

Ir. Luc van Remortel

Onderwerp: De Lange Wapper – Oplossing “van Remortel”

5 maart 2010

Op 22 oktober 2009 na het referendum stuurde ik u mijn voorstel ter zake. Ik kreeg hierop reactie van burgemeester Patrick Janssens en schepen Maya Detiège. De schepen verwees mij naar mevr. Tinne Buelens bij de stedelijke dienst AG STAN stadsplanning. Nadien heb ik gewacht, zoals velen op de Raad van State en de studie van Forum 2020 van dhrn. Manu Claeys en Peter Verhaeghe. Het onderzoek van Manu en Peter is vakwerk. Het legt de problemen van de ring rond Antwerpen duidelijk bloot. De problemen zijn namelijk: de Kennedytunnel, de aansluiting van de E313 en de overheersing van vrachtverkeer op de ring. Men moet zoveel mogelijk het vrachtverkeer van de ring weghouden. Mijn oplossing gaat uit van de beslissingen die reeds genomen zijn door de Vlaamse regering. Administratief is er geen enkel bezwaar tegen de Oosterweeltunnel onder de Schelde en de aansluiting op de E34 en de E17. Vrachtwagens mogen ook niet door de Kennedytunnel. Mijn voorstel respecteert deze beslissingen.

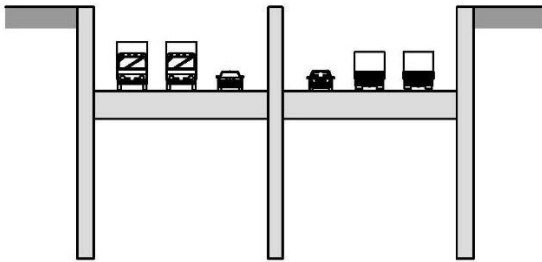
Wat houdt het voorstel “van Remortel” in?

1. **De Oosterweeltunnel** en de aansluiting op de E34 en E17 zoals voorgesteld door de BAM blijven behouden.
Alleen maakt het rekening rijden de tolpleinen overbodig.
MEN KAN DUS ONMIDDELIJK STARTEN MET DE BOUW VAN DIE TUNNEL!

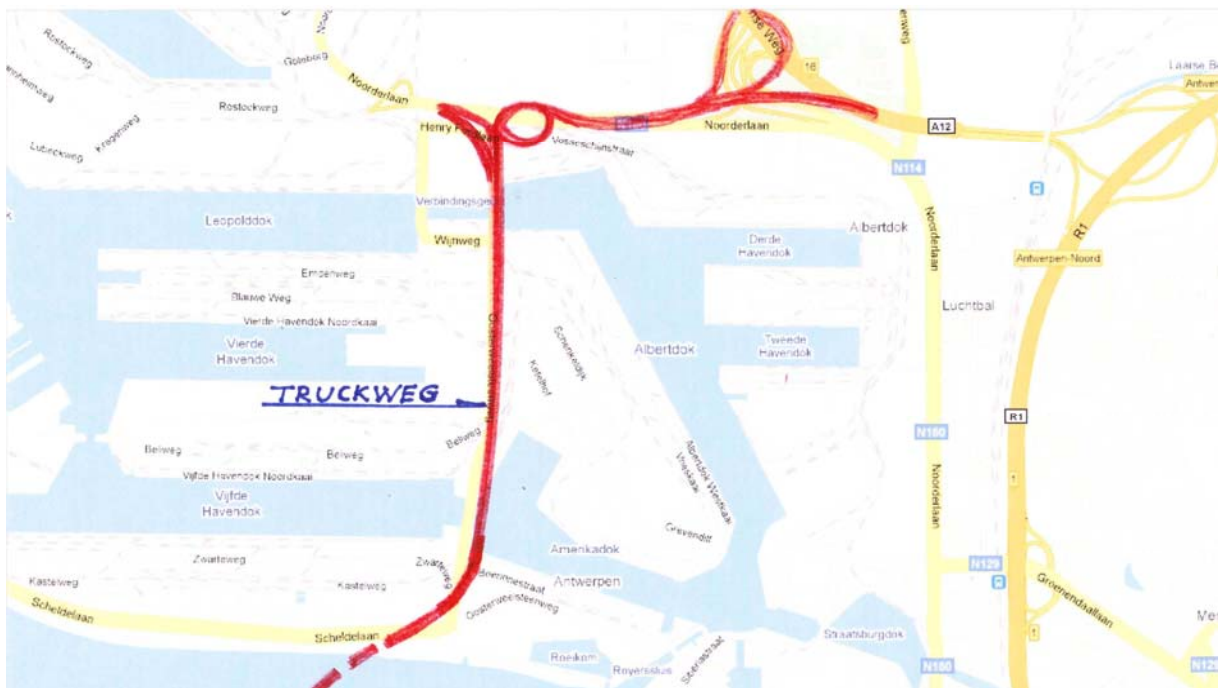


2. **Truckweg op de Oosterweelsesteenweg** tussen de Noorderlaan en de Oosterweelknoop. Deze snelweg voor vrachtwagens bestaat uit twee korte tunnels onder de verbindingseul en naast de Noordkasteelbruggen. Tussen beiden is er een open U-vormige verdiepte snelweg van 2 x 3 rijstroken (zoals A12 in Boom) met de nodige overbruggingen. De truckweg kan ook gebruikt worden door personenwagens mits betaling van tol.

TRUCKWEG via Oosterweelsesteenweg

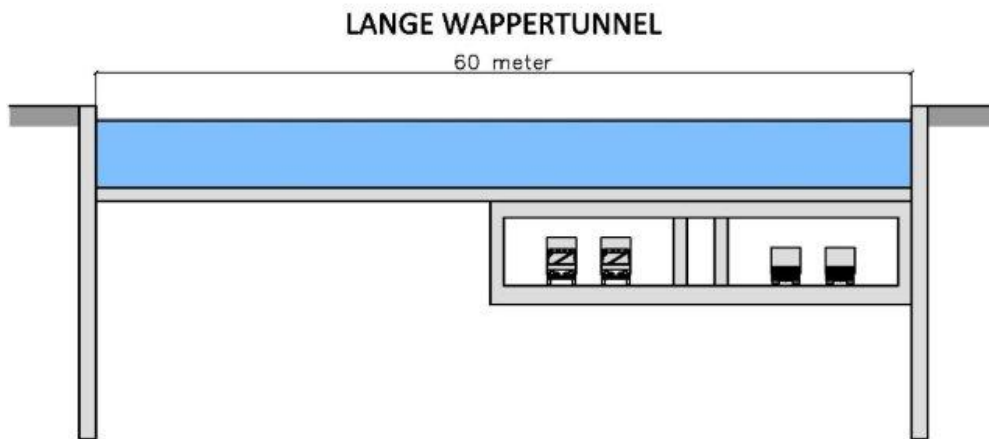


Principeddoorsnede 'Truckweg' via Oosterweelsesteenweg

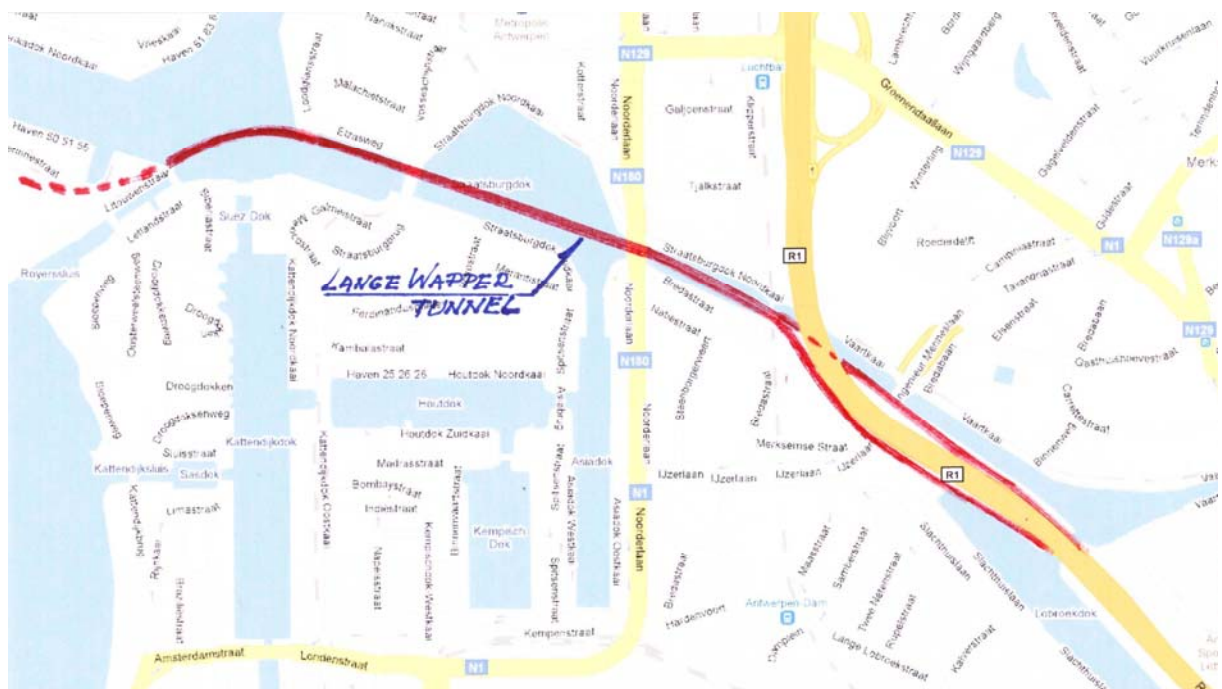


Ligging 'Truckweg' via Oosterweelsesteenweg

3. **De Lange Wapper tunnel:** trucktunnel. Dit is een tunnel + verdiepte open helling tussen de viaduct van Merksem en de Oosterweelknoop. Naast de viaduct van Merksem komt een op en afrit die vertrekken van bij het Sportpaleis en afdalen naar het Albertkanaal. Via een onder het Albertkanaal afgezonken tunnel gaat deze tot aan de Royersluis; vanaf daar loopt de truckweg verder in een open U-vorm.



Principedoorssnede Lange Wappertunnel



Ligging Lange Wappertunnel

4. **De verbindingen** tussen de drie voorgaande:

i. Oosterweelknoop

Gezien deze knoop aansluiting maakt tussen verdiept gelegen wegen ligt deze zelf ook verdiept.

De oosterweelrotonde ligt op het maaiveld.

ii. Noorderlaanknoop

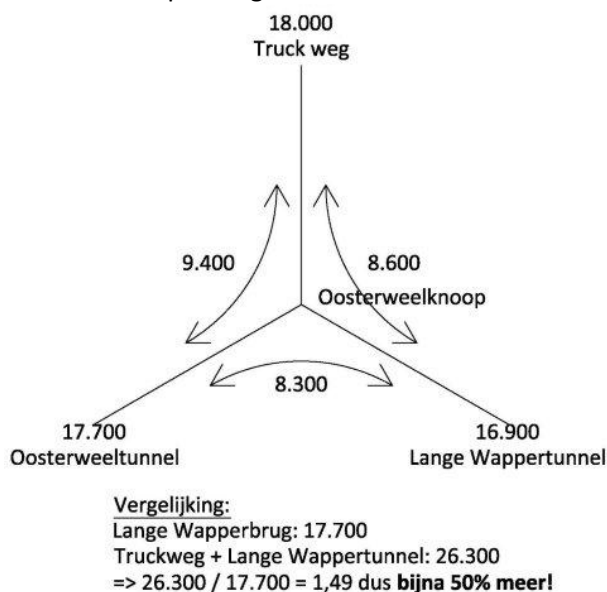
De E19 Noord wordt rechtstreeks aangesloten op de Oosterweelsesteenweg truckweg.

De Noorderlaan en de Noorderlaan verkeerswisselaar sluiten hierop aan.

Wat zijn de voordelen van deze oplossing?

1. Men kan onmiddellijk starten met de werken. In de periode ter voorbereiding van de start van de tunnelwerken onder de Schelde zullen alle andere studies tot in detail klaar zijn.
2. Alle werken vallen binnen goedgekeurde plannen of binnen bestaande openbare verkeersruimten. Er is geen enkele nieuwe inname van de schaarse open ruimte in Vlaanderen. Er is dan ook geen enkele weerstand tegen deze oplossing.
3. Het is de goedkoopste oplossing!!
Zowel Forum 2020 als de BAM-oplossing hebben de A102 tussen de verkeerswisselaar in Merksem en het rond punt in Wommelgem nodig.
Deze verbinding via de enige open ruimte aan de oostkant van Antwerpen is vele malen duurder dan mijn Lange Wapper tunnel.
De Oosterweelsesteenweg truckweg is goedkoper dan de Lange Wapperbrug.

4. Mijn oplossing brengt 50% meer geld op dan de Forum 2020 en BAM-oplossing. Alle vrachtverkeer moet via het noorden en door de nieuwe verbinding. Bij BAM gaan nog altijd 8.600 bewegingen naast de Lange Wapper over de R1.
⇒ Schema oplossing 'van Remortel'



5. Het is een volledige oplossing van het verkeersinfarct in Antwerpen.
Ook het Forum 2020 geeft een gelijkwaardige volledige oplossing van het verkeersprobleem. Zij geven ook de Arup-Sum tunnel als mogelijk alternatief samen met de A102.
Mijn oplossing maakt het Arup-Sum tracé mogelijk als veilige en goedkope verbinding.
6. De Luchtbal en Merksem worden verlost van het vrachtverkeer.
7. De oplossing "van Remortel" geeft alle en veel meer ruimte voor het Masterplan. In de andere oplossing blijft er geen geld over.
8. Er is geen taks voor gewoon verkeer. Het geheel wordt betaald door het doorgaand vrachtverkeer.

9. Een gefazeerde uitvoering is mogelijk.

Ik zou eerst prioritair de Oosterweel tunnel en de Oosterweel truck tunnel aanleggen. Het vrachtverkeer van de E313 moet dan tijdelijk ten noorden omrijden en het vrachtverkeer van de E19 noord blijft tijdelijk via Merksem rijden.

De opbrengst blijft even groot als bij de BAM-oplossing.

10. Er is geen enkele hinder van het verkeer op de ring tijdens de uitvoering!!

Tijdens de uitvoering op de Oosterweelsesteenweg kan men de bestaande spoorweg omvormen tot gelijktijdig gebruik voor verkeer en gebruiken als omleiding. Deze zullen ook definitief nuttig blijken.

Voor het Albertkanaal zullen de uitvoering van de nieuwe oevers met diepwanden niet hinderen.

De baggerwerken zijn de enige beperking van de doorvaartopening. Er blijft echter altijd voldoende ruimte over om de binnenschepen door te laten. Er zal zeker geen file zijn want ter hoogte van de Yzerlaanbrug is de breedte nu beperkt tot 30 meter. Op een breedte van 60 meter nemen we slechts 30 meter in beslag om te baggeren. Het afzinken van de tunnel gebeurt tijdens de weekends.

Conclusie:

De oplossing "van Remortel" geeft met 3 lussen een volledige oplossing van de verkeersproblemen rond Antwerpen.

Ze kan direct in uitvoering gaan zonder enige hinder voor het bestaande verkeer. Ze spaart de bestaande woonzone en ligt in havengebied.

Met respect van de reeds door de Vlaamse regering genomen beslissingen is ze de goedkoopste van alle voorstellen en ze brengt met enkel tol voor vrachtwagens 50% meer geld op.

Waarom stel ik mijn oplossing voor?

1. De Lange Wapperbrug

- De Lange Wapperbrug geeft geen totaal oplossing aan de verkeersproblemen rond Antwerpen. Ook een 'light' versie geeft geen totaal oplossing.
- De Lange Wapperbrug is nutteloos en duur.
Het Straatsburgdok heeft economisch geen waarde. Men zou het zo kunnen dempen en men zou er zeker een aantal pijlers in kunnen zetten om een klassiek viaduct te maken. De Lange Wapperbrug is dan ook pure verspilling.
Alhoewel het een zeer mooie brug zou zijn als ze over de Schelde zou liggen is ze nu vanop het maaiveld van nergens volledig zichtbaar.
- De Lange Wapperbrug is onveilig: een brand op de benedenverdieping maakt de ganse brug onbruikbaar. Beneden is het dan vluchten kan niet meer.
Bij zonsinval rijdt men afwisselend in volle zonlicht en schaduw zones. Door gezichtsverlies bij de wisselende aanpassingen van het oog zullen er zich vele ongevallen voordoen.
- De Lange Wapperbrug geeft geen volledige oplossing voor het verkeer. In het tegendeel: het stuk tussen de verkeerswisselaar in Merksem en de Lange Wapperbrug is veel te kort om te weven. Het zal slechts 3.100 of 8% vrachtwagens minder te verwerken hebben dan het huidige stuk van de R1 tussen de E313 en de Craeybeckxtunnel. Men zal daar continu in file staan en een accident blokkeert opnieuw de ganse Ring.

Daarom is door de BAM ook voorzien om de A102 aan te leggen. Doch dit belast de verbinding tussen de verkeerswisselaar van Merksem en de Lange Wapperbrug nogmaals.

Het verkeer vermindert in die zone geenszins. Het blijft een flessenhals en de enige doorgang voor alle verkeer. Men verplaatst de situatie van Berchem gewoon naar de strook in Merksem.

Men wil de situatie aan de viaduct in Merksem oplossen met een nieuwe tunnel. Ik ken de ondergrondse toestand daar zeer goed want ik was leidende ambtenaar van de viaduct van Merksem en de brug over het Albertkanaal voor de Intercommunale E3. Ik heb bovendien het metrostation Sport ontworpen en laten uitvoeren. Deze tunnel kruist de metrokoker en de koker van de Schijn.

Om een totaal oplossing te geven moet men bij de prijs nog bijtellen:

- 1) De aanpassing van de verkeerswisselaar van de E313.
- 2) De tunnel onder de viaduct.
- 3) De A102

2 miljard Euro is onvoldoende om deze drie punten te realiseren. Dit brengt de totale kostprijs boven de 4 miljard Euro. En dan moet men op de Ring nog de binnen en buitensingel aanleggen voor lokaal verkeer.

Dit vraagt de extra aanpassing van alle bruggen, drainering, de leidingkokers en taluds van de R1. Ook de verkeerswisselaar aan de Craeybeckxtunnel en deze van de Kennedytunnel rechteroever moet men aanpassen. En wat gaat dit nog extra kosten?

Besluit:

Met de Lange Wapperbrug zal het verkeer zich niet alleen vastrijden doch rijdt men zich ook financieel vast.

2. Het meccano-tracé van Forum 2020

Dit tracé is een totaal oplossing.

Het heeft slechts 3 nadelen.

1. De prijs: Hoewel de kostprijs totaal lager zal zijn dan de totaal oplossing van BAM blijft die nog zeer hoog. De opbrengst aan tolgelden door de Scheldetunnel is even hoog als die van BAM.
2. Men neemt met de oostelijke en westelijke tangent nieuwe schaarse open ruimte in.
3. De uitvoering zal inderdaad tot 2020 op zich laten wachten.

Ik hoop dan ook dat men de beste en economisch gunstigste oplossing zal kiezen.

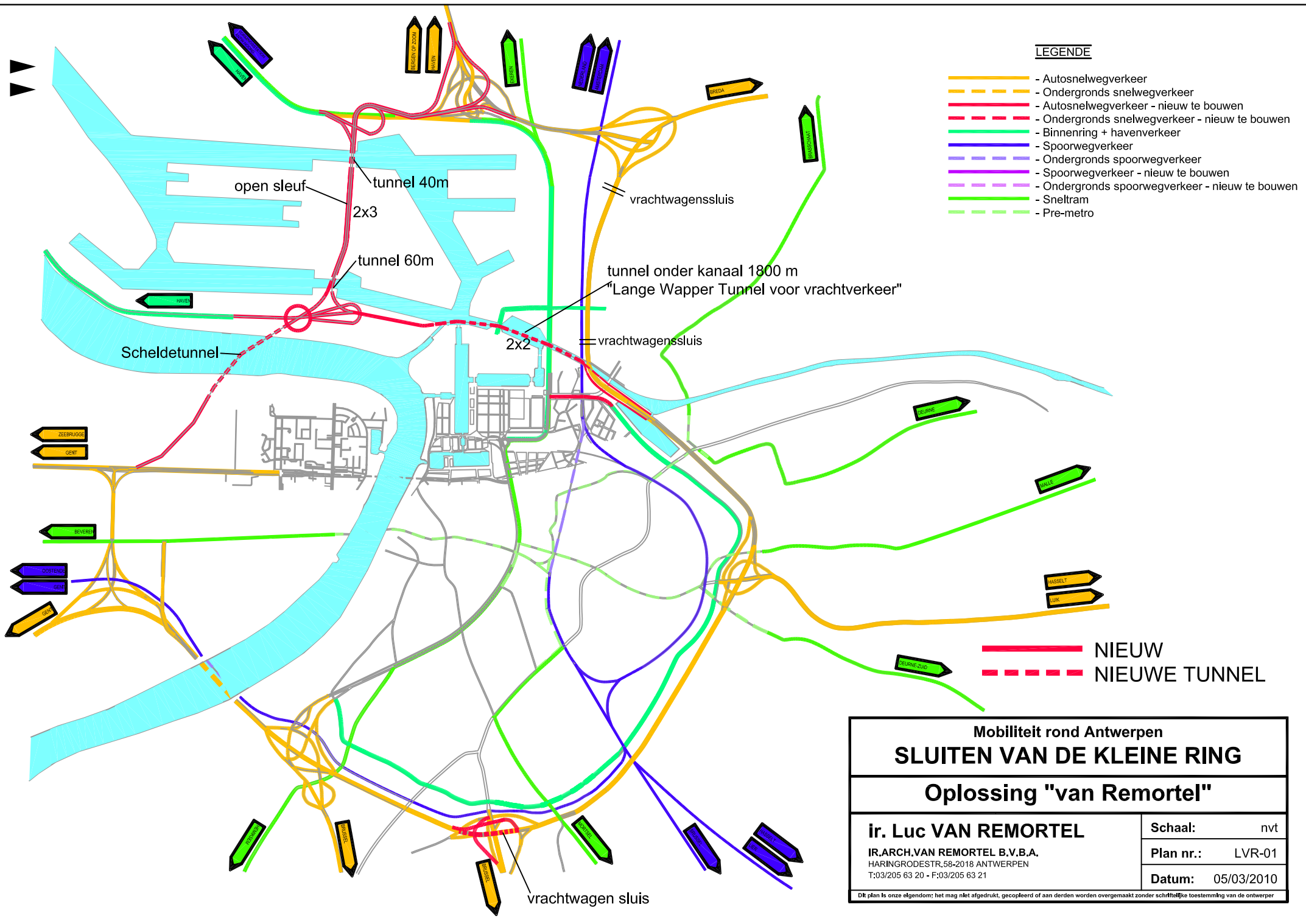
Onze kinderen en kleinkinderen moet men niet opzadelen met nutteloze extra kosten. Zij zullen al genoeg moeten betalen.

Mijn oplossing kost het minste en brengt het meeste geld op.

ir. Luc van Remortel

GSM: 0475-28 07 08

Mail: luc@vanremortel.be

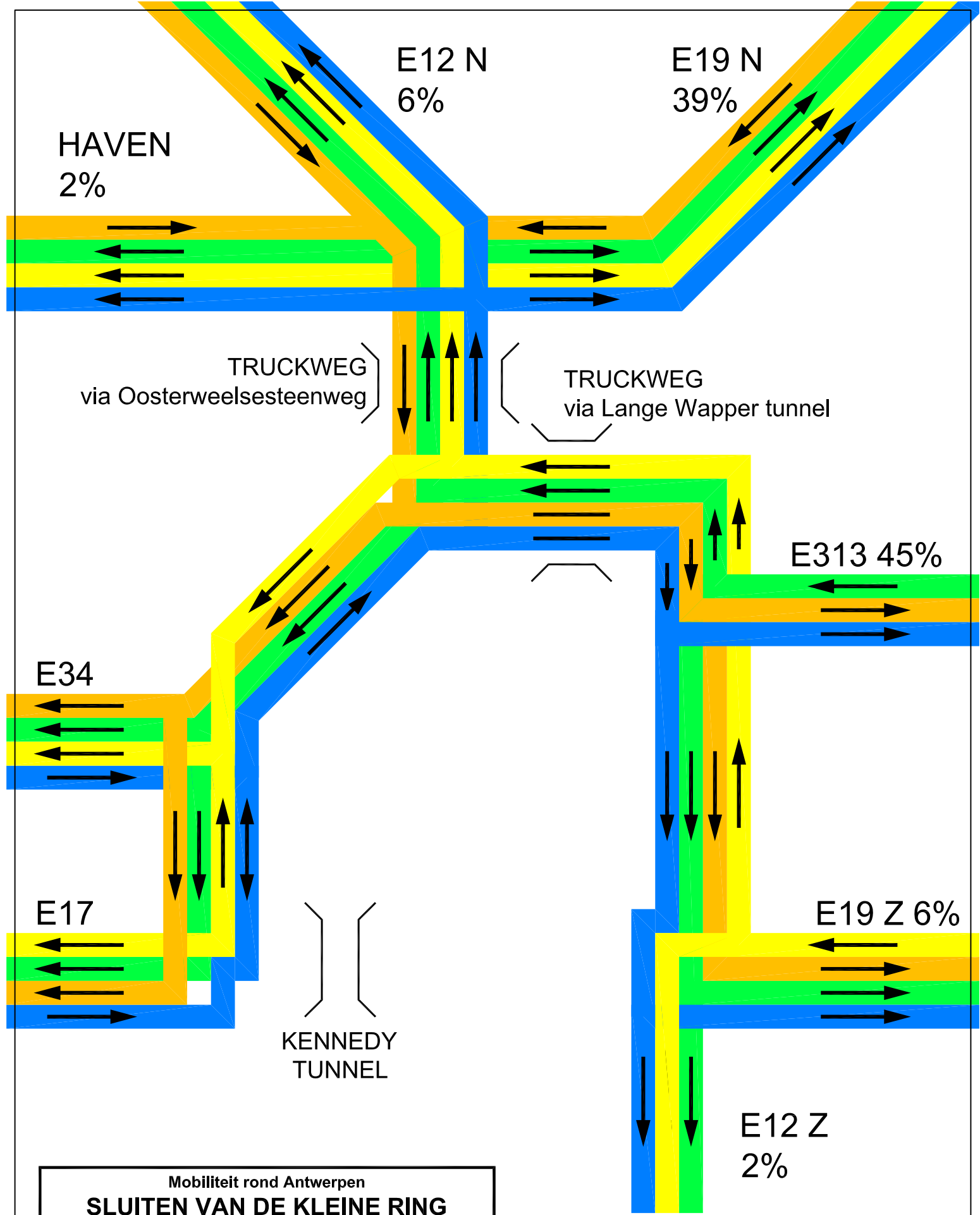


LEGENDE

- Autosnelwegverkeer
- Ondergronds snelwegverkeer
- Autosnelwegverkeer - nieuw te bouwen
- Ondergronds snelwegverkeer - nieuw te bouwen
- Binnenring + havenverkeer
- Spoorwegverkeer
- Ondergronds spoorwegverkeer
- Spoorwegverkeer - nieuw te bouwen
- Ondergronds spoorwegverkeer - nieuw te bouwen
- Sneltram
- Pre-metro

——— NIEUW
- - - - - NIEUWE TUNNEL

Mobiliteit rond Antwerpen	
SLUITEN VAN DE KLEINE RING	
Oplossing "van Remortel"	
ir. Luc VAN REMORTELE	Schaal: nvt
IR.ARCH.VAN REMORTELE B.V.B.A. HARINGRODESTR.58-2018 ANTWERPEN T:03/205 63 20 - F:03/205 63 21	Plan nr.: LVR-01
	Datum: 05/03/2010
Dit plan is onze elgendom; het mag niet afgedrukt, gecopieerd of aan derden worden overgemaakt zonder schriftelijke toestemming van de ontwerper	



Mobiliteit rond Antwerpen	
SLUITEN VAN DE KLEINE RING	
Verkeersstromen vrachtverkeer	
ir. Luc VAN REMORTEL	
IR.ARCH.VAN REMORTEL B.V.B.A. HARINGRODESTR.58-2018 ANTWERPEN T:03/205 63 20 - F:03/205 63 21	
Schaal:	nvt
Plan nr.:	LVR-02
Datum:	05/03/2010

- LEGENDE**
- vrachtverkeer vanaf E19 Zuid
 - vrachtverkeer vanaf E313
 - vrachtverkeer van uit het noorden: E19 N, A12 N en Haven
 - vrachtverkeer van uit het westen: E34 en E17
- 2%** percentage van het vrachtverkeer dat nu door de Kennedytunnel gaat

Dit plan is onze eigendom; het mag niet afgedrukt, gecopieerd of aan derden worden overgemaakt zonder schriftelijke toestemming van de ontwerper