

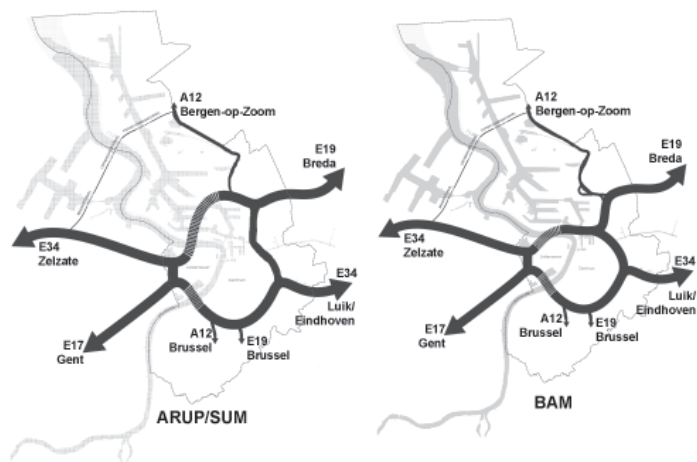
Oosterweelverbinding

kiezen tussen viaduct of tunnel

Tekst: Johan Vandewalle

Het toenemende verkeersinjarct van Antwerpen en omgeving

liet de Vlaamse Regering al lang geleden het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goedkeuren. Eén van de essentiële elementen daarin, naast het verlengen van de tramlijnen, is de sluiting van de Antwerpse kleine ring. Daartoe werd de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (afgekort BAM) opgericht als vennootschap van publiek recht. Na jaren voorbereidende studies besloot de vorige Vlaamse Regering om de ring te sluiten met een afgezonken tunnel onder de Schelde en een dubbeldeksviaduct, de zogenaamde Lange Wapper, nabij het Eilandje om ter hoogte van de Luchtbal aan te sluiten op de E19 en de bestaande ring. Dat was buiten de waard en het maatschappelijk protest gerekend.



Lange Wapper of tunnel?

Hoewel er reeds lang door actiegroepen zoals stRaten-generaal werd aangedrongen om geen viaduct maar een tunnel te kiezen, bleef de vorige Vlaamse Regering hardleers. Het door stRaten-generaal uitgewerkte alternatief van een tunnel die onder de haven doorliep om aan te sluiten ter hoogte van het knooppunt A12-Havenweg/Noorderlaan, werd niet ernstig onderzocht en opzij geschoven.

Vorig jaar begon Ademloos, een andere actiegroep, met het verzamelen van handtekeningen om een gemeentelijk referendum af te dwingen. Uit tal van wetenschappelijke studies bleek immers dat de uitstoot van fijn stof door het snelwegverkeer zo dicht bij bebouwde wijken zeer ernstige gezondheidsproblemen meebrengt.

Vergelijkende studie

De vorige Vlaamse Regering heeft in een poging om de discussie af te ronden begin dit jaar een

studieopdracht gegeven aan ArupUK-SumResearch, een gerenommeerd expertenbureau, om een vergelijking te maken tussen het voorstel van de BAM, het voorstel van stRaten-generaal en een derde alternatief (een tunnel die hetzelfde tracé volgt als dat van de BAM). Uit de studie blijkt dat beide zowel het BAM-tracé als het stRaten-generaal-tracé technisch uitvoerbaar zijn en dat het BAM-tracé zwaardere milieueffecten heeft. De studie werkte zelf een vierde alternatief uit dat, net zoals het stRaten-generaal-tracé, uitgaat van een volledig geboorde tunnel onder Schelde en haven tot aan de Noorderlaan ter hoogte van Luithagen. Het verschil zit hem vooral in het feit dat dit tracé geen Oosterweelknoop ter hoogte van het Noordkasteel voorziet maar enkel een knoop ter hoogte van de Noorderlaan/A12.

De conclusie van de vorige Vlaamse Regering was minder duidelijk. De BAM mocht een stedenbouwkundige vergunning aanvragen voor het Lange

Wapperviaduct en de bijhorende afgezonken Scheldetunnel, maar het stadsbestuur kreeg 120 dagen extra om advies te geven zodat de resultaten van de volksraadpleging kunnen doewegen in de definitieve beslissing.

Aanvullende studie

Het stadsbestuur van Antwerpen heeft aan ArupUK-SumResearch een bijkomende studieopdracht gegeven om dit vierde tracé gedetailleerd uit te werken en te vergelijken op basis van technische haalbaarheid, kostenefficiëntie, mobiliteits- en milieueffecten met beide andere tracés. Die tweede studie werd op 8 juli opgeleverd. De resultaten zijn opvallend. Het vierde tracé scoort op bijna alle parameters beter dan beide andere tracés.

Referendum

Ademloos verzamelde het noodzakelijk aantal handtekeningen en dus moet het stadsbestuur een volksraadpleging organiseren (zie kader). Dat zal plaatsvinden op zondag 18

oktober. Enkel stemgerechtigde kiezers die in de stad Antwerpen wonen, mogen meestemmen. Er moet minimaal 10% van de stemgerechtigde kiezers deelnemen aan de volksraadpleging vooraleer de stemmen moeten geteld worden.

Juist daarom is het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen aan het stadsbestuur laten weten hoe zij er over denken. Het blijft natuurlijk een gemeentelijke volksraadpleging. Dat betekent dat de uitslag niet bindend is voor de stad, en zeker niet voor de

Voordelen van de ARUP/SUM-tunnel

Het BAM-tracé is zeer complex. Het begint op linkeroever met een verkeersknoop en een tolplein. Daarna volgt een afgezonken tunnel onder de Schelde die begint tussen Blokkersdijk en het Sint-Annabos. Om al het slib, dat vrijkomt bij het plaatsen van die tunnel, tijdelijk op te slaan, moet het Sint-Annabos volledig verdwijnen. Het wordt na de werken weliswaar terug aangelegd, maar dat betekent dat de groene long die een belangrijke recreatieve functie heeft voor veel stadsbewoners gedurende minstens drie jaar volledig verdwijnt.

Op rechteroever komt de tunnel boven ter hoogte van het Noordkasteel. Daar komt dan een zeer groot verkeersknooppunt dat toelaat dat vrachtwagens vanuit de tunnel en de ring naar de haven rijden. Dat knooppunt is zo groot en complex dat 2/3de van het Noordkasteel definitief moet verdwijnen. Vanaf dit Oosterweelknooppunt vertrekt dan het dubbeldeksviaduct Lange Wapper die over de dokken, vlak bij de nieuw te ontwikkelen woonwijk het Eilandje en via de langblokken van de Luchtbal aansluit op het viaduct van Merksem. Dat aansluiten is bijzonder complex. Er moeten zeer veel op- en afritbruggen gebouwd worden en zelfs linkse inritten aangelegd worden. Deze takken komen in noordelijke richting tot aan het knooppunt A12/E19 tussen Luchtbal en

Merksem en in het zuiden tot net voor de aansluiting van de Boudewijnsnelweg op de ring.

Het ARUP/SUM-tracé is veel eenvoudiger. Het begint op linkeroever op dezelfde plaats, maar het tolplein wordt verlaagd aangelegd (zodat er minder geluids-overlast op Blokkersdijk en het Sint-Annabos is). Van daaruit start een geboorde dubbele tunnel (2 x 3 rijvakken) onder de Schelde zodat het Sint-Annabos niet moet gekapt worden. De tunnel loopt verder door tot voorbij de dokken en komt uit ter hoogte van de Noorderlaan aan de Luithagen. Daar komt in het havengebied (en niet in Ekeren zoals sommige lokale politici beweren) een nieuw knooppunt dat aansluiting geeft op de haven (via de Noorderlaan) en de A12. Het bestaande knooppunt A12/Noorderlaan wordt dus totaal veranderd en zal nadien veel compacter zijn dan nu. Daardoor komt er tussen Rozemaai en de A12 ruimte vrij om de ingebuisde Schijn terug open te leggen en/of geluidsbermen- of schermen aan te leggen. De gevolgen zijn duidelijk: meer natuur blijft bewaard (zowel op linker- als rechteroever), minder geluids-overlast en fijn stof in de woonwijken, een betere doorstroming van het verkeer (omdat het vrachtverkeer van de haven makkelijker kan aansluiten) en echte kansen voor stadsvernieuwing op het Eilandje.

18 oktober volksraadpleging

Op 18 oktober wordt in de stad Antwerpen een volksraadpleging georganiseerd over de keuze voor de Oosterweelverbinding. De volksraadpleging is, in tegenstelling tot de gewone verkiezingen, niet verplicht. Alle stemgerechtigde inwoners van de stad krijgen een uitnodiging. De stemming gebeurt niet elektronisch maar met papier en een rood potlood. Alle 351 kiesbureaus zijn geopend. De juiste vragen worden pas op de gemeenteraad van 3 september vastgelegd. Vermoedelijk worden er twee vragen gesteld. Op elke vraag kan je ofwel ja ofwel nee antwoorden. Er moet minimaal 10% van de stemgerechtigde inwoners kiezen om het tellen van de stemmen verplicht te maken. Daarom dat het belangrijk is dat ook jij je stem uitbrengt.

De vermoedelijke vragen zijn:

1. Bent u voor het Lange Wapper-viaduct?
2. Bent u voor de ARUP/SUM-tunnel?

Natuurpunt Antwerpen Noord vindt het Lange Wapper-viaduct totaal onverantwoord en kiest onomwonden voor de ARUP/SUM-tunnel. We geven daarom een duidelijk stemadvies. Stem tegen het Lange Wapper-viaduct en voor de ARUP/SUM-tunnel.

Vlaamse Regering. Nochtans mag het belang ervan niet onderschat worden. Het stadsbestuur pleegt immers politieke zelfmoord als ze zou ingaan tegen wat de meerderheid van de Anwerpse bevolking wil. Ook de Vlaamse Regering zal vermoedelijk niet snel durven ingaan tegen de wens van de Antwerpenaren.