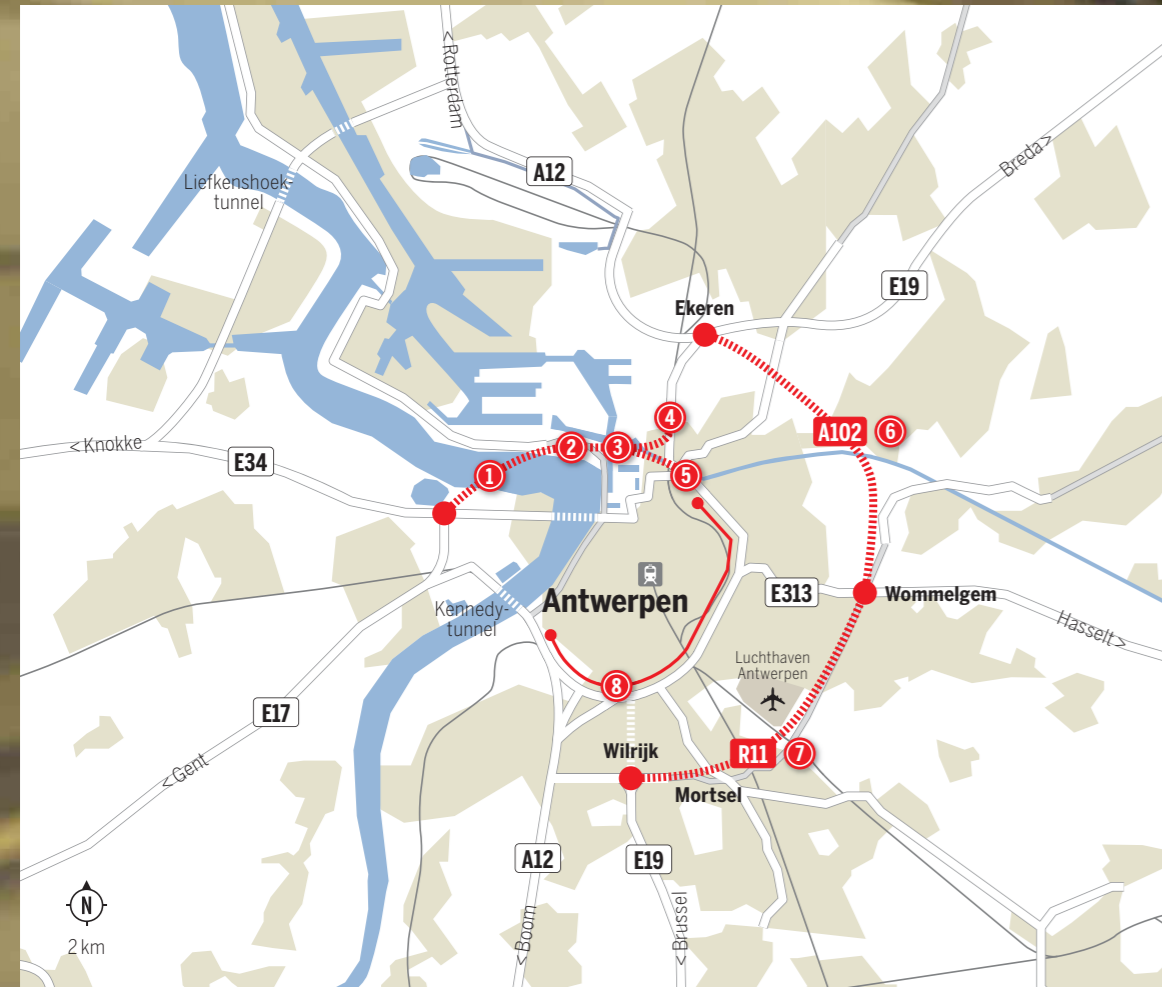


ANTWERPSE RING GAAT ONDERGRONDS

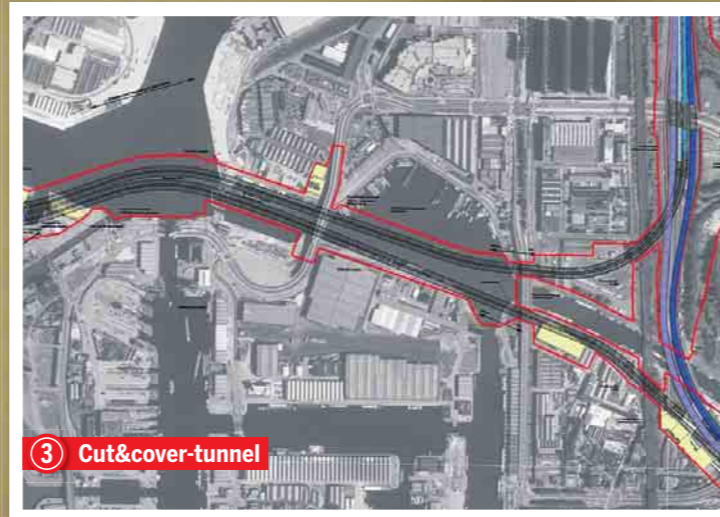
Oosterweel ontleed: van Scheldekrusing tot paperclip



1 3de Scheldekrusing



2 Oosterweelknooppunt



3 Cut&cover-tunnel



4 Luchtbal



5 Schijnpoort + paperclip



6 A102 - Oostelijke tangent

7 R11 - Zuidelijke tangent



8 Groene Singel en Stedelijke ringweg verdwijnen

Om tot een Oosterweelcompromis te komen, moest de Vlaamse regering een brug begraven, rijstroken weggommen, nieuwe bretellen uit haar mouw schudden en de droom van een 'groene rivier' doorprieken. De Standaard gidst u door de ontwarde Antwerpse verkeersknoep.

VAN ONZE REDACTEUR
PETER DE LOBEL

1 Op Linkeroever blijven de oorspronkelijke plannen behouden in de nieuwe Oosterweelverbinding. De voorziene derde Scheldekrusing loopt onder de Schelde, in een afgezonken tunnel met 2x3 rijstroken voor doorgaand verkeer. Die verbindt het Oosterweelknooppunt op Rechteroever met een nieuw aan te leggen tolplein op Linkeroever. Vandaaruit sluit de Oosterweelverbinding aan op de E34, de E17 en de Kennedytunnel.

2 Aan het Oosterweelknooppunt komen de alle tunnels van de Oosterweelverbinding bovengronds samen. Voor de ontsluiting van de haven is dit punt cruciaal. Vrachtvervoer vanuit de haven kan hier rechtstreeks de Oosterweelverbinding nemen, zonder eerst door woonwijken en langs het bioscoopcomplex Metropolis te rijden.

3 De cut&cover-tunnel die in het Oosterweelknooppunt begint, loopt op krek hetzelfde tracé als wijden de Lange Wapper. Het ene deel loopt tot aan de wijk

Luchtbal, het andere richting Schijnpoort. De tunnel bestaat uit zesting massieve betonnen verbindingsdelen en is dertig meter breed. Daarin zijn telkens twee aparte kokers voorzien, met elk twee rijstroken (elk 3,5m breed) en een vluchtstrook (3,1m breed). Dat betekent dus dat ze één rijstrook minder hebben dan de Lange Wapper. Volgens Jaak Polen, de projectleider van de Stuurgroep, hoeft dat geen probleem te vormen. 'De tunnel onder de Schelde heeft wel telkens drie rijstroken, maar vanaf het

Oosterweelknooppunt gaat dat verkeer in twee richtingen verder (Luchtbal en Schijnpoort, red.). Twee rijstroken is daarom voldoende.'

Tegen 2021 moet de tunnel gebruiksklaar zijn. De tunnel moet twee technisch moeilijke hindernissen nemen. De kruising met de hogesnelheidslijn en de kruising met de Noorderlaanbrug. Bij die laatste is het vooral van belang dat bij de constructie van de tunnel de pijlers van die brug niet geraakt worden. De hogesnelheidslijn op twee plaatsen (Luchtbal en Schijnpoort) ondertunnellen zonder het treinverkeer te hinderen, wordt een heikele klus, geeft minister Hilde Crevits (CD&V) toe. De tunnel die afbuigt naar het noorden, loopt onder de steilplaats Tjalkstraat van De Lijn en mondt uit in een open sleuf ter hoogte van de wijk Luchtbal. Omdat het viaduct van Merksem tegen de vlakte gaat,

sneuveld ook hier het viaduct. Alle verkeer loopt onder het maaiveld.

5 Het andere deel van de tunnel loopt naar Schijnpoort om daar aan te sluiten op de bestaande ring. Het viaduct naast het Sportpaleis verdwijnt en maakt plaats voor een open sleuf en een 'paperclip' - de constructie die vorige week opdook. Dat aansluitingscomplex neemt minder ruimte in beslag dan een klassiek op- en afrittencomplex. Erboven komt, voor 13 miljoen, een groot plein, dat de stad moet financieren. Van de plannen voor de heropwaardering van de buurt (die deel uitmaakt van de aangepaste Lange Wapperplannen) komt voorlopig niets in huis.

6 De aanleg van de A102, de 'oostelijke tangent', was opgenomen in het dubbelbesluit van maart. Hij maakte ook deel uit van de Meccano van Forum 2020. Deze verbinding moet het verkeer vanuit de Kempen en Limburg met bestemming Neder-

land weghouden van de stad. Met een grote boog worden de 'rotonde van Wommelgem' en Ekeren met elkaar verbonden. De snelweg zal naast de nog aan te leggen goederenspoorlijn T102 komen. De realisatie van dit onderdeel is niet voor morgen. De regering wil er niet aan beginnen voor de Oosterweelverbinding up and running is. Het prijskaartje ligt tussen 700 miljoen en 1 miljard euro. Een totaal nieuw onderdeel in het Antwerpse Masterplan is de ondertunneling van de Krijgsbaan, de R11 of 'zuidelijke tangent'. Daarmee wordt de E313 verbonden met de E19 richting Brussel. Dit deel kreeg het stempel 'topprioriteit' mee. Het eerste stuk ervan, de ondertunneling van de luchthaven van Antwerpen, moet zelfs al voor 2013 klaar zijn. Dan moet er een Runway End Safety Area aan het einde van de startbaan liggen. Omdat een beschermde vleermuiszonekolonie met behulp van de Raad van

State een U-vormige omleiding tegenhield, kan alleen die ondertunneling de luchthaven redden. Voor dat eerste stuk wordt volgend jaar al 45 miljoen uitgetrokken. Hoeveel het hele verhaal zal kosten, is onduidelijk. De regering gaat uit van 500 miljoen euro.

8 De groene Singel en stedelijke ringweg verdwijnen uit het Masterplan. 'Het is het een of het ander', zei minister-president Peeters gisteren gepikeerd. Door de twee tangenten wordt veel verkeer van de eigenlijke ring weggehaald, zodat het niet meer nodig is om stedelijk en doorgaand verkeer fysiek te scheiden, is de redenering. De groene Singel, die gekoppeld was aan de stedelijke ringweg, verdwijnt ook. 'Durfen dromen van een groene rivier', kopte de stad in 2009 nog boven haar Groene Singelbrochure. Hiermee zou Antwerpen de 'Green capital of Europa' worden. Die kandidatuur kan nu het best even worden opgeborgen.

HET KOSTENPLAATJE

Miljoenendans in en om Oosterweeltunnel

Drie miljard, 352,7 miljoen, 500 miljoen plus en 500 miljoen min en 5 miljard als totaal. Dat zijn de kerncijfers voor de nieuwe Oosterweelverbinding.

BRUSSEL | Vijfhonderd miljoen euro. Voor dat bedrag hoopt de Vlaamse regering de ondertunneling van de R11 (zie hiernaast) te kunnen realiseren. Dat er nog zeer veel onduidelijkheid is over die ondertunneling - één lange tunnel? In een reeks kleinere tunnels? Of met alleen ondertunnelde kruispunten? - mag de pret niet drukken. Dat de hele Oosterweelverbinding jaren geleden ook op 500 miljoen werd geraamd, evenmin.

Anno 2010 is die 500 miljoen voor de Oosterweelverbinding nochtans opgelopen tot een stevige 3,05 miljard euro. Dat is 352,7 miljoen duurder dan de Lange Wapper. Minister-president Kris Peeters (CD&V) benadrukte wel dat het cijfer op alle mogelijke manieren geobjecteerd is. Bovendien is alles erin opgenomen, tot de minderhindermaatregelen toe. De BAM zal trouwens eerst gesprekken met Noriant voeren over de verdere samenwerking. (lob)

den de laatste dagen aardig wat dingen tegen mekaar weggeschraapt. Zo wordt door de groene Singel en de stedelijke ringweg te schrappen, de 500 miljoen van de R11 gecompenseerd. Voor de aanleg van de A102, ergens in de jaren 2020, is 700 miljoen tot 1 miljard euro voorzien. Voor andere projecten die aan het Masterplan 2020 werden toegevoegd, zoals de verbeterde doorstroming vanuit het Waasland en de heraanleg van de spaghetti-knoep op Antwerpen-Zuid, is 1,3 miljard uitgetrokken. De regering maakt zich sterk dat de totaalprijs voor het Masterplan 2020 niet hoger zal uitkomen dan 5 miljard die ze had voorzien. In het licht van die bedragen is de schadevergoeding van 1,3 miljard waar het bouwconsortium Noriant (dat de Lange Wapper zou bouwen) recht op heeft, maar een peulenschil. De BAM zal trouwens eerst gesprekken met Noriant voeren over de verdere samenwerking. (lob)