

## **Oosterweel: uitstel is geen afstel**

Bron: Gazet van Antwerpen

Datum: 23 september 2008

De Oosterweelverbinding heeft dus te kampen met een nieuw uitstel. Dat kon je al vermoeden toen vrijdag werd bekend gemaakt dat BAM geen bouwaanvraag zou indienen vooraleer de resultaten van de jongste tracékeuze zouden bekend zijn. Die worden verwacht in december, zodat de bouwaanvraag pas begin 2009 kan worden ingediend. Wordt een halfjaar later een bouwvergunning afgeleverd, dan kunnen contracten en verzekeringen worden afgesloten. De eerste spade kan einde 2009, begin 2010, in de grond. Hoe ook, er zit alweer vertraging aan te komen.

Door te wachten met het indienen van de bouwvergunning haalt BAM voor het eerst sedert lang een stuk sympathie in. Tegelijk wacht BAM op een antwoord van de Europese Commissie: mag er tol worden geheven aan de Kennedytunnel, een voorstel van bewonersgroep stRaten-Generaal. Dat antwoord, zo maakt de nieuwe voorzitter van BAM, Karel Vinck, zich sterk, is er ook tegen het einde van het jaar. Het voorstel heeft alleszins de schijn tegen. Want waar de bewonersgroep tot nu toe niet aan dacht, is het veiligheidsprobleem in de Kennedytunnel. Algemeen Manager Jan Van Rensbergen stelde met zoveel woorden dat de Kennedytunnel niet meer voldoet aan de Europese norm voor het vrachtvervoer. Willen we dat wel, dan moet de pijp worden aangepast. Die renovatie kost volgens specialisten evenveel als een nieuwe tunnel. Bovendien, als je het zou houden op een renovatie, dan versmalt de tunnel tot iets van twee keer twee rijstroken in plaats van twee maal drie. Realistisch? Niet echt.

Wel brandend realistisch is de reden waarom ooit werd gestart met een denkoefening over de mobiliteit rond Antwerpen. Vinck herhaalde dat nog eens. Antwerpen en bij uitbreiding Vlaanderen hebben dringend nood aan een oplossing voor de mobiliteit. Een betere mobiliteit geeft groei en die zorgt voor tewerkstelling. Een andere reden is de te verwachten groei van het verkeer. Europese studies stellen dat het verkeer met 40% zal groeien in de periode 2001-2020. Jaja, daarbij is zeker rekening gehouden met een integrale multimodale aanpak. Maar ook de andere vervoersmodi kunnen niet sneller groeien dan het vervoer over de weg. In dezelfde periode zal het spoorvervoer van 11% naar 17% stijgen, de binnenvaart van 11% naar 14%.

Het gevolg laat zich raden: plannen maken voor alle vormen van verkeer. Het integreren van al die plannen luidde de geboorte in van het Masterplan. Karel Vinck noemt dat Masterplan een unieke oplossing en een sterk product, omdat op geen enkele andere plek in Europa de mobiliteitsproblemen zo geïntegreerd worden aangepakt. Hier is reden tot fierheid, zij het pas als alles achter de rug ligt. En daar knelt alweer het schoentje. Het Masterplan - met zijn wegwerkzaamheden, projecten voor openbaar vervoer, de fietsers en de wandelaars, met zijn natuurprojecten ook - kan niet zonder de Oosterweelverbinding, want dat is de melkkoe voor de rest van de projecten. Zonder Oosterweel is er geen sprake van tol en bestaat er geen financiering van het Masterplan.

Maar Vinck, en met hem BAM, blijven rustig. Zij gaan ervan uit dat het onderzoek naar de alternatieven hun studies bevestigt. Tegelijk met dat geloof valt de aanstekelijke daadkracht op van de BAM-voorzitter. Als de studieresultaten er zijn, kan niet meer getalmd worden en is geen uitstel meer mogelijk. Vinck zelf stelde dat er dan geen houden meer aan zou zijn. Ten voordele van de Antwerpse regio en van Vlaanderen.