

DE STANDAARD ANALYSE

WAAROM
HET OOSTERWHEELDEBAT
ZEKER NIET ZAL STILVALLEN

BART BRINCKMAN



Lichtjes van de Schelde

- > 'Vierde tracé' wordt echt alternatief
- > Lange Wapperbrug zeker niet uitgeteld
- > Vlaamse regering wacht aartsmoeilijke klus

De stad Antwerpen maakt zich op voor een referendum waarin de inwoners kunnen kiezen tussen een geboorde tunnel (het Arup/Sum-tracé) en een brug/zinktunnel (het BAM-tracé) om de nieuwe verbinding tussen rechter en linker Scheldeoever te verzekeren. De stad legt zich bij de uitslag van dat referendum neer en neemt zelf geen standpunt in. Dat advies gaat vervolgens naar de Vlaamse regering.

Tijdens de voorstelling van het Arup/Sum-tracé leken heel wat gemeenteraadsleden en actiegroepen opgelucht. Voor de vermaledijde Lange Wapperbrug lijkt er namelijk voor het eerst een echt betaalbaar alternatief te zijn. De voorstellen van Arup/Sum, en dat is begrijpelijk, zijn evenwel nog niet helemaal uitgewerkt. Dat maakt een vergelijking met het BAM-tracé niet eenvoudig. Het zet aan tot voorzichtigheid.

1. Technische haalbaarheid

Zowel de brug als de 4 kilometer lange tunnel vragen heel wat van de ingenieurs. Een tunnel veroorzaakt bijkomende moeilijkheden. Het boren van twee kokers met 16 meter diameter onder Seveso-bedrijven is geen alledaagse klus. De grote diepte (50 meter) veroorzaakt steilere hellingen en bijgevolg vertraagd vrachtwagenverkeer. De manier van bovenkomen op Linkeroever roept nog vragen op. De interne tunnelveiligheid wordt voer voor discussies.

2. Mobiliteit

Hier scoort de brug beter. Het traject is 6 kilometer korter. Bovendien zorgt een bijkomend Oosterweelknooppunt, aan het Noordkasteel, voor een snelle ontsluiting van het zuidelijke havendeel en Het Eilandje. Dit vermindert het sluipverkeer in de stad aanzienlijk. Volgens Arup/Sum houdt een noordelijke aansluiting (aan de A12/E19) rekening met de meer noordelijke inplanting van de haven. Enkel het BAM-tracé laat fietsers toe over het volledige traject.

3. Milieu

Hier woedt het debat in alle hevigheid. Een tunnel creëert alvast heel wat minder geluidsoverlast. Maar ze moet worden verlicht en verlucht en dat kost energie. De tunnelmonden worden haarden van fijn stof en rijden door zo'n tunnel is al evenmin gezond. Een brug verspreidt het fijn stof geleidelijker. Het

omrijden naar de tunnel veroorzaakt meer CO₂-uitstoot.

4. Timing

Als de Raad van State geen roet in het eten gooit, kan de brug meteen worden gebouwd. Schorst de raad het MER-rapport over het BAM-tracé dan volgt er een vertraging van drie jaar. De voorstanders van de tunnel denken dat er eveneens drie jaar nodig is om het dossier in orde te krijgen. Vijf jaar is een meer realistische inschatting. Gezien de noodzakelijke onteigeningen wordt ook het tunneltraject een procedure-slag. Elke vertraging kost miljoenen.

5. Financiële haalbaarheid

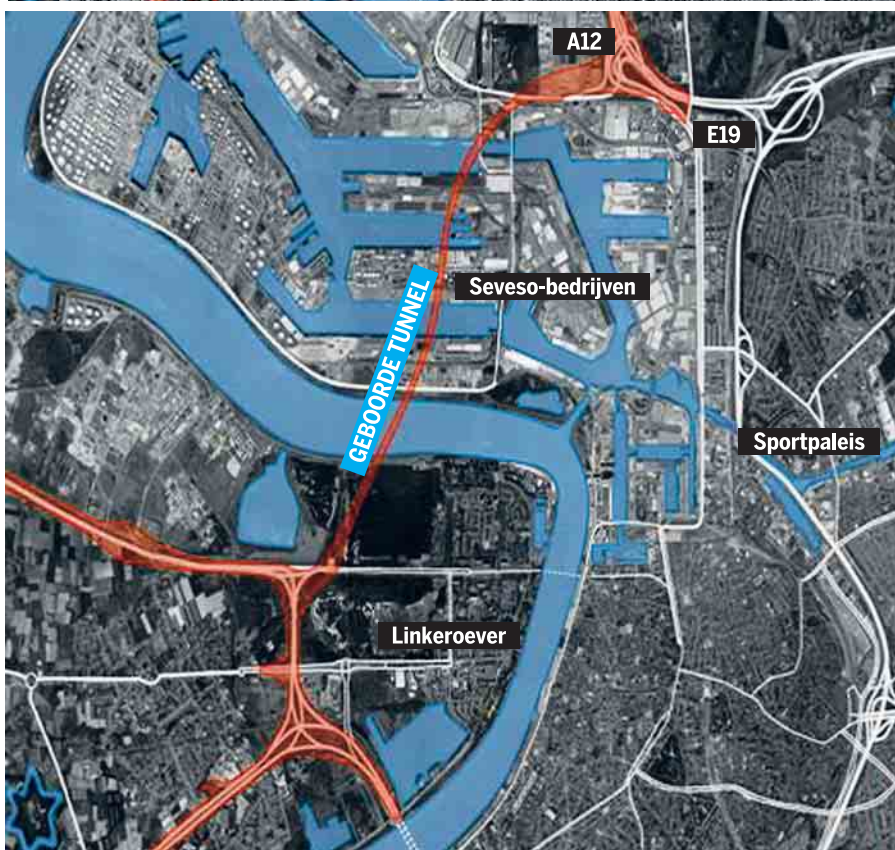
De twee projecten zijn financieel haalbaar. Volgens Arup/Sum is de tunnel 100 miljoen goedkoper (2,6 miljard tegen 2,7 miljard) maar BAM ontkent dit ten stelligste. Bovendien blijft de kostprijs van de tunnel slechts een (lage) schatting, in tegenstelling tot de brug, waarvan de prijs contractueel vastligt op 2,2 miljard euro (een aantal speciale projecten niet meegerekend). De exploitatie van de brug is evenwel winstgevend. Hier moet de tunnel per jaar zo'n 40 miljoen euro prijsgeven. Omdat het traject langer is, is het minder aantrekkelijk voor vrachtverkeer. Bijgevolg zijn er minder inkomsten. Ook het onderhoud van een brug is goedkoper.

6. Mens en leefomgeving

Hier maakt de tunnel het verschil. De nauwe inplanting van de brug bij de stad heeft verregaande gevolgen op het stedelijk weefsel. De aansluiting nabij het Sportpaleis blijft een drastische ingreep. Ook het noorden van Het Eilandje wordt zwaar getroffen, al nuanceert BAM dit. De voorstanders van de brug verwachten dat het bouwwerk een echte aantrekkingspool wordt waar heel wat mensen naar komen kijken en waar in de buurt ook heel wat economische activiteiten kunnen worden opgezet. Tunnelvoorstanders spreken van visuele vervuiling. De tunnel begint een stuk noordelijker en is nauwelijks te zien.

Bart Brinckman leidt de Wetstraatredactie. Elke dag beantwoordt De Standaard een actuele vraag

ONLINE
www.standaard.be/analyse



Bovenaan: het BAM-tracé, met de Lange Wapper over de noordelijke dokken. Onderaan: het (langere) vierde tracé. © rr

Referendum spreekt zich uit over een zeer ingewikkelde infrastructuuringreep