
OOSTERWHEELVERBINDING

Stadsviaduct of haventunnel?

Kiezen voor een alternatief tracé

A. *Waarom deugt de Oosterweelverbinding met Lange Wapper niet?*

Deze Oosterweelverbinding (OWV) bestaat op rechteroever uit een landviaduct (Lange Wapper) dat vlakbij het stadscentrum wordt gebouwd en in Deurne en Merksem gekoppeld wordt aan de bestaande ring.

Na ingebruikname van de Lange Wapper zal het vrachtverkeer niet langer door de Kennedytunnel mogen rijden en verplicht worden om te rijden langs de nieuwe toltunnel. Deze keuzes (tracé vlakbij het stadscentrum, landviaduct met koppeling in Deurne en Merksem, Kennedytunnel verboden voor vrachtverkeer) leiden tot tal van problemen:

1. MOBILITEIT

- Kennedytunnel zal worden gesloten: alle vrachtverkeer moet omrijden en wordt geconcentreerd in Merksem en Deurne, om van daar de Lange Wapper op te rijden.
- door tolheffing voor autoverkeer aan Oosterweeltunnel: blijvende belasting zuidelijke ring
- minder aansluitingen met hoofdwegen, bv. oprit Groenendaallaan niet naar OWV
- opheffen principe stedelijke ringweg: door centrale inplanting Lange Wapper op ring

2. VEILIGHEID

- dubbeldeksviaduct: moeilijk bereikbaar bij calamiteiten + gevaar van brandwaterval
- koppeling Lange Wapper met ring: verschillende linker op- en afritten op korte afstand, met onveilig ritsen en weven tot gevolg. 'Dodenweg' (professor Allaert).
- gebrekkige calamiteitenregeling

3. GEZONDHEID

- fijn stof en lawaaistress
- mobiliteitsproblemen afwentelen op achtergestelde wijken van Antwerpen: Lange Wapper aan Luchtbal, Stuyvenberg, Dam, Merksem-west, Kronenburg en Deurne-Noord.

4. STADSONTWIKKELING

- Oosterweelverbinding met landviaduct en koppeling in Deurne en Merksem hypothekeert noordwaartse stadsuitbreiding, devalueert grondwaarde en bemoeilijkt goede stedenbouw.
 - groot ruimtebeslag midden in dicht bevolkte wijken: 16/18 rijstroken (vgl. Los Angeles).
 - groengebieden gaan op de schop: Noordkasteel en Sint-Annabos
- Recreatieve waarde van stille bocht aan Sint-Anneke wordt verstoord door viaduct.

5. KOSTPRIJS

- minstens 3,3 miljard euro reële kostprijs i.p.v. vooropgestelde 1,85 miljard euro.

B. Alternatief tracé

Plan B zoals in 2005 al gesuggereerd door stRaten-generaal kiest óók voor het sluiten van de kleine ring met een extra oeververbinding. Er zijn echter twee grote verschilpunten:

→ stRaten-generaal situeert het sluitingstracé meer noordwaarts en bepleit een tunnel i.p.v. landviaduct. Dit omdat een viaduct bouwen in het hart van een stad uit de tijd is.

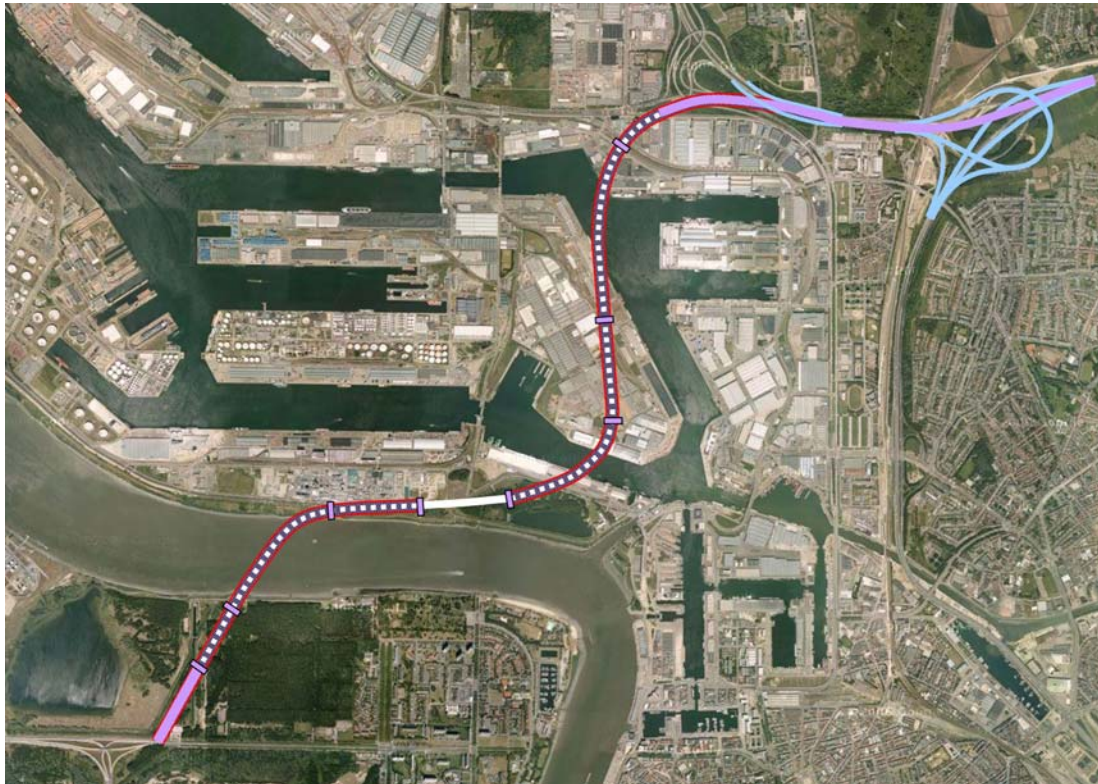
→ geen verbod op gebruik van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer. Wel vrije rijkeuze in functie van de kortste route naar de eindbestemming. Omrijgedrag en totale uitstoot daalt. Combinatie van beide principes (noordelijker tracé + open houden KT) leidt tot het optimaal scheiden op de rechteroever van de twee grootste vrachtverkeerstromen: noordelijke route door de haven (ver weg van het stadscentrum) en zuidelijke route over de bestaande ringweg. Door slimme tolheffing (vrachtverkeer betalend aan beide tunnels + autoverkeer gratis aan beide tunnels) creëren we een bijkomende ontlasting van de Kennedytunnel.

Is zo'n oplossing ook technisch haalbaar, veilig en betaalbaar?

Experten zeggen van wel.

Techniek = boortunnel. De werf wordt aan Oosterweel geïnstalleerd, in een open bouwput waar ook het op- en afrittencomplex Oosterweel zal worden aangelegd.

Vandaar wordt zuidwaarts geboord richting de zone tussen Sint-Annabos en Blokkersdijk, en noordwaarts richting Noorderlaan en knooppunt Ekeren.



Voordelen van boortunnel tegenover afgezonken tunnel: geen hinder voor scheepvaart, geen bouwdok voor de zinkelementen, geen doorbreking van de dijken, geen stort voor baggerslib, geen probleem voor pijpleidingen en kaaimuren, geen impact op omgeving boven en naast de tunnel tijdens de werken, geen onteigeningen voor werfopstelling op linkeroever.

Een dergelijke Oosterweelverbinding met drievakstunnels kan volgens de actuele prijzen gebouwd worden voor 1,557 miljard euro. Het Eilandje behoudt intussen zijn vastgoedwaarde (Horvatstudie, 600 miljoen euro), het Sint-Jozefinstituut krijgt geen Lange Wapper boven zijn hoofd, de groengebieden gaan niet op de schop en het vrachtverkeer in het stedelijk centrum van Antwerpen (zones Merksem en Deurne) daalt aanzienlijk.

Manu Claeys & Peter Verhaeghe www.oosterweelverbinding.info