

Oorzaken files bewijzen telkens weer: Antwerpen heeft nood aan een echte bypass, niet aan een Oosterweelverbinding vlakbij de stad

8 september 2011

Vanochtend: andermaal grote file in het Antwerpse, net zoals gisteren.

Oorzaak van de file opnieuw: versperring van het snelwegsysteem door een ongeval ter hoogte van de Kennedytunnel.

Dit keer ging het concreet om een vrachtwagen die in schaar lag op de E34 ter hoogte van Sint-Anna-Linkeroever in de richting van Knokke (ongeval A) en om een ongeval in Zwijndrecht vlak voor de Kennedytunnel (ongeval B). Gevolg: files tot in Sint-Niklaas en tot diep op de Antwerpse ring.

De Vlaamse regering denkt hieraan te zullen verhelpen door de aanleg van de Oosterweelverbinding.

Niets is minder waar. Stel u dezelfde twee locaties met ongevallen voor bij aanwezigheid van de Oosterweelverbinding. Wat blijkt? De twee ongevallen blokkeren niet alleen de aanvoerwegen naar de Kennedytunnel maar evengoed de toevoer naar de Oosterweelverbinding (!). Kwetsbare plek: het knooppunt E34/E17 tussen Zwijndrecht en de Kennedytunnel, waar alle Scheldekrusend verkeer (richting Kennedytunnel én Oosterweelverbinding) nog altijd zal moeten passeren, als het van de Vlaamse regering afhangt. Kwetsbaar omdat dit knooppunt vlakbij de twee tunnels ligt en vlakbij de stad. Bij het minste ongeval in de omgeving van dit knooppunt zit alles meteen vast: er is immers geen alternatief knooppunt verder weg van de stad, om aanvoerwegen te ontlasten.

Met de Oosterweelverbinding bouwt de Vlaamse regering niets minder dan een tweede fuik vlakbij de stad. Bij ongevallen vlak voor of in deze fuik is het kalf al verdronken: de doorgaande verkeersstromen staan te dicht bij de stad om er nog weg te geraken, bij gebrek aan alternatief. En die doorgaande verkeersstromen belemmeren op hun beurt het bestemmingsverkeer (de pendelaars).

Bij aanleg van het Meccanotracé waren er vanochtend minder files geweest die ook minder lang zouden hebben geduurd.

De doorgaande verkeersstromen komende van de richting Gent hadden via de westtangent van het Meccanotracé de plek van ongeval B kunnen vermijden.

De doorgaande verkeersstromen komende van de Kempen of van Nederland hadden via de oosttangent van het Meccanotracé de plek van ongeval A kunnen vermijden.

Alleen het bestemmingsverkeer zou hinder hebben ondervonden van de ongevallen. Omdat op de plaatsen van de ongevallen geen doorgaand verkeer zou rijden, zou die hinder voor het bestemmingsverkeer (wegens lager volume verkeer) ook vlugger voorbij geweest zijn.

We blijven het beklemtonen en zullen dat blijven doen: het Meccanotracé functioneert als een echte bypass rond de stad Antwerpen, de Oosterweelverbinding doet dat niet. Het Meccanotracé creëert knooppunten ter scheiding van doorgaand en lokaal verkeer ver weg van de stad (Melsele, Wommelgem). De Oosterweelverbinding doet dat niet. De Oosterweelverbinding is niets meer dan een snelweg die quasi parallel aan de huidige ring evengoed alle verkeer door het stedelijk centrum voert. Bij ongevallen heeft dat verkeer dan geen alternatief ROND de stad en blijft het aanschuiven DOOR de stad.

Transport & Mobility Leuven becijferde het afvoerend vermogen van het Meccanotracé (september 2010 en nogmaals juni 2011). De resultaten spreken voor zich. Het Meccanotracé haalt 44% van het huidige verkeer weg van de zone Kennedytunnel en niet minder dan 62% van de zone Sportpaleis (zie www.forum2020.be). Dat is omdat het doorgaand verkeer effectief alternatieve wegen opzoekt (Meccanotracé). Bij aanleg van de Oosterweelverbinding zijn die alternatieve wegen er niet, enkel een bijkomende snelweg door de stad (startend in het district Linkeroever en eindigend in de districten Merksem en Deurne).

Gisteren kwam de stad Antwerpen met de Vlaamse regering overeen dat ze 170 miljoen euro meerkost zou ophoesten voor de Oosterweelverbinding.

Dit is met voorsprong de domste beslissing uit deze legislatuur.

De Vlaamse regering legt met de Oosterweelverbinding een strop om Antwerpen (zie hoger) en het college van Antwerpen laat de eigen bewoners – die de Oosterweelverbinding al hadden weggestemd in een volksraadpleging – opdraaien voor de kosten.

Twee keer zijn de Antwerpenaren de pineut: op de weg en in de portemonnee.

Drie keer eigenlijk: ook in de longen.

Om al deze redenen is het evident dat wij zullen blijven ijveren voor het tot stand komen van een echte verkeersbypass.

Op 6 september 2005 gaven we hierover onze eerste persconferentie: doorgaand verkeer rond de stad, bestemmingsverkeer door de stad.

De analyse én het recept voor de oplossing blijven gelden.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe, voor stRaten-generaal