

VERVOLGSTUDIE VOOR HET OMBOUWEN VAN DE A12 TOT EEN PRIMAIRE WEG T.H.V. TRACÉ WILRIJK-BOOM

FAQ INTERACTIEVE KAARTBEVRAGING

16/02/2021 - 18/03/2021



Vlaanderen
is wegen en verkeer

Wegen en Verkeer - Afdeling Antwerpen
Lange Kievitstraat 111-113 bus 42
BE-2018 Antwerpen

teamA12

Maatschap Team A12
Slachthuisstraat 71
BE-9100 Sint-Niklaas

REV	DATUM	OMSCHRIJVING	IR	CONTR	GOED
0	24/06/2021	Eerste uitgave	CDW	LUV	LUV
A					
B					
C					
D					
E					

PROJECT	DOC. TYPE	DISCIPLINE	FASE	DOC. NR	REVISIE
14265	DOC	A	V	010	0

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	3
2	FREQUENTLY ASKED QUESTIONS (FAQ).....	4

1 INLEIDING

Deze nota is opgemaakt i.h.k.v. de vervolgstudie voor het ombouwen van de A12 tot een primaire weg t.h.v. Aartselaar-Wilrijk.

Tussen 16/02/2021 en 18/03/2021 is er aan de ruime bevolking gevraagd om opmerkingen te prikken op de kaart, de zogenaamde “interactieve kaartbevraging”.

De meest gestelde vragen die team A12 niet heeft kunnen meenemen in de studie zijn in deze nota uitgebreid beantwoord, de zogenaamde FAQ (frequently asked questions).

De overige vragen zijn meegenomen in de doelstellingen of het ontwerpend onderzoek en zijn respectievelijk terug te vinden in doelstellingennota 14265-DOC-003 of nota ontwerpend onderzoek 14265-DOC-005.

In nota 14265-DOC-008 worden alle vragen gebundeld in een tabel en wordt er per vraag/opmerking aangegeven of deze al dan niet is meegenomen in het onderzoek en zo niet, waarom niet.

2 FREQUENTLY ASKED QUESTIONS (FAQ)

Kan er één lange tunnel gemaakt worden van de sleuf van Boom tot voorbij het viaduct van Wilrijk?

Het projectgebied situeert zich op de A12/N177 vanaf Bist x Langlaarsteenweg en tot voorbij Terbekehofdreef x Atomiumlaan. De aansluitingen richting viaduct van Wilrijk / Ring van Antwerpen en sleuf van Boom vallen hierbuiten. Binnen het projectgebied wordt de volledige tunneloplossing voor de A12 wel onderzocht. Deze tunneloplossing mag latere plannen voor het viaduct van Wilrijk niet hypothekeren.

Is een viaduct ter hoogte van de vijf kruispunten geen goedkopere en eenvoudiger oplossing?

In de conceptstudie die voorafging aan de opdracht voor de herinrichting van de A12/N177 ter hoogte van Aartselaar en Wilrijk-Zuid werd een brug/viaduct niet weerhouden als oplossing omdat hiervoor weinig draagvlak is (geluidshinder, luchtkwaliteit).

Als de A12/N177 dan toch heringericht worden, waarom dan niet meteen een sneltram voorzien van Antwerpen tot Boom?

Het is een beleidsdoelstelling om het openbaar vervoer op deze as te versterken. Voor deze studie situeert het projectgebied zich tussen Bist x Langlaarsteenweg en Terbekehofdreef x Atomiumlaan. Een busbaan is er essentieel, ook in de toekomst. Binnen het projectgebied zorgen we ervoor dat een vertramming in de toekomst mogelijk is. Moest er dus ooit vanuit Boom of Antwerpen een tramlijn worden aangelegd, zorgen we voor voldoende ruimte om deze tramlijn door te trekken in ons projectgebied.

Voor actieve weggebruikers (voetgangers, fietsers, ...) is het erg gevaarlijk om de A12/N177 over te steken. Voor senioren en minder mobiele mensen lukt dit bovendien niet in een keer. Wordt dit in de studie mee bekeken?

In de studie voor de herinrichting van de A12/N177 worden voldoende veilige gelijkgrondse oversteken voor actieve weggebruikers meegenomen. In de doelstellingsnota wordt een veilige en voldoende lange groentijd voor de actieve weggebruikers voorzien. We streven ernaar om voetgangers en fietsers vlot en zoveel mogelijk in 1 beweging te laten oversteken. Door het ondergronds brengen van de A12, komt er op de kruispunten wel voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers om zich comfortabel op te stellen om eventueel te wachten.

Kunnen fietsbruggen over de A12/N177 ter hoogte van bepaalde kruispunten aangelegd worden om de oversteek te vereenvoudigen?

De meest geschikte locatie voor een fietsbrug wordt in een andere studie in opdracht van AWW onderzocht. Een probleem daarbij is dat de aanloophellingen een grote ruimte innemen, deze ruimte is niet overal beschikbaar. Daarnaast worden in de studie voor de herinrichting van de A12/N177 voldoende veilige gelijkgrondse oversteken voor actieve weggebruikers meegenomen.

Fiets- en voetgangerstunnels onder de A12/N177 kunnen ervoor zorgen dat de oversteek veiliger en conflictvrij gebeurt. Wordt dit in de studie meegenomen?

Een ondertunneling voor fietsers en voetgangers naar de zijstraten is in conflict met de A12 als die ook in een tunnel zit. In de studie voor de herinrichting van de A12/N177 worden voldoende veilige gelijkgrondse oversteken voor actieve weggebruikers meegenomen. In de doelstellingennota is een conflictvrije regeling opgenomen.

De A12/N177 vormt de kortste verbinding tussen Boom en Antwerpen. Kan een fietsostrade langs het traject ingepland worden met aansluiting op het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) zodat minder mensen voor de auto kiezen?

Het projectgebied situeert zich op de A12/N177 vanaf Bist x Langlaarsteenweg tot voorbij Terbekehofdreef x Atomiumlaan. Het onderzoek van een volledige fietsverbinding tussen Boom en Antwerpen valt hierbuiten. De uitbouw van de verbindingen van de fietsostrades naar de A12 valt eveneens buiten scope van deze studie.

De uitrusting van de N177 met brede en comfortabele dubbelrichtingsfietspaden die kunnen aansluiten op het bestaande Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk is wel omschreven in de doelstellingennota.

Voetgangers horen niet thuis op de A12. Waarom dan ruimte opofferen voor voetpaden?

In de studie voor de herinrichting van de A12/N177 wordt een onderscheid gemaakt tussen de functie van de A12 en de functie van de N177.

Ter hoogte van het centrum van Aartselaar wordt rekening gehouden met de inwoners van Aartselaar, de bewoners van het woonzorgcentrum aan de N177, de passagiers van openbaar vervoer die zich te voet langs een deel van het traject verplaatsen en wordt daarom ook een volwaardig voetpad voorzien. Op andere locaties, buiten de bebouwde kom, kan het voetpad vervangen worden door meer ruimte voor andere weggebruikers.

De A12/N177 bestaat uit een gigantische oppervlakte beton en vormt nu een belangrijke barrière tussen de verschillende wijken van Aartselaar. Bovendien komt dit de leefbaarheid van de omwonenden niet ten goede. Kan 'meer groen' in de studie voorzien worden?

De verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid vormen belangrijke doelstellingen voor het project. De verkeersmodelleringen en ruimtelijke inpassing zullen aangeven wat idealiter ingepland wordt.

De groenmogelijkheden worden afgewogen in het ontwerpend onderzoek van de studie. Bij intunneling van de A12 komt hiervoor ook ruimte vrij.

De visie is om bij de inrichting van de A12 meer te zoneren volgens het omliggend weefsel. Groen wordt voorzien als het de doelstelling van een goede verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt. Zeker ter hoogte van het woonweefsel Aartselaar moet dit mogelijk zijn.

Waarom wordt de N171 niet meteen doorgetrokken? Zo kan heel wat doorgaand verkeer automatisch afgeleid worden richting E19, verloopt de doorstroming op de A12 vlotter en vermindert het sluipverkeer door de wijken aanzienlijk.

Het projectgebied situeert zich op de A12/N177 tussen Bist x Langlaarsteenweg en Terbekehofdreef x Atomiumlaan. De doortrekking van de N171 (fase 3) maakt deel uit van een andere studie. De afstemming tussen beide projecten gebeurt door AWV.

In de doelstellingennota is het beperken van sluipverkeer in de woonwijken opgenomen door het netwerk van hoofdwegen zo vlot mogelijk te laten functioneren.

Ter info: De doortrekking van de N171 fase 3 is inderdaad bedoeld om het sluipverkeer uit de wijken te krijgen. Het is evenwel niet de bedoeling om de N171 te laten functioneren als verbindingsweg tussen de A12 en de E19 op het niveau van de hoofdwegen. Daarvoor dienen de ring van Antwerpen (R1) en de ring van Brussel (R0). Verwijzing toevoegen naar website N171.

Maak van de A12 meteen een autosnelweg met 2 x 3 rijstroken. Dan is de fileproblematiek op de A12/N177 en in de ruime omgeving meteen opgelost.

Er moet rekening gehouden worden met de classificatie en functie van de wegen: A12 doorstroming, N177 ontsluiting bestemmingsverkeer. Het is echter niet de bedoeling dat de A12 een alternatief wordt voor de E19, want dan trekt de A12 verkeer aan dat op de E19 thuishoort. De E19 richt zich op doorgaand verkeer en verkeer op langere afstand. De A12 is bedoeld voor meer regionaal gericht verkeer. De derde opstelstrook is slechts een tijdelijke oplossing om de lichtenregeling goed af te wikkelen. Enkel ter hoogte van de kruispunten worden 3 rijstroken voorzien. Tussen Kontichsesteenweg en Leugstraat lopen de opstelstroken over in elkaar waardoor het over een doorlopende strook gaat.

De toegelaten maximum snelheid op de A12 en de N177 is veel telaar en verhindert een vlotte doorstroming. De snelheid op de doorgaande stroken van de A12 moet minstens 90 km per uur zijn en op de N177 70 km/uur.

Er wordt onderzocht wat de meest optimale snelheid is op de A12 en de N177 om aan alle doelstellingen zoveel mogelijk tegemoet te komen. Minimumsnelheden vormen geen harde eis of doelstelling.

De maximumsnelheid op de A12 is te hoog. Dit werkt de verkeersonveiligheid en de onleefbaarheid in de hand.

De A12 krijgt het statuut van 'Vlaamse hoofdweg' en moet daarom voldoen aan minimale eisen naar snelheid en doorstroming. Er wordt onderzocht wat de meest optimale snelheid is op de A12 om zoveel mogelijk aan alle doelstellingen tegemoet te komen.

Heel wat mensen lappen de verkeersregels aan hun laars. Auto's negeren rood licht om nog mee te zijn met de verkeersstroom, fietsers en voetgangers zijn onvoorzichtig. Meer politiecontrole is zeker wenselijk.

Deze studie spitst zich toe op de herinrichting van de A12/N177. Controle van de toepassing van verkeersregels en eventuele handhaving maakt hiervan geen deel uit.

Beperk het zwaar verkeer op de A12 en de N177 en maak het onmogelijk dat vrachtwagens vanuit de zijstraten de A12/N177 kunnen opdraaien. Vrachtwagens zijn gevaarlijk en blokkeren de vlotte doorstroming van verkeer.

Gewestwegen en hoofdwegen hebben als belangrijke functie het verzamelen van verkeersstromen. Ook zwaar verkeer maakt deel uit van de verkeersstroom en moet mogelijk te blijven. De N177 werkt volgens de mobiliteitsplannen als een kamstructuur voor de omliggende gemeenten en dient de omliggende gemeenten en bedrijventerreinen (met vrachtwagens) vlot te ontsluiten op de hoofdwegen op regionaal niveau, dus de A12.