



Alles wat u moet
weten over de
OOSTERWHEELVERBINDING

't Stad
is van
iedereen.

**UW
STEM
TELT**

**VINDT U DE LANGE WAPPER
DE BESTE OPLOSSING VOOR ANTWERPEN?**

EEN BELANGRIJKE DAG VOOR ANTWERPEN

Beste Antwerpenaar,

Zondag 18 oktober wordt een belangrijke dag voor Antwerpen. U kan dan in een volksraadpleging uw mening geven over de Oosterweelverbinding. Met die Oosterweelverbinding, beter gekend als de Lange Wapper, wil de Vlaamse regering de Antwerpse Ring helemaal rond maken.

In het noorden van de stad zou er een nieuwe tunnel onder de Schelde komen. Die tunnel zou via het Lange Wapperviaduct aansluiten op de Ring ter hoogte van het viaduct aan Merksem. De BAM heeft in mei een bouwaanvraag ingediend bij de Vlaamse regering voor dit project met de Lange Wapper.

De stad Antwerpen moet tegen 23 oktober een advies formuleren over deze bouwaanvraag. De actiegroep Ademloos wil dat Antwerpen een negatief advies geeft. Ademloos zamelde 49 003 geldige handtekeningen in voor een volksraadpleging. Daardoor mogen op 18 oktober alle Antwerpenaars ouder dan zestien jaar hun mening geven.

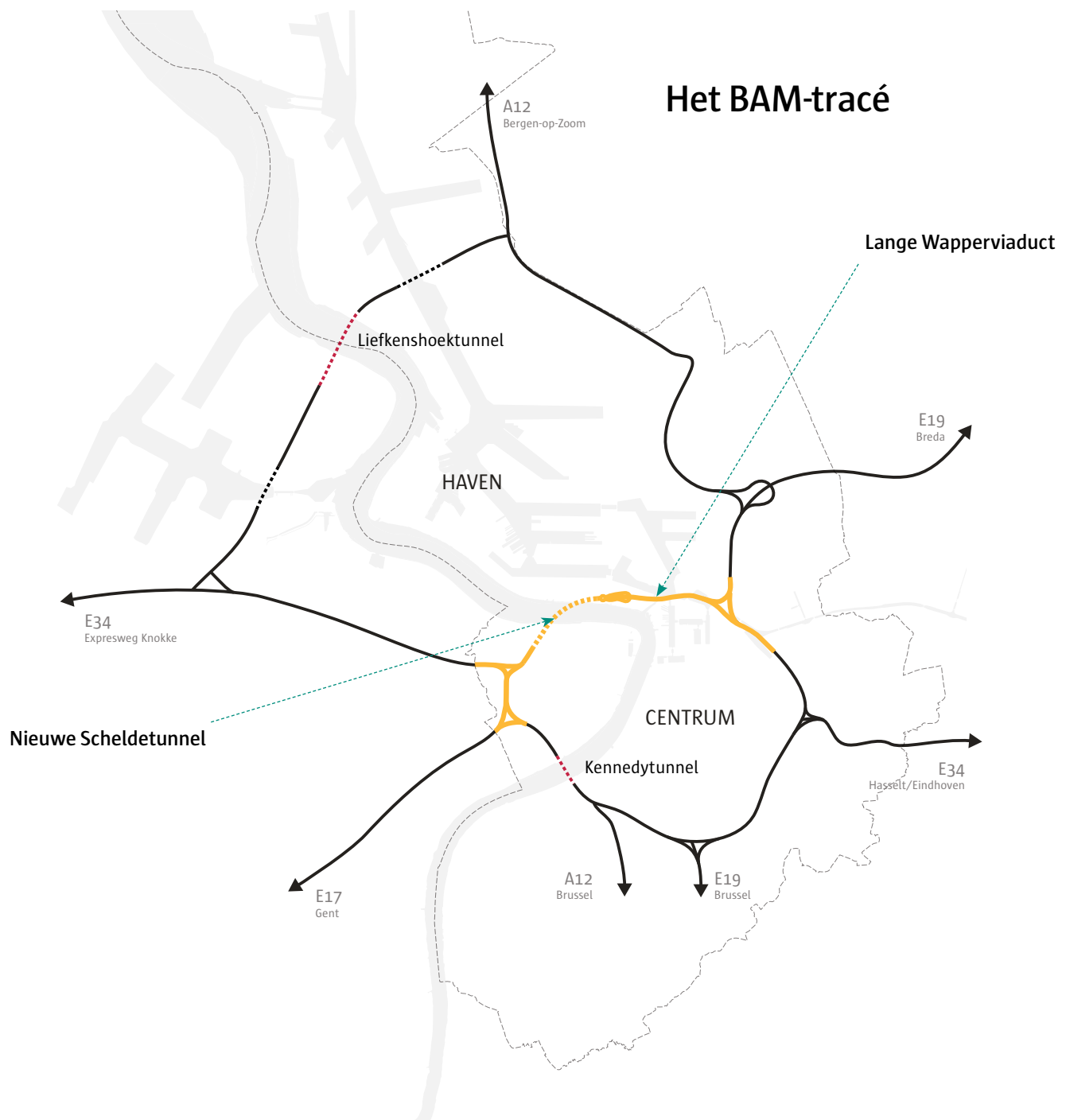
U kan op 18 oktober laten weten of u vindt dat de stad Antwerpen een positief advies moet geven over de bouwaanvraag voor de Lange Wapper: ja of neen?

U bent niet verplicht om te gaan stemmen. Uw stem bepaalt wel mee hoe Antwerpen er in de toekomst zal uitzien. Maak er verstandig gebruik van.

Namens het college van burgemeester en schepenen,

Roel Verhaert,
Stadssecretaris

Patrick Janssens,
Burgemeester



WAT VINDT U IN DEZE BROCHURE?

Waarover gaat het?p. 4
 Hoe ziet het BAM-tracé eruit?p. 6
 Zijn er nog andere oplossingen?p. 8

Wat zijn de voor- en nadelen van het BAM-tracé.....p. 9
 Waarom wil Ademloos een volksraadpleging?.....p. 18
 Hoe kan u stemmen?p. 20

WAAROVER GAAT HET?

De Vlaamse regering wil met het zogenaamde ‘Masterplan’ de verkeersproblemen in en rond Antwerpen aanpakken. Een belangrijk onderdeel van het Masterplan is het rondmaken van de Antwerpse Ring. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, beter gekend als de BAM, heeft daarvoor een voorstel uitgewerkt. Er zou een tunnel komen onder de Schelde en een viaduct ten noorden van het Eilandje. Dat viaduct staat ondertussen bekend als ‘de Lange Wapper’.

De Vlaamse regering moet nu beslissen of de BAM voor dat project met de Lange Wapper een vergunning krijgt. Maar vooral eer Vlaanderen een definitieve beslissing neemt, moet de stad Antwerpen een advies geven.

Er kwam de laatste jaren kritiek op de Lange Wapper, onder meer van de actiegroep Ademloos. Die vindt dat de Antwerpenaars ook hun mening moeten kunnen geven. Ademloos zamelde de afgelopen maanden genoeg handtekeningen in voor een volksraadpleging. Op 18 oktober kan u zeggen of de BAM volgens u de Lange Wapper mag bouwen.

Pas nadien beslist de stad of ze een gunstig advies geeft voor de Lange Wapper. Vervolgens is het aan de Vlaamse regering om een definitieve beslissing te nemen.

WAT IS DE VOORGESCHIEDENIS?

1995: Een eerste grote studie naar de verkeersproblemen in Antwerpen.

2000: Het blijkt onmogelijk om de Ring rond te maken met een grote brug over de Schelde. De beste oplossing lijkt de Oosterweelverbinding: de combinatie van een tunnel onder de Schelde en een viaduct ten noorden van het Eilandje.

2005: Er is kritiek op de Lange Wapper. Er worden twee tracés zonder viaduct voorgesteld: dat van het studie bureau Horvat en dat van de actiegroep Straten-Generaal.

1997-'98: De eerste schetsen voor mogelijke oplossingen worden uitgetekend. Belangrijk wordt onder meer het rondmaken van de Ring.

2003: De Vlaamse regering richt de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) op. Die werkt een tracé uit met het Lange Wapperviaduct (zie pagina 8).

oktober 2008: De Vlaamse regering bestelt bij het internationale studie bureau Arup/Sum een vergelijkend onderzoek naar de drie tracés.

- De BAM heeft een voorstel uitgewerkt met het Lange Wapperviaduct
- De BAM heeft daarvoor een bouwaanvraag ingediend
- U mag uw stem laten horen in een volksraadpleging
- Antwerpen geeft advies aan de Vlaamse regering
- Vlaamse regering beslist of de BAM de Lange Wapper mag bouwen

maart 2009: Arup/Sum zegt in die studie dat geen van de drie tracés goed genoeg is. Het stelt een vierde oplossing voor, ook zonder viaduct: het Arup/Sum-tracé (zie pagina 8).

mei 2009: BAM dient een bouwaanvraag in voor de Lange Wapper.

juli 2009: Arup/Sum heeft zijn tracé verder uitgewerkt en presenteert de resultaten van zijn tweede studie.

april 2009: Het Antwerpse schepencollege vraagt aan Arup/Sum om die oplossing verder uit te werken in een tweede studie.

juni 2009: De actiegroep vzw Ademloos overhandigt 49 003 geldige handtekeningen om de Antwerpse bevolking mee te laten oordelen over de bouwaanvraag voor de Lange Wapper.

18 oktober 2009: U mag stemmen over de vraag of de stad een gunstig advies moet geven voor het BAM-tracé met de Lange Wapper.

HOE ZIET HET BAM-TRACÉ ERUIT?

- Ten westen van het Sint-Annabos op Linkeroever vertrekt een toltunnel van 1,5 km onder de Schelde.
- De tunnel komt weer boven aan het Noordkasteel, waar een nieuw verkeersknooppunt komt.
- Aan dat nieuwe 'Oosterweelknooppunt' vertrekt een viaduct van 2 km: de Lange Wapper.
- De Lange Wapper loopt ten noorden van het Eilandje en sluit aan op het bestaande viaduct aan Merksem. Dat viaduct wordt verbreed.

1

LINKEROEVER: De nieuwe Scheldetunnel gaat onder de grond aan het Sint-Annabos. De huidige Ring wordt doorgetrokken tot aan de nieuwe tunnel.

De verkeersknooppunten met de Expresweg E34 (naar Knokke) en de E17 (naar Gent) worden heraangelegd. De op- en afrit ter hoogte van de Gazet Van Antwerpen verdwijnt. In afwachting van een nieuwe op- en afrit aan de Blancefloerlaan komt er een tijdelijke oplossing.

Tussen Sint-Annabos en Middenvijver wordt ook de Charles De Costerlaan geschrapt. De Waaslandtunnel (de 'Konijnenpijp') sluit daardoor niet meer rechtstreeks aan op de Expresweg.

Boven de nieuwe Scheldetunnel wordt groengebied aangelegd. Het Sint-Annabos, Middenvijver en Blokkersdijk vormen zo samen één grote natuurzone.

2

NIEUWE SCHELDETUNNEL: De tunnel is 1,5 kilometer lang en bestaat uit twee aparte kokers, één voor elke rijrichting. Elk van die kokers heeft drie rijstroken en is verbonden met een aparte vluchtkoker. Er is ook een aparte tunnelkoker voor fietsers en voetgangers. Vlak voor de in- en uitgang op Linkeroever ligt een tolplein waar alle auto's en vrachtwagens moeten stoppen om te betalen.

3

OOSTERWEELKNOOPPUNT AAN NOORDKASTEEL: De nieuwe tunnel komt op Rechteroever weer boven op de Oosterweelsteenweg aan het Noordkasteel. Daar ligt het zogenaamde 'Oosterweelknooppunt', een nieuw op- en afrittencomplex voor het zuiden van de haven en het noorden van de stad.

4

LANGE WAPPERVIADUCT: Aan het Oosterweelknooppunt vertrekt de Lange Wapper, een viaduct van 2 kilometer. De Lange Wapper loopt ten noorden van het Eilandje en over het Straatsburgdok. Hij is gemiddeld 27 meter breed en heeft twee verdiepingen, één voor elke rijrichting. Twee pijlers van 150 meter hoog houden de constructie recht.

5

VIADUCT AAN MERKSEM: Boven de Noorderlaan splitst de Lange Wapper in twee delen. Het noordelijke deel sluit aan op de Ring ter hoogte van de Groenendaallaan op Luchtbal. Het zuidelijke deel sluit aan op het viaduct aan Merksem, ter hoogte van het Lobroekdok en het Sportpaleis. Het viaduct moet verbreed worden. Ter hoogte van het Sportpaleis zijn er nu 8 rijstroken, in het BAM-tracé worden dat er 14. Dat komt onder meer omdat de Ring daar wordt opgesplitst (*zie hieronder*).

6

OPSPLITSING VAN DE RING: Van de Groenendaallaan tot aan Schijnpoort wordt de bestaande Ring opgesplitst. De rijstroken van de huidige Ring worden alleen nog gebruikt door 'doorgaand verkeer': auto's en vrachtwagens die niet in de stad moeten zijn. Naast de huidige Ring wordt een zogenaamde stedelijke Ringweg aangelegd: aparte rijstroken die alleen bedoeld zijn voor 'lokaal verkeer' dat echt in de stad moet zijn. Het is de bedoeling om die opsplitsing op termijn door te voeren over heel de Ring.



KENNEDYTUNNEL: De Kennedytunnel wordt verboden voor vrachtverkeer.

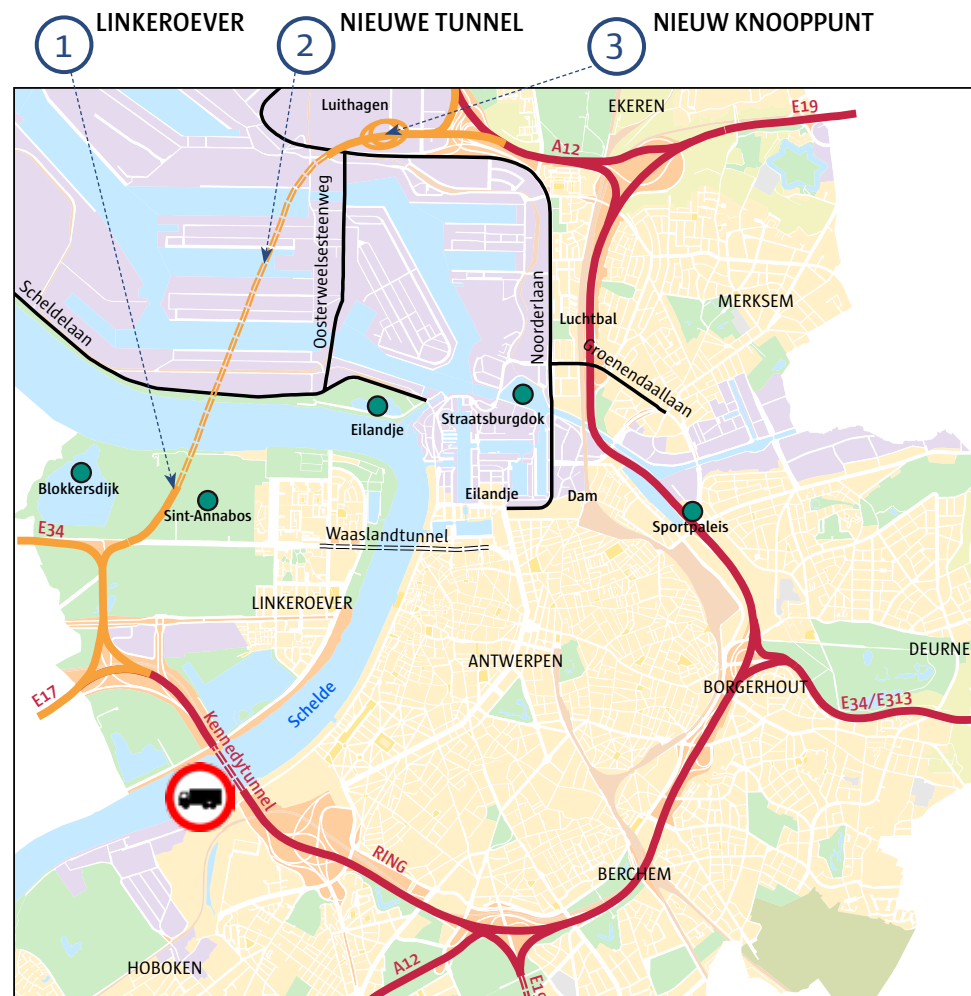


ZIJN ER NOG ANDERE OPLOSSINGEN?

- Omdat er kritiek kwam op het BAM-voorstel met de Lange Wapper, zijn er de laatste jaren ook andere mogelijkheden onderzocht om de Ring rond te maken.
- Het internationale studiebureau Arup/Sum bestudeerde alle oplossingen en stelde dat er geen enkele goed genoeg was. Ook de Lange Wapper van de BAM niet.
- Arup/Sum werkte zelf een oplossing uit: het Arup/Sum-tracé. Dat bestaat uit een tunnel die veel noordelijker van de stad weer bovenkomt en daar aansluit op de A12 in de richting van Bergen-op-Zoom.
- De actiegroepen reageerden positief op het voorstel. De stad vroeg om het verder uit te werken in een nieuwe studie.
- Volgens die tweede studie van Arup/Sum is deze oplossing realistisch, maar is er nog minstens drie jaar nodig om de plannen verder uit te werken en de nodige vergunningen te krijgen.

Het Arup/Sum-tracé

- 1 LINKEROEVER:** Op Linkeroever ziet het Arup/Sum-tracé er bijna hetzelfde uit als het BAM-tracé. De tunnel vertrekt er op dezelfde plaats, maar de ingang ligt wel dieper onder de grond.
- 2 NIEUWE TUNNEL:** De nieuwe Scheldetunnel is 4,3 kilometer lang. Hij ligt dieper onder de Schelde en loopt verder door onder de haven.
- 3 NIEUW KNOOPPUNT OP A12:** Net boven de Noorderlaan, in het havengebied Luithagen, komt de nieuwe tunnel weer boven. Daar sluit hij aan op de A12 ten westen van Ekeren. Het verkeersknooppunt dat daar nu al ligt, wordt heraangelegd.



WAT ZIJN DE VOOR- EN NADELEN VAN HET BAM-TRACÉ?

HOE ZIT HET MET DE WERKEN EN DE HINDER?



WERKEN KUNNEN SNEL STARTEN: De plannen voor het BAM-tracé zijn uitgetekend, de vergunningen zijn aangevraagd en de contracten bijna afgerond. In mei werd de bouwaanvraag ingediend. Als die zonder wijzigingen wordt goedgekeurd, kunnen de werken voor het BAM-tracé in principe meteen beginnen.

- Voor het Arup/Sum-tracé moeten alle procedures nog doorlopen worden.



EENVOUDIGE TUNNEL: De nieuwe Scheldetunnel in het BAM-tracé is redelijk eenvoudig aan te leggen. Hij wordt uitgegraven, een techniek die vaker gebruikt wordt in België. De tunnel passeert ook niet onder risicogebieden.

- De tunnel in het Arup/Sum-tracé wordt diep onder de grond geboord. Voor tunnels met zo'n grote diameter is dat nieuw in België. De tunnel passeert ook onder enkele raffinaderijen in de haven.



INGEWIKKELDE WERF: Het BAM-tracé kan zeker aangelegd worden en voldoet aan alle wettelijke normen. Het is wel een ingewikkelde werf. Er moeten een tunnel, een viaduct en een nieuw verkeersknooppunt aangelegd worden. Die moeten allemaal aan elkaar gekoppeld worden, en het Lange Wapper-viaduct moet ook aansluiten op het bestaande viaduct aan Merksem. De werken zullen zeker vier jaar duren.



HINDER TIJDENS DE WERKEN: De werken brengen hinder met zich mee voor de inwoners. Er liggen 1448 wooneenheden, 6 scholen en 2 ziekenhuizen in een straal van 200 meter van de BAM-werven. Tijdens de werken komt er daar meer geluidshinder en daalt de luchtkwaliteit.



VERKEERSHINDER: Voor het BAM-tracé zijn ingrepen nodig aan de bestaande Ring, onder meer voor de aansluiting van de Lange Wapper op het viaduct aan Merksem en voor de opsplitsing van de Ring. Tijdens de duur van de werken wordt extra verkeershinder in en rond Antwerpen verwacht. Het scheepvaartverkeer ondervindt slechts lichte hinder.

- Voor het Arup/Sum-tracé zijn werken nodig op het noorden van de Noorderlaan en aan het knooppunt van de A12 ten westen van Ekeren. Daar wordt hinder verwacht.

WAT ZIJN DE VOOR- EN NADELEN VOOR HET VERKEER?



VLOTTER VERKEER: De files op de Ring zullen verminderen. Zowel auto's als vrachtwagens zijn sneller op hun bestemming. Het wordt minder druk op het zuiden van de Ring maar wel drukker op het noorden van de Ring.

➤ Ook het Arup/Sum-tracé biedt een goeie oplossing voor de fileproblemen, maar het verkeer moet er wel langere afstanden afleggen dan in het BAM-tracé. In het Arup/Sum-tracé heeft de Ring een totale lengte van 25 kilometer, in het BAM-tracé is dat 18 kilometer.



VEILIGER VERKEER BIJ OPSPLITSING RING: De opsplitsing van de Ring maakt de situatie veiliger voor het verkeer. Waar lokaal en doorgaand verkeer gescheiden zijn, moet er minder in- en uitgevoerd worden.



WAASLANDTUNNEL MINDER DRUK: Door de vlottere doorstroming op de Ring en de nieuwe verkeerssituatie op Linkeroever wordt de Waaslandtunnel ('de Konijnenpijp') minder gebruikt.



NIEUWE VOETGANGERS- EN FIETSERSTUNNEL: In het BAM-tracé wordt naast de nieuwe tunnel onder de Schelde een tunnelkoker aangelegd voor voetgangers en fietsers.

➤ In het Arup/Sum-tracé is zo'n voetgangers- en fietstunnel niet voorzien.



OOSTERWHEELKNOOPPUNT: Door de aanleg van het Oosterweelknooppunt kan het verkeer uit het zuiden van de haven en het noorden van de stad makkelijker op en af de Ring. Het huidige verkeersknooppunt voor de haven op de A12 blijft bestaan. De haven krijgt er dus een volwaardige aansluiting met de Ring bij.



GEEN STEILE HELLINGEN: De nieuwe Scheldetunnel ligt dicht onder de bodem van de rivier. Daardoor zijn de hellingen om de tunnel in en uit te rijden op Linkeroever niet zo steil.

➤ In het Arup/Sum-tracé ligt de tunnel veel dieper, waardoor de hellingen op Linkeroever langer en steiler zijn. Ook de tolpleinen liggen op een helling.



SLUIPVERKEER: Over het algemeen is er een lichte daling van het sluipverkeer. Maar op een aantal lokale wegen, onder meer op Linkeroever, zal het sluipverkeer toenemen.

VERKEER DICHTER BIJ DE STAD: Met de Lange Wapper wordt de Ring dicht bij het stadscentrum gesloten.

➤ In het Arup/Sum-tracé blijft het verkeer verder weg van het centrum.

KENNEDYTUNNEL OVERBENUT: Het wordt iets minder druk in de Kennedytunnel, maar er passeert nog altijd meer verkeer dan de tunnel kan verwerken. Er rijden geen vrachtwagens meer door, maar hun plaats wordt ingenomen door auto's. Omdat je in de nieuwe Scheldetunnel moet betalen, zullen de meeste wagens nog altijd voor de Kennedytunnel kiezen.

➤ Ook in het Arup/Sum-tracé blijft de Kennedytunnel overbenut.

LIEFKENSHOEKTUNNEL ONDERBENUT: Na de aanleg van het BAM-tracé wordt de onderbenutte Liefkenshoektunnel nog minder gebruikt dan vandaag. De nieuwe Scheldetunnel biedt voor het meeste verkeer een kortere en makkelijkere route en je moet er evenveel tol betalen als in de Liefkenshoektunnel.

➤ Ook in het Arup/Sum-tracé wordt de Liefkenshoektunnel nog minder gebruikt dan vandaag.

MOEILIJKER VOOR CHAUFFEURS: Er komen heel wat nieuwe verkeerssituaties voor chauffeurs. Op korte afstand moeten ze eerst door een tunnel, vervolgens rijden ze op het Lange Wapperviaduct en dan op het bestaande viaduct aan Merksem. Ondertussen moeten ze niet alleen kiezen welke richting ze uitmoeten, maar ook of ze doorgaand of lokaal verkeer zijn.

➤ Het Arup/Sum-tracé zit eenvoudiger in elkaar.

OOSTERWEEKNOOPPUNT: Door het nieuwe Oosterweelknooppunt komt er meer verkeer naar het noorden van de stad en het zuiden van de haven.

➤ Het nieuwe havenknooppunt met de A12 in het Arup/Sum-tracé ligt noordelijker. Daar vindt ook het gros van de haventrafiek plaats.

WAT ZIJN DE VOOR- EN NADELEN VOOR DE STAD?

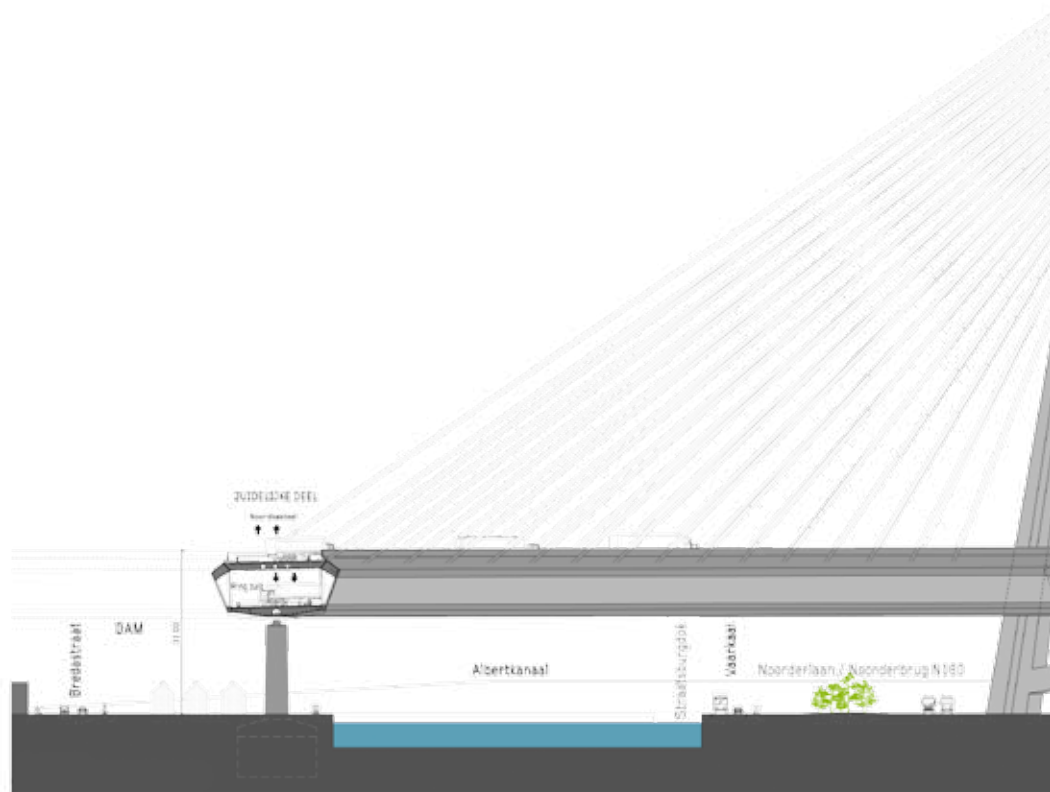
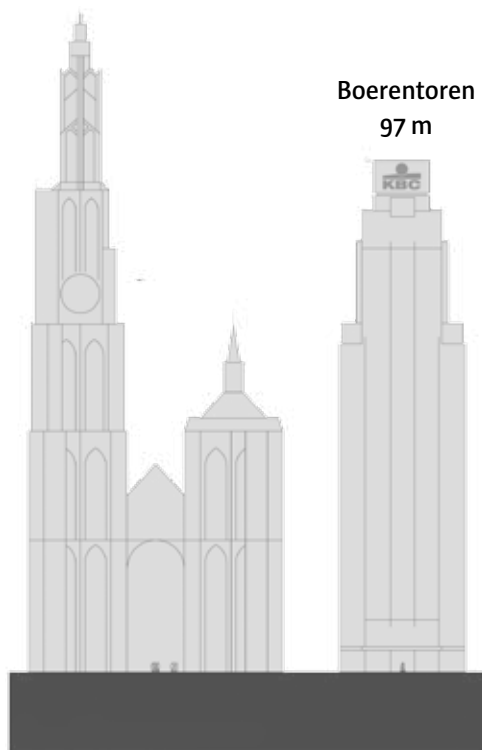


UITSTRALING VAN DE LANGE WAPPER: Het Lange Wapper-viaduct wordt zo hoog en groot dat het van ver zichtbaar zal zijn. Het kan uitgroeien tot een symbool met internationale uitstraling.

DE LANGE WAPPER: 2 PIJLERS VAN 150 METER

Kathedraal:
123 m

Boerentoren
97 m

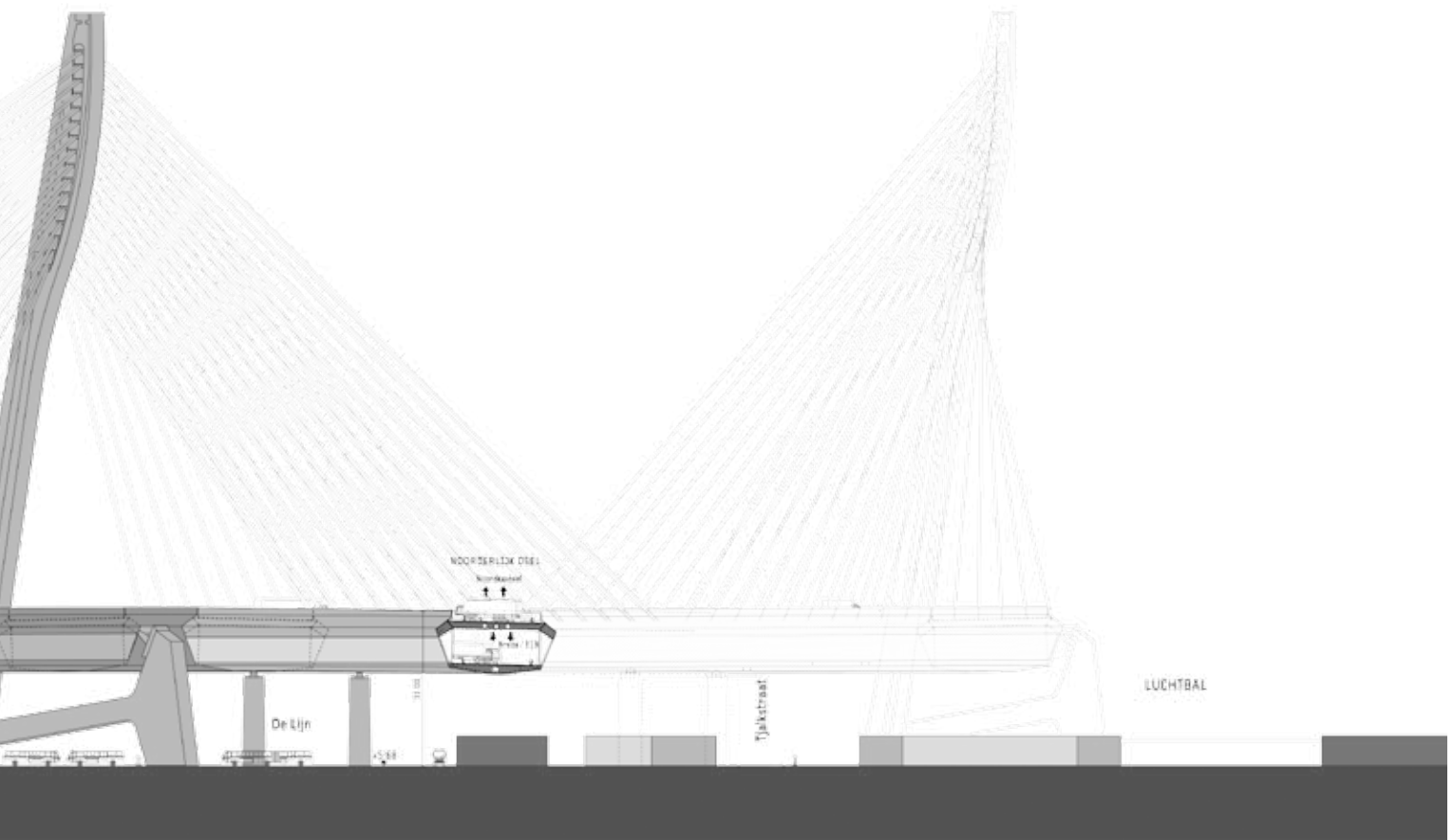


© Evaluatiestudie bijkomende Scheldekrusing in Antwerpen, door ARUP/Sum Research, maart 2009, in opdracht van de Vlaamse overheid



VISUELE HINDER DOOR DE LANGE WAPPER: De Lange Wapper wordt voor een groot deel gedragen door twee pijlers van 150 meter hoog. Ter vergelijking: de Boerentoren is 97 meter hoog, de kathedraal 123 meter. In de buurt rondom domineert het Lange Wapperviaduct de omgeving.

Lange Wapper
150 m



WAT ZIJN DE VOOR- EN NADELEN VOOR DE STAD?



EXTRA RUIMTE OP LINKEROEVER: Door de heraanleg van het knooppunt met de E17 op Linkeroever komt er ruimte vrij.

- In het Arup/Sum-tracé wordt het knooppunt met de E17 op Linkeroever op dezelfde manier heraangelegd.



EXTRA GROENGEBIED OP LINKEROEVER: Omdat de Charles De Costerlaan verdwijnt, sluit het Sint-Annabos rechtstreeks aan op Middenvijver. Door de aanleg van natuurgebied boven de nieuwe tunnel worden die natuurgebieden ook nog eens verbonden met Blokkersdijk. Middenvijver wordt bovendien opgewaardeerd, net als de Burchtse Weel. Zo ontstaat er op Linkeroever één groot groengebied.

- In het Arup/Sum-tracé ontstaat er op Linkeroever een even groot groengebied.



WAARDEVOL GEBIED: Het gebied in het noorden van het Eilandje en rond het Straatsburg- en het Lobroekdok is waardevol. Er is plaats voor woningen, bedrijven of recreatie. In het BAM-tracé komt dat gebied onder druk te staan. Het wordt veel moeilijker om die grond nog verder te ontwikkelen.

- In het Arup/Sum-tracé verandert er niets aan die zone. Maar voor de aanleg van het Arup/Sum-tracé moeten er in het noorden van de haven wel een zestal bedrijven verhuizen of verdwijnen.



NOORDKASTEEL: Het Noordkasteel heeft historische waarde en er is veel groen. Het Oosterweelknooppunt zal daar heel wat plaats innemen.

- In het Arup/Sum-tracé blijft heel de zone rond het Noordkasteel intact.

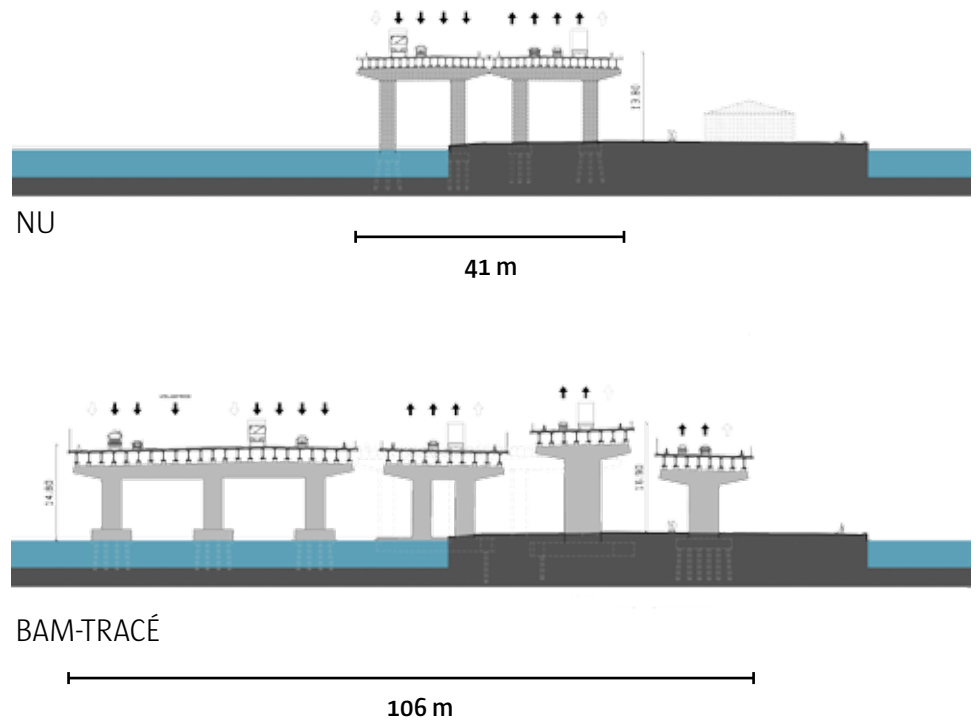
HET VIADUCT AAN MERKSEM



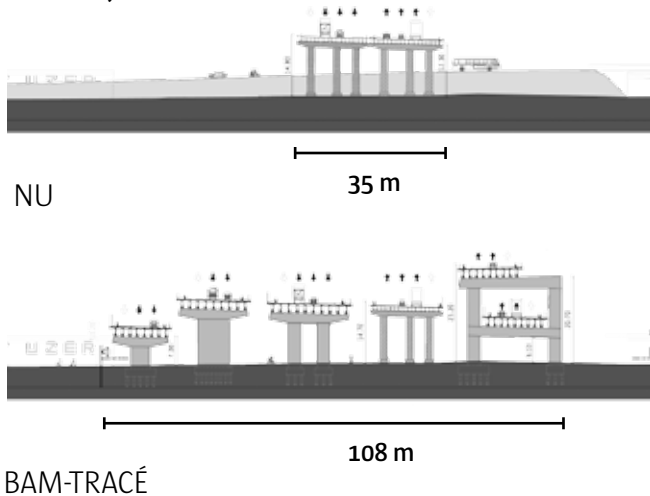
VIADUCT AAN MERKSEM WORDT

BREDER: Ter hoogte van het Sportpaleis en het Lobroekdok is het viaduct aan Merksem nu 41 meter breed en telt het 8 rijstroken. In het BAM-tracé wordt dat 106 meter en 14 rijstroken. Ter hoogte van de Groenendaallaan is het viaduct aan Merksem nu 59 meter breed en telt het 8 rijstroken. In het BAM-tracé wordt dat 123 meter en 15 rijstroken. Die verbreding van het viaduct sluit Merksem en het deel van Deurne in de buurt rond het Sportpaleis grotendeels af van het stadscentrum en Luchtbal. Vooral in die buurt zal het BAM-tracé zeer storend werken.

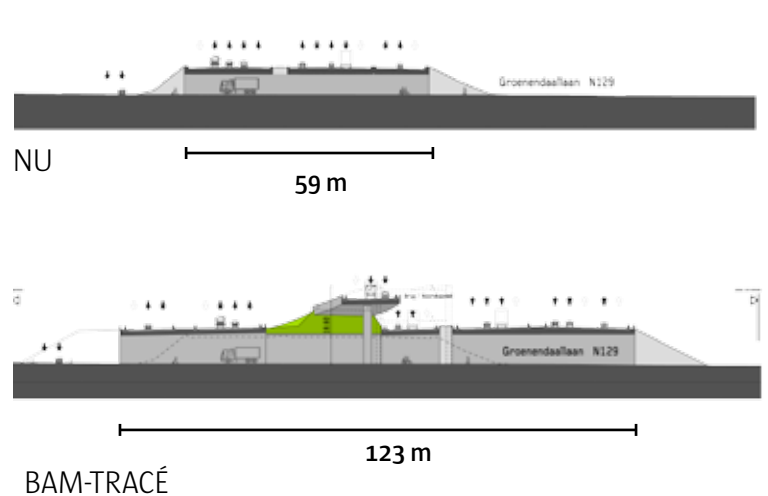
AAN HET LOBROEKDOK EN SPORTPALEIS



AAN DE IJZERLAAN



AAN DE GROENENDAALLAAN



HOE ZIT HET MET DE LUCHTKWALITEIT?



ALGEMENE VERBETERING: De luchtkwaliteit in en rond Antwerpen zal de komende jaren sowieso verbeteren door de strengere uitstootnormen voor het verkeer en de industrie. Elk tracé dat zorgt voor vlotter verkeer draagt daar nog toe bij.



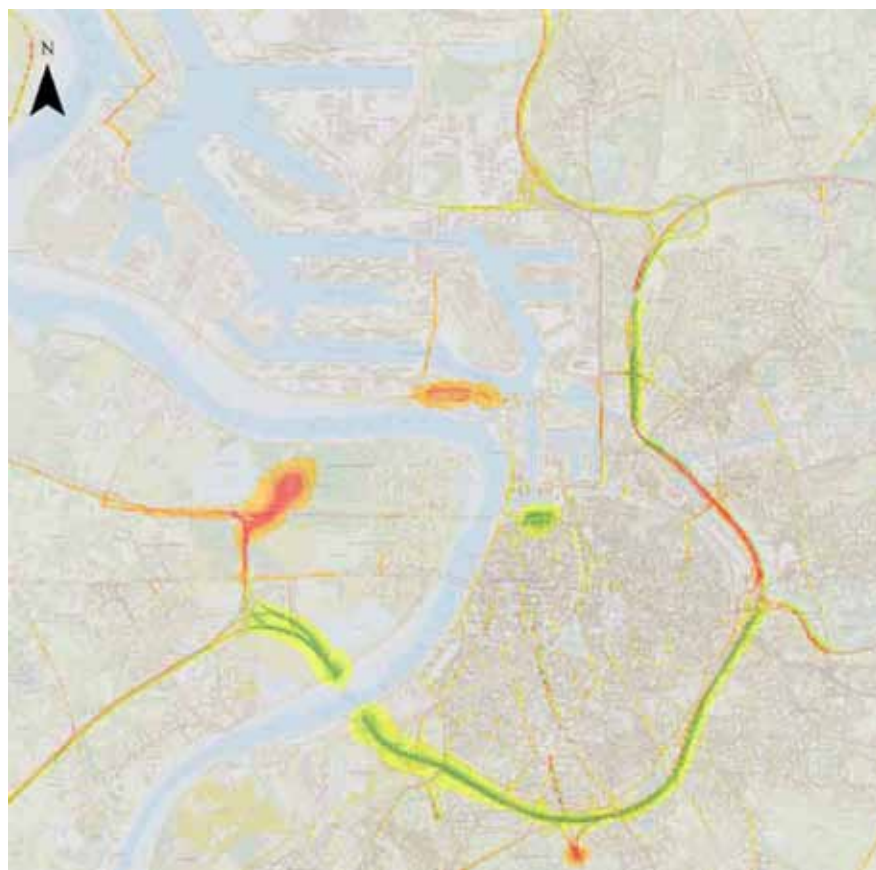
AANLEG ZORGT VOOR LOKALE VERBETERING: De algemene luchtkwaliteit in de stad verbetert dus sowieso. De aanleg van het BAM-tracé zal in sommige gebieden nog een extra positieve invloed hebben. Dat is bijvoorbeeld het geval langs heel de zuidelijke Ring, vanaf de afrit op Linkeroever tot aan de afrit van de E313 op Rechteroever. Ook voor het stadscentrum en de buurt rond de Tunnelplaats is de aanleg van het BAM-tracé positief.



AANLEG ZORGT VOOR LOKALE VERSLECHTERING: De algemene luchtkwaliteit stijgt, maar het aanleggen van het BAM-tracé kan die verbetering in bepaalde gebieden ook deels teniet doen. Dat is bijvoorbeeld het geval op het punt waar de tunnel onder de grond gaat (aan het Sint-Annabos) en weer boven komt (aan het Noordkasteel). Ook langs de Ring in Merksem en in een deel van Linkeroever is dat het geval.

- De aanleg van het Arup/Sum-tracé heeft geen negatieve invloed voor het gebied aan het Noordkasteel, maar wel voor het gebied waar de Arup/Sum-tunnel bovenkomt en ten noorden van het Albertkanaal.

LUCHTKWALITEIT



De luchtkwaliteit in en rond Antwerpen zal sowieso stijgen tegen 2020. In sommige gebieden heeft de aanleg van het BAM-tracé nog een extra positieve invloed. In andere gebieden doet de aanleg van het BAM-tracé de verbetering van de luchtkwaliteit deels teniet.



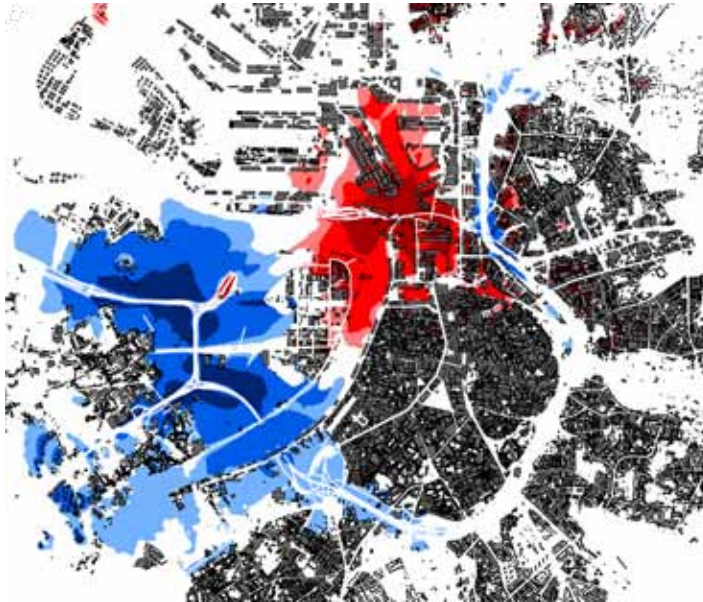
In deze gebieden heeft de aanleg van het BAM-tracé een positieve invloed



In deze gebieden heeft de aanleg van het BAM-tracé een negatieve invloed

HOE ZIT HET MET DE GELUIDSHINDER?

GELUIDSHINDER (zonder beperkende maatregelen)



- In deze gebieden zou de aanleg van het BAM-tracé tegen 2020 een positieve invloed hebben
- In deze gebieden zou de aanleg van het BAM-tracé tegen 2020 een negatieve invloed hebben



LOKALE VERBETERING: Het is moeilijk om algemene uitspraken te doen over de mate waarin de geluidshinder in Antwerpen zal toenemen of afnemen. Maar het is wel duidelijk dat de aanleg van het BAM-tracé een positieve invloed zou hebben voor een groot deel van Linkeroever en Antwerpen-Zuid. Bij de heraanleg van de Ring in Merksem zouden de randen van de weg verhoogd worden. Daardoor zou de geluidshinder in een klein gebied vlak naast de Ring ook verminderen.



LOKALE VERSLECHTERING: De aanleg van BAM-tracé zou een negatieve invloed hebben op de buurt rond Sint-Annabos en Sint-Annastrand, en in beperkte mate op de woongebieden rond de Thonetlaan. Ook in Antwerpen-Noord en Ekeren zou de geluidshinder lichtjes toenemen, in de woongebieden in Merksem is er een grotere toename. In de haven en op en rond het Eilandje is er een zeer duidelijke toename van de geluidshinder. De BAM voorziet wel maatregelen om die hinder te beperken.

➤ In het Arup/Sum-tracé worden minder mensen gehinderd dan in het BAM-tracé. Het Arup/Sum-tracé scoort vooral beter in de buurt van het Oosterweelknooppunt en de Lange Wapper: rond het Albertkanaal in Deurne en Merksem, op het Eilandje, in het grootste deel van de haven, en aan Sint-Annabos en Sint-Annastrand. Het scoort echter slechter in het gebied waar de Arup/Sum-tunnel bovenkomt.

HOE ZIT HET MET DE NATUUR?



MINDER GELUIDSHINDER IN NATUURGEBIEDEN: In het BAM-tracé neemt de geluidshinder in de zeer kwetsbare natuurgebieden duidelijk af.



BLOKKERSDIJK EN SCHELDEOEVERS: Bij de aanleg van de tunnel wordt in beperkte mate ruimte afgenomen van het natuurgebied Blokkersdijk en van het gebied langs de Scheldeoevers waar enkele vogelsoorten broeden.



SINT-ANNABOS VERDWIJNT TIJDELIJK: Voor de aanleg van de tunnel moet een gleuf gegraven worden in de bodem van de Schelde. Het opgegraven slib wordt gestort op de plaats waar nu het Sint-Annabos ligt. Eén helft van het bos verdwijnt, maar wordt later heraanplant. Daarna verdwijnt de andere helft van het bos, om later ook heraanplant te worden. De BAM heeft beloofd op zoek te gaan naar alternatieve oplossingen om het Sint-Annabos tijdens de werken zoveel mogelijk te sparen.

➤ Voor de bouw van het Arup/Sum-tracé sneuvelt tijdelijk maximaal de helft van het Sint-Annabos.



NIEUW NATUURGEBIED: Er wordt nieuw slikken- en schorrengebied gecreëerd langs de Scheldedijken.

WAAROM WIL ADEMLOOS EEN VOLKSRAADPLEGING?

De vzw Ademloos overhandigde op 30 juni 2009 een verzoek om een volksraadpleging te organiseren aan het Antwerpse schepencollege. Het verzoek was reglementair ondertekend door 49 003 Antwerpenaars, ruim tien procent van de bevolking. In de volgende brief leggen de voorzitter en secretaris van Ademloos uit waarom zij willen dat de Antwerpenaars zich kunnen uitspreken over de Oosterweelverbinding.

Geachte heer Burgemeester, geacht College,

De vzw Ademloos verzoekt u zo mogelijk op 18 oktober aanstaande over te gaan tot de organisatie van een volksraadpleging over de door de nv BAM voorgestelde Oosterweelverbinding. Wij bezorgen u daarvoor meer dan 65 000 handtekeningen waar er slechts 48 000 noodzakelijk zijn.

Deze handtekeningen verzoeken u volgende vraag voor te leggen aan de Antwerpse bevolking: “Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidig voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja of nee?”

Hiermee wordt het tracé bedoeld met het Lange Wapper-viaduct. Waardoor de huidige toestand, waarbij tientallen kilometers autobaan Antwerpen doorkruisen en van Antwerpen de meest vervuilde stad maken in haar soort, bestendigd wordt voor de volgende generaties Antwerpenaren: onze kinderen en onze kleinkinderen. Waarbij belangrijke plaatsen van recreatie en relatieve stilte als het Sint-Annabos, Sint-Annkeke Plage en het Noordkasteel oorden van lawaai en fijn stof worden.

Waarbij alle Antwerpenaren het slachtoffer blijven van een dagelijkse doorgaande stroom van vele tienduizenden camions en auto's. Die Antwerpen passeren zonder hier één euro te besteden, die alleen overlast achterlaten. Als gevolg van beslissingen die in de vorige eeuw genomen werden, namelijk door de zogenaamde Ring I aan te leggen dwars door wat nu de Antwerpse agglomeratie is.

In het midden van de vorige eeuw legde men inderdaad wereldwijd dit soort van autobanen aan dwars door de steden. Inmiddels weet men dat dit zeer slecht is voor de bevolking die hieraan blootgesteld wordt. Daarom worden deze stadsautostrades overal massaal afgebroken en vervangen. Ook in Antwerpen dient dit te gebeuren. In plaats van het omgekeerde. Want sinds 2000 dringt men de Stad Antwerpen de sluiting van Ring I op, waardoor het vracht- en autoverkeer binnen en zelfs boven Antwerpen vergrendeld wordt. Dit is een totaal achterhaald plan, waarvoor behalve bij de nauwst betrokkenen, geen ernstige verdedigers te vinden zijn.

Pas in 2008 werd voor het eerst een buitenlands bureau ingeschakeld om de verschillende mogelijkheden systematisch te onderzoeken. Deze studie bevestigde dat de aanleg van het totale Lange Wapper-complex een gigantische barrière van beton zou scheppen bij de Luchtbal, bij het Sportpaleis en straks ook bij de Turnhoutseknop. Met een ruime verdubbeling van de bestaande autostrades. Wat een aanslag is op de mogelijkheden voor sanering en een hypotheek op toekomstgerichte stadsontwikkeling.

Hierin bleek ook dat de voorstellen van Straten-Generaal goed uitvoerbaar waren. Hoewel BAM sinds 2005 het omgekeerde beweerde. Hieruit bleek ten slotte dat geen van de onderzochte tracés werkelijk voldeed.

De Ring I bleef overbelast en de Liefkenshoek bleef onderbenut. Het studie bureau Arup UK Sum Research had toen de moed een vierde tracé voor te stellen, het Antwerpse schepencollege had de moed dit tracé te laten onderzoeken op kosten van het budget van de stad. Het Vlaams Gewest daarentegen gaf bouwheer BAM toelating om een

bouwaanvraag in te dienen, waartegen meer dan 17 000 klachten werden geformuleerd. Een absoluut record.

Op het moment dat wij deze brief schrijven is de uitslag van dit tweede onderzoek van Arup UK Sum Research nog niet bekend. Inmiddels werd wel het tweede VITO-onderzoek gepubliceerd. Dit bevestigt dat de luchtkwaliteit binnen de Antwerpse agglomeratie onaanvaardbaar slecht is. Dat Antwerpen dringend gesaneerd moet worden. Met name van doorgaand vracht- en autoverkeer. (80 procent van alle vrachtverkeer en 40 procent van alle autoverkeer is doorgaand.) Deze toestand moet niet bevestigd en verergerd worden door het tracé van de Lange Wapper, de zogenaamde Ring moet niet dicht op deze wijze. Zo wurgt men de stad, haar inwoners én de toekomst.

Deze wantoestand moet een begin van oplossing krijgen door het best mogelijke tracé te aanvaarden dat totaal andere oplossingen mogelijk maakt en de Antwerpenaren uitzicht biedt op een stad met schone lucht. Dit is een droom die wij mogen koesteren, dit is een recht waar wij aanspraak op mogen én moeten maken.

De vzw Ademloos doet een beroep op de politici van deze stad om de volksraadpleging te organiseren en hierover een open en objectieve dialoog aan te gaan met haar inwoners, zoals de wet voorschrijft. Wij vragen u bovendien erover te willen waken dat de politici van het Vlaams Gewest de mening van de Antwerpenaren zouden respecteren.

't Stad is immers van iedereen, maar een tikkeltje meer van de Antwerpenaren lijkt niet onredelijk.

De vzw Ademloos roept daarom alle Antwerpenaren van 16 jaar en ouder op van de dag van de volksraadpleging een feestdag van de democratie te maken. Kom massaal stemmen, het is uw volste recht vanaf 16 jaar. Dat u met wijsheid zult stemmen, weten wij.

Wij schreven dit namens meer dan 65 000 Antwerpenaren, namens de vele organisaties die ons met raad en daad hielpen en namens de tientallen vrijwilligers van Ademloos.

Met vriendelijke groet,

Dr. Guido Verbeke en Wim van Hees,
Secretaris en voorzitter van de vzw Ademloos

HOE KAN U STEMMEN?

Wie mag er stemmen?

- Elke **inwoner van Antwerpen** die op 18 oktober **16 jaar** is, krijgt begin oktober een oproepingskaart in de brievenbus. Op de oproepingskaart staat uw stembureau vermeld. Alleen daar kan u geldig stemmen.
- De stemming zelf vindt plaats op **zondag 18 oktober tussen 8 uur en 13 uur**. De stemming is **niet verplicht**. Als u wilt stemmen, neemt u de oproepingskaart en uw identiteitskaart op 18 oktober mee naar het bureau.
- Neem contact op met het districtshuis of stadskantoor als:
 - U op maandag 12 oktober nog **geen oproepingskaart** gekregen hebt, maar toch in aanmerking denkt te komen om te gaan stemmen.
 - U niet kan gaan stemmen en een **volmacht** wil geven aan een andere stemgerechtigde.
- De stemming zelf gebeurt met **potlood en papier**. Zodra u uw oproepingskaart en identiteitskaart overhandigd hebt, krijgt u een stembiljet met de volgende vraag:

Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja of Neen?

- Met 'het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne' wordt het BAM-tracé bedoeld.
- Als u dus wilt dat de stad een **gunstig advies** geeft voor de bouwvergunning van de Lange Wapper, dan kleurt u in het stemhokje het bolletje rood achter '**Ja**'.
- Als u wilt dat de stad een **negatief advies** geeft voor de bouwvergunning van de Lange Wapper, dan kleurt u het bolletje rood achter '**Neen**'.

Wat gebeurt er met uw stem?

De stemmen worden pas geteld als meer dan **10 procent** van de bevolking komt opdagen.

De volksraadpleging is **niet bindend**. De stad moet de uitslag dus niet volgen. Ze heeft wel beloofd dat de volksraadpleging een **belangrijke invloed** zal hebben op haar beslissing.

Let op: Het is niet de stad die beslist of de bouwvergunning wordt goedgekeurd. De stad kan alleen advies uitbrengen. Het is de **Vlaamse regering die uiteindelijk beslist**.

Hoe meer mensen komen stemmen, hoe duidelijker het signaal dat de Antwerpenaars uitsturen naar de Vlaamse regering. **Elke stem telt, ook de uwe**.

