

## **Oosterweelverbinding Light en Radicaal Haventracé**

Eind februari kon je via de pers vernemen dat er een “Ultiem Compromis” was gevonden tussen de actiegroepen, de (overkappings)intendant en de overheid. Dat trok uiteraard ook onze aandacht.

We vroegen een toelichtingsgesprek met de intendant voor de Oosterweelverbinding, Alexander D’Hooghe, die ons een boeiende presentatie gaf. Enkele dagen later volgden we de toelichting van de drie actiegroepen: Ademloos, Ringland en Straten Generaal op 8 maart in de zaal Horta. Zodoende kunnen we onze leden met kennis van zaken informeren, zodat zij het niet enkel via de pers moeten vernemen.

Het principe is dat de R1 (kleine ring rond Antwerpen) enkel gebruikt zal worden als “stedelijke ringweg”. Het doorgaand (vracht)verkeer moet de R2 volgen, met achtereenvolgens de Beveren-, Liefkenshoek- en de Tijlmanstunnel. Nadien komen ze op de A12 (Havenweg) en de nog aan te leggen A102 in de buurt van Schoten, om de E34 – E313 naar de Kempen te bereiken. Om dit aan te kunnen zullen capaciteitsuitbreidingen gebeuren in de Beveren- en Liefkenshoektunnel. Voor de Tijlmanstunnel onder het Kanaaldok, zal er een tweede tunnel naast gelegd worden.

Onze vrees was groot dat al het doorgaand vrachtverkeer de E17 door Zwijndrecht zou volgen en na een passage over de Verbindingsweg (tussen de natuurgebieden Vlietbos en Het Rot/Middenvijver), over de E34 een tweede keer langs Zwijndrecht zou passeren.

Het lange-afstandsverkeer wordt evenwel reeds nabij Gent afgeleid over de twee armen van de R4, om zo via de E34 het knooppunt Waaslandhaven te bereiken.

Volgens verkeerstellingen zit er momenteel op de R1 tussen de 43 en de 61 % doorgaand verkeer, dat daar niet thuis hoort. Een groot deel daarvan zal worden afgeleid, waardoor het verkeer in de buurt van Linkeroever – Zwijndrecht met 15 tot 20% zal dalen.

Op rechteroever zal het Ringland-principe worden toegepast; met gescheiden verkeersstromen en overkappingen. Stedelijk verkeer en doorgaand verkeer zullen elk in een eigen koker rijden. Nieuw hierbij is dat de capaciteit van deze infrastructuur beperkt zal zijn volgens de verkeersintensiteit die men acceptabel acht voor een stedelijke omgeving.

Om de verkeersvolumes te laten dalen, zal de overheid een modal-split van 50 / 50 vastleggen. Dat wil zeggen dat als er momenteel iemand zich wil verplaatsen, die dat zal doen voor 70% met de auto en slechts voor 30% met de andere vervoersmodi. Die verhouding moet bijgestuurd worden naar minstens 50% voor de vervoersalternatieven. De fiets (Vélo) en te voet gaan zal een belangrijker aandeel krijgen in het stadsverkeer, maar ook het openbaar vervoer moet opgekrikt worden. Zo komt er ondermeer een extra koker op de R1 voor (zelfrijdend) openbaar vervoer. Autodelen zal belangrijker worden en tramlijnen worden bijgelegd, net als de watertaxi die binnenkort zijn intrede zal doen.

### **Waakzaamheid geboden**

Ook Natuurpunt Waasland zal waakzaam blijven en er op toezien dat een aantal essentiële punten correct uitgevoerd worden. We onderhouden hiervoor nauwe contacten met de actiegroepen, de

intendant, het gemeente- en stadsbestuur, de BAM en de Vlaamse overheden.  
Voor NP-Waasland is het van belang dat:

- ook het deel van de R1 op de linker oever tot de Stedelijke Ringweg zal behoren
- de E17 in Zwijndrecht over voldoende lengte overkapt zal worden
- de Verbindingsweg verlaagd en overkapt zal worden
- het Natuurpark Borgerweert volledig zal ontwikkeld worden
- er substantiële verkeersdaling moet gerealiseerd worden op het wegdeel vanaf de E17 in Zwijndrecht, over de Verbindingsweg en de E34 ten noorden van Zwijndrecht
- de linker oever in dit project niet ondergeschikt behandeld mag worden aan de rechter oever
- er bij het eventuele behoud van de Noordkasteelknoop, deze zou verboden worden voor op- of afrijdende vrachtwagens, om geen aanzuigeffect te genereren naar deze omgeving
- de vooropgestelde modal-split gehaald wordt door het voeren van een sturend verkeersbeleid
- gedifferentieerde tolheffingen moeten het verkeer in de juiste richting sturen
- er vaste zekerheden en garanties moeten zijn vooraleer de onderhandelingsfase mag afgerond worden

Op de Horta-avond was nog te horen dat de actiegroepen voortaan voluit gaan voor het “overlegmodel” met de overheid. Dit is een beleidslijn die Natuurpunt Waasland al langer hanteert in haar pleidooien voor betere natuur en leefbaarheid.

Aan de aanwezigen werd gevraagd of de drie actiegroepen mochten doorgaan met hun gesprekken om tot een volledig akkoord met de overheid te komen. Daartoe kregen ze een mandaat van 99,7% van de aanwezigen.

Ander groot nieuws was dat op 8 maart de kaap van de 75.000 handtekeningen voor het houden van een volksraadpleging overschreden was. Hierdoor hebben de actiegroepen de mogelijkheid om een volksraadpleging over het Oosterweeltracé af te dwingen. Voorlopig wordt dit nog uitgesteld en enkel als drukkingsmiddel achter de hand gehouden.

Bij het ter perse gaan van deze Groenlink, is het verhaal van dit historisch compromis nog niet volledig rond. Je zal dus zelf de actualiteit verder moeten opvolgen.