verkeersmiddelen zullen rijden langs of op een mogelijke Nx is nog niet beslist en maakt deel uit van het onderzoek.
- Er wordt input gegeven door VMM rond **fietsverbindingen**. Het fietspad langs de A12 zou mogelijks in conflict staan met natuurgebieden. Er is ook reeds een bestaande visie over de antitankgracht en een concensustracé voor een fietspad.
- Ter hoogte van de lichten te Klein Heiken (aan de Leugenberg) is een verbeterde regeling nodig, de huidige (nieuwe) regeling zorgt voor opstopping.

Vragen

- (S) (W) Men vraagt of het **Albertkanaal** nu meer gebruikt zal worden, gezien de verhoging van de bruggen. Alleszins zou hier meer op moeten worden ingezet.
Vanuit Routeplan zal het gebruik van het kanaal door vrachtvervoer gemaximaliseerd worden. Dit leidt tot een minder grote toename van het vrachtverkeer over de weg, wat meegenomen is in de verkeersmodellen.
- (S) (W) (ST) Er worden **veel vragen** gesteld rond het aanbod van openbaar vervoer en het inzetten op de **modal shift**. Welke ingrepen zijn er voorzien om OV te verbeteren? Moet er niet ingezet worden op modal shift-maatregelen vooraleer er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd? Er is in de AON volgens de aanwezigen geen concreet voorbeeld die wordt voorgesteld/uitgewerkt rond de modal shift. Men kaart aan dat het huidig openbaar vervoer ondermaats en onbetrouwbaar is.
De basis voor modal shift-maatregelen wordt gelegd door het Routeplan 2030. Binnen De Nieuwe Rand gaan we uit van de realisatie van deze maatregelen en dus ook van een verbeterde modal shift. Maar de realisatie van het Routeplan 2030 vormt geen onderdeel van het complex project. De realisatie van het routeplan loopt wel parallel met ons onderzoek. Wij stemmen af met de actoren van het routeplan zodat beide projecten mekaar maximaal

ondersteunen. Daarnaast vormt duurzame mobiliteit een belangrijke ambitie voor De Nieuwe Rand. Binnen dit project wordt dit meegenomen door te kijken naar mogelijke verbetering aan bestaande of nieuwe fietspaden, zoeken naar locaties voor Hoppinpunten, vermijden van conflicten tussen mogelijk nieuwe wegen en bestaande openbaar vervoer, enz.... We kijken ook of er ingrepen uit het Routeplan mee gerealiseerd kunnen worden binnen dit complex project en of we aanvullingen zien aan het Routeplan die potentieel in De Nieuwe Rand kunnen worden meegenomen. Er zal ook in beeld worden gebracht of de aanleg van nieuwe infrastructuur zorgt voor meer verkeer (en dus tegenstrijdig is aan de modal shift doelstellingen). Dit vormt ook een beoordelingscriterium. Over het aanbod van openbaar vervoer op dit moment, kan er binnen dit project geen uitspraak gedaan worden. Dit ligt binnen de bevoegdheid van De Lijn en de NMBS.

Schoten

- Er wordt gevraagd of er een **samenwerking met de Provincie Antwerpen** is? Op vlak van fietsinfrastructuur is de Provincie immers een belangrijke partner. Naar fietsinfrastructuur is de Provincie wel vaak leading.
De Provincie Antwerpen is inderdaad een partner waar we mee afstemmen en die betrokken wordt in De Nieuwe Rand.
- Worden er **begeleidende maatregelen** genomen, zoals bv. de aanleg van fietspaden?
Het geïntegreerde onderzoek bevat een onderzoeksaspect rond het fietsnetwerk. Binnen dit aspect zal het fietsnetwerk in kaart worden gebracht en zal nagegaan worden waar er een impact verwacht wordt en waar er zich kansen situeren om het netwerk te versterken.

Brasschaat

- Er komt een aantal keer naar boven dat er de wens is om een tramlijn door te trekken zodat mensen richting Antwerpen centrum kunnen zonder de auto te moeten nemen. Wordt een **tram tot in Brasschaat** voorzien?
Er wordt uitgegaan van Routeplan 2030. In het onderzoek naar De Nieuwe Rand wordt bekeken of er bepaalde elementen van Routeplan mee kunnen gerealiseerd worden.
- De **busstrook over de A12** wordt als positief ervaren. Er is de vraag naar meer bussen vanuit de haven voor het woonwerk verkeer. Er worden vandaag reeds bussen uit de haven ingezet door bedrijven zelf maar dit is niet het geval voor elk bedrijf. De vraag wordt gesteld om lichten af te stemmen op lijnbussen thv Bredabaan en andere kernen maw bussen in spits voorrang geven.
Voorrang aan openbaar vervoer zit in de lichtenregelingen op gewestwegen reeds inbegrepen, zowel tijdens spits als in de daluren..

Wommelgem

- Ligt het vast dat de **tram ten noorden van de E313** zal liggen?
Dit is zo voorzien in het vroegere planproces van de E313. Wij volgen de informatie van dit proces. Bovendien is de huidige tram momenteel reeds voorzien aan de noordzijde van de E313 en is het meest logische om deze aan deze zijde door te trekken. De vernieuwing van enkele kunstwerken op de E313 zijn voorzien op een tramverlenging aan de noordzijde

Ekeren

- Wat is het nut van het **tangent fietspad boven de A102**? Zijn er genoeg mobiliteitsstromen die van Merksem naar Wommelgem gaan?
De verkeersstromen tussen de districten zijn kleiner dan de stromen naar het centrum, maar ze zijn niet onbelangrijk. Het openbaarvervoeraanbod is hoofdzakelijk georganiseerd richting het centrum, waardoor een goede tangentele fietsverbinding tussen de gemeenten en districten een belangrijke meerwaarde is in het vervoersaanbod.
- Er wordt gevraagd hoe de **verkeerstellingen** zullen worden uitgevoerd: met telslangen, floating car data, ... ?
We zullen gebruik maken van een ruim scala aan teltechnieken: gegevens uit viapass en floating car data voor herkomst-bestemmingsonderzoek, de permanente verkeersslussen op het hoofdwegennet en van de verkeerslichten die aangesloten zijn op de verkeerscentrale, telgegevens uit andere recente projecten, telramen, resultaten van straatvinken... Op specifieke locaties waar nog onvoldoende gegevens beschikbaar zijn vullen we dit aan met telslangen of cameratellingen.
- Er wordt gevraagd om meer **samenwerking met NMBS en De Lijn** om het OV te verbeteren.
Binnen deze studie gaan we in overleg met De Lijn en NMBS ivm de inzichten die we nodig hebben om de keuze voor het beste scenario te kunnen maken. Ze maken beiden deel uit van het multidisciplinair projectteam.
- We gaan uit van de 50/50 modal shift uit het routeplan. Hoe gaan we hiermee om als we deze niet behalen? Zit dit in de **sensitiviteitsanalyse**?
Dit zit inderdaad in de sensitiviteitsanalyse. We doen een doorrekening met het verkeersmodel waarbij de modal shift doelstelling maar voor de helft gerealiseerd is en we onderzoeken de gevoeligheid van de alternatieven voor de hogere (auto-)verkeersintensiteit. De bedoeling van deze sensitiviteitsanalyse is vooral om beleidsmakers op een onderbouwde manier te wijzen op het belang van de modal shift ambities.

Stabroek

- Er zit veel **vrachtverkeer op de lokale wegen**. Dit is blijkbaar grotendeels te wijten aan het feit dat er geen Viapass is op/ aan deze wegen. Het is dus goedkoper voor werkgevers om vrachtwagens op lokale wegen te laten rijden dan op de grote, betalende wegen. Is de viapass een manier om vrachtverkeer te mijden van de lokale wegen?
We onderzoeken de routes die vrachtwagens gebruiken. Als uit dat onderzoek blijkt dat de vrachtwagens in de regio inderdaad sluiproutes volgen (om de viapass tol te vermijden), dan kunnen we voorstellen om deze sluiproutes mee op te nemen in het viapass netwerk (de sluiproutes worden dan ook betalend voor vrachtverkeer).
- Veroorzaken **knips in het verkeer en de circulatie** gewoon geen verschuiving van het probleem? *Aanpassingen aan de circulatie hebben een dubbel effect: verkeer wordt verplaatst en ontmoedigd (waardoor bvb fietsen soms aantrekkelijker wordt). Circulatieaanpassingen zijn vooral nuttig als het autoverkeer verplaatst kan worden naar routes waar dat verkeer minder overlast veroorzaakt, als de verkeersveiligheid verbetert en/of als de doorstroming van het openbaar vervoer verbetert.*
- **Waarom alle wegen sluiten in plaats van alles te openen?** Zou dit het verkeer niet meer spreiden? Is dit ook een piste die onderzocht wordt?
Het project onderzoekt hoe we de infrastructuur zo kunnen inrichten dat 'het juiste verkeer op de juiste plaats' rijdt, dus doorgaand verkeer zoveel mogelijk rond de woonkernen en enkel

bestemmingsverkeer in de kernen. Uit het onderzoek zal blijken of/waar hiervoor best wegen geopend of (gedeeltelijk) gesloten worden.

- De voorziene **busstroken**: is dit om een sneldienst te worden?
Welke bussen dit gaan zijn kan breed worden ingevuld. Voor havenbedrijven kan dit interessant zijn, om een snellere dienst te voorzien.
- Wat met **elektrische fietsen**?
In dit project denken we na over betere fietsinfrastructuur. We maken hierbij geen onderscheid tussen gewone en elektrische fietsen.
- Wat met **fietskruisingen**?
In De Nieuwe Rand is veiligheid een belangrijk onderzoeksaspect. Indien fietskruisingen worden voorzien zal een veilige inrichting prioritair zijn.
- Antea heeft een studie gemaakt voor een **op- en afrittencomplex Dijkstraat/A12**: moet dit niet meegenomen worden als randvoorwaarde/beslist beleid, of is dit niet meer aan de orde?
In het verleden zijn er zowel studies geweest ikv de Nx als van het Logistiek Park Schijns. Deze studies gaan inderdaad o.a. uit van een op- en afrittencomplex in de omgeving van de Dijkstraat op de A12. Binnen De Nieuwe Rand gaan we uit van het logistiek Park Schijns, met een ontsluiting naar de A12, als beslist beleid. Indien blijkt dat een Nx noodzakelijk is, bekijken we of dit complex best gebundeld wordt met een aansluiting voor Nx, of niet. Dit maakt deel uit van het onderzoek. We bekijken in globaliteit ook de aansluitingscomplexen op de A12 (veiligheid, logische verdeling,...)
- **Tweede Tijsmanstunnel** is uit het complex project getrokken: kan deze ook een drager zijn voor fietsverkeer en dus al een deel van de verkeersdruk verlichten: is dit meegenomen in de referentiesituatie en is dit meegenomen in het project van de Tijsmanstunnel? (veel bedrijven over het water bieden fietsleasing aan, dus een goede verbinding in die richting kan veel mensen uit de auto halen)
De Tweede Tijsmanstunnel maakt deel uit van het Haventracé, maar maakt geen deel uit van De Nieuwe Rand. Het project verloopt volgens een ander planproces. Gezien dit project beslist beleid is, wordt deze meegenomen in de referentiesituatie voor het onderzoek. In het haalbaarheidsonderzoek van de verschillende varianten voor de 2e Tijsmanstunnel wordt steeds een fietsverbinding mee voorzien, ofwel in een tunnel ofwel over een brug.

HAALBAARHEID

- Men vraagt wat het **kostenplaatje** van dit project zal zijn. De realisatie van andere onderdelen van het Toekomstverbond laat nu al op zich wachten (dit is toch beslist beleid), zijn er dan wel budgetten voor de realisatie van De Nieuwe Rand? Hoe kan dit project betaald worden? Gaan er genoeg middelen zijn voor de aanleg van de A102? De vraag wordt gesteld dat als er zulke projecten worden opgestart er wel nog geld zal zijn voor andere projecten.
We gaan in het onderzoek een kostenraming opmaken. Deze raming zal niet alleen de infrastructurele voorzieningen omvatten, maar eveneens welke ingrepen nodig zijn om een verbetering voor leefkwaliteit, duurzame mobiliteit en klimaat te bekomen. Er zal tevens onderzocht worden wat financieringsmogelijkheden zijn om dit project te betalen.
- Er wordt de vraag gesteld wat er zal gebeuren als je niet alles kunt halen?
We streven naar een voorkeursbesluit met haalbare maatregelen.

AFSTEMMING OVERIGE PROJECTEN

Algemeen

- (S) (W) Er wordt de bedenking gemaakt of men niet beter wacht met dit project tot Oosterweel is afgewerkt en de impact daarvan gekend is. Zal er nog wel een tunnel nodig zijn na de werken in Oosterweel? In hoeverre wordt er rekening gehouden met **de Oosterweelverbinding**? Gaan de werken met Oosterweel overlappen? Deze duren zeker nog tot 2030. Hoe wordt de afstemming gedaan.

De werken aan Oosterweel worden meegenomen in onze referentiesituatie die alle geplande/lopende projecten in 2030 mee in rekening neemt. Of de werken zullen overlappen, kan nu nog niet gezegd worden. Dit zal afhangen van welk traject wordt gekozen, hoe de werken gefaseerd worden,...

- Er wordt de vraag gesteld of de impact van lopende projecten meegerekend wordt in het onderzoek?
De impact van lopende projecten wordt onderzocht binnen het onderzoeksaspect rond lopende planprocessen dat integraal deel uitmaakt van het geïntegreerde onderzoek. Met een aantal studies zal er intensief worden afgestemd, met andere zal dit enkel op mijlpalen gebeuren. Hoe hier mee zal worden omgegaan kan ook worden nagelezen in de beoordelingsfiche die hierover werd uitgewerkt in de AON (zie bijlage 11 van versie 01 van de AON).

Schoten

- **De R1 is gedimensioneerd op de aanwezigheid van de A102.** Als de A102 niet wordt aangelegd, krijg je dan geen problemen op de ring?
Het ontwerp van de R1 noord en de Oosterweelverbinding zoals het nu op tafel ligt en wordt uitgewerkt door Lantis, werd mobiliteitstechnisch onderzocht t.o.v. verschillende referentietoestanden: dus met meer of minder Modal Shift, en met meer of minder andere infra uit het Toekomstverbond. Binnen het onderzoek naar De Nieuwe Rand zullen we voor zowel de scenario's met A102 als zonder A102 onderzoeken wat de effecten zijn op het hoofdwegennet, waaronder de R1 en het onderliggend wegennet.
- Er wordt gevraagd of het **project Groen kruis** wordt gevrijwaard tijdens de werken?
Het gebied van het project Groen Kruis sluit nauw aan bij dat van De Nieuwe Rand en er is dan ook heel wat interferentie en mogelijkheden tot meekoppelkansen. In het kader van het onderzoeksaspect Lopende Planprocessen zal er dan ook nauwe afstemming zijn met project Groen Kruis. Binnen dit onderzoeksaspect wordt nagegaan hoe deze projecten worden geïmpacteerd door ons project, of dit project een versterking kan betekenen van andere projecten,

Brasschaat

- In welke mate sluit dit project aan bij de plannen rond het **nationaal park Kalmthoutse Heide**?
We stemmen af met het plan. Een van de onderzoeksvragen gaat over samenhang met lopende planprocessen, en in het kader hiervan verzamelen we alle mogelijke projecten waarmee interferentie mogelijk is, zoals ook leidingstraat en 2e spoortegang.

Wommelgem

- Er wordt bezorgdheid geuit over de uitbreiding van het **Wijnegem Shopping Center** en het extra verkeer dat dit mogelijks met zich meebrengt.
De uitbreiding van Wijnegem Shoppingcenter wordt vanuit de Vlaamse Overheid opgevolgd. Het is expliciet niet de bedoeling dat er extra parkeerplaatsen bij komen, maar het verkeer te spreiden over de dag. De extra diensten die zullen worden aangeboden (bv. een cinema) zullen op andere tijdstippen aantrekking genereren.

Project Knoop oost

- Er wordt gevraagd waarom de **ring van Antwerpen** zelf niet mee is opgenomen in het onderzoek?
De ring van Antwerpen maakt geen deel uit van dit onderzoek. Het studiegebied van De Nieuwe Rand, ter hoogte van de E313, stopt aan de R1. Wel wordt nauw afgestemd met Knoop Oost, zodat de aansluiting van de E313 met de R1 gegarandeerd wordt.

Wommelgem

- Er wordt onderzocht of de **ring en Knoop Oost onder de grond** kunnen worden aangelegd. Kan de aansluiting dan gemaakt worden met een E313 op +1?
Er wordt nauw afgestemd met Knoop Oost om na te gaan hoe beide infrastructuren op elkaar kunnen worden afgestemd.

Projecten Leidingstraat en Tweede Spoortoegang

- (S) (B) Er wordt **duiding gevraagd bij het plan**: wat is gestippelde lijn?
Dit is de 2e spoortoegang Haven. Dit is een gepland project, parallel aan leidingstraat, en eventueel (deels) parallel aan de A102.
- (S) (B) (W) Er wordt gevraagd hoe de afstemming gebeurt met de plannen voor de Leidingstraat en de Tweede Spoortoegang. Zijn er al beslissingen hieromtrent? Komt de tunnel voor de A102 boven of onder de Leidingstraat? Hypothekeren deze projecten elkaar niet?
De Leidingstraat en het project rond de Tweede Spoortoegang vormen afzonderlijke projecten die een eigen traject en timing volgen. Gezien de grote ruimtelijke interferentie wordt er wel nauw afgestemd met beide projecten. Binnen het complex project De Nieuwe Rand wordt nagegaan hoe deze infrastructuren gecombineerd kunnen worden, zodat de aanleg van een A102 geen hypotheek legt op het tracéalternatief van de Leidingstraat en de Tweede Spoortoegang in de reservatiestroken langs de E313.
- (S) (B) (W) Zullen deze **samen aangelegd** worden? Stel dat de tunnel voor de Tweede Spoortoegang wordt aangelegd met cut & cover, dan is een geboorde A102 niet logisch en misschien beter om één brede cut & cover te leggen?
Over het mogelijk samen aanleggen van 2 of 3 van deze projecten kunnen we nu geen uitspraak doen. Momenteel is binnen het project rond de Tweede Spoortoegang een vergunning verleend voor de ongelijkgrondse kruising van de Oude Landen. Voor de Tweede Spoortoegang zelf liggen nog meerdere tracéalternatieven op tafel. Hier werd nog geen voorkeurstracé gekozen en is nog geen vergunning verleend.
- (S) (B) De **aanloophelling voor een spoorweg** is heel lang, waardoor een groot deel aan de oppervlakte zal liggen vooraleer deze in een tunnelkoker verdwijnt. Iemand bemerkt dat in de snedes de trein zeer diep ingetekend staat (tot 40m) en geeft mee dat treinen een heel traag

hellingspercentage hebben. Er stelt zich de vraag vanaf welk punt de trein effectief ondergronds zou zitten.

Vandaag hebben wij binnen De Nieuwe Rand geen exact beeld vanaf welk punt de trein effectief onder de grond zal zitten. Wel wordt in het kader van de studie intensief afgestemd met het project voor de Tweede Spoortoegang.

- (S) (B) Wordt er rekening gehouden met de **geluidsoverlast** die dit zal meebrengen?
In het onderzoek naar de geluidsimpact zal ook nagegaan worden wat mogelijke cumulatieve effecten zijn indien andere projecten gerealiseerd worden (waaronder de Tweede Spoortoegang).

Brasschaat

- De vraag werd gesteld of de plannen voor een **spoortoegang langs het antitankkanaal** (duwvaartkanaal) nog op tafel lagen?
Neen, deze plannen zijn 10 jaar geleden afgevoerd.