

## BAM eist duidelijke antwoorden van ARUP-SUM

### Antwerpen heeft nood aan totaaloplossing

**Antwerpen – De nieuwe ARUP-SUM studie over het zogenaamde vierde tracé voor het rondmaken van de Antwerpse ring blijft vragen oproepen. De fragmentarische oplossing die ARUP-SUM aanbiedt voor enkel het doorgaande verkeer, staat in schril contrast met de totaaloplossing die BAM met het Masterplan en de Oosterweelverbinding aanbiedt. Op alle cruciale punten rond veiligheid, mobiliteit, mens en milieu, financierbaarheid, timing en uitvoering vraagt BAM duidelijke antwoorden van ARUP-SUM. ARUP-SUM stelt opnieuw de randvoorwaarden van de Vlaamse Regering in vraag wat een correcte vergelijking met het Oosterweel-tracé in de weg staat. Het Oosterweeltracé daarentegen biedt uitstekende garanties voor een mobiele, leefbare en verkeersveilige Antwerpse regio.**

In hun opiniestuk van zaterdag 20 juni eisten Karel Vinck, voorzitter van de Raad van bestuur van BAM, en Jan Van Rensbergen, Algemeen Manager van BAM, duidelijke antwoorden van ARUP-SUM mbt hun vierde tracé. "Wat met de veiligheid in tunnels op 45 meter diepte hoofdzakelijk bedoeld voor vrachtwagens, en dit in de tweede grootste petrochemische cluster in de wereld? Wat met de bereikbaarheid van de haven en het Eilandje zonder Oosterweelknooppunt op Rechteroever? Waar moet het doorgaande verkeer naar toe indien ARUP-SUM de huidige zuidelijke ring degradeert tot stedelijke ringweg? En tenslotte wat zijn de implicaties op timing en kostprijs?"

Gisteravond stelde BAM vast dat ARUP-SUM weinig concrete antwoorden geeft en nogmaals de randvoorwaarden van de Vlaamse Regering van december 2000, in vraag stelt. Vandaag moeten we kiezen voor concrete oplossingen die het dreigende verkeersinfarct en de daarmee gepaard gaande druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid integraal oplossen. BAM eist een eerlijke vergelijking en juiste inschatting van de realiseerbaarheid van het ARUP-SUM tracé. Daarom is een duidelijk antwoord nodig op vele prangende vragen, waaronder ondermeer:

#### 1. VEILIGHEID

We stellen vast dat ARUP/SUM (pagina's 34 en 108) geen oplossing biedt voor gevaarlijk transport (ADR-verkeer) langsheen de woonkernen van Groenendaallaan en Luchtbal.

- Hoe gaat ARUP/SUM om met dit veiligheidsprobleem?

Het ARUP/SUM-tracé boort onder 3 verschillende Seveso-bedrijven, een heel risicovolle aangelegenheid die nog nergens ter wereld werd aangedurfd. Nochtans stelt ARUP/SUM dat "er een lichte en egale zetting van ongeveer max. 20mm zal voorkomen" (pagina 110).

- Hoe valt deze grondverzakking te rijmen met de strenge veiligheidseisen die gelden voor dergelijke fabrieken? Kan boren onder Seveso-bedrijven beschouwd worden als een aanvaardbaar (en verzekeraar) risico?

De Europese Tunnelrichtlijn stelt zeer strenge eisen aan het veiligheidsniveau, die zeer gedetailleerd worden vastgelegd via risicoanalyses en veiligheidsdocumentatie. Deze zijn momenteel niet opgenomen in de rapportage.

- o Kan ARUP/SUM deze noodzakelijke veiligheidsdocumentatie aanleveren om aan te tonen dat de geboorde tunnel aan het vereiste veiligheidsniveau voldoet?

## 2. MOBILITEIT EN TOEGANKELIJKHEID

Het ARUP-SUM concept geeft geen globale visie over de aanpak van de mobiliteit over gans Antwerpen. Er wordt geen oplossing naar voor geschoven voor de huidige R1.

- o Hoe lost men de huidige en stijgende regionale en internationale noord-zuid verkeersstromen op die uit de analyses zelfs hoger zijn dan de oost-west bewegingen?
- o Hoe haalbaar zijn de aanleg van Merksem-Wommelgem (A102) en van andere ringstructuren tussen E313 en E19 zuid ?
- o Hoe lost men het sluipverkeer op in Merksem en Deurne?

In het ARUP/SUM tracé worden een aantal vrachtbewegingen via Antwerpen ontmoedigd. Dit gebeurt doordat de rijtijden langer zijn door zowel langere afstanden als optredende vertragingen op cruciale punten.

- o Kan ARUP/SUM aantonen dat dit realistisch is op de schaal van Vlaanderen o.m. met de extra belasting van de Ring van Brussel en de brug van Temse?
- o Dergelijke stremmingen op snelwegen resulteren steeds in een verschuiving naar het onderliggende wegennet. Hoe denkt men dit te vermijden?

De voorgestelde knoop A12/opritcomplex Noorderlaan/ Scheldetunnel concentreert een groot aantal in- en uitweefbewegingen met bijhorende keuzepunten op 1 locatie. Dit wordt de achilleshiel van het voorgestelde systeem op vlak van veiligheid, capaciteit en afwikkeling

- o Kan ARUP/SUM met de uitgevoerde modelsimulaties aantonen dat deze knoop goed, vlot en veilig zal functioneren en kan uitgevoerd worden?

ARUP/SUM voorziet geen Oosterweelknooppunt op Rechteroever. Alle bewegingen van de zuidelijke haven worden in de knoop Ekeren geconcentreerd en het verkeer vanuit het noordelijk deel van het centrum dient andere routes te volgen.

- o Hoe garandeert men de toegankelijkheid van de haven, zeker bij incidenten?
- o Wat is de impact op de Groenendaallaan die dan extra (vracht)verkeer dient op te vangen maar waarvan men de verkeersfunctie wil afbouwen?
- o Wat is de impact op de ontwikkeling van het Eilandje en de plannen om Kaaien en Leien verkeersarmer te maken?
- o Hoe wordt de Scheldelaan Zuid ontsloten zonder de moeilijk doorrijdbare Oosterweelsteenweg te gebruiken?

## 3. MENS & MILIEU

De fragmentarische aanpak van ARUP/SUM zet tal van stedelijke projecten binnen het Masterplan op de helling, zoals de Groene Singel. ARUP/SUM pleit voor het behoud van de bestaande Ring. Het is duidelijk dat zonder bijkomende maatregelen de Singel niet ontlast kan worden .

- o Welke maatregelen stelt ARUP/SUM voor om de zuidelijke ring te ontlasten ?
- o Hoe toont ARUP/SUM aan dat de bestaande Ring voldoet en het nog steeds mogelijk blijft de Groene Singel te realiseren?

De concepten "Scheiden van stromen" en het "Ringconcept" zijn twee belangrijke bouwstenen van het Masterplan Antwerpen. Met het Ringconcept wordt de Ring rond Antwerpen gesloten. Met het Scheiden van stromen wordt het doorgaande- van het stedelijke verkeer gescheiden. ARUP/SUM is zeer onduidelijk in het al dan niet aanleggen van gescheiden wegen voor doorgaand en stedelijk verkeer. De bewering dat het scheiden van stromen voor een grotere ruimtelijke impact zorgt, is onjuist en werd door BAM al weerlegd. Het is al meermaals aangetoond dat de Stedelijke Ringweg de lokale wegenis ontlast, sluipverkeer tegengaat en voor een vlottere doorstroming zorgt op de Ring en de toeleidende hoofdwegen.

- Wil ARUP-SUM duidelijkheid scheppen over het al dan niet voorzien van een Stedelijke Ringweg?
- Hoe wordt door ARUP-SUM gelijkwaardige kwaliteiten gewaarborgd als men de Doorgaande en Stedelijk ringweg niet voorziet?

#### 4. FINANCIERBAARHEID

Voor het ARUP/SUM-tracé moet 20 ha havengebied (6 concessies) worden onteigend. Met alleen al de investeringen van de laatste jaren en de vergoedingen voor onteigening en de herlocalisatie lopen de rechtstreekse financiële kosten hoog op. De onrechtstreekse impact van imagooverlies voor de haven en het verlies aan werkgelegenheid is moeilijker te becijferen.

- Hoe worden de gevolgen voor de haven meegenomen in de evaluatie van het tracé?

Bij controle van de investeringskosten van ARUP/SUM stellen we vast dat deze ruim onderschat wordt: de onteigeningskost voor de bedrijvzone Luthagen werd niet opgenomen, de eenheidsprijs voor de tunnel is onverklaarbaar veel lager als deze gebruikt voor de StRaten-Generaal tunnel ondanks het feit dat er bijkomende kosten zijn gezien de bijkomende veiligheidsvoorzieningen. Ook de wegenwerken worden lager ingeschat dan bij BAM terwijl deze groter in volume zijn bij het ARUP/SUM-tracé.

- Hoe kan ARUP/SUM dit verklaren?

Het BAM-project is volledig uitgewerkt en alle randvoorwaarden zijn gekend en contractueel vastgelegd.

- Waarom wordt er dan voor het BAM-tracé nog een extra investeringskost van 102,45 mio € (pagina 80) en 313,3 mio € (pagina 125) aangerekend?

Uit internationale ervaring blijkt dat het onderhoud van tunnels veel duurder is dan van bruggen. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van installaties voor ventilatie, veiligheid en verkeersmonitoring in een agressieve omgeving vanwege de concentratie van uitlaatgassen in de tunnel. Ook het energieverbruik voor permanente verlichting en ventilatie ligt gevoelig hoger dan bij bruggen.

- Waarom schat ARUP-SUM deze kosten dan toch lager in ?

#### 5. TIMING

Wij stellen vast dat op pagina 178 van het rapport van ARUP/SUM de voorgestelde timing van de globale aanbestedingsprocedure en de onderhandelingsprocedure zwaar werd onderschat.

- Welke referenties hanteert ARUP/SUM om deze termijnen correct in te schatten?

In het ARUP-SUM voorstel zal het knooppunt op Linker Oever veel dieper komen te liggen. Hierdoor is zeker een nieuwe Project MER noodzakelijk.

- Hoe verwerkt ARUP/SUM dit binnen de uiterst korte periode van 36 maanden die momenteel voorzien is voor de totale procedure. (zie pagina 177 van het rapport)



# Persbericht

Datum: 9/07/2009



BAM wil dan ook duidelijke antwoorden van ARUP-SUM om alle punten uit te klaren in een diepgaand gesprek samen met de Stad en de Haven.

Er ligt vandaag een plan klaar, tot in detail uitgewerkt, start klaar tegen eind 2010 dat op al deze vragen wel degelijk een afdoend antwoord biedt: de Oosterweelverbinding. Het biedt de garantie op een duurzame, realiseerbare en financierbare oplossing voor de problemen van mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

*Voor meer informatie over BAM is er de webstek [www.bamnv.be](http://www.bamnv.be); voor info over de projecten van het Masterplan Antwerpen kan men gratis bellen 1700 (elke werkdag van 9 tot 19 uur) of kan men de webstek [www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be) raadplegen*

---

## Uitsluitend bestemd voor de pers:

Nick Orbaen  
BAM woordvoerder  
Rijnkaai 37, B-2000 Antwerpen  
tel +32 (0)3 201 65 66  
gsm +32 (0)473 90 02 47  
[nick.orbaen@bamnv.be](mailto:nick.orbaen@bamnv.be)