



Datum: 24/09/2007

Bijlage:

Weerlegging kritiek op Terechtwijzende Berichten 6 & 7

I. VEILIGHEID IN TUNNEL BEANTWOORDT AAN STRENGSTE INTERNATIONALE EISEN

- Branddeuren en alle brandwerend materiaal in de tunnel moet 2 uur brandweerstand bieden (ADR-transport).
- Deuren en brandwerend materiaal van dienstgebouwen en kantoorruimten beantwoorden aan de geldende norm van 30 min. (geen ADR).
- Keuze voor de meest optimale brandblussers:
 - In tunnel zijn dat schuimblussers (ADR-branden).
 - In dienstgebouwen zijn dat poederblussers (vooral elektrisch ontstane branden).
- Aan de operationele vereisten van hoogte en breedte werd niets gewijzigd. De functionele ruimte inclus de veiligheidsmarge werd volledig behouden. Het is enkel de beschikbare hoogte daarboven die door uniforme signalisatieborden (in samenspraak met Verkeerscentrum borden van 80 cm.) in tunnel en op brug geoptimaliseerd wordt.
- Tunnel beantwoordt aan de strikste Europese veiligheidsnorm inzake duurzaamheid en waterdichtheid. Bij opmaak van initieel bestek bestond deze norm niet. Vandaag is er wel zo een norm en werd die meteen opgenomen in Terechtwijzend Bericht 7.
- Terechtwijzende Berichten 6 en 7 voert op geen enkele manier een wijziging door voor rijstroken in tunnel en op brug. Wel lopen er in kader van de nieuwe Europese richtlijn voor veiligheid in tunnels (Mont Blanc incident) drie studies waar bij internationale experts betrokken zijn:
 - Veiligheidsstudie (in kader van Europese richtlijn)
 - Verkeersstudie in samenwerking met Verkeerscentrum (omleiden verkeersstromen bij calamiteiten)
 - Minder Hinder studie (inclus fazing)

II. VEILIGHEID AAN TOLLANEN WORDT GEOPTIMALISEERD

- Niet de lengte van tollanen is bepalend voor de veiligheid; wel de lengte (die blijft ongewijzigd) en de indeling van het toplein.
- Door tollanen te verkorten naar 40 m. kan de vertragingszone van autostrade naar toplein vergroot worden, wat zowel de veiligheid als de capaciteit ten goede komt.



III. VEILIGHEID BRUG BEANTWOORDT AAN STRENGSTE INTERNATIONALE EISEN

- BAM hanteert de nieuwste, strenge Europese veiligheidsnorm voor vangrails, met harde eisen naar zowel stevigheid als veiligheid (H4B).
- Bij het opmaken van het initiële bestek kon geen enkel staalproduct voldoen aan deze eisen. Vandaar dat bestek toen sprak over betonnen vangrails.
- Vandaag zijn er signalen vanuit de staalindustrie dat dergelijke producten ontwikkeld werden, beantwoordend aan deze hoge eisen.
- BAM wijzigt bij deze niets aan haar eisen en blijft refereren naar de te hanteren veiligheidsnorm, maar laat materiaalkeuze vrij.
- Controle van funderingspalen:
 - BAM heeft heel stringente controlemechanismen, 4 maal strenger dan de huidige gangbare praktijken in Vlaanderen.
 - De allerlaatste controle is een test van de ondergrondse funderingspalen. Verdere optimalisatie groepeert de controle van ondergrondse pijlers binnen een zelfde geologische groep (zelfde grondformatie) tot 20%.

IV. FAZERING VAN WERKEN WORDT GEOPTIMALISEERD

- Wanneer zowel in Antwerpen Noord als in het zuiden aan de KT wordt gewerkt, dreigt een verkeersinfarct.
- Vandaar eis dat nieuwe verkeersstroom via OWV eerst dient gerealiseerd te worden voor de aftakking van E17 naar KT wordt aangepakt.
- Daartoe wordt in de verkeersluwe zomerperiode tijd voorzien.
- Net goed in het kader van minder hinder om een aantal voorbereidingen te doen voor de start van de werken zelf.
- Ook de stelplaats van de Lijn is daar een voorbeeld van. Dit werk dient klaar te zijn voor de start van de bouw van de OWV. BAM is beter geplaatst om te overleggen met stakeholders De Lijn en Scheepvaart. Het geheel betekent ook een financiële optimalisatie voor BAM.