

het omstreden wegvignet, dat destijds door de Vlaamse minister-president Leterme werd afgevoerd.

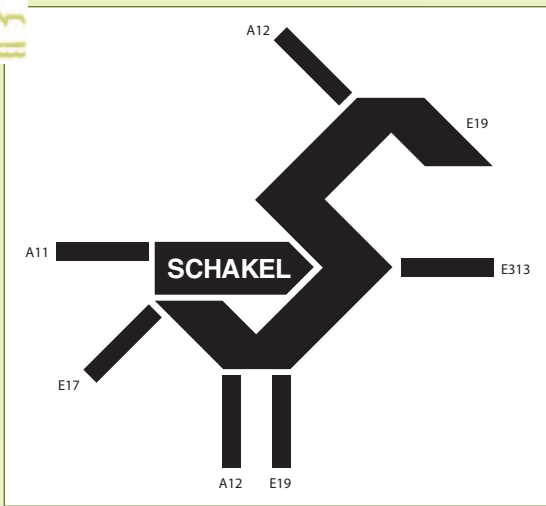
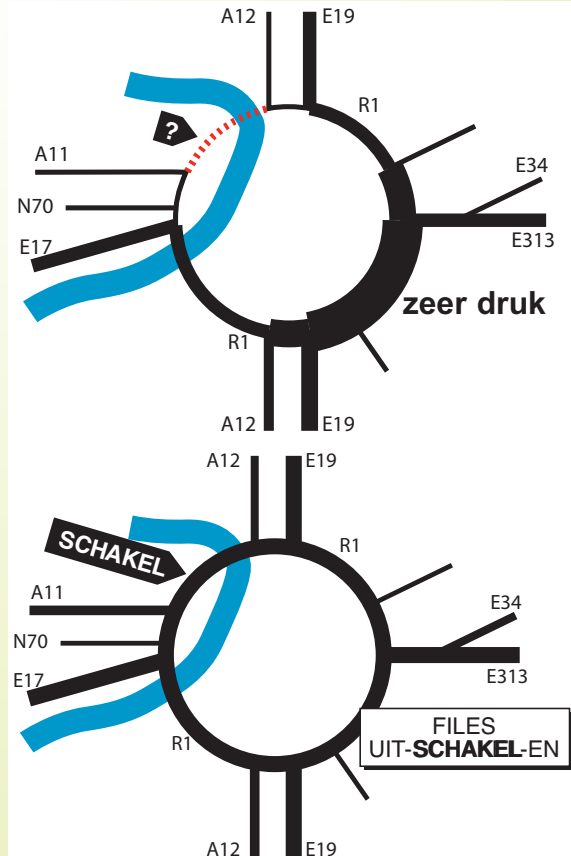
**ABLLO vzw wil zijn geactualiseerd standpunt over een gewenste Scheldetunnel en over rekeningrijden hier nogmaals uiteenzetten.**

## 1. Een tunnel om de (kleine) ring om Antwerpen te sluiten.

ABLLO vzw pleit niet voor nieuwe wegen, wel integendeel. De hele Grote Ring van Antwerpen en de grootschalige N41 (Stekene – Sint-Niklaas) is absoluut onaanvaardbaar! Tegen beide wegenplannen heeft ABLLO vzw destijds lijvige dossiers opgemaakt. Intussen bleek uit aanvullende studies van onder meer de provincie Oost-Vlaanderen, de Wase Intercommunale en de Vlaamse gemeenschap dat de inzichten van ABLLO vzw, de juiste zijn.

ABLLO vzw kan akkoord gaan met het sluiten van de kleine ring om Antwerpen (=sluiting noord) omdat dit volgens alle verkeersmodellen en -studies de "beste" oplossing is, het over een zeer

### het principe achter het sluiten van de ring



## HET SCHAKELPLAN VAN ABLLO VZW IS 20 JAAR OUD

**Reeds 20 jaar geleden stelde ABLLO vzw voor om de kleine ring om Antwerpen te sluiten met een tunnel!**

### Inleiding

Twintig jaar geleden al, op 25 januari 1989, stelde ABLLO vzw op een persconferentie in Antwerpen, het eerste luik van haar zogenaamde Schakelplan voor: een 4 km lange tunnel om de kleine ring R1 om Antwerpen helemaal rond te maken, te sluiten.

Daarna publiceerde ABLLO vzw nog 3 aanvullende dossiers:

**Dossier 2:** Een Vlaamse spoor-as via Antwerpen (9 mei 1990)

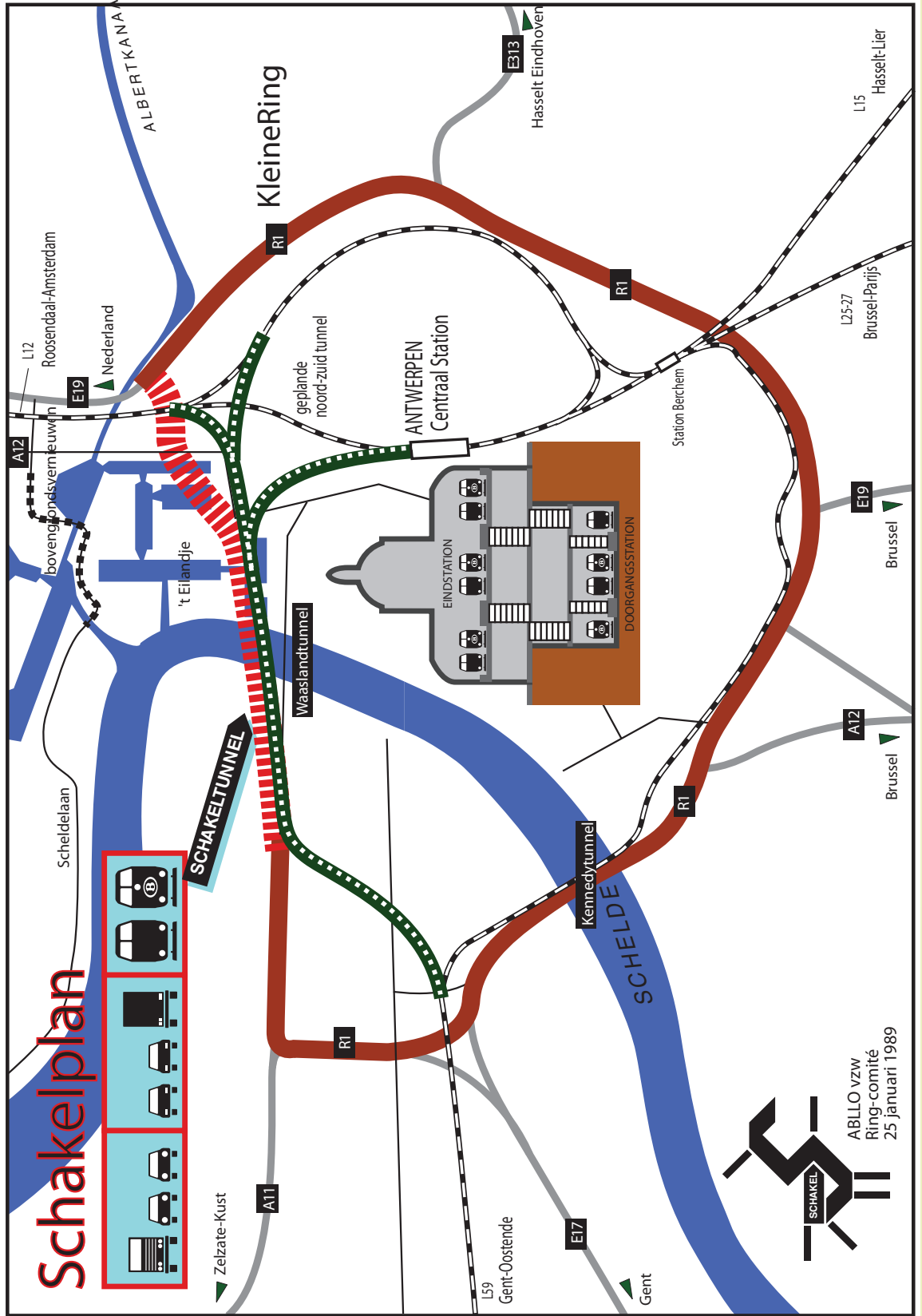
**Dossier 3:** Goederentransport per spoor vanaf de Waaslandhaven (6 maart 1991)

**Dossier 4:** Rekeningrijden voor de regio (8 oktober 1992)

Deze dossiers kan je integraal downloaden op [www.abllo.be](http://www.abllo.be) klik dan op [mobiliteit en schakelplan](#)

Dossier 3 is vandaag ietwat achterhaald door de aanleg van de (goederen)spoorwaaier aan de Liefkenshoek tunnel.

Een Vlaamse oost-west spooras voor reizigers blijft nog steeds een optie op iets langere termijn. Rekeningrijden is dan weer héél actueel! Twintig jaar geleden pleitte ABLLO er al voor, vandaag worden er concrete plannen gemaakt voor rekeningrijden in de hele Benelux, als vervanger van





bepaalde afstand gaat, (4 km) en omdat dit nog veel groter onheil kan helpen voorkomen (Grote Ring van meer dan 40 km).

Absolute voorwaarde voor het sluiten van de kleine ring: dat sluitstuk moet een tunnel worden en geen brug!! De financiering ervan komt van rekeningrijden. Een tunnel is de enige optie omdat er dan geen lawaaihinder en geen visuele hinder bovengronds is en omdat de vervuilde lucht afkomstig uit de tunnels kan behandeld worden (fijn stof problematiek).

Bovendien moet het autoluik worden gekoppeld aan projecten van duurzaam vervoer (ernstige investeringen in CO2 arm verkeer: in fiets, trein, tram, boot ...).

**De omstreden Lange Wapperbrug is voor ABLLO vzw een verkeerde keuze. Meer nog, het is een ramp voor Antwerpen.**

**Men onderzoekt nu opnieuw 3 mogelijkheden:**

De 2 voorgestelde tunnelvarianten van de sluiting NOORD zijn voor ABLLOvzw allebei haalbaar:

- a) traject stRaten—generaal (bij voorkeur) en
- b) traject naar Sportpaleis

## 2. Geen statische tol maar dynamisch rekeningrijden

Het standpunt van ABLLO vzw van bijna 20 jaar geleden over rekening rijden is nog steeds heel actueel. We citeren uit de documenten van toen ([www.abllo.be](http://www.abllo.be))

### STUREN EN BETALEN : rekening-rijden ten bate van de regio

ABLLO vzw stelt nog steeds voor aan de Vlaamse Raad om gebruikerstol voor alle SCHELDE-OVER-SCHRIJDEND VERKEER te heffen vanaf de Scheldebrug van Temse tot Liefkenshoektunnel. Met dit geld wordt noodzakelijke en ecologisch verantwoorde Schelde-overschrijdende infrastructuur bekostigd en worden milieuvriendelijke vervoerswijzen gestimuleerd. (= betalen, financieren )

De grootte van het tolbedrag moet zorgen voor gewenste effecten inzake verkeersspreiding in ruimte, tijd en modus ( = sturen, reguleren ).

De hele netto-opbrengst van de gebruikerskost (=

tol) gaat volledig naar de verbetering van verantwoorde en ecologisch aanvaardbare Schelde-overschrijdende infrastructuur in de omgeving van Antwerpen.

**Belangrijke aandachtspunten zijn:**

ABLLO vzw wil rekeningrijden van op de (binnenkort ontdekkende) brug van Temse tot en met de Liefkenshoektunnel, **onmiddellijk voor het vrachtverkeer**, maar later ook voor het personenverkeer.

Het is zinloos om vrachtverkeer te verbieden in de Kennedytunnel. Dan worden vele nodeloze km afgelegd: vracht vanaf E17 naar Wilrijk bijvoorbeeld, moet dan via sluiting NOORD rijden, een enorme omweg !

De grootte van het bedrag voor rekeningrijden moet een sturend karakter hebben! Dus daar hogere prijzen waar (en wanneer) er minder auto's moeten komen!

ABLLOvzw wil om diverse redenen **geen groei van het autoverkeer**. Rekeningrijden kan autobruikers helpen overschakelen naar duurzamer vervoerswijzen.

## 3. Een pleidooi om delen van de bestaande kleine ring R1 te overkappen

Op het tunnelcongres, ingericht door Straten-generaal in december 2008, is voldoende aangetoond dat het overkappen van delen van de kleine ring R1, interessante perspectieven biedt voor het leven in de stad. Meer ruimte, het herstel van groene vingers naar de stad, opnieuw contact tussen nu afgesloten stadsdelen, nieuwe mogelijkheden op vlak van sport, ontspanning, wonen, werken, fauna en flora ... De negatieve effecten (emissie, lawaai,...) van het autoverkeer kunnen op deze manier wat worden ingeperkt en het barrière effect van de R1 kan worden teruggeschroefd, zowel in de stad als in de rand (bv. Zwijndrecht, Merksem ...)

**ABLLOvzw**

*In een volgend nummer gaat we dieper in op de gezondheidsaspecten van leven en/of wonen in de omgeving van een autosnelweg. Fijn stof en geluid zorgen voor een vermindering van de normale levensverwachting. Dr Marc Goethals heeft hierover het voorbije jaar opmerkelijke uitspraken gedaan.*

