

13 december 2007

Geacht parlementslid,

Bij velen leeft het besef dat de bouw van het viaduct Lange Wapper – als sluitstuk van de geplande Oosterweelverbinding – een negatieve impact zal hebben op de leefkwaliteit (geluidsoverlast, fijn stof, ruimtebeslag en barrièrevorming) in het noordelijk deel van de stad Antwerpen. Kritische opmerkingen daarover worden doorgaans gecounterd met verwijzingen naar de verhoopde architecturale kwaliteit van het viaduct en met de opmerking dat de algemene baten ervan de lokale negatieve impact rechtvaardigen. Je kunt geen omelet bakken zonder eieren te breken, zeg maar. Die baten zouden zich dan situeren op het terrein van de mobiliteit.

Het is immers de ambitie van het Antwerpse Masterplan om een oplossing aan te reiken voor het fileprobleem. De Oosterweelverbinding moet een betere doorstroming van het verkeer op de ring rond Antwerpen garanderen.

Velen leven in de veronderstelling dat het bouwen van een viaduct aan het Antwerpse Eilandje inderdaad de mobiliteit ten goede zal komen. Niets is echter minder waar. De Lange Wapper zal vooral botsingen en files in de hand werken, en van de ringweg ter hoogte van Merksem het zwartste verkeersknooppunt van Vlaanderen maken.

Een kort woordje uitleg hierbij.

Het Vlaamse Steunpunt Verkeersveiligheid voert beleidsrelevant onderzoek uit voor de Vlaamse overheid. In 2004 publiceerde dit Steunpunt de studie *Risicoanalyse Autosnelwegen*. Een van de conclusies was dat de aanleg van linkse op- en afritten te allen prijze vermeden moet worden in de toekomst, 'aangezien ze dubbel zo gevaarlijk zijn als andere'.

Een jaar later kon het Steunpunt rapporteren dat het gelukkig om slechts 5 op de 776 op- en afritten in Vlaanderen gaat. Een daarvan ligt op de Antwerpse linkeroever. Bij de aanleg van de Oosterweelverbinding zal dit gevaarlijke op- en afrittencomplex terecht weggevoerd worden. Het milieueffectenrapport over het bouwproject (2005) legt uit waarom: 'De aansluiting van E17 en E34 gebeurt via een linkse uitrit, wat gezien het belangrijk aandeel vrachtverkeer op deze beweging, tot onveilige situaties leidt.'

Ondanks deze klare taal in verkeers- en milieustudies gemaakt in opdracht van de Vlaamse overheid kiest Vlaanderen bij het uittekenen van de Oosterweelverbinding op de rechteroever echter nu toch weer voor een dergelijk op- en afrittencomplex. Het tweebenige, dubbeldekse viaduct Lange Wapper zal namelijk helemaal niet op klassieke en helder leesbare wijze de ring sluiten, maar een ingewikkelde T-knoop vormen tussen de Oosterweelverbinding en de ring rond Antwerpen, met linker op- en afritten tussen de verschillende rijrichtingen. Gevolg is dat aan een van de drukste knooppunten van Vlaanderen het verkeer over een korte rijafstand gedwongen zal worden tot een wirwar van gevaarlijke in- en uitvoegbewegingen.

Het doorgaande internationale vervoer uit het noorden (E19) en de vrachtwagens uit de haven (A12) zullen verplicht het cargoviaduct over moeten om linkeroever te bereiken (want de Kennedytunnel wordt gesloten voor vrachtverkeer). Voor hen wordt in Merksem een linker afrit gepland naar de Lange Wapper. Nauwelijks een kilometer zullen ze er krijgen om op basis van een reeks *split-second decisions* massaal de snelweg van rechts naar links te dwarsen (zie volle lijnen op bijgevoegde tekeningen). Intussen zal het autoverkeer grotendeels net de omgekeerde beweging uitvoeren om zeker niet op het betaalviaduct terecht te komen (zie stippellijnen). Hetzelfde scenario zal ontstaan in de tegengestelde rijrichting.

Riskante verkeersmanoeuvres door duizenden chauffeurs per uur (met op die plek uiteraard veel vrachtverkeer) zitten in het ontwerp van het knooppunt ingebakken. De vergelijking met

de beruchte verkeerssituatie op linkeroever gaat helaas helemaal op. Vlak voor de Kennedytunnel bevinden zich daar kort na elkaar twee linker opritten. Het verkeer uit die opritten en met als bestemming Hoboken, Boom of het centrum heeft anderhalve kilometer om drie rijstroken te dwarsen richting de rechter afrit vlak achter de tunnel. De gevaarlijke infrastructuur die men daar nu hoopt weg te werken zal uitvergroot opnieuw ingeplant worden in Merksem. Meer vrachtwagens per uur zullen er verplicht meer rijstroken moeten dwarsen op een kortere rijafstand. Een vrachtwagen uit Bergen-op-Zoom zal tien seconden rijtijd hebben per verweving met een linker rijstrook, en dient dit over een afstand van amper een kilometer drie keer te herhalen, wil de chauffeur de verplichte afslag voor de Oosterweelverbinding niet missen.

Ter hoogte van Merksem wordt de Antwerpse ring bijgevolg een dodenweg.

Of zoals een docent mobiliteit en ruimtelijke planning ons onlangs schreef: 'De Lange Wapper is in menig oogpunt een project dat op vele vlakken slecht scoort, mede wegens de complexe verkeerscirculatie. De verkeersregulering wordt al een echt huzarenstuk (ook op vlak van een dynamische ICT-regeling). Als hier iets misloopt, dan is dit een dodenweg, vooral door de vele linkse op- en afritten.'

Op 3 maart 2005 wees architect Willem Jan Neutelings reeds op de hoger geschetste problematiek: 'De vraag blijft of de Oosterweelverbinding wel op het juiste punt op de Antwerpse Ring aanhaakt. Immers, al het doorgaande internationale verkeer uit het noorden wordt eerst bij elkaar gevoegd. Zo ontstaat een nieuwe flessenhals voor filevorming tussen Ekeren en het Sportpaleis' (*De Standaard*). Later dat jaar voegde architect Jo Crepain daaraan toe: 'Het is complex en duur om op- en afritten tussen het Sportpaleis en de dokken in te willen wringen, terwijl er in Ekeren veel meer plaats is' (*De Morgen*, 14 september 2005).

Wegens het ruimtegebrek waarover Crepain het had (de bestaande ring ligt nl. tussen dichtbevolkte woongebieden) kan men bij de huidige tracékeuze niet anders dan de Lange Wapper op de door TV SAM voorziene manier aan de ring te koppelen, mét linker op- en afritten voor het vrachtverkeer. Dat tegen beter weten in aan deze desastreuze beleidskeuze wordt vastgehouden, kan volgens ons enkel omdat niemand hiervoor verantwoording hoeft af te leggen. De Vlaamse regering verwijst naar technische scenario's die een naamloze vennootschap (BAM) en een tijdelijke vereniging (TV SAM) als alleenzalmakend naar voren schuiven. Uit vrees voor juridische complicaties door o.a. verliezende bouwgroepen weigeren die NV en TV dan weer technisch te communiceren over het bouwproject.

Externe deskundigen (stedenbouwkundigen, mobiliteitsexperten) en instellingen (o.a. het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, het Departement Logistiek en Transport van de VUB) merken op dat ze geen kritische analyses van het dossier kunnen maken wegens gebrek aan informatie. Het communicatiebureau van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel verdient miljoenen euro's, maar nergens vind je duidelijke plantekeningen, cijfermateriaal of teksten over de Oosterweelverbinding.

Onafhankelijke evaluaties van de kwaliteit van het geleverde studiewerk blijven daarom uit. Nochtans geven verschillende verkeersinstituten en verkeersdeskundigen ons te kennen dat ze het aspect van de verkeersveiligheid van de Lange Wapper graag ten gronde zouden willen onderzoeken.

We beseffen dat het Vlaamse parlement tot op heden om velerlei redenen weinig vermocht in dit dossier. Toch geloven we dat parlementsleden hun rol kunnen blijven opnemen, door het debat aan te gaan over mogelijke negatieve gevolgen van beleidskeuzes en door aan de BAM en aan TV SAM net wel technische verantwoording voor die beleidskeuzes af te dwingen.

Mogen wij u daarom vragen om over deze verkeerstechnische kwestie een vraag te stellen aan de bevoegde ministers (Openbare Werken en Mobiliteit), opdat zij zich kunnen informeren bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en u vervolgens kunnen inlichten over de redenen waarom de Vlaamse regering de ontwikkeling van dergelijk op- en afrittencomplex vandaag nog goedkeurt?

Mogen we bijkomend ook vragen om parlementair initiatief te nemen in functie van het openbaar maken van de plantekeningen voor de Lange Wapper, opdat onafhankelijke studie bureaus en onderzoeksinstituten zich eindelijk – voor het eerst in het hele besluitvormingsproces – zouden kunnen buigen over de kwaliteit van het bouwproject? Het wordt namelijk een dure zaak voor Vlaanderen om het bouwproject nog in vraag te stellen nadat het contract getekend is.

Vriendelijke groet,

Manu Claeys en Peter Verhaeghe  
voor stRaten-generaal  
[www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info)

**In bijlage:**

- Lange Wapper creëert nieuwe conflictzones op Antwerpse ring
- plantekening toekomstige weefbewegingen op ring ter hoogte van Merksem