

LANGER WACHTEN MET OOSTERWHEEL ONVERANTWOORD

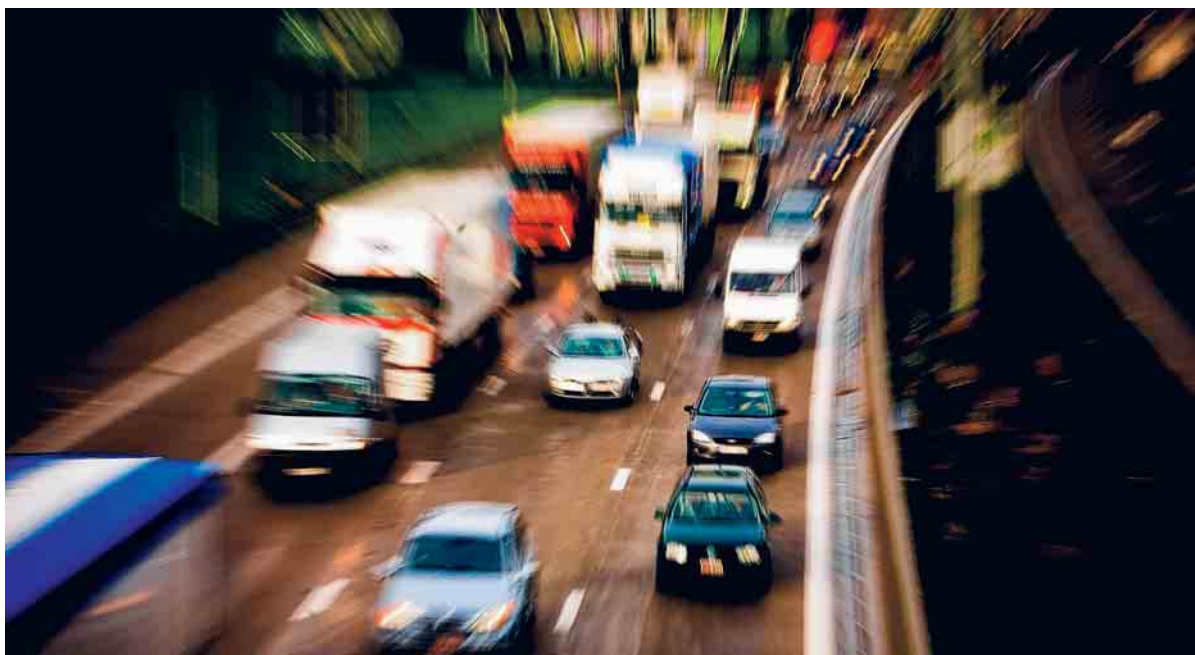


KAREL VINCK is duidelijk: het Oosterwheelproject moet doorgaan. 'Laten we Antwerpen en Vlaanderen geven waar zij recht op hebben: de best mogelijke en snelst realiseerbare oplossing voor de problemen van vandaag.'

Midden 2008 werd ik voorzitter van BAM. Ik was overtuigd de tracé-discussie met open vizier te bekijken en meteen in dialoog te treden met actiegroepen. Deze week presenteerde Arup-Sum haar aanbevelingen. Nu is het tijd voor conclusies, zoniet leggen

we een hypotheek op de toekomst van onze regio. De ambitieuze doelstellingen van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen stellen een betere mobiliteit, samen met een verhoogde leefbaarheid voorop. Het plan dat vandaag voorligt, beantwoordt aan deze eisen. Meer nog, wij zorgen ervoor dat een van de essentiële randvoorwaarden gesteld door de Vlaamse Regering – een tolvrije Scheldeovergang voor personenwagens – perfect gerealiseerd kan worden binnen de financiële vereisten. Dat was een van de uitdrukkelijke richtlijnen waarbinnen BAM moest werken. De tolvrije doortocht voor personenwagens door de Kennedytunnel, samen met een verbod op vrachtwagens, is dan ook een hoeksteen van het BAM-ontwerp. Hiermee slagen we erin om de zuidelijke ring te ontlasten, de Kennedytunnel veiliger te maken, de drukste vrachtwagenstromen te sturen en het project te financieren via tol op de Oosterweelverbinding; een verbinding die hoofdzakelijk betaald zal worden door het internationale vrachtverkeer. Bovendien kunnen we door het meer efficiënt inschakelen van de Liefkenshoek-tunnel de verkeersstromen meer egaal verdelen waarbij de drie autostradetunnels – Kennedytunnel, Oosterweeltunnel en Liefkenshoek-tunnel – elkaar versterken.

Het studie bureau Arup-Sum had de taak duidelijkheid te scheppen in de tracé-discussie zodat een definitieve beslissing kon genomen worden. Woensdag presenteerden zij hun visie. Binnen de gestelde eisen komt het BAM-tracé naar voren als enige realistische optie die ook financieel haalbaar is. Het tracé dat als nummer één in de ranking staat, is een alternatief waarbij in alle tunnels tol wordt geheven, zowel voor auto's als vrachtwagens. Anders gezegd: stel dat ook BAM overal tol heft – wat indruist tegen een basisbeginsel van het project – dan scoren we nog beter. Maar overal tol heffen, is wat mij betreft niet aan de orde. Het BAM-tracé is bovendien merkkelijk goedkoper dan de andere tracés, en dit zonder een beroep te doen op belastinggeld. De beste oplossing is voor mij primordiaal: indien zou gebleken zijn dat het tracé Straten-generaal zonder algemene tolheffing effectief beter scoorde, dan zou ik voor de volle 100 procent voor de realisatie ervan zijn gegaan. Maar wie het onderzoek grondig naleest, kan niet anders dan concluderen dat BAM, binnen de gestelde eisen, de enige realistische optie is en dus onomwonden op de eerste plaats staat.



Zonder Oosterwheelproject dreigt het verkeersinfarct van Antwerpen totaal te worden. © wdk

Hoeveel jobs moeten er, door een eventueel uitstel, in deze economisch harde tijden sneuvelen?

Laat ons bovendien ook de impact op de timing niet uit het oog verliezen. Hoeveel tijd zouden een nieuwe aanbesteding, nieuwe studies, nieuwe vergunningstrajecten kosten? Belangrijker nog: hoeveel geld zou dit kosten? Hoeveel jobs moeten er, door een eventueel uitstel, in deze economisch harde tijden, voor sneuvelen? Net nu moeten we de moed hebben om te durven investeren in de ruggengraat van onze economie. Het zal ons enkel sterken om uit het dal te klimmen en de economische *pole position* van onze haven op Vlaams en Europees niveau versterken. De 6 à 10.000 jobs die dit megaproject direct en indirect meebrengt zijn bovendien een welgekomen stimulans in deze moeilijke tijden. Uiteraard is de verleiding groot om nu geen beslissing te nemen. Er zijn veel discussies en elke week komt er wel een nieuw scenario bij. Maar Vlaanderen kan zich dit niet veroorloven; zeker niet in deze crisisperiode. Meer nog, voor het dreigende verkeersinfarct van de economische motor van Vlaanderen dat Antwerpen

meer dan ooit blijft, is dit nefast. Antwerpen kampt met een ernstig verkeersprobleem dat naast economische effecten ook een enorme impact heeft op de leefbaarheid van de stad. Een beslissing uitstellen is onverantwoord. Elk jaar uitstel kosten de verliesuren in de files de Vlaamse economie immers 75 miljoen euro. Ik wil ook aanhalen dat ik verheugd ben dat deze studie de discussie over fijn stof heeft afgesloten. De afgelopen maanden werd het debat vaak gedomineerd door vragen over de milieu-impact; een terechte bekommernis. De 'fijn stof' problematiek werd hierin vaak gebruikt als katalysator om veel verwarring te zaaien. De studie heeft deze verwarring volledig weggenomen: er is geen verschil merkbaar op milieuvlak tussen de drie tracés. Meer nog, in de drie gevallen is er een fundamentele verbetering op het vlak van luchtkwaliteit en fijn stof voor de Antwerpse regio. De Oosterweelverbinding is dus meer dan ooit deel van de oplossing en niet van het probleem.

De elementen zijn duidelijk. Wat ontbreekt, is een conclusie. Laten we Antwerpen en Vlaanderen geven waar zij recht op hebben: de best mogelijke en snelst realiseerbare oplossing voor de problemen van vandaag. Ik roep alle betrokken partijen dan ook op de juiste beslissing te nemen.

Karel Vinck is voorzitter raad van bestuur BAM.