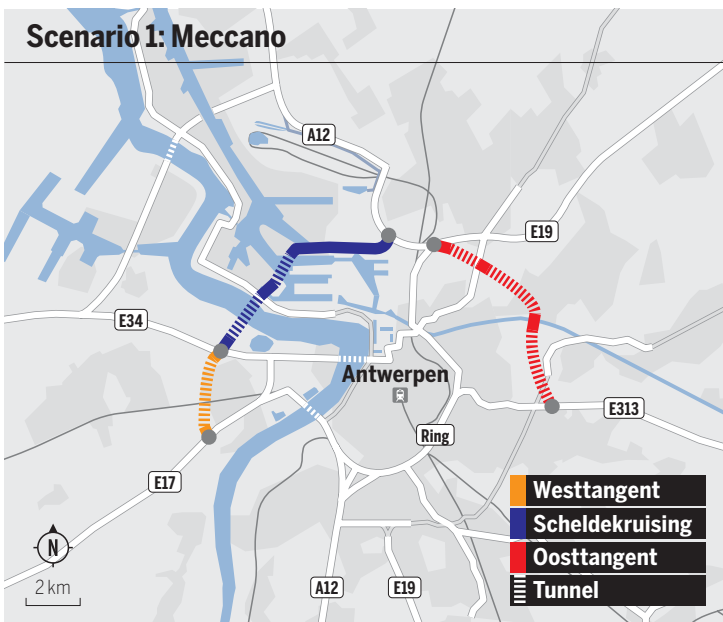
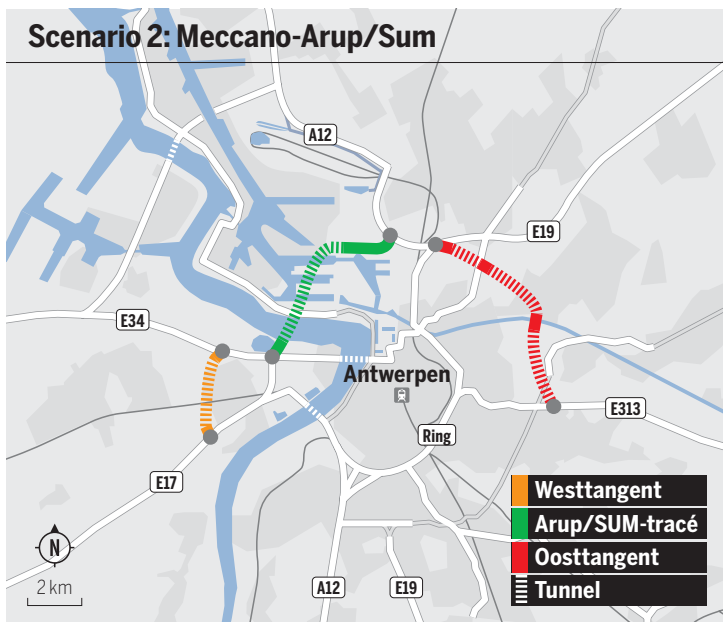


Achilleshielen bij de vleet in nieuw Oosterweelplan

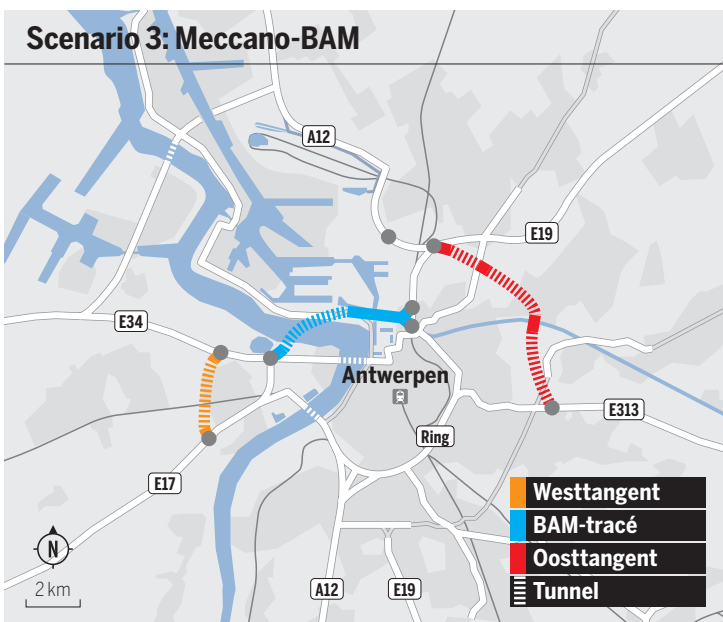
Scenario 1: Meccano



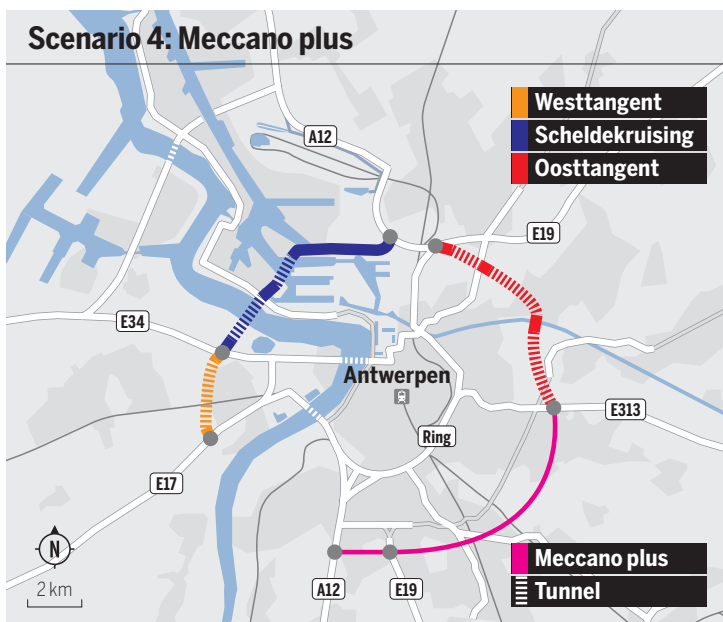
Scenario 2: Meccano-Arup/Sum



Scenario 3: Meccano-BAM



Scenario 4: Meccano plus



DS-Infografiek

Forum 2020 presenteert een mooie denkoefening. Haalbaar lijkt die geenszins.

VAN ONZE REDACTEUR

PETER DE LOBEL

BRUSSEL | Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020, een groep van Antwerpse ondernemers en academici onder leiding van Christian Leysen (Ahlers), heeft gisteren zijn oplossing voor de Antwerpse verkeersknoep voorgesteld. De studie werd uitgevoerd door Manu Claeys en Peter Verhaeghe van Straten-Generaal.

Het belangrijkste nieuwe scenario dat Forum 2020 naar voren schuift heet Meccano (zie figuur). Dat bestaat uit drie verbindingen of 'tangenten'. Die moeten het doorgaande verkeer al een eind voor de Antwerpse Ring aftakken en met een grote noordelijke boog rond de stad leiden. Het grote knelpunt van de aansluiting tussen de Ring en de E313 kan zo ontlast worden.

De **Oosttangent** leidt via drie tunnels van Wommelgem naar Ekeren. Deze verbinding volgt het traject dat nu al voorbehouden is voor de goederenspoorlijn A102 van TUCRail. Vanuit Eke-

ren vertrekt dan een **Scheldekruijsing** met twee tunnels richting Linkeroever. De **Westtangent** ten slotte, moet de E34 – ook via een tunnel – verbinden met de E17. Forum 2020 presenteert meteen ook versies waarin als Scheldekruijsing het Lange Wapper-viaduct van de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) of de lange tunnel van het studiebureau Arup/Sum gebruikt worden.

De voorstellen houden – net als eerdere voorstellen van de hand van Claeys en Verhaeghe – geen rekening met de randvoorwaarden van de Vlaamse regering: geen vrachtwagens door de Kennedytunnel en geen tol in die tunnel. Maar los daarvan vormen de Meccano's zeker een interessante denkoefening. Want emotioneel voelt het inderdaad verstandig aan om het doorgaande verkeer ver van de stad weg te houden. Behalve een spoorlijn bovendien, of langs de haven en grotendeels onder de grond. Wie kan daar tegen zijn?

Toch heeft dit project te veel manko's om ooit meer te worden dan een denkoefening. Van alle achilleshielen is de kostprijs ongetwijfeld de kwetsbaarste.

Forum 2020 maakt zich sterk dat het zijn Meccano kan realiseren voor 3,3 miljard euro, maar dat

lijkt weinig waarschijnlijk, onmogelijk zelfs. Het Arup/Sum-voorstel dreigde met 4,3 kilometer tunnel al financieel te ontsporen, onder meer door de vele extra veiligheidsmaatregelen. En Forum 2020 heeft het niet over één, maar over zes tunnels, in totaal 12,1 kilometer lang. Het onderhoud van tunnels is ook veel duurder dan bij een brug. Bovendien heeft de Meccano twee knooppunten meer nodig dan het BAM-tracé en de Arup/Sum-tunnel. Ook die zijn niet gratis. Ter vergelijking, de BAM gaat uit van 150 miljoen euro voor het Oosterweelknooppunt op haar tracé.

De financiering is eveneens erg onduidelijk. Forum 2020 denkt

De 'Meccano' realiseren voor 3,3 miljard euro lijkt onmogelijk

aan een 'Spitsheffing', naar analogie met de Londense *Congestion charge*. Hoe drukker een bepaald traject, hoe duurder.

Opvallend is dat de Meccano vooral het noordelijke deel van de Antwerpse Ring ontlast, ter-

wijl de grootste problemen zich op het zuidelijke stuk afspelen. Om de verkeersstromen van de A12 en de E19 richting Nederland op te vangen, zou de tangentgedachte dus eigenlijk doorgetrokken moeten worden. Tot een soort Meccano plus, zo u wil (zie figuur). Voor alle duidelijkheid, dat is geen voorstel van Forum 2020. Zo'n link van de E19 naar de E313, een onderdeel van de zogenaamde Grote Ring, is sinds mensenheugenis fel omstreden. Als klap op de vuurpijl loopt de Westtangent pal onder het industriële gebied van Zwijndrecht. Daar liggen tien Seveso-bedrijven, met aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Zes daarvan – 3M Belgium, Exxonmobil, Fina Antwerp, Ineos, Lanxess Rubber en Nippon Shokubai Europe – zitten zelfs in de hoogste categorie. Bij de Arup/Sum-tunnel was er maar één Seveso-bedrijf nodig om de geloofwaardigheid te ondergraven.

Een ander stuk tangent loopt dan weer dwars door het industriële gebied op Rechteroever, tussen de petrochemische bedrijven. Gevaarlijke ADR-transporten zullen vanuit de haven nog steeds langs het bioscoopcomplex Metropolis moeten rijden, iets waar de brandweer zich eerder al fel tegen verzette.