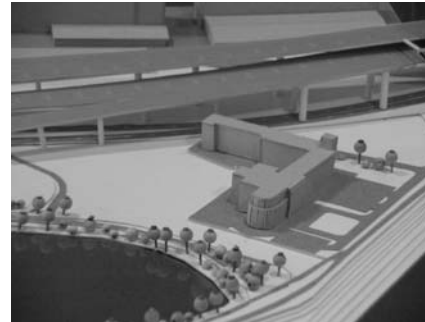
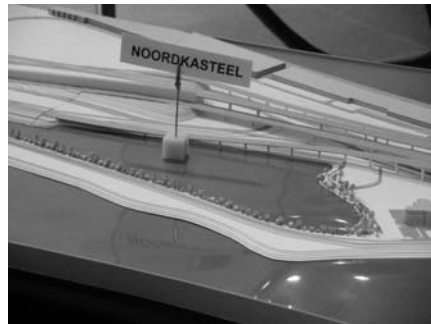




# Lange Wapper : Kerf van de eeuw



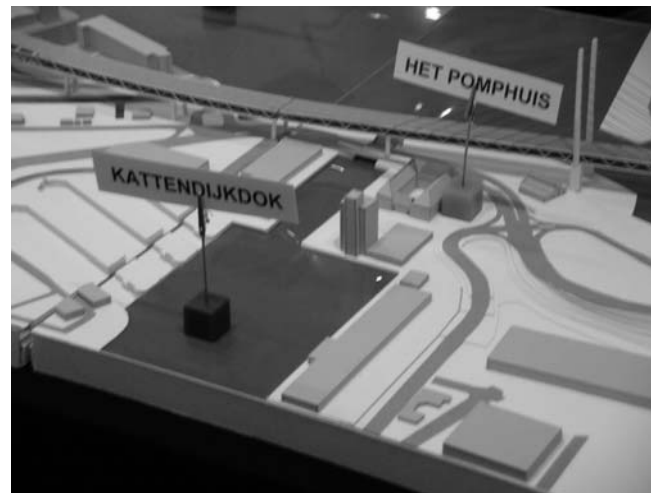
## 7 vragen

### bij de geplande Oosterweelverbinding

#### 1. Wie wil een autostrade dwars door de stad, op een boogsechut van de grote markt?

Iedereen beseft dat een viaduct vlak naast de kernstad geen goed idee is. Elke grote Europese stad beschouwt zijn oude haven als het kroonjuweel voor nieuwe stadsontwikkeling. De Vlaamse overheid plant op zo'n plek in Antwerpen een gigantisch viaduct ("Lange Wapper genaamd), in plaats van voluit te kiezen voor het verhogen van de woon- en recreatiekwaliteit.

Het Eilandje en het eraan palende recreatiegebied Noordkasteel worden snelwegbermen. Eén oprit loopt ongegeneerd in de ooit door Antwerpenaren gekoesterde zwemvijver. De autostrade zelf scheert over de daken van de Zeevaartschool en het Pomphuis. Om van de unieke Scheldebocht nog maar te zwijgen, want die zal voor eeuwig geschonden zijn. Zoals ook de relatieve rust die er heerst, tussen stad en haven.



#### 2. Veilig?

Het viaduct versmalt door haar ligging de vaargeul van de drukst bevaren waterweg van België. Bovendien vormt het viaduct een hindernis voor het varen op radar, met aanzienlijke gevolgen zoals het wegvallen van ontvangst van radarbeelden, storende radarreflecties of valse radarecho's. Technische specialisten en vertegenwoordigers van de binnenvaartsector geven aan dat door de aanleg van het viaduct het varen op radar praktisch niet meer mogelijk zal zijn over een afstand van twee kilometer. We citeren: 'Dit zou betekenen dat varen bij slechte zichtbaarheid ('s nachts en met mist) op deze vaarroute, die de smalste is van heel het kanaal, een uiterst hachelijke bedoening zal worden met een zeer ernstig veiligheidsrisico voor de binnenvaart en de omliggende bedrijven. Aangezien op deze vaarroute bovendien tal van schepen met gevaarlijke lading varen (vloeibare brandstoffen, chemicaliën zoals benzeen of zwavelzuur, containers met ADNR-lading), stelt zich hier een zeer ernstig veiligheidsprobleem.'

#### 3. Waarom wordt het vrachtverkeer gedwongen in een fuik?

Omdat de Antwerpse ringweg geen gesloten ring vormt, maken de grote vrachtstromen nu vaak omwegen. Bovendien wordt de ring ook gebruikt voor binnenstedelijk personenverkeer. Gevolg: dagelijkse files. Onder andere daarom wil men de Antwerpse ring vervolledigen.

De logica van zo'n gesloten ringweg zegt dat de kortste weg de beste is. Onbegrijpelijk is dan ook de beslissing om de Kennedytunnel voortaan verboden terrein te maken voor alle vrachtverkeer, waardoor duizenden vrachtwagens moeten omrijden en samen op één verplicht rijtraject geforceerd worden. Ook wie van het zuiden naar het westen wil, moet dan nodeloze kilometers afleggen.

Maar tja: de geplande Oosterweeltunnel dient afbetaald, en dus moeten alle tolbetalende transporteurs daar doorheen gejaagd. Terwijl Europa ook tolheffing voor vrachtvervoer aan de Kennedytunnel toestaat.

Vanaf 2012 zullen de radiobulletins een nieuwe zwarte plek aan hun lijstje van filegevoelige plekken mogen toevoegen: knelpunt Groenendaal, ter hoogte van Luchtbal en Merksem. Daar zullen de grote vrachstromen elkaar immers treffen in een voorheen ongekennde concentratie.

Stilstaan in een file die zich ten gevolge van die trechter over de hele ring uitspreidt, is voor ons geen oplossing.

#### 4. Er is een alternatief, maar de overheden zijn niet geïnteresseerd

Vele Antwerpenaren verkiezen om al deze redenen een noordelijker gelegen sluiting van de ring. Sommigen werkten zelfs een concreet voorstel uit, als alternatief voor de plannen van de Vlaamse overheid. Tekst en uitleg vindt u op hun webpagina

[www.oosterweelverbinding.info](http://www.oosterweelverbinding.info).

De ontwikkeling van onze stad én de verkeerssituatie varen wel bij hun voorstel. Hun tracé loopt door de haven, niet door de stad. In combinatie met een vrije reiskeuze tussen Oosterweeltunnel of Kennedytunnel zorgt het alternatieve tracé voor kortere afstanden en reistijden voor de uit elkaar gehaalde vrachstromen. Dit zal ruim 100.000 kilometer minder vrachtverkeer per dag betekenen, wanneer we vergelijken met het geplande project. Voor de transportsector scheelt dit 32 miljoen euro per jaar.

#### 5. Ho maar: geen uitstel meer mogelijk!

Als we de onheilsprofeten mogen geloven, zou elke vertraging van het bouwproject tot een economische catastrofe leiden. Vreemd is dit, want dankzij specifieke maatregelen en een klemtoon op alternatieve modi reden er tijdens de heraanleg van de ring in 2004 dagelijks plots 80.000 wagens minder op de ring. De echte oorzaak van de huidige congestie op de ring is immers niet het havenverkeer, wel het woon-werkverkeer. Wat je met intelligent bestuur al niet kan bereiken... Waar is de studie die de *onvermijdelijke* congestie op korte termijn aantoot? Cijfers op tafel graag.

#### 6. De verkrampte overheid

Vreemd ook dat er in de aanbestedingsprocedure die van start ging in juli 2004 nooit over een tunnelvariant werd gesproken. Waarom snijdt de overheid-bouwheer deze piste af? Laat bouwbedrijven toch uitrekenen of een tunnel nu duurder is of niet!

Vier bouwconsortia kregen inmiddels een gedetailleerd bestek, nog voor het huidige openbaar onderzoek van start ging. Als tijdens het onderzoek dus fundamentele bezwaren opduiken, moet de hele aanbestedingsprocedure worden overgedaan. Dat kan volgens de gouverneur van Antwerpen leiden tot 'schadeclaims zonder weerga' door internationale financiers en aannemers, en tot het faillissement van Vlaanderen.

Wie gelooft in zo'n context nog in de ernst van een openbaar onderzoek? Een onderzoek dat de overheid zelf niet meer serieus neemt.

#### 7. Een logische en moedige Antwerpse administratie

In november 2004 liet de Stad Antwerpen het volgende weten aan de opstellers van het milieu-effectenrapport voor de Oosterweelverbinding:

'De keuze voor de infrastructuurprojecten is uitsluitend gebaseerd op verkeersgenererende en verkeersremmende effecten van maatregelen en beleidsscenario's. Er is geen evaluatie gebeurd van de ruimtelijke, noch van de milieugevolgen, alvorens het Masterplan op te stellen. (...) Bepaalde varianten of strategieën werden dus reeds in een vroeg stadium uitgesloten. De lange planperiode heeft – toch bij de stad Antwerpen – nieuwe inzichten doen ontstaan. Een gewijzigde context zou moeten aanleiding kunnen geven het onderzoek uit te breiden of te heroriënteren en bepaalde keuzes die in het verleden zijn genomen terug in vraag durven te stellen – minstens op niveau van het onderzoek.'

**Beste Antwerpenaar, steun uw administratie die wel gelooft in het alsnog bijsturen van wat fout is. In plaats van tegen beter weten in een stommiteit te begaan.**

Protesteer, nu het nog kan!  
Ondersteun de vraag om een onafhankelijk onderzoek van het alternatieve tracé

Teken de petitie op

[www.oosterweel.org](http://www.oosterweel.org)

Antwerpen, december 2005

*niet op de openbare weg gooien  
v.u. Johan Bijttebier Walvisstraat 32 2018 Antwerpen*