

Tekst horend bij “Inspraak voor MER Oosterweelverbinding (OWV)” (opsteller Paul Van den Bossche).

Hoofdbemerking en motivering

De twee alternatieve tracés BAM en Meccano hebben volgens mij allebei het **groot neveneffect** (= groot nadeel) dat ze het transit en ook het regionaal wegverkeer aantrekken (MER!!!) of zeer vergemakkelijken. Ze betekenen allebei een rode loper voor het wegverkeer, ze lopen het uit de hand gelopen wegverkeer achterna, daar waar we absoluut het auto en vrachtwagen gebruik moeten inperken en zelfs terugschroeven (MER!!!).

Het BAM tracé heeft bovendien het groot nadeel van een blijvende (**MER!!!**) verankering van de drukke snelweg midden de Antwerpse agglomeratie, met een kluwen van op- en afritten en vergezochte “oplossingen” in Borgerhout-Deurne-Merksem.

Daarbij komt het kappen van stukken (stukjes) groen: het St Annabos/Blokkersdijk (dat zou herplant worden na jaren van kaalslag?), en het groen aan het Noordkasteel. Ook de regeling voorzien in het Masterplan 2020 voor de doortocht door het Waasland is halfslachtig en stel ik zeer in vraag, ook voor het milieu aspect: doorgaand verkeer mengt zich tussen de rest (veiligheid, leefkwaliteit langs bestaande wegen).

Het nul alternatief (= de huidige toestand) met de tol aan de Liefkenshoek tunnel (LHT) betekent reeds jaren een permanente hold-up op de verkeersafwikkeling en de leefkwaliteit (**MER!!!**) rond de binnen stad Antwerpen en in de rand. De LHT wordt misbruikt als tolhuisje en de verkeersfunctie is totaal ondergeschikt. De LHT is een “luke” tunnel waar alleen zij komen die het willen en kunnen betalen. De centen zijn hier belangrijk. Dat het verkeer elders in de soep draait is blijkbaar van bijkomstig belang. Heel het MER-plan dat nu voorligt is voor een stuk het uitvloeisel van deze waanzinnige toestand. Er moet dus wel degelijk een verandering komen! De LHT ligt zoals het hoort een eind buiten de stad en zeker het transit verkeer en haven gebonden verkeer kan er prima gebruik van maken, maar dat gebeurt dus veel te weinig omwille van de ongunstige aansluiting en de tol.

Besluit en formele voorstellen (zie ook de schetsen in bijlage).

Ik stel een Variant voor op het Nul alternatief met aangepaste tolheffing (zie SCHETS1-MER-OWV)

De bedoeling is de Liefkenshoek tunnel (LHT) zeker niet te benadelen (het voluit gebruik ervan te vergemakkelijken) t.o.v. de andere tunnels, de Kennedy tunnel (KT) en de Waasland tunnel (WT). Voor 't ogenblik is de Liefkenshoek tunnel fel benadeeld, gezien daar alleen tol wordt geheven. Dit is volledig fout en is mede verantwoordelijk voor de huidige (sinds vele jaren, met de half werkloze LHT!) overbelasting (**MER!!!**) van de Ring R1. Wellicht zullen na korte tijd aan de LHT op- en afritten een aantal aanpassingen moeten gebeuren voor een veiliger en vlotter verkeer.

Er zijn meerdere uitvoeringen mogelijk voor dergelijke exploitatievoorwaarden. Ik citeer er een paar:

1. Er wordt geen tol betaald aan de tunnels. Geen enkele van de wegen of kunstwerken zijn tolwegen. Deze variante kan onmiddellijk ingaan en om die reden stellen we voor deze voor een beperkte periode uit te testen.
Bemerking: we stellen voor deze variante onmiddellijk toe te passen bij wijze van test gedurende een beperkte periode (2...4...6 maand). Deze wordt dus direct op haar waarde gewogen, en is dan een goede graadmeter voor de echte noden voor een betere mobiliteit en bijhorende leefkwaliteit (**MER!**). Met deze test kan nagegaan worden of het wenselijk is de tol weg te laten of samen met de andere tunnels op te trekken (zie hierna).
2. De tol aan de Liefkenshoek tunnel zou gelijk of bijna gelijk zijn aan een tol te heffen (bvb via rekeningrijden) aan de Kennedytunnel en aan de Waasland tunnel. Men zou ook de tol aan de tunnels kunnen weglaten voor de lokale bewoners. Het aantal mogelijkheden van tolheffing is eindeloos, maar we moeten er steeds voor zorgen dat de LHT niet benadeeld (of zelfs bevoordeeld) wordt want we moeten de restcapaciteit voluit gebruiken om de R1 te ontlasten.
3. De vrachtwagens betalen geen tol aan de LHT maar wel aan de KT, zodat ze geneigd zijn door de LHT te rijden, wat de verkeersoverlast op de ring fel kan doen dalen.
4. Een combinatie van de bovengenoemde (en andere?) maatregelen. Het is nodig de mogelijkheden grondig te bekijken (de LHT bestaat!) vooraleer definitieve besluiten te trekken.

Een belangrijke aanpassing moet wel gebeuren: de A12 rond Ekeren moet beter aangelegd worden om de overlast voor de gemeente te beperken (combinatie geluidschermen-sleuf-tunnelbaan verlegging). Dit is zeker mogelijk. Verder moet op termijn de A102 aangelegd worden (zie verder) om het doorgaand verkeer niet door Borgerhout-Deurne-Merksem te doen rijden.

Deze variante kan onmiddellijk ingaan(!) (vrijdag beslissen = maandag daarop veel vlotter verkeer = jaren gewonnen met een fel verbeterde toestand) (**MER!!!**) en op termijn zijn de investeringen beperkt (Ekeren, A102) en goed op te vangen zonder veel verkeershinder.

Andere mogelijkheden: Alternatieven

Er zijn bijkomende "alternatieven", vertrekkend van de hierboven besproken Variante "Nul Alternatief met aangepaste tolheffing".

Het Derde Alternatief (zie SCHETS2-MER-OWV) vertrekt van de hierboven besproken Variante en verlengt de R2 door het Waasland met een aangepast tracé zoals vroeger reeds overwogen, maar niet weerhouden werd wegens het doorkruisen van het Waasland, met een snelweg van Beveren/Kallo tot aan de E17 in de buurt van de afrit Haasdonk. Deze snelweg moet wel goed ingepast worden zoals vandaag vereist wordt.

Een Vierde Alternatief (zie SCHETS3-MER-OWV) vertrekt eveneens van de hierboven besproken Variante en bestaat erin de R2 niet te verlengen door het Waasland, maar het verkeer

van de R2 via de E34 naar de E17 te sturen via een tunnel onder de gemeente Zwijndrecht, precies zoals de West tangent uit het Meccano tracé dit doet.

Ik beweer dat de hier geschetste variante op het nul alternatief en alternatieve tracés gebaseerd op het nul alternatief de huidige verkeersomstandigheden gevoelig zullen verbeteren en het verkeer niet zullen aantrekken zoals de tracés BAM en Meccano.

Voor elk van deze variant en alternatieven worden 2 scenario's onderzocht: telkens met en zonder de A102 zoals voorzien in het Masterplan 2020 en het Meccano tracé: zie Schets 4-MER-OWV geeft de bijkomende aanleg van de A102, voortbordurend op voorgaande schetsen.

Ik zie geen heil in de zeer vergezochte en peperdure ondertunneling van de R11 (R11 MIS!) en mik resoluut op een ontlasting van de zuid-oost kant van de ring R1 dank zij de omleiding ten noorden en westen van de stad (A12-LHT-R2-E17/E34 aangevuld met de A102). Dit alles moet echter gepaard gaan met zeer drastische investeringen in Openbaar Vervoer overal rond Antwerpen (tramlijnen en treinspoor) en in fietspaden en fietsvoorzieningen. Deze ingrepen moesten nu reeds in volle uitvoering zijn, veel meer dan de nu uitgevoerde tramverlengingen naar Wijnegem en Boechout.

Voor het goederen vervoer moet de waterweg versneld worden verbeterd (in de eerste plaats het Albertkanaal) en voor het goederenspoor is een tweede haven toegang zeker noodzakelijk (minder wegverkeer (**MER!**)). Vraag: heeft men een mogelijke toegang overwogen langs de nieuwe LH treintunnel en via Temse-Willebroek? De lijn St Niklaas-Mechelen moet zeker fors opgewaardeerd worden voor het reizigers verkeer...(zuidelijke spoor ring rond Antwerpen).

Op die manier ziet de toekomst van de R1 er dus grondig verschillend uit. Het stuk Noord-oost (Antwerpen Oost-Sportpaleis-Merksem) wordt flink ontlast dank zij de A102. Het overige stuk Antwerpen West-Kennedy tunnel-Antwerpen Oost wordt verkeersarmer dank zij de omweg langs de R2, LHT en de A12 noord. We hebben tijd om te zien wat het totaal beeld zal geven in combinatie met, zoals gezegd, een zeer drastische uitbreiding van het OV en het lokaal fietsverkeer, en de uitbreiding van het goederen vervoer te water en per spoor.

Daarna kan men de huidige R1 nog fel "verbeteren" (**MER!**) en herleiden tot een "groene boulevard". Laat ons echter beginnen (na 15 jaar!) met hem eerst serieus te "ontvetten" door de omweg via LHT, door de verbeteringen in OV, in fietsvoorzieningen, en in vervoer van goederen over water en per trein.

De voorstellen voor het wegverkeer gaan allen uit van het (veel) beter gebruik van de bestaande LHT, de eerste evidente stap om de huidige verkeersknoop onmiddellijk te ontwarren. Moeten we nog herhalen dat deze stap reeds verschillende malen door deskundigen werd naar voor geschoven? De LHT is een verkeerstunnel en geen tolkantoor zoals hij vandaag misbruikt wordt terwijl de R1 "in brand" staat. De mogelijke ontoereikendheid in de toekomst van de LHT is een drogreden om aan de toestand vandaag niets te veranderen en mega werken te starten die, zoals in 't begin aangehaald, nog meer verkeer zullen aantrekken (**MER!**).

PS Gezien het hier om een MER gaat is er niet gesproken over de kost en de uitvoeringstijd en overlast (= nochtans ook **MER!**) tijdens de werken van de variante en de tracés. Die blijft natuurlijk zeer belangrijk en speelt enorm in het nadeel van de BAM en (in mindere mate) Meccano tracés. Zie ook de conclusie van het studiebureau TML over de MKBA van OWV-BAM en Meccano (publicatie 8/9/2010).

15/12/2011

Paul Van den Bossche

Lid van actiegroep Spitsbroeders Liefkenshoektolvrij

www.liefkenshoektolvrij.be