

Oosterweelmythologie - Mythe 4: Er komt geen verbreding van de Antwerpse ring

Kort:

** De Vlaamse regering beschikt over geen enkele studie die aantoont dat een oostelijke bypass (= combinatie R11 en A102) zal volstaan om de verbreding van de Antwerpse ring overbodig te maken*

** De regering plant de R11-tunnel als een lokale ontsluitingsweg, waardoor deze route nooit als een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer zal functioneren*

** De aanleg van de A102 zal pas worden gestart na het opleveren van het BAM-tracé, waardoor er geen politieke garantie is dat de oostelijke bypass rond Antwerpen er ook effectief komt*

Op 22 september 2010 kwamen de politieke partijen binnen de Vlaamse regering overeen om het geplande viaduct Lange Wapper te vervangen door tunnels. Diezelfde dag maakten ze bekend dat het zeven jaar oude plan om de Antwerpse ring aanzienlijk te verbreden zou worden geschrapt, met als uitleg: 'In de loop van het overlegproces is duidelijk geworden dat een verbreding van de Ring rond Antwerpen niet opportuun is. Om die reden kiest de Vlaamse Regering aan de oostkant van Antwerpen voor een bijkomende verbinding.'

Die verbinding – een combinatie van een nieuwe A102 tussen Ekeren en Wommelgem en een vertunnelde Krijgsbaan R11 tussen Wommelgem en Wilrijk – moet een deel van het doorgaand verkeer omleiden rond de stad en zo de huidige Antwerpse ring ontlasten, klonk het. De regering beschikte echter over geen enkele studie waarin werd aangetoond dat de combinatie A102 plus R11 zal volstaan om de voorziene verbreding van de Antwerpse ring overbodig te maken. Enkele weken daarvoor had Eurostation (peer review, 2 september) nog beweerd dat bij aanleg van de Oosterweelverbinding 'een gevoelige uitbreiding van het aantal rijstroken' op de Antwerpse ring nodig zou zijn. Men had het over 'een zeer brede ringstructuur'. In diezelfde periode lieten het Vlaams Verkeerscentrum en het studiebureau van BAM (TV SAM) verstaan dat de verbreding wellicht zelfs niet zou volstaan (zie mythe 1 en 2). Toch schrapte de Vlaamse regering die verbreding zomaar, zonder enige berekening van hoeveel en welk soort verkeer de nieuwe bypass daartoe moet weghouden van de huidige ring.

In de loop van de volgende dagen werd bovendien duidelijk dat de regering deze 'bijkomende verbinding' vooral beschouwde als een oplossing voor lokale mobiliteitsproblemen. Van een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer om Antwerpen heen bleek geen sprake, en bijgevolg ook niet van het afvoeren van de verbreding van de Antwerpse ring.

Nadere analyse van de regeringsplannen leert dat de voorziene verbreding van de Antwerpse ring inderdaad niet verdwijnt louter omdat de regering zegt dat dit zo is. Ook bij de totstandkoming van deze beslissing haalde politieke improvisatie het op inhoudelijke consistentie.

Wat voorafging: na een klacht van de gemeente Borsbeek en de stad Mortsel schorste de Raad van State half augustus 2010 de beslissing van de Vlaamse regering om de Krijgsbaan R11 ter hoogte van de luchthaven van Deurne lokaal om te leiden. Die omleiding moet het mogelijk maken om aan het eind van de startbaan een veiligheidszone aan te leggen, zoals bepaald in de internationale veiligheidsvoorschriften. Als die strook er niet ligt tegen uiterlijk februari 2013, verliest de luchthaven haar certificatie.

In de daarop volgende weken onderzocht de Vlaamse regering of ze het arrest kon aanvechten. Maar met een nieuwe procedureslag dreigde de tijd erg krap te worden. Daarom bekeek het departement Mobiliteit en Openbare Werken ook welke andere opties er nog mogelijk waren. Misschien toch terugvallen op de oorspronkelijke, maar uiteindelijk niet weerhouden plannen: een tunnel op het huidige tracé van de Krijgsbaan?

Op 14 september 2010 zag de Vlaamse regering zich geconfronteerd met een tweede kink in de kabel. Op een persconferentie hadden de Antwerpse actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos de resultaten van een onafhankelijke studie bekendgemaakt waaruit bleek dat een verbreding van de Antwerpse ring absoluut noodzakelijk was bij vasthouden aan het BAM-tracé. Bij keuze voor het alternatieve Meccanotraccé was dat niet nodig. Er werd bedreigd met een nieuwe volksraadpleging. Binnen de regering beseften men plots dat de geplande verbreding loslaten noodzakelijk zou zijn om het BAM-tracé maatschappelijk overeind te houden (*zie mythe 2*). Een opwaardering van de R11 ten behoeve van doorgaande verkeersstromen kon misschien ontlasting bieden voor de Antwerpse ring, zodat de verbreding toch niet nodig was? Met het oog daarop kon de gewestweg R11 vertunneld worden. Een tunnel ter hoogte van de luchthaven paste in dat concept.

Een week later werd beslist om een vertunnelde R11 toe te voegen aan het Masterplan 2020. In het aangepaste Masterplan staat inmiddels te lezen: 'Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling uitgevoerd worden.' Voor die operatie werden reeds de noodzakelijke vastleggingskredieten (45 miljoen euro) ingeschreven op de begroting.

In een persbericht stelde regeringspartij N-VA op 22 september 2010: 'We trekken de A102 door in de richting van de E19, via een ondertunneling van de R11 tussen Wommelgem (E313) en Wilrijk (E19).' Zo staat het evenwel niet uitgetekend op de simulatie (toegevoegd aan de regeringsbeslissing) die minister van Mobiliteit Hilde Crevits 's anderendaags opnam in haar eigen persbericht. Op die kaart was geen rechtstreekse koppeling voorzien tussen de A102 en de R11, waardoor de combinatie van beide wegen niet als een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer zal kunnen functioneren. Dezelfde kaart toonde de minister een week later in de bevoegde parlementaire commissie. In november liet ze de kaart ook bezorgen aan de lokale gemeentebesturen. Wellicht beseft men intussen minstens in Wommelgem wat de gevolgen van dergelijke niet-verknoping van de A102 en een vertunnelde R11 zullen zijn voor de verkeersafwikkeling. Het wordt daar een rond punt van Rommelgem.

In het Masterplan 2020 versie maart 2010 had de regering reeds laten noteren: 'De R11 wordt niet uitgebouwd als een alternatieve snelwegverbinding tussen E313 en E19.' In het aangepaste Masterplan 2020 versie 28 september 2020 gold nog steeds hetzelfde principe: 'De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen.' De vertunnelde R11 moet dus als lokale ontsluitingsweg richting het hoofdwegennet (snelwegen) functioneren.

Tegelijk wil de regering op deze ontsluitingsweg ook doorgaande verkeer zien rijden:

Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv. Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds

vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.

Om aan deze beide problemen een oplossing te bieden wordt daarom een ondertunnelde verbinding gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid.

De Vlaamse regering exporteert op die manier dé problematiek van de huidige Antwerpse ring – het vermengen van lokale en doorgaande verkeersstromen – naar de Zuidostrand. Jarenlang beweerde dezelfde regering dat doorgaand en lokaal verkeer van elkaar gescheiden moesten worden op de Antwerpse ring, door middel van een doorgaande ringweg (DRW) en een stedelijke ringweg (SRW). Maar voor de nieuwe bypass rond Antwerpen blijken ineens andere inzichten te gelden.

Wat ‘een oplossing voor beide problemen’ wordt genoemd, is in werkelijkheid het vermengen van problemen. De som ervan levert nog grotere problemen op. Niet alleen zullen de doorgaande stromen de lokale in de weg rijden, en omgekeerd. Ook zal het vele in- en uitweven van lokale verkeersstromen het doorgaand verkeer hinderen. Bovendien gelden voor beide stromen andere technische voorschriften en veiligheidsnormen bij de aanleg van een tunnel.

Om een ringweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten renderen moet die zo veel mogelijk losgekoppeld blijven van lokale dwarsverbindingen. Een regering die dat principe werkelijk huldigt, zou ondubbelzinnig moeten communiceren over twee wegen op het tracé van de R11. De eerste weg is een volledig vertunnelde snelweg R11 die, in combinatie met de A102, doorgaand verkeer met minimale hinder rond Antwerpen leidt. Daarboven bevindt zich een gewestweg R11 die het lokale bestemmingsverkeer afwikkelt. De snelweg heeft een verbindende functie, de gewestweg een ontsluitende. Gezien de lengte van de R11 tussen Wommelgem en Wilrijk is één op- en afrit – wellicht ter hoogte van de nieuw voorziene verbinding N10-R11 – misschien te verantwoorden.

Functioneel moeten beide wegen zo veel mogelijk gescheiden blijven, maar bouwkundig (integratie aanleg, timing en financiering) combineer je beide projecten natuurlijk best met mekaar. De aanleg van een vertunnelde snelweg R11 biedt immers enorme opportuniteiten om tegelijk ook een slimme herprofilering van de gewestweg R11 door te voeren.

Ten slotte is er nog de belangrijkste reden waarom het inderhaast schrappen van de verbreding van de Antwerpse ring een mythe zal blijken: het gebrek aan garantie dat de aangekondigde oostelijke bypass rond Antwerpen er effectief ooit komt. Eind de jaren vijftig werd bij koninklijk decreet vastgelegd dat twee ringwegen zouden worden aangelegd rond Antwerpen. De kleine ring (= de huidige ring) lag er tien jaar later, de grote ring is er nooit gekomen. Opnieuw dreigt dit scenario, want de Antwerpse onderhandelaars kwamen deze keer naar huis met ver gevorderde bouwplannen voor een vertunneld BAM-tracé en een vaag plan voor een halve grote ring.

Logisch ware het alleszins om eerst die halve grote ring aan te leggen en pas daarna het BAM-tracé, aangezien tijdens de fase waarin dat tracé aan de ring wordt gekoppeld grote delen van de huidige Antwerpse ring zullen moeten worden opgebroken en afgesloten. In die fase zou de A102 als evidente bypass voor dat ringgedeelte kunnen functioneren. Maar zo ziet de regering dat niet.

In haar persmededeling van 23 september 2010 berichtte Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits: ‘De Vlaamse Regering heeft herbevestigd dat met de realisatie van de A102 niet zal worden gestart voordat de Oosterweelverbinding functioneert.’ Concreet blijkt dat ten vroegste vanaf 2021.

De bypass die de Antwerpse ring moet ontlasten wordt dus pas gebouwd nadat het BAM-tracé – dat net een forse verbreding van die ring noodzaakt – is aangelegd.

In 2021 zitten we twee Vlaamse regeringen en twee Antwerpse besturen verder. Een volgende politieke generatie zal dan dit dilemma op het bord krijgen: bouwen we de bypass A102/R11 (kostprijs 1,3 miljard euro) of verbreden we dan toch maar de Antwerpse ring (kostprijs 300 miljoen euro)? De rekensom zal vlug gemaakt zijn, ook al omdat tegen dan de werkelijke factuur van het BAM-tracé bij de Vlaamse regering beland zal zijn (*zie mythe 3*).

Slotsom: uit angst voor een volksraadpleging over het geplande verbreden van de ring beloofde de Vlaamse regering een bypass die zal bestaan uit een R11 die niet als bypass voor doorgaand verkeer wordt aangelegd en een A102 die wellicht zelfs nooit gebouwd wordt. Tegenover die vaagheid staat de vaste politieke wil om eerst op het BAM-tracé een verbinding te bouwen die verkeer naar de Antwerpse ring leidt, waardoor die ring op termijn verbreed zal moeten worden.

Wat ook vastligt is de aanleg van de korte tunnel om het voortbestaan van de luchthaven in Deurne te vrijwaren. Over dit 'eerste concreet project' vermeldt het Masterplan 2020 (versie 28 september 2010): 'Deze ondertunneling wordt zo geconcipeerd dat een latere verlenging mogelijk is.' Die zin toont aan dat de Vlaamse regering inderdaad niet van plan is om de R11 om te bouwen tot een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer. Want anders zou ze ter hoogte van de luchthaven twee tunnels plannen: een voor doorgaand verkeer en een voor lokaal verkeer.