

# DE TIJD VAN DROMEN IS VOORBIJ

**KAREL VINCK** en **JAN VAN RENSBERGEN** eisen dat de studie over het vierde tracé voor de Oosterweelverbinding duidelijkheid biedt. 'De tijd van utopische scenario's is voorbij.'

Binnenkort verschijnt de bijkomende studie van het onderzoeksbureau ARUP/SUM over het vierde, alternatieve tracé voor de Oosterweelverbinding. De stad Antwerpen gaf ARUP/SUM de opdracht dit alternatief tegen 1 juli verder uit te werken en in die uitwerking rekening te houden met enkele randvoorwaarden die de Vlaamse regering ook aan BAM oplegde: geen tol in de Kennedytunnel, geen vrachtwagens in de Kennedytunnel en tweemaal drie rijstroken in de nieuwe tunnel onder de Schelde. De aanleg van een Oosterweelknooppunt behoorde niet tot het vierde alternatief en was voor de stad niet langer een dwingende voorwaarde, maar ARUP/SUM moet wel een volwaardig alternatief aanreiken voor het aansluiten van het havenverkeer op de autosnelwegen.

BAM is zeer benieuwd naar de resultaten van de nieuwe studie en eist een concrete en volledige evaluatie die duidelijk aantoont dat aan diezelfde voorwaarden is voldaan. In het denkspoor voor het vierde alternatief dat ARUP/SUM in maart naar voren schoof, was geen rekening gehouden met deze randvoorwaarden. Appelen met peren vergelijken is moeilijk. BAM verwacht van ARUP/SUM deze keer wel duidelijkheid. Op 1 juli moet ARUP/SUM aantonen dat haar voorstel al dan niet een concrete en haalbare oplossing biedt voor de fundamentele problemen waarmee Antwerpen en ook Vlaanderen dagelijks geconfronteerd worden. De tijd van vage verhalen en utopische scenario's is voorbij.

Voor het ontsluiten van de Antwerpse haven en het nieuwe woongebied het Eilandje voorziet BAM het Oosterweelknooppunt. ARUP/SUM stelde in zijn denkspoor de noodzaak van dit Oosterweelknooppunt ter discussie. Eén lange tunnel vanaf Linkeroever tot aan de A12 in Ekeren zou volstaan. BAM stelt zich de vraag hoe de mobiliteitsvraagstukken in dit deel van Antwerpen dan worden opgelost. Volgens de berekeningen van ARUP/SUM zelf zou het Oosterweelknooppunt dagelijks 35.952 auto's en vrachtwagens verwerken. Verkeer dat niet langer door de woonwijken van Luchtbal en Schijnpoort moet rijden om aansluiting te vinden op de ring. Welke alternatieven voorziet ARUP/SUM om het huidige sluipverkeer in te dijken? En is een optimale stadsuitbreiding richting haven nog wel mogelijk zonder Oosterweelknooppunt?

Het BAM-tracé voldoet aan de strengste Europese eisen en normen op het vlak van veiligheid. Er is geen enkele reden om niet diezelfde eisen te stellen aan het vierde alternatief. Kan ARUP/SUM met het soort tunnel dat ze voorziet, een geboorde tunnel op 45 meter diepte van Linkeroever naar de A12 in Eke-

ren, dezelfde beveiliging van de tunnel tegen brand en explosies voorzien en dezelfde veiligheidsvoorzieningen voor de tunnelgebruikers uitbouwen? Kunnen vrachtwagens met gevaarlijke chemische ladingen de ARUP/SUM-tunnel gebruiken om vanaf de autosnelwegen het havengebied te bereiken? Of zullen ze blijven rijden langs dichtbevolkte wijken en scholen en een bioscoopcomplex? Zal de haven, zoals jarenlang gevraagd, een betere ontsluiting naar het hoofdwegennet krijgen dan nu het geval is? Bovendien doorkruist de ARUP/SUM-tunnel het havengebied met verschillende Seveso-bedrijven. Een tunnel boren onder deze bedrijven is zeer risicovol en gebeurde tot op heden nergens in de wereld. Ook hierop wil BAM begin juli graag een duidelijk antwoord krijgen.

Volgens ARUP/SUM legt het BAM-tracé, met een tunnel en Lange Wapperbrug, een hypotheek op de verdere toekomst van de stad. Internationaal erkende stedenbouwkundigen en architecten tonen echter aan dat met het BAM-tracé de stadsontwikkeling zelfs heel goed kan gestimuleerd worden. Daar waar BAM het doorgaande en lokale verkeer wil scheiden

## Welke alternatieven voorziet ARUP/SUM om het huidige sluipverkeer in te dijken?

via de aanleg van een Stedelijke Ringweg en een Doorgaande Ringweg, wil ARUP/SUM in de denkspoor van maart 2009 het doorgaande verkeer op de huidige

ring weren en er een lokale stadsring van maken. Pleit ARUP/SUM hiermee voor noodzakelijke bijkomende infrastructuurgrepen zoals de aanleg van een autosnelweg tussen Wommelgem en Merksem de opwaardering tot autosnelweg van de R11 (Krijgsbaan) tussen Mortsel en Wommelgem of voor de aanleg van een deel van de zuidelijke Grote Ring van Ransst tot Kontich? Dit nu opnieuw uit de kast halen, is een loopje nemen met de realiteit van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Tot slot had BAM graag een duidelijk zicht verkregen op de timing en de kostprijs van het vierde tracé.

Antwerpen en Vlaanderen verdienen vandaag eindelijk duidelijkheid. De situatie op het vlak van verkeer, leefbaarheid en veiligheid is bijzonder ernstig en roept om concrete en volledige oplossingen. Het BAM-tracé biedt deze totaaloplossing. Het is nu aan ARUP/SUM om aan te tonen dat dit voor haar alternatief evenzeer het geval is.

**Jan Van Rensbergen** en **Karel Vinck** zijn algemeen manager en voorzitter raad van bestuur BAM.