

## Dossier Oosterweelverbinding

### Het grote verschil tussen twee scenario's Waarom de Antwerpse ring niet 'rond' maar 'driehoekig' moet worden

Infosessie in het Vlaamse Parlement  
12 maart 2008

De Oosterweelverbinding (= het sluiten van de Antwerpse ring) wordt gebouwd om de hoofdstromen van het doorgaande vrachtverkeer op een betere manier rond de stad te laten rijden. Er zijn drie dergelijke hoofdstromen.

De twee belangrijkste lopen van het westen (linkeroever) naar respectievelijk het oosten (E313 richting Duitsland) en het noorden (E19 richting Nederland). Beide stromen dwarsen de Schelde. Al veertig jaar doen ze dat via de Kennedytunnel. De Oosterweelverbinding moet voor deze verkeersstromen een bijkomende, alternatieve Schelde-overgang vormen. Een minder drukke hoofdstroom loopt van het zuiden (E19 komende van Brussel) naar het noorden (E19 richting Nederland). Deze hoofdstroom is de enige van de drie die niet de Schelde oversteekt. Ze blijft volledig op de rechteroever.

Bij de Oosterweelverbinding zoals de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die uitwerkte blijven beide hoofdstromen niet alleen volledig met elkaar vermengd (ze nemen voortaan samen wel een andere tunnel onder de Schelde) maar worden ze ook langs en tot in het hart van de stedelijke agglomeratie gebracht. Pas daar - ter hoogte van Merksem en het Sportpaleis - worden ze van elkaar ontkoppeld en zoeken ze elk hun weg naar de autostrades die Antwerpen verlaten. Die weg valt voor beide stromen ook nog eens samen met de geplande Stedelijke Ringweg - een ringweg die eigenlijk voorzien is voor binnenstedelijk verkeer, niet voor het doorgaand verkeer.

Door het toch vermengen van doorgaand en stedelijk verkeer maakt deze Oosterweelverbinding de latere ontwikkeling van de Stedelijke Ringweg onmogelijk. Weinigen beseffen dit momenteel.

Zij die het wel beseffen, zwijgen er in alle talen over, want Antwerpen droomt nog steeds van dergelijke scheiding van verkeer en men wil die droom, evenmin als de daaraan verbonden droom van een Groene Singel, niet nu al aan diggelen slaan.

Bij de Oosterweelverbinding zoals stRaten-generaal die concipieerde - met name via een alternatieve, noordelijker gelegen route doorheen de binnenhaven en met het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer - worden de twee hoofdstromen van doorgaand vrachtverkeer nog voor het kruisen van de Schelde en buiten het stedelijke centrum al honderd procent van elkaar gescheiden. Beide verkeersstromen blijven bovendien weg van dat stedelijke centrum. Op beide routes kan het ringverkeer perfect gescheiden rijden als doorgaand of stedelijk ringverkeer.

Bij deze manier van sluiten van de Antwerpse ring vormt de zuidelijke hoofdstroom (oost-west) a.h.w. de onderkant van een driehoek en de noordelijke hoofdstroom (oost-noord) de schuine bovenkant ervan.

Voor de derde hoofdstroom (noord-zuid, ofwel de verticale rechter kant van de driehoek) geldt in beide scenario's eenzelfde rijroute. Maar in het geval van de BAM-Oosterweelverbinding raakt deze hoofdstroom op de Antwerpse ring opnieuw vermengd met beide andere stromen. Bij het alternatief is dat niet het geval. In het scenario van stRaten-generaal kan dit minst drukke deel van de Antwerpse ring wél als volwaardige stedelijke ringweg gebruikt worden - met immers slechts een beperkte stroom van doorgaand vrachtverkeer - en dit op een plek waar dergelijke ringweg thuis hoort, namelijk in het stedelijk centrum.

De op- en afritten Groenendaallaan en Sportpaleis kunnen in dat geval ook gewoon blijven zoals ze zijn, dit in tegenstelling tot in het BAM-scenario.

Aan de hand van een powerpoint-presentatie en met bevattelijke plantekeningen legt stRaten-generaal uit waarom de geplande versie van de Antwerpse Oosterweelverbinding - als gevolg van bovenstaande keuze om de Antwerpse ring niet als een driehoek maar wel als een ring te sluiten - aan geen enkele van de 4 initiële doelstellingen van het Antwerpse Masterplan tegemoetkomt. Die doelstellingen zijn:

1. Garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven
2. Verbeteren van de leefbaarheid in centra en langs grote assen
3. Verminderen van de congestie, in het bijzonder het ontlasten van de zuidelijke Ring en steeds zorgen voor een goede vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer, ook bij calamiteiten.
4. Verbeteren van verkeersveiligheid

De doelstellingen zijn goed, de concrete oplossing niet.

De geplande Oosterweelverbinding zal - als gevolg van een foute tracé-keuze - net meer verkeersconflicten en files creëren op de bestaande ring en meer sluipverkeer en omrijgedrag op het onderliggende wegennet.

In de zone van de Antwerpse ring waar de Lange Wapper (= viaduct van de Oosterweelverbinding) aan de ring zal worden gekoppeld ontstaat een wirwar van weefbewegingen in velerlei richtingen (Lange Wapper, stedelijke ringweg, ringweg voor doorgaand verkeer, afritten). Het lijkt wel alsof men de files en de ongevallen hier wil stimuleren i.p.v. te verminderen.

Tegen alle regels van goede autostradenbouw in creëert men er op een afstand van amper een paar kilometer drie nieuwe linker op- en afritten en zomaar even zes gevaarlijke weefzones. Ook wordt de Lange Wapper onbereikbaar vanuit Merksem, en moeilijk bereikbaar vanuit Deurne, de kanaalzone en de binnenhaven. Een externe verkeersveiligheidsaudit (road safety audit) hierover wil men niet maken.

Ten slotte blijkt dat ook de essentiële toeleidingscomplexen die alle vrachtverkeer naar de Lange Wapper moeten leiden nog niet uitgewerkt zijn en geen deel vormen van het bouwproject Oosterweelverbinding:

- op- en afrittenstelsels Sportpaleis en Luitenant Lippenslaan/Plantin en Moretuslei
- koppelingen inkomende snelwegen E313 (Hasselt), E19 (Brussel) en A12 (Boom) aan de heraan te leggen ringweg

Men is het ontwerp van deze complexen nog aan het bestuderen, en stoot daarbij op tal van moeilijkheden. Elegante en verkeerstechnisch verantwoorde oplossingen voor deze koppelingen zijn er echter niet. Noodgedwongen zullen ze tevens ruimteverslindend en duur zijn, wegens alweer de keuze voor een ondoordacht Oosterweelverbindingstracé dat een goed leesbare verdere ontwikkeling van de Antwerpse ring onmogelijk maakt.

Dit bouwdoos is verre van rijp, zelfs na jaren van studie (in wezen op basis van verkeerde premissen). Wie nu een bouwaanvraag hiervoor indient, vraagt een vergunning voor een wankel verkeersproject.

Door de Oosterweelverbinding vergunningsgewijs uit het grotere project van de geplande heraanleg van de Antwerpse ring te lichten, neemt men voorafnames op oplossingen die men nog moet bedenken voor o.a. de geleiding richting de Oosterweelverbinding. Het is alsof men een alvast een deurklink koopt, maar men weet nog niet hoe zwaar de deur is, welke scharnieren men zal gebruiken en in welke richting de deur zal draaien. In het verlengde van de moeilijkheden die zich nu reeds stellen bij het koppelen van de Lange Wapper aan de Antwerpse ring zullen deze voorafnames ook negatieve gevolgen hebben voor de mobiliteit en de stadsontwikkeling in gebieden ver verwijderd van de Oosterweelverbinding zelf.

Een keuze voor een alternatief, toekomstgericht scenario - het geweer van schouder veranderen dus - in plaats van voor een verouderd ringmodel maakt van de Oosterweelverbinding niet alleen een beter project. Het hoeft ook de nu voorziene timing van de bouw ervan niet in het gedrang te brengen. Een alternatieve Oosterweelverbinding zal verder minder kosten, en door het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer finaal ook meer tolinkomsten genereren.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal