

INFRASTRUCTUURANALYSE VERSTERKING R2

0. Inleiding / aanleiding

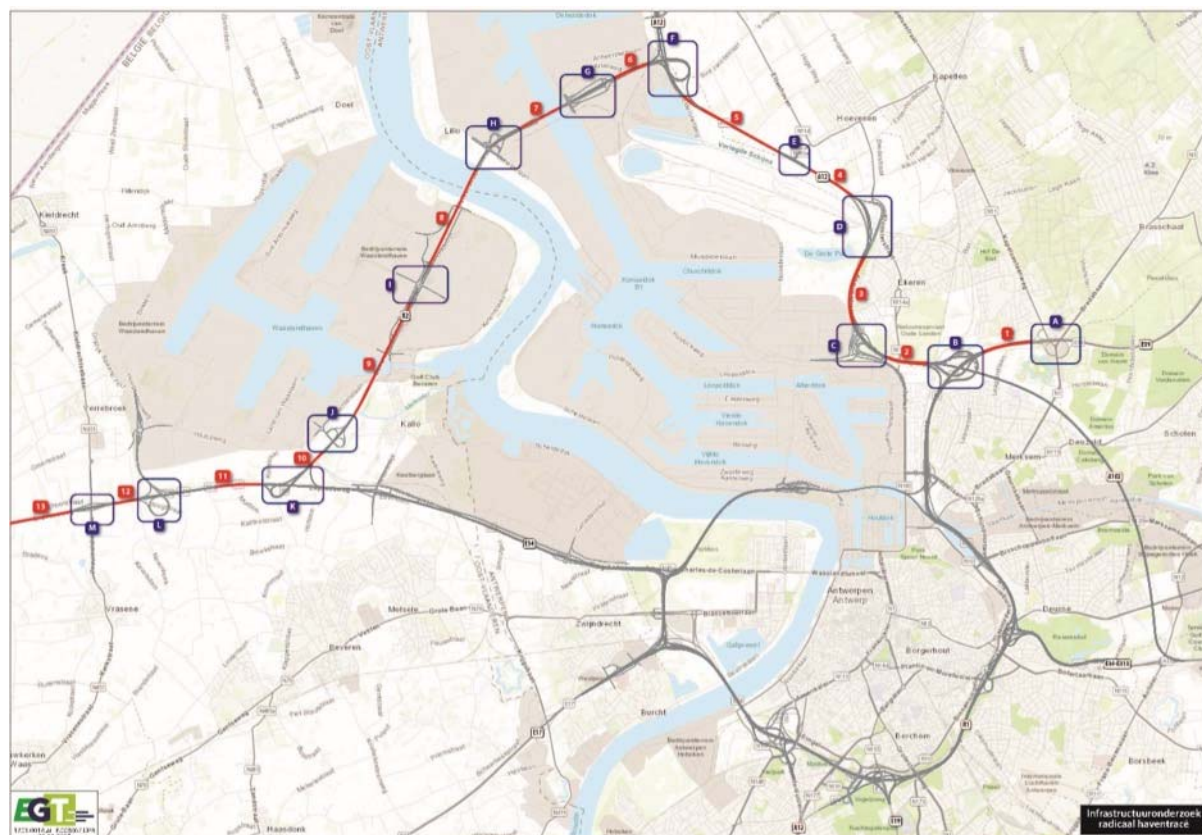
In het Toekomstverbond zijn afspraken gemaakt voor een verbeterde en versterkte R2 als hoofdonthuizing voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt.

Via een investeringsprogramma voor het radicaal haventracé, zijnde de route E34 West - R2 – A12 – en de aan te leggen A102 (incl. aansluiting aan E34/E313 Oost) , wordt deze route versterkt en verhoogd in capaciteit, onder meer door het wegwerken van bestaande bottlenecks, de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel, de strategische verknoping met de bestaande hoofdwegen en het daarbij inschalen in het Europese TEN-T netwerk.

Concreet kreeg BAM de opdracht het infrastructuuronderzoek af te ronden van de verbinding E19 noord – E34 West via de A12 en de R2, de aanpassingen op te lijsten en te begroten om deze route op te waarderen voor doorgaand verkeer. Deze studie zal vervolgens input geven voor het opstellen van het Routeplan 2030.

1. Infrastructuuronderzoek

Verkeerskundig onderzoek op het tracé E19 noord – E34 West via de A12 en de R2 - zoals aangegeven op onderstaande figuur - heeft de potentiële knelpuntzones in kaart gebracht.



Figuur 1 – Overzicht infrastructuuronderzoek versterking R2

Om de knelpunten in kaart te brengen werden volgende stappen doorlopen:

- In de eerste plaats werd een kwalitatieve screening van het tracé doorlopen, waarbij karakteristieken, morfologie en eerste inzichten in knelpuntzones in kaart werden gebracht.
- Daar op volgend werd een kwantitatief verkennend onderzoek verricht, waarbij vertrokken werd vanuit een maximale inzet (belasting) van de Liefkenshoektunnel (LHT). Vanuit dit gegeven werden de potentiële intensiteiten op de wegvakken langsheen het gehele traject geraamd.
- In een volgende stap werd op basis van een eerste potentieel berekening van het Team Verkeersmodellen van de Vlaamse Overheid, verder inzicht verworven in de verschillende verkeerswisselaars en op- en afrittencomplexen.

Voor de verschillende knelpunten zijn vervolgens verbetervoorstellen uitgewerkt. Deze verbetervoorstellen moeten er voor zorgen dat de Liefkenshoektunnel op zijn volle capaciteit kan benut worden.

2. Fasering

Vanuit het functioneren van het verkeerssysteem en de samenhang met andere dossiers, is een voorstel van clustering van projecten met het oog op de uitvoering beschreven. De volgende uitgangspunten werden hierbij gehanteerd :

- Het wegwerken van belangrijke bottlenecks op het bestaande haventracé vooraleer significant meer verkeer langs het haventracé te sturen;
- Het waarborgen van de bereikbaarheid van de haven, in elke uitvoeringsfase;
- De samenhang met andere projecten, zowel vanuit het perspectief om de uitvoering van de werken te spreiden (Minder Hinder) als de mogelijkheid van re-routing en bereikbaarheid (bv. beschikbaarheid Oosterweel)

2.1. Cluster 1

De belangrijkste bottleneck op de R2 is het ganse “systeem Tijsmanstunnel” waarbij tevens de op- en afrittenstructuur in de nabijheid van de tunnel wordt aangepakt. De nieuwe Tijsmanstunnel wordt rechtstreeks aangesloten op de Liefkenshoektunnel. De bestaande Tijsmanstunnel is dan voor havenintern verkeer. Deze maatregel zorgt ervoor dat de doorgaande functie van de R2 verbeterd wordt, en tegelijk de bereikbaarheid van de haven op rechteroever gewaarborgd blijft.

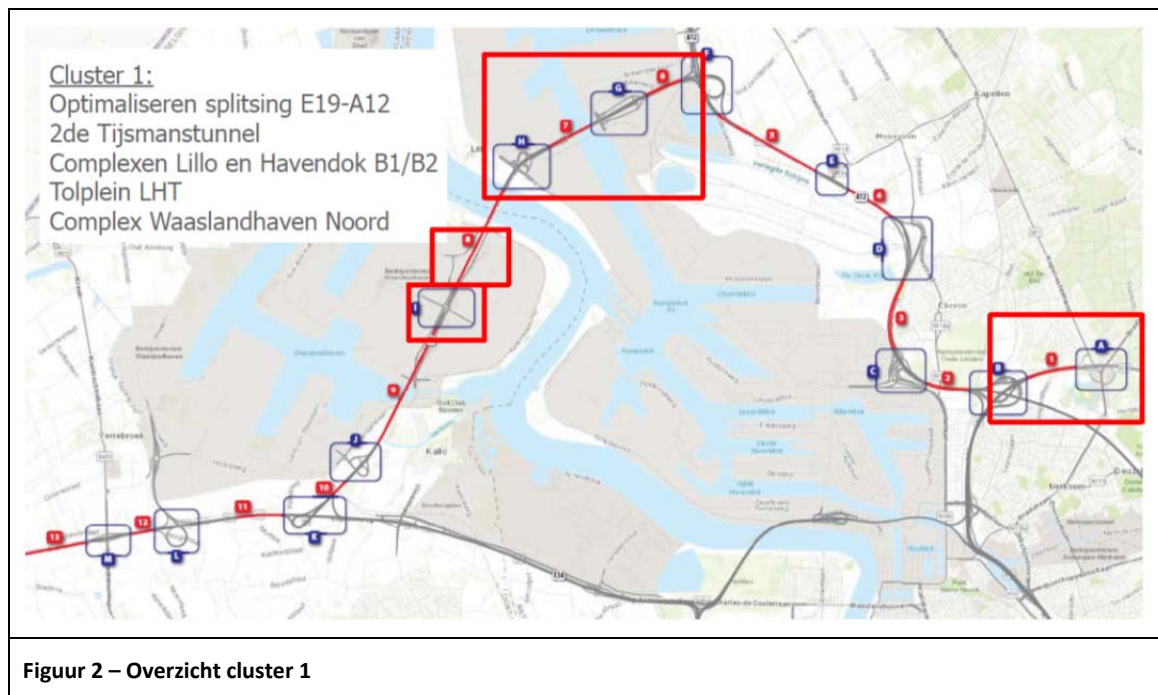
Verder dient in deze eerste stap ook het tolplein aan de Liefkenshoektunnel op linkeroever te worden geoptimaliseerd teneinde een grotere capaciteit te bekomen.

Aansluitend aan dit tolplein dient het complex Waaslandhaven noord te worden aangepast. Dit moet een vlotte toegang tot de Waaslandhaven garanderen, zonder risico op terugslag naar de R2.

Tot slot wordt in deze eerste cluster de aansluiting van het haventracé in relatie tot de E19 geoptimaliseerd. Het verbeteren van de afslagbeweging van de E19 naar de A12 is een relatief kleine ingreep die een huidige bottleneck wegwerkt in de toegankelijkheid van het haventracé vanuit het noorden.

In deze fase blijft de haven op rechteroever voornamelijk bereikbaar via de A12. Ook vanuit linkeroever is de hinder relatief beperkt aangezien een belangrijk deel van de werken buiten de bestaande rijbaan kunnen uitgevoerd worden (bouw nieuwe Tijsmanstunnel).

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de werken in cluster 1.

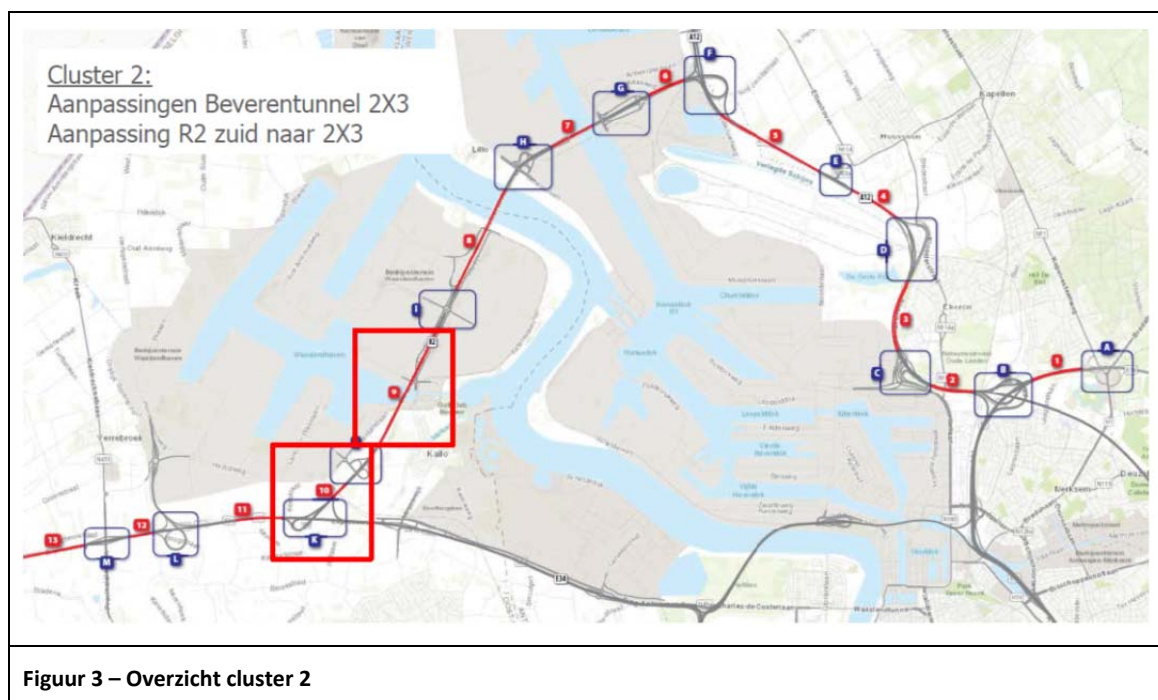


2.2. Cluster 2

In een tweede cluster wordt het haventracé verder geoptimaliseerd met een aantal belangrijke ingrepen op R2. Hierbij wordt de Beverentunnel op 2x3 rijstroken gebracht, alsook de rest van het wegsegment tussen tunnel en aansluiting E34. De aansluiting met E34 wordt eveneens aangepakt.

Op het moment dat deze werken worden uitgevoerd, is de rest van het haventracé (A12 – R2 tot Waaslandhaven Noord) gevrijwaard van hinder. De Oosterweelverbinding zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de Waaslandhaven.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten in cluster 2.



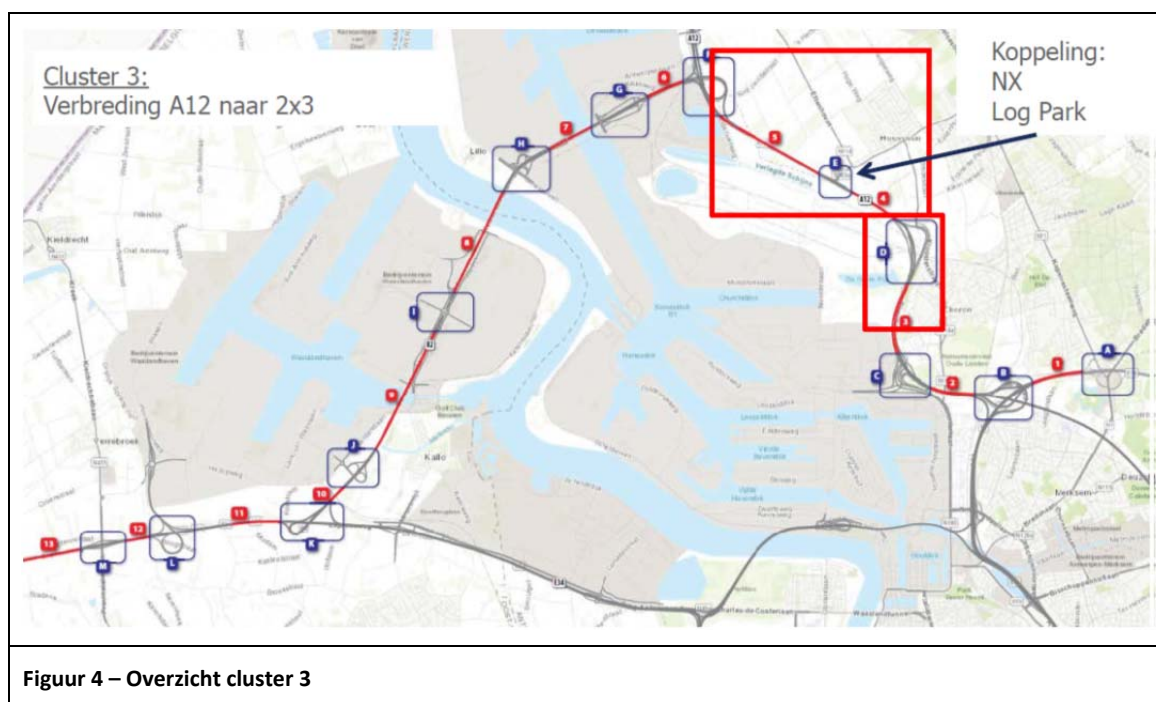
2.3. Cluster 3

De projecten van cluster 3 vormt de verdere afwerking van het haventracé met de aanpassingen op de A12 tussen Ekeren en de aansluiting R2. De A12 wordt op dit segment volledig op 2x3 rijstroken gebracht, bovendien worden eveneens een aantal aanpassingen in de knopen gerealiseerd.

De realisatie van het nieuw complex Logistiek Park/Nx, alsook de aanpassingen aan het complex Leugenberg, hangen samen met de realisatie van deze beide projecten.

Deze werken worden voorzien op het moment dat er geen hinder meer is op R2, zodat de bereikbaarheid gewaarborgd wordt vanuit de Waaslandhaven, en via Oosterweel en de Oosterweelknoop.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van cluster 3.



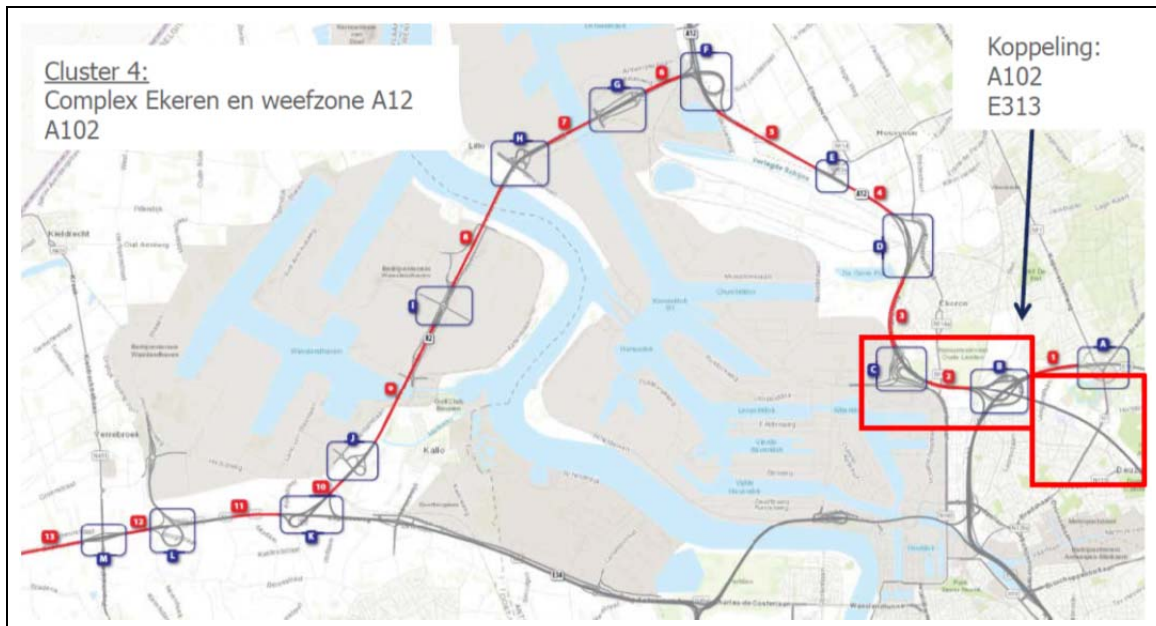
2.4. Cluster 4

De vierde cluster bestaat uit het realiseren van de A102, de aansluiting op A12-E19-R1 en op E34/E313 Oost.

De zuidelijke A12 (segment tussen complex Ekeren en wisselaar Antwerpen noord) vormt één verkeerskundig geheel met de A102 en wordt in éénzelfde uitvoeringsfase opgenomen.

Tijdens de uitvoering van deze werken is de bereikbaarheid van de haven gewaarborgd via R2 en via Oosterweelverbinding en de Oosterweelknoop.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten in cluster 4.



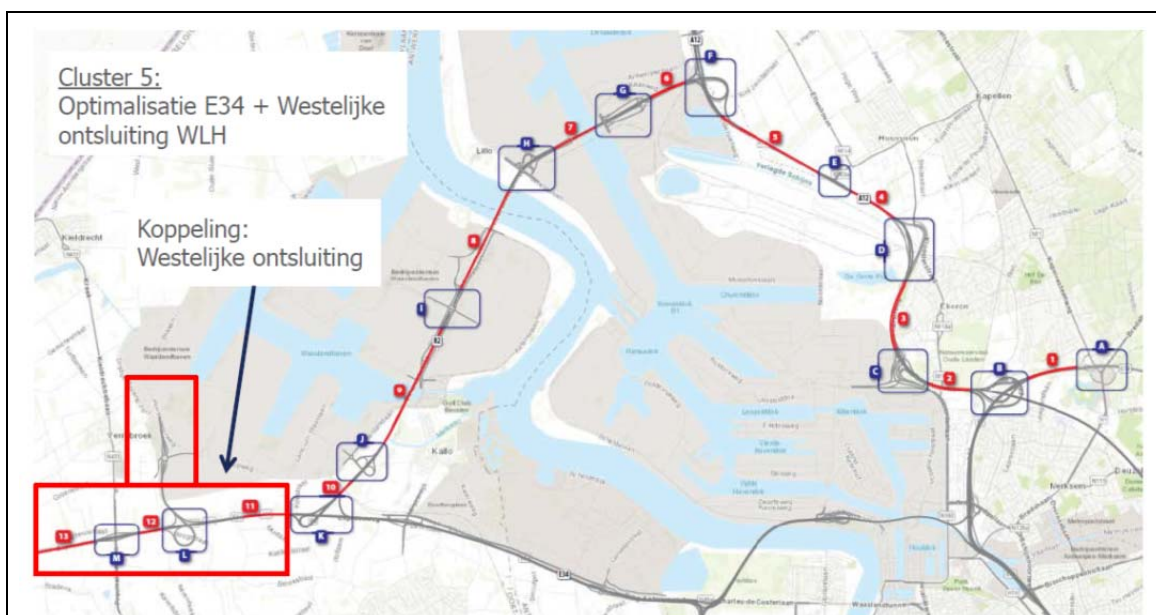
Figuur 5 – Overzicht cluster 4

2.5. Cluster 5

De vijfde cluster bestaat uit het afwerken van het haventracé op linkeroever, meer bepaald het deel op E34 (west), en de nieuwe aansluiting naar de Waaslandhaven (Complex Watermolen – Westelijke ontsluiting).

In principe is deze fase uitwisselbaar met de vorige fase, maar is een gelijklopende uitvoering op vlak van impact niet wenselijk. De uitvoering van deze fase wordt bovendien beïnvloed door de wijze waarop het havengebied verder wordt uitgebreid.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten van cluster 5.

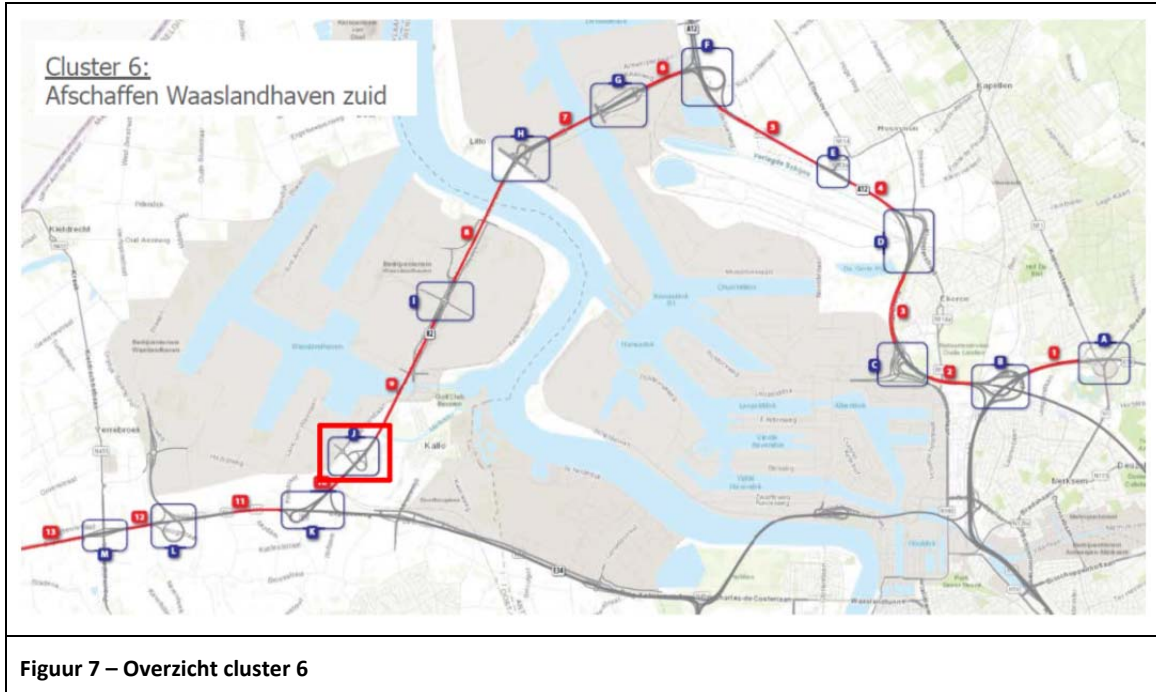


Figuur 6 – Overzicht cluster 5

2.6. Cluster 6

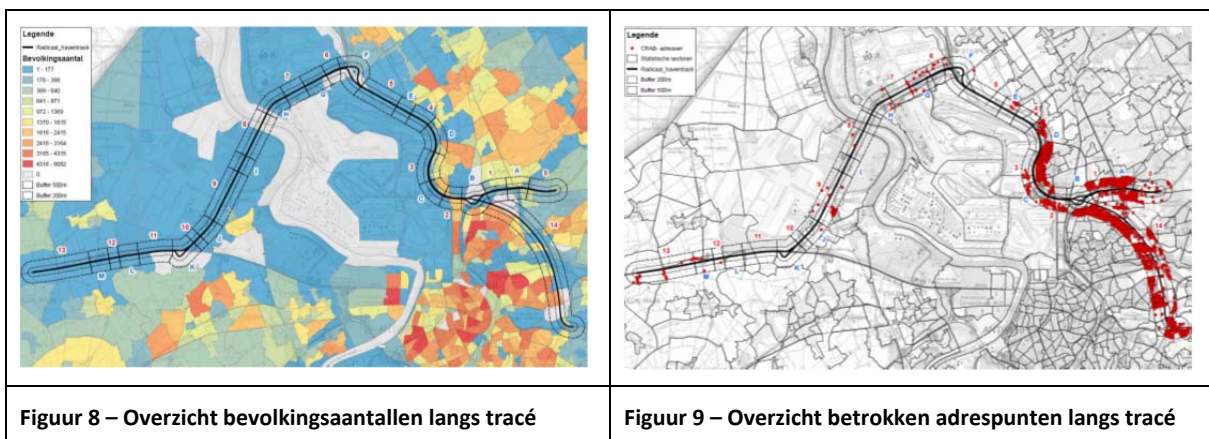
De zesde cluster bestaat uit het schrappen of aanpassen van het complex Waaslandhaven Zuid, op het moment dat de nieuwe aansluiting naar de Waaslandhaven vanaf de E34 beschikbaar is.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de projecten van cluster 6.



3. Leefbaarheid

Teneinde een eerste inzicht te verwerven in mogelijke knelpunten op het vlak van leefbaarheid werd het potentieel aantal betrokken bewoners bij het dossier van het haventracé in kaart gebracht. Hiervoor werden een aantal GIS analyses uitgevoerd op bestaande datasets. Hierbij worden meer bepaald bevolkingsdichtheid, -aantal en aantal betrokken adrespunten in beeld gebracht ten opzichte van het ganze tracé. Hierop werd een corridor van 200 en 500m uitgezet ten opzichte van de as van de weg.



We zien uit deze eerste analyses dat de zones waar veel mensen wonen en (rechtstreeks) betrokken zijn, voornamelijk de zones Kleine Bareel (E19), Ekeren-Hoevenen (A12), en rondom de A102 betreffen.