

Vormt Oosterweel een oplossing voor het doorgaand verkeer?

1 Beschrijving huidige toestand

Te veel doorgaand verkeer zoekt zich een weg o.a. via de Antwerpse Ring. Dit leidt tot filevorming en tot geluidsoverlast en sterke daling van de leefkwaliteit in een drukbevolkte zone rond de Ring en de verschillende snelwegen.

Op de Ring zijn er bovendien nog vele op- en afritten voor lokaal verkeer. De vele weefbewegingen die hieruit voortvloeien, zijn een belangrijke oorzaak voor snelheidsvariaties en zelfs voor aanrijdingen. Beiden versterken de filevorming en de daarbij horende hinder.

2 Oosterweelverbinding



De BAM, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, hoopt de Antwerpse verkeersknoop te ontwarren door toevoeging van:

- een derde Scheldekruising met een tunnel onder de Schelde en een bijkomend viaduct, de “Lange Wapper”
- een stedelijke ringweg aan te leggen in de bedding van de ring en naast de bestaande ring

Dit plan heeft meerdere grote nadelen en vertrekt eigenlijk al vanuit de verkeerde hypothesen.

Een basisregel binnen de economie is dat schaarse producten duurder zijn dan producten waarvoor er een overvloed bestaat. In Antwerpen int men tol op een tunnel met nog veel reservecapaciteit, de Liefkenshoektunnel. Momenteel gebruiken 1800 auto's per uur deze tunnel, die hiermee maar aan de helft van zijn capaciteit zit.

Men weigert te overwegen om tol te innen op een verzadigde tunnel, de Kennedytunnel. Op de derde Scheldekruising wenst men opnieuw tol te innen.

Men wenst de Kennedytunnel dan te verbieden voor vrachtverkeer. Deze moeten dan een grotere omweg nemen over de Ring en dus extra kilometers afleggen op deze al verzadigde Ring.

De Antwerpse bevolking zag in dat dit geen duurzame oplossing vormde en heeft de Oosterweelverbinding weggestemd in een referendum. Wat nu?

3 Meccano



Een aantal prominente figuren o.a. Captains of Industry uit de Antwerpse Haven heeft dan maar zelf een alternatief uitgewerkt. Zij hebben hiervoor beroep gedaan op de know-how van de stRaten-generaal, één van de trekkers van het referendum tegen de Oosterweelverbinding.

Zij vertrekken vanuit de volgende stellingen:

- doorgaand verkeer moet niet op de Ring komen
- extra wegen mogen geen extra verkeer aantrekken
- de voorgestelde oplossing mag de problemen op de as Antwerpen-Brussel en rond Brussel niet verergeren
- een oplossing in de rand mag de leefkwaliteit van deze omgeving niet schaden

Zij stellen een Grote Ring voor ten noorden van Antwerpen. Deze bestaat uit:

- een Westtangent die ten westen van Zwijndrecht overwegend in tunnel aangelegd wordt en die E17 verbindt met E34 (Expresweg naar kust)
- een Noordtangent die in een tunnel de Schelde kruist, een kort stukje open sleuf in havengebied, een tweede tunnel onder enkele dokken door en tot slot een viaduct ter hoogte van de Noorderlaan tot aan de aansluiting met de A12
- een Oosttangent vertrekkend aan de verkeerswisselaar A12/E19 en lopend overwegend via twee tunnels langs de reserveringsstrook van de A102 tot net ten oosten van het rond punt te Wommelgem

Aan de hand van road pricing wordt het verkeer gestuurd: *doorgaand verkeer moet voordeliger gebruik kunnen maken van dit Meccano-tracé dan van de Ring.*

Dit plan zorgt ook voor een oplossing van het oververzadigd gedeelte E313 tussen Ranst en de Ring en kan mits passend gebruik maken van road pricing capaciteit vrij maken op de Ring. De Ring kan dan in zijn huidige bedding ook fungeren als Stedelijke Ringweg zonder toevoeging van twee tot drie rijvakken aan beide zijden van de Ring (zoals voorzien in de plannen van BAM).

4 Verkeerscentrum Vlaanderen kraakt Meccano

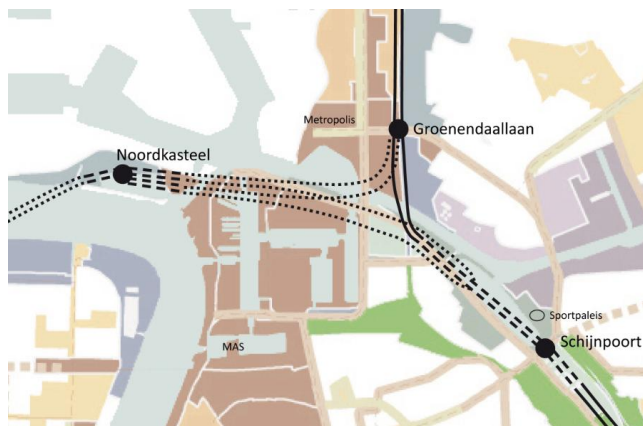
De computermodellen voorspellen amper duizend auto's per uur op de Oosttangent, waardoor een snelweg met amper één rijstrook per rijrichting zou volstaan. Voor de Noordtangent voorspellen zij amper tweeduizend auto's per uur, waarvan bovendien de helft afkomstig zou zijn van de Liefkenshoektunnel. [De Standaard, 5 maart 2010, p. 8-9]

Bewijst het Verkeerscentrum Vlaanderen hiermee nu net niet dat er eigenlijk geen nood is aan een derde Scheldeverbinding? Volstaat het dan niet om in eerste instantie het huidige wegennet te verbeteren en geen grote bijkomende wegen aan te leggen?

Ditzelfde Verkeerscentrum Vlaanderen lanceert soms erg bizarre ideeën. In de omgeving van Zaventem overwegen ze tot 17 rijstroken voor de Brusselse Ring. Als alternatief stellen ze een tunnel voor van 15 km lang onder Brussel of zelfs een nieuwe autosnelweg van Aalst over Mechelen naar Leuven. [De Standaard; 8 maart 2010, p. 4]

Wanneer wordt er eindelijk gekozen voor een meer duurzaam mobiliteitsbeleid?

5 Masterplan 2020



Intussen heeft de Vlaamse regering op een drafje een nieuw masterplan in elkaar gestoken. Dit Masterplan vertrekt van het BAM-tracé maar vervangt de Lange Wapper door tunnels. Zij willen hierbij zo snel mogelijk een verbinding maken van Linkeroever tot aan het Oosterweelcomplex om dan in een tweede fase de aansluiting te maken met de Ring.

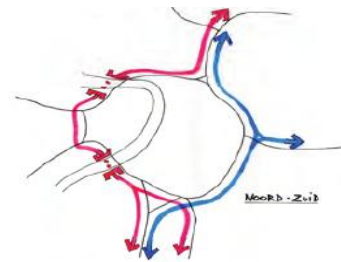
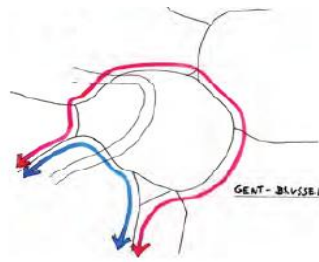
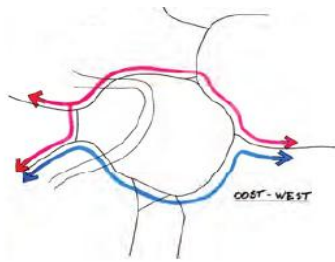
Dit is een zeer gevaarlijke werkwijze. Eenmaal de Scheldekruising aangelegd, is er immers geen weg meer terug. Het Masterplan 2020 voorziet ook in de aanleg van de A102 (Oosttangent uit het Meccanoplan). Als de Scheldekruising uitkomt ter hoogte van het Albertkanaal, ontstaat er geen logische route vanuit A102 naar deze Scheldekruising.

Alle verkeer van de Oosterweelverbinding bereikt ter hoogte van het sportpaleis dezelfde verzadigde Ring. BAM voorziet dan maar een stedelijke ringweg naast de bestaande ring. Ze noemen dit “in dezelfde bedding”, maar uiteraard kunnen er geen 20 rijvakken op de plaat van de bestaande 12 gelegd worden. Larie dus.

6 Oh, duurzaam Antwerpen

Peter Vermeulen, deskundige op vlak van Ruimtelijke Ordening en in dat kader ook op een duurzame mobiliteit, heeft zelf een bijzonder boeiende open brief geschreven in het kader van het Oosterweeldebate.

Hij vraagt zich eerst af voor welke verkeersstromen er eigenlijk een derde Scheldeverbinding nuttig kan. Voor verkeer vanuit het Noorden (A12 en E19) richting Gent en verder bestaat er al de Liefkenshoektunnel. Vorm de resterende kruispunten op Expresweg (E34) en Kennedylaan Gent (R4) om tot ongelijkgrondse kruispunten en er is een oplossing voor deze stroom. Verder heeft enkel het oost-west-verkeer baat bij deze nieuwe verbinding.



Ook het concept van de Stedelijke Ringweg wordt deskundig naar de prullenmand verwezen. Ten eerste is er onder de meeste bruggen geen plaats voor aan elke zijde een extra ringweg met minstens twee rijvakken. Vele bruggen zouden aangepast moeten worden. De fiets-o-strade wordt weggedrukt. De spoorlijn moet mogelijk zelfs verlegd worden.

Maar vooral de aansluiting van zowel Ring als Stedelijke Ringweg op alle snelwegen die aansluiting vinden op de Ring, dreigt een onontwarbare spaghetti te worden.

Maar wat kan der dan wel?

- zorg voor alternatieven: fietsnetwerken, degelijk openbaar vervoer, ...
- voer road pricing in zodat de verkeersstromen beter gestuurd kunnen worden
- voeg waar nodig een extra verbinding toe op een bestaande verkeerswisselaar: vb. van Turnhout naar Herentals via Ranst
- schrap verschillende lokale op- en afritten op Ring
- voeg waar nodig extra tunnels toe: vb. op de belangrijkste kruispunten van de Singel, zodat deze de functie van Stedelijke Ringweg kan vervullen

7 Besluit

Kies op korte termijn voor de aanpak van 'Oh, duurzaam Antwerpen': investeer in meer duurzame modi, voer road pricing in en investeer in kleinere infrastructuurwerken.

Als er toch nieuwe wegen aangelegd worden, dan mogen zij alvast geen extra verkeer aantrekken en moeten ze zorgen voor een verhoging van de leefkwaliteit in het algemeen. Het meccano-plan van Forum 2020 voldoet het beste aan deze voorwaarden.

Leg in elk geval geen nieuwe infrastructuur aan die ervoor zorgt dat een verzadigd stuk Ring nog meer verkeer moet verwerken. Een Lange Wapper in brug of tunnel is duidelijk een verkeerde keuze. Antwerpen wacht niet op een Ring van 20 rijvakken dwars doorheen stedelijk gebied!