

## AANKLACHT TEGEN DE VLAAMSE OVERHEID en idee voor een alternatief voor Oosterweel

In 1991 heeft het Vlaams Gewest (VG) bewust geen (nochtans voorziene) verbinding aangelegd van de E17 autosnelweg naar de pas aangelegde R2 met de Liefkenshoektunnel (LHT). Zie plan <https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/antwerpengroot-osm-3.pdf>.

Het niet uitvoeren van deze verbinding betekende het afsnijden (niet uitvoeren) van de levensader van de R2 en daardoor het zeer bewust doorsturen van het grootste deel van het doorgaand (vracht)verkeer dwars door de agglomeratie Antwerpen. Deze toestand duurt nu reeds 30 jaar!

De LHT kende de eerste jaren (zoals verwacht) geen succes. De privé bouwer van de LHT, die een concessie had voor tolheffing aan de LHT, daagde het VG voor de rechter en won het pleit. Het Vlaams Gewest moest alles overnemen en werd zo 'eigenaar' van de LHT. De belastingbetaler draaide op voor de kosten. Dat alles is bijna vergeten.

Meer nog, in alle stilte zorgde het VG ervoor dat de tolheffing aan de LHT bleef/blijft voortduren tot 2037! Zo was/is er een blijvend 'wettelijke' basis voor de ongelijke behandeling van de LHT en de Kennedytunnel (KT), wat een ordentelijk verkeersverloop zo goed als onmogelijk maakte de voorbije decennia → 'verkeersinfarct'.

Dat alles betekent dat de overheid dit (vracht)verkeer bij voorrang door de agglomeratie stuurt, terwijl er een alternatief bestaat buiten de agglomeratie. Meer nog: dit alternatief is bijna letterlijk 'te zoeken' (slecht aangesloten), en wie daarlangs rijdt moet dan extra tol betalen (enig in België) nu reeds 30 jaar (!).

De voor de hand liggende beperkte onmiddellijke verbetering (geen infrastructuur vereist) is de tol aan de LHT gelijk te schakelen met die aan de KT (d.w.z. geen tol). Dat is altijd afgewezen door de Vlaamse Regering (VR), m.a.w. men wou en wil altijd de dubbele handicap van de LHT laten doorwerken, en daarmee ook de overbelasting van de Ring R1 en de KT.

Samenvattend kan men deze evolutie als volgt beschrijven: de benadeling van de LHT door de overheid zorgt voor chaos aan de KT en op de Ring R1.

Als oplossing werd/wordt dan de dringende Oosterweelverbinding (OWV) (BAM tracé) voorgesteld en doorgedrukt, ondanks vroeger protest (tegen het tracé) van de grote actiegroepen, die toch ook een nieuwe Scheldekruising (SX) voorstellen. Het bestek voor de bouw van de OWV steunt op het Plan-MER (2014) dat opgemaakt werd in een klimaat van 'verkeersinfarct' (die 'sfeerschepping' was al jaren opgebouwd) en ook het project-MER (2019) zorgt door overdreven verkeerscijfers (die op weinig accurate doorrekeningen berusten) voor een over gedimensioneerde nieuwe SX. De cijfers (echt geteld verkeersvolume) van het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) tonen aan dat de opgelegde capaciteiten overdreven zijn.

Dat is nog niet alles:

Tussendoor is de Modal Shift (het zoeken en verschuiven van het verkeer naar alternatieve vervoerswijzen ander dan het wegverkeer) sterk verwaarloosd: het treinverkeer werd sinds decennia vooral uitgebouwd voor de pendel naar Brussel, die daardoor nog extra gestimuleerd werd. Het gewestelijk openbaar vervoer (De Lijn) slentert voort zonder degelijke visie en ook met te weinig middelen.

Het transport met het goederenspoor werd onvoldoende gestimuleerd en een bijkomende toegang tot de Antwerpse haven vordert tergend traag, mede door het onduidelijk statuut van de spoorwegen (federale materie). Zie een artikel over het spoor in de Haven:

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/200530-infrabel-investeert-in-havenantw.pdf>

De verhoging van de capaciteit (verhoging bruggen) van het Albertkanaal vordert traag en hinkt achterop op de forse uitbreiding van de containertrafik na in gebruik neming van het Deurganckdok (2015-2016). Vooral daardoor zijn de cijfers van het wegverkeer door de LHT flink gestegen in de periode 2014-2018. De cijfers

van de KT zijn nauwelijks veranderd. Zie grafiek (aantallen per gemiddelde werkdag) hierbij:  
<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/evolutie-kt-lht-2010-2019.pdf>

Niet alleen werd de LHT 'gekortwiekt' zoals hierboven uiteengezet, ook andere ingrepen die de toestand op het terrein konden verbeteren werden verwaarloosd. Dat alles droeg en draagt bij tot de beeldvorming van een 'verkeersinfarct'. Twee grote voorbeelden:

1. **De linker inritten van het knooppunt Antwerpen West (AW)** (zie ook bovengenoemd plan).  
Gecombineerd met de benadeling van de R2 met de LHT (zie eerder) is er een grote vrachtwagen stroom vanuit de Waaslandhaven naar de KT en de Ring R1. Die vrachtwagenstroom moest tot voor kort (midden augustus 2020) de volledige verkeersstroom dwarsen komend van de E17 vanuit richting Gent. De ene verkeersstroom reed de andere bijna letterlijk in de wielen, want de vrachtwagens die links invoegen moeten direct rechts van de baan gaan rijden. Gevolg: een permanente uiterst brutale weefbeweging vlak voor de ingang van de KT. Gevolg: lange files (tot in Kruikeke en zelfs Haasdonk) urenlang elke werkdag als 'levend bewijs' van het verkeersinfarct, daar waar sinds augustus 2020 deze file op één lang week-end verdwenen is na de (voorlopige) ombouw van 'links' naar 'rechts'. Die verkeerschaos is oorzaak geweest gedurende 15...20... (hoeveel jaar?) van tientallen ongevallen op de E17, aan de ingang van en zelfs tot in de KT, waarbij zeker ook dodelijke ongevallen horen. De overheid draagt hier een zware verantwoordelijkheid. Wij (via indiening door P. Van den Bossche) hebben op die gevaarlijke linker inrit gewezen op de schets bij indiening van een Plan-MER voorstel in december 2011 (2 documenten waarbij de uitdrukking **MER!!!** duidt op de nadruk voor leefkwaliteit en milieu): zie de links <https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/04/mer-owv-voorstel-d.pdf> en ook <https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/schets1-mer-owv-9.pdf>

Het wegwerken van deze linker inritten wordt normaal gekaderd in het geheel van de Oosterweel werken. Dat is een complete verdraaiing van de waarheid. Deze problemen werden vele jaren niet aangepakt en op het terrein was er inderdaad een grote verkeerscongestie. Maar het probleem van de linker inritten heeft niets met de OWV te maken. Zie ook een bericht uit 2014 met foto van deze toestand:

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/04/linker-inrit-antwerpen-west-1.pdf>

Zie ook een klein uittreksel uit een tendentius artikel in de krant Het Nieuwsblad: elke werkdag 10,5 uur (!) file richting Nederland: <https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/201024-hnb-oosterweel-2.pdf> verschenen in oktober 2020, twee maand nadat deze zeer belangrijke 'stoorzender' (de linker inrit komend van de E34) was verdwenen. Sindsdien is de file zeer sterk verminderd (zonder Oosterweelverbinding!!!), niet enkel door minder verkeer (Corona) maar vooral door het ontbreken van brutale weefbeweging. De politici en de mobiliteitsdeskundigen (en ook het middenveld, de pers en de media) hebben niets ondernomen om deze jarenlange misstand (mede oorzaak van de files en ongevallen) aan te klagen. Dit komt neer op schuldig verzuim.

Ook waren er de laatste jaren veel files op de E34 west richting AW. Zelfde oorzaak, waardoor zelfs het verkeer richting Gent kwam vast te zitten of gedwongen werd langs de R4 en Gent te rijden.

De verbinding R2-E17 werd en wordt hier zeer sterk gemist, maar de overheid houdt het verkeersverloop in een ijzeren greep. Zie verder.

2. **De toestand van de R2 op- en afritten (nr 12) in Lillo:** deze op- en afritten tussen de LHT en de TT (= Tijsmanstunnel) zijn niet goed ontworpen en betekenen een veiligheidsprobleem en beperken de doorstroming. Gedurende al die jaren is er geen ernstige ingreep geweest om die te saneren. De tolkomsten konden hiervoor bij uitstek dienen, maar ze werden (en worden nog altijd) gebruikt voor de opmaak van de OWV. De verkeersafwikkeling op de R2 bij incidenten is daardoor moeilijk, mede door de storende aanwezigheid van de tolhuisjes. Dat alles is weer koren op de molen van Oosterweel.

In het Toekomstverbond (TKV) hebben de deelnemers aan de gesprekken bij de intendant samen beslist dat het doorgaand vrachtverkeer dat het Radicaal Haven tracé volgt....bij voorkeur naar de R4 in de Gentse kanaalzone (!) zal gestuurd worden (zie de link hierna:

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/plan-hoofdwegen-antwerpen-gent-4.pdf>).

De gevolgen zijn:

- Een sterk verhoogde trafiek op de E34 West naar Zelzate, met mogelijks een verbreding van de huidige E34 west (cfr interview met Manu Claeys van stRaten-generaal in 2017 op Radio Centraal). Daardoor wordt een mogelijke spoorlijn langs de E34 gehypothekeerd.
- Een forse investering (honderden miljoenen euro?) om van de R4 Oost (St Kruis Winkel, Desteldonk, Oostakker..) richting E17 in Destelbergen een snelweg te maken om het 'Antwerps' verkeer te verwerken.

De Gentse schepen Filip Watteeuw heeft zich destijds laten ontvallen: "Antwerpen schuift zijn probleem door naar Gent". Dat is gebeurd zonder inspraak van Oost—Vlaanderen en Gent.

De Antwerpse Haven schakelde tussen 1990 en 2020 (zie de 'Trafiektaart':

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/04/trafiektaart-2019.pdf>)

sterk over van stukgoed (en industrie) naar veel doorvoer van containers, waardoor het wegtransport ook daar nog groeide, terwijl deze trafieken economisch weinig meerwaarde betekenen. De haven profileert zich graag als de motor van de economie in Vlaanderen, maar deze uitspraak is zeer betwistbaar. Antwerpen zorgt vandaag vooral voor doorvoer van enorme volumes en een van de gevolgen is een grote belasting van het wegennet. Een nieuw containerdok zal die trend nog versterken. De meerwaarde voor de gemeenschap is wellicht veel kleiner dan algemeen (en zeker van overheidswege) wordt beweerd.

De belangrijkste meerwaarde in de haven van Antwerpen is de scheikundige (inbegrepen de raffinaderijen) nijverheid. De scheikunde en de petrochemie zijn grotendeels afhankelijk van pijpleidingen voor het transport.

Wij van het BPOM hebben dit alles aangekaart in ons bezwaar en beroep. Wij vragen sinds 11 jaar een test periode waarbij de LHT tolvrij wordt gemaakt (had reeds in 1991 moeten gebeuren) en een deel doorgaand SX (Schelde kruisend) (vracht)verkeer langs de R2 gestuurd wordt.

De cijfers wijzen erop dat tot op vandaag de toestand op de R1 kan verbeteren met deze benutting.

Verder pleiten wij voor het verbeteren van de toestand op de R1 door stukken overkapping en eventueel op zeer korte termijn stukken groen-overkapping (te onderzoeken). Zie op

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/04/mini-groen-overkapping.jpg>

een foto van mini-overkapping destijds te Zottegem.

Verschillende evoluties vervat in 'De Grote Verbinding' (gezien op ATV op 18/4) zijn zeker waardevol.

Zoals de OWV nu ontworpen werd (2x 3 tunnel) betekent dat een rode loper voor het wegverkeer. Wenselijk is wel een beperkte capaciteitsuitbreiding (zie hieronder) die zorgt voor een ontlasting bij incidenten.

Anderzijds moet een sterke modal shift het wegverkeer intomen. Hier is nog zeer veel te doen.

Concreet idee (niet afgetoetst) van een alternatief voor de Oosterweelverbinding (OWV):

Een 3x1 tunnelkoker naast de LHT en TT (Tijsmanstunnel), dus naast de R2, waarbij afhankelijk van het verkeer de ene of de andere richting 1 of 2 rijstroken toegewezen krijgt. Dat kan zorgen voor een grote ontlasting van de LHT en TT (in feite de R2) op de spitsmomenten en bij incidenten.

Een lokale 3x1 tunnelkoker van Antwerpen Linker Oever (LO) (August Vermeylen laan bij St Anna strand) naar het Noordkasteel, opnieuw een 2x1 +1 of 1 + 2x1 gebruik naargelang het verkeer. Het autoverkeer van LO naar Antwerpen-Centrum moet dan omrijden via deze tunnel en via de Royerssluis naar de stad rijden. Het 'klein' verkeer naar de Haven Rechter Oever is zo ter plekke.

De huidige Waaslandtunnel (WT) kan dan omgebouwd worden tot tram- (enkel spoor met mogelijke kruising in 't midden) en fietstunnel. De tramverbinding biedt zekerheid voor het OV tussen het stadscentrum en LO, met daarnaast een fietstunnel die bij noodgevallen kan dienen voor een ziekenwagen of brandweerwagen.

PS We hebben het hier alleen nog maar over de problemen en de miljarden uitgaven voor het wegverkeer bij Antwerpen. Daarbij kan men zich met een nieuwe Oosterweelverbinding verwachten aan nog meer druk van het (doorgaand) (vracht)verkeer. Deze druk is nu al niet klein overal in Vlaanderen. Men heeft er alle belang bij die in te perken en goed te bekijken (**wij vragen sinds 11 jaar een testperiode!**) hoe de bestaande middelen beter kunnen worden aangewend. Van daaruit is te onderzoeken welke ingrepen nodig blijven, gecombineerd met een zeer ambitieuze modal shift, die vandaag te weinig uitbreidingsmiddelen krijgt.

Wij dienden een 'Vordering tot Schorsing' in tegen de uitvoering van de vergunning voor de Oosterweelverbinding, om bovenstaand betoog in uitvoering te kunnen inleiden.

Wij roepen op tot steun van iedereen die deze visie erkent als goede basis voor een evenwichtige toekomstgerichte mobiliteit, met een grote aandacht voor de klimaatproblematiek.

Zie ook onze Bezwaartekst [https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/06/bezwaarschrift\\_bpom\\_owv-3.pdf](https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2020/06/bezwaarschrift_bpom_owv-3.pdf)

en de tekst 'Vordering tot Schorsing'

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/03/verzoekschrift-tot-schorsing.pdf>

gevolgd door de 'Verantwoordingsnota' als reactie op de 'Beschikking' door de Raad van

Vergunningsbetwistingen (RvVb): zie hier beide documenten en begeleidend schrijven van de RvVb:

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/210310-rvvb-vraag-verantwoordingsnota.pdf>

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/210308-beschikking-rvvb-kopie.pdf>

<https://onzemobiliteit.files.wordpress.com/2021/04/verantwoordingsnota-2021-rvvb-0298-s-kopie.pdf>

Wij zijn vragende partij om ons standpunt uitvoerig toe te lichten.

Luc Desmedt en Paul Van den Bossche van het Burgerplatform OnzeMobiliteit (BPOM)

22/4/2021

Bijlagen: zie de links in de tekst die verwijzen naar de website [www.onzemobiliteit.com](http://www.onzemobiliteit.com)

Alle genoemde en nog veel andere documenten blijven beschikbaar.