

Persbericht
stRaten-generaal
Vrijdag 21 december 2007

stRaten-generaal waarschuwt voor ongevallenzone aan de Oosterweelverbinding en eist verkeersveiligheidsaudit

In een debat in het radioprogramma *De Ochtend* (radio 1) vroeg het Antwerpse actiecomité stRaten-generaal deze morgen aan Nick Orbaen, woordvoerder van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, om de verkeersveiligheidsaudit over de geplande Oosterweelverbinding publiek te maken. De vraag was eenvoudig: kan de BAM het document vandaag nog op haar website plaatsen zodat de gebruikers van het verkeersknooppunt straks inzage krijgen in de veiligheid van de te bouwen sluiting van de Antwerpse Ring?

Het antwoord van de heer Orbaen was onthutsend: dergelijke audit blijkt niet te bestaan.

We krijgen maar één kans om de Ring te sluiten op een manier die veilig is voor de gebruiker en daadwerkelijk een oplossing biedt voor de congestie waar onze auto- en vrachtwagenbestuurders dagelijks mee te maken hebben. Echter, over dit 1,85 miljard euro kostende bouwproject werd blijkbaar geen verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Bij de besluitvorming over verkeersinfrastructuur van deze omvang lijkt de opmaak van zo'n onafhankelijke doorlichting (geen evaluatie door de BAM over het eigen project dus) toch een basisprincipe. In de ons omringende buurlanden wordt al jaren geen grote verkeersinfrastructuur meer voorgesteld zonder een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit.

Een verkeersveiligheidsaudit (road safety audit) is geen pro forma document om administratief in orde te zijn. Het vormt de essentie in het controleproces op de kwaliteit van bouwprojecten die ambiëren oplossingen te bieden voor grote verkeersproblemen, zeker als die oplossingen onomkeerbaar zijn.

Externe experts vragen al een tijd om een onafhankelijke audit. Vooral het stuk viaduct, Lange Wapper genaamd, draagt zoals het nu voorligt de kiem in zich van verkeersopstopping en verhoogd risico op ongevallen. Door de keuze voor linker af- en opritten tussen het viaduct en de bestaande Antwerpse ring is er een nieuw zwart verkeersknooppunt op de Antwerpse ring in de maak (zie bijgevoegde plantekening).

De ervaring heeft geleerd dat een snelweg alleen veilig is als het gebruik maakt van rechtse op- en afritten (stelde het Vlaamse Steunpunt Verkeersveiligheid in 2004 én het milieueffectenrapport over de Oosterweelverbinding in 2005) – zeker op routes die intensief gebruikt worden door vrachtwagens. Elke wisseling van rijstrook van een vrachtwagen is immers een manoeuvre met verhoogd risico. In Merksem moet in het voorliggende project van BAM op een kilometer rijafstand het vrachtverkeer tot vier rijstroken dwarsen om links af te rijden richting de Lange Wapper. Die verkeersmanoeuvres worden tegelijkertijd doorkruist door de tegengestelde weefbewegingen van het autoverkeer dat de stedelijke ringweg op wil of de Groenendaallaan af wil. Voor de prijs van 1,85 miljard euro ontwerpt Vlaanderen een zwart punt voor ons wegennet waar botsingen en files dagelijkse kost zullen zijn.

De Oosterweelverbinding werd geconcipieerd om een aantal belangrijke doelstellingen te bereiken: betere doorstroming van verkeer, minder files, minder botsingen. Het stuk viaduct van de Oosterweelverbinding zal het omgekeerde effect veroorzaken: er zullen opstoppingen zijn, het verkeer zal vastlopen, en er zullen doden vallen. Om dit ingebouwde euvel door te lichten is een externe audit noodzakelijk. Het vermoeden ontstaat dat die onafhankelijke audit

niet wordt uitgevoerd omdat de ontwerpers beseffen dat het ontwerp de doorlichting niet zou doorstaan.

De BAM neemt hier een misplaatst risico, ten koste van de toekomstige gebruiker van het bouwwerk.

In mails en telefoons aan stRaten-generaal komen professoren verkeersveiligheid en transporteconomie woorden te kort om te waarschuwen voor het stuk viaduct van de Oosterweelverbinding. Letterlijk hebben zij het over een waanzinnige verkeersgeleiding, een dodenweg, één grote miskleun.

stRaten-generaal eist daarom alsnog de opmaak van een verkeersveiligheidsaudit door een onafhankelijk Vlaams onderzoeksbureau of academisch instituut. Zonder deze audit is een eerste spadesteek voorbarig en immoreel.

De stelling dat het voor dit soort kritiek te laat is beheerst al sinds 2005 de BAM-communicatie over de Oosterweelverbinding. Telkens weer wordt verklaard dat intussen alles grondig bestudeerd is. Toch kan het bewijs van doorlichting van die studies door onafhankelijke organen nooit worden voorgelegd, en kan elke verkeersdeskundige zien dat de oorzaken voor opstopping en ongevallen nu al in het ontwerp zitten ingebouwd.

Naar alle waarschijnlijkheid kondigt de raad van bestuur van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) vandaag aan finale onderhandelingen te zullen opstarten met het bouwconsortium Noriant. Dit consortium was de enige overblijvende bouwgroep die in september 2007 een Best and Final Offer (BaFO) mocht indienen voor het bouwen van de Antwerpse Oosterweelverbinding.

Van deze aankondiging zal stRaten-generaal niet (echt) opkijken, noch van de te verwachten communicatie door de BAM dat het project daarmee in de laatste rechte lijn beland is – ondanks nog een jaar van onderhandelingen voeren, bouwaanvraag indienen, het organiseren van een openbaar onderzoek (hoorzittingen, bezwaarschriften, adviezen, ...), enzovoort, vooraleer een bouwvergunning kan worden afgeleverd.

Voorbarige uitspraken over bereikte points of no return beheersen al sinds 2005 de communicatie over de Oosterweelverbinding. Dit discours wordt telkens weer aangedikt door verklaringen vanuit de Vlaamse regering dat alles intussen grondig bestudeerd is, met de daarbij horende suggestie dat kritiek door parlementsleden, bedrijfsleiders, verkeersdeskundigen of actiecomités niet langer gepast is en er eigenlijk weinig toe doet.

Het tegendeel is echter waar. We moeten vandaag vaststellen dat, ondanks jarenlange voorbereiding aan dit project, de initiatiefnemer ervan niet beschikt over een van de meest essentiële documenten om een verkeersinfrastructuurproject van dergelijke omvang en met dergelijke financiële impact te legitimeren.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe
voor stRaten-generaal
www.oosterweelverbinding.info

In bijlage:

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