



De visie: Kris Goossenaerts

'De bal ligt in het kamp van elke Antwerpenaar'

De langverwachte presentatie van het Arup/Sum-onderzoek naar het tunneltracé zou een mijlpaal worden in het Oosterweel-dossier. En dat is het misschien ook wel geworden, maar wie volledige klaarheid verwachtte, is eraan voor de moeite. Want waar staan we nu? Eigenlijk even ver als voor de Arup/Sum-studie en de impasse blijft. Voor- en tegenstanders van de Lange Wapper blijven in hun loopgraven en lijken zich alleen maar dieper in te graven, met de resultaten van de studie als extra munitie.

Opvallend is dat de BAM, het aannemersconsortium en nog heel wat aanhangers van het viaduct dezelfde strategie bovenhalen als hun tegenstanders. Want zij zetten - ons inziens terecht - heel wat vraagtekens bij de onafhankelijkheid van dit onderzoek. Dat de actiegroepen die steeds de betrokkenheid van Jan en alleman bij de BAM aanklaagden, nu kritiekloos een Arup/Sum-onderzoek naar een eigen Arup/Sum-tracé kritiekloos accepteren, doet onze wenkbrauwen fronsen.

Helaas is er ondertussen echt al tijd genoeg verloren, anders zouden we met klem aandringen op een nieuw onafhankelijk onderzoek. Maar nu moeten er snel nagels met koppen geslagen worden, niet om snel uit deze beslissingsimpasse te geraken, wel om de files op te lossen. In de beslissing over de Lange Wapper of een tunnel voor het Oosterweeltracé, is het nu tijd om een écht nieuw hoofdstuk te schrijven. Waarbij het nu al duidelijk is dat het referendum - ook al is de uitslag niet bindend - van doorslaggevend belang zal zijn in de beslissing van het stadsbestuur en de Vlaamse regering. Het Nieuwsblad lanceerde een jaar geleden het idee voor zo'n referendum bij Ademloos net omdat in alle discussies de stem van de doorsnee Antwerpenaar ontbrak.

Het is nu meer dan ooit: de bal ligt in het kamp van ELKE Antwerpenaar. Het is nu hun taak om het dossier van politici, actiegroepen, investeerders, aannemers en andere luide roepers over te nemen. En massaal mee te stemmen over de toekomst van hun stad en zichzelf.

Reageren kan via
www.nieuwsblad.be/antwerpen

Dossier Vlaamse regering hakt pas eind dit jaar Oosterweelknoop door

Voorstanders Lange

Na de enthousiasmerende presentatie door Arup/Sum van het eigen tunneltracé lanceren de voorstanders van de Lange Wapper meteen een tegenoffensief. De BAM en het aannemersconsortium Noriant wijzen op enkele zware knelpunten bij de tegenstanders. De nieuwe Vlaamse regering hakt pas eind dit jaar de knoop door, na het Antwerps referendum.

KRIS GOOSSENAERTS

ANTWERPEN De woorden van Arup/Sum waren woensdagavond tijdens hun uiteenzetting nog niet koud of aandachtig luisteraar Karel Vinck - voorzitter van de BAM - ging meteen in de tegenaanval. 'We blijven met meer vragen dan antwoorden zitten', reageerde hij. 'Wij accepteren al 14 jaar de randvoor-

waarden van de Vlaamse regering (om onder meer geen vrachtwagen meer toe te staan in de Kennedytunnel, vvd.r.), terwijl die nu weer in vraag worden gesteld. Op die manier kan je niet vergelijken. Het BAM-tracé is wat Antwerpen nodig heeft.'

De BAM verspreidde gisteren een persbericht met de zowat 35 concrete vragen die ze heeft bij de studie van Arup/

Sum, lees de *pijnpunten* binnen hun tunnelalternatief. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de veiligheid, waar het Britse studie-bureau volgens de BAM lichtzinnig overheen gaat. Of het sluipverkeer dat in Merksem, op de Kaaiaen en het Eilandje dreigt. De bouwheer van de Lange Wapper ziet zware problemen met nog maar één groot knooppunt, waarbij het hele

Antwerpse verkeer geblokkeerd zit bij een incident. En de BAM zet ook zware vraagtekens bij de gevolgen voor de haven.

Volgens de BAM hanteert Arup/Sum trouwens volop verkeerde cijfers, vooral bij het berekenen van de financiële haalbaarheid. 'Het onderhoud van tunnels is veel duurder dan bruggen, door onder meer de ventilatie en de verlichting.

BAM

Viaduct (en tunnel)



Pro en contra

Is dit technisch haalbaar? Daar is weinig discussie over en de gigantische hangbrug werd ondertussen uitgetest in verschillende laboratoria. Er zijn zelfs al complete uitgewerkte plannen om de hinder tijdens de bouw met verschillende maatregelen te beperken.

En financieel rendabel? Het is de enige piste die financieel haalbaar is, tenminste binnen de klijtlijnen van het Vlaams Gewest: tot aan de Oosterweeltunnel en de Liefkenshoek-tunnel, waarbij de Kennedytunnel en Konijnenpijp gratis blijven. Het vrachtwagen mag dan niet langer door de Kennedytunnel. Het aannemersconsortium Noriant bouwt het viaduct en de tunnel onder de Schelde voor 2,2 miljoen euro.

Is dit veilig? Door het vrachtwagen van de personenauto's te scheiden in de Kennedytunnel wordt de zuidelijke Ring alvast verkeersveiliger. Arup/Sum stelt wel steeds dat een tunnel even veilig is als een viaduct, maar de Antwerpse brandweer is ervan overtuigd dat een open constructie veiliger is dan een gesloten tunnel.

Lost dit het mobiliteitsprobleem op de Ring op? Dit is het kortste traject van al wie van oost naar west, of van noord naar zuid en omgekeerd wil. De Oosterweelknoop, het enorme kruispunt waar de Lange Wapperbruggen uitloopt in de Scheldetunnel, geeft een rechtstreekse verbinding naar de zuidelijke haven. Dat zou meteen een oplossing bieden aan

het sluipverkeer, ook van zware vrachtwagens, door Merksem en over de Scheldekaaien.

Wat zijn de gevolgen voor de stadsontwikkeling? Voor de ene vermindert de Lange Wapper de skyline van de stad en alle toekomstkansen voor het Eilandje. Sommigen spreken zelfs van een nieuw viaduct van Vilvoorde. Maar volgens de BAM, bouwgroep Noriant, de ontwerpers en de kwaliteitskamer vormt deze brug de poort naar de stad. En wordt de Lange Wapper een nieuw visitekaartje van Antwerpen, zoals bijvoorbeeld de *London Tower Bridge of The Golden Gate Bridge* in San Francisco.

Wat met het fijn stof, lawaai en het milieu? Volgens een VITO-studie - besteld

door de BAM - zijn er wat fijn stof en andere luchtvervuiling betreft weinig verschillen tussen de twee tracés. De BAM en Noriant beloven groene buffers en lawaaischermen. En in tegenstelling met wat sommigen beweren, blijft ook het Noordkasteel grotendeels gespaard. **Wanneer rijden de eerste auto's over de brug?** Als de Vlaamse regering de bouwvergunning binnen enkele maanden aflevert, kunnen de bouwvakkers volgend jaar al aan de slag. Dan rijden begin 2015 de eerste auto's over de Lange Wapper en door de nieuwe Scheldetunnel. Tenzij de Raad van State binnenkort besluit om de MER en het Grup te vernietigen, op vraag van het Pomphuis. Dan is er een nieuwe vertraging van drie jaar. (KRC)

OOSTERWEEL

Wapper in tegenaanval

Waarom schat Arup/Sum deze kosten toch lager in?' stelt BAM-woordvoerder Nick Orbaen.

Het aannemersconsortium Noriant sluit zich bij die kritiek aan, weliswaar fors. 'De analyse van de kostprijs lijkt gekunsteld. Dit tweede rapport - waar de belastingbetaler 1 miljoen euro voor betaalt - is niet ernstig. Het zogenaamde vierde tracé is geen volwaardig alternatief voor het BAM-tracé. De mooiste verpakking kan een slechte inhoud niet blijven verbergen.'

'De wijze waarop de aanbestedingsprocedure verstraald wordt is ondemocratisch en laakbaar. Dit alles kost de samenleving veel geld en ondertussen blijven de Antwerpenaars in de file staan', stelt Noriant nog.

De actiegroepen Ademloos

'Dit tweede rapport - waar de belastingbetaler 1 miljoen euro voor betaalt - is niet ernstig. Het zogenaamde vierde tracé is geen volwaardig alternatief voor het BAM-tracé'

AANNEMERSCONSORTIUM NORIANT

en Straten-Generaal reageerden euforisch op het nieuwe rapport. 'We hebben gewonnen', omschreef Wim van Hees het. Maar zover is het natuurlijk nog niet. Want eerst zal toch nog de Vlaamse regering overtuigd moeten worden. En van één zaak kunnen we gerust zijn, de lobbygroepen van voor- en tegenstanders van de Lange Wapper kloppen overuren.

Burgemeester Patrick Janssens (SPA) steekt zijn voorkeur voor de tunneloplossing niet onder stoelen of banken, maar moet toegeven dat het Arup/Sum-dossier nu eerst grondig tegen het licht moet worden gehouden: 'Er is nog geen beslissing van het schepencollege.' Hij heeft trouwens tot eind oktober tijd om een steedelijk advies te formuleren aan de Vlaamse overheid. Tijd die hij

nodig zal hebben om zijn partners van de Open VLD en de CD&V te overtuigen. Want de haven - lees havenshepen Marc Van Peel, partijgenoot van minister-president Kris Peeters - lijkt nog niet helemaal overtuigd van het idee om het Oosterweelknooppunt op te offeren.

De onderhandelaars voor de nieuwe Vlaamse regering wisselden ondertussen wel van gedachten over de Oosterweelverbinding, maar houden zich aan de beslissing van hun voorgangers. De procedure voor de bouwvraag van de Lange Wapper loopt gewoon door. De Vlaamse regering wacht daarvoor het openbaar onderzoek af, met een referendum en het advies van het Antwerpse stadsbestuur. Pas eind dit jaar wordt de knoop doorgehakt.

REACTIES

'Uiteindelijk zal ook de regering kleur moeten bekennen'

Stadsbouwmeester Kristiaan Borret: 'Als lid van de kwaliteitskamer voor het BAM-tracé heb ik me tot nog toe nooit uitgesproken. Ik heb gewacht op een alternatief dat de bewijzen op tafel legt: dat het technisch en financieel haalbaar is en dat het de mobiliteitsproblemen oplost. En het is zo klaar als pompwater dat een oplossing die het verkeer buiten het stadscentrum houdt, beter is voor de ruimtelijke impact. Deze studie maakt duidelijk dat er een alternatief is.'

Straten-Generaal: 'Na vier jaar strijd zijn we waar we moeten zijn: er is een groot maatschappelijk draagvlak voor een alternatieve manier om de Antwerpse Ring te sluiten. Er is voldoende wetenschappelijke onderbouw en de lokale politiek met het schepencollege is enthousiast. Nu nog de Vlaamse regering. We vragen hen niet langer te talmen en nog voor het zomerreces de knoop door te hakken,' reageren Manu Claeys en Peter Verhaeghe.

Groen! 'Uiteindelijk zal ook de Vlaamse regering kleur moeten bekennen', reageert Antwerps Groen!-voorzitter Johan Malcorps. 'Doorrijden en niet omzien, is geen optie meer. Wij gaan 100 procent voor de tunnel. De Antwerpenaars zouden wel zo zijn om nu niet voor de tunnel te kiezen.'

Transportfederaties SAV en Febetra: 'We hebben verkeers technisch geen voorkeur voor een brug-tunnel-oplossing of een volledige tunnel voor de Oosterweelverbinding. Maar een vertraging van de mobiliteitsprojecten rond Antwerpen is niet aanvaardbaar.' Voorts pleiten SAV en Febetra voor een snelle, volwaardige verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoek-tunnel, met minimaal twee keer twee rijstroken.

Open VLD-schepen Ludo van Campenhout: 'Het alternatief heeft plus- en minpunten en ik had ook niets anders verwacht. Het is een enorm document en we noemen nu even de tijd nemen om dit allemaal te absorberen. Voor ons is het belangrijk dat we vooruitgaan, met het verkeer en dus ook met dit dossier.'

LEZERSSERVICE

Wat vindt u de beste oplossing? De Lange Wapperbrug of een tunnel onder de haven? Laat het ons weten op www.nieuwsblad.be/antwerpen

ARUP/SUM

Tunnel (onder de haven)



Pro en contra

Is dit technisch haalbaar? Volgens Arup/Sum is hun tunnel een minder complex bouwwerk dan de Lange Wapper, omdat er minder knooppunten zijn. Zo verdwijnt het Oosterweelknooppunt en de erg omstreken aansluiting op het Merksemse viaduct aan het Sportpaleis. De tunnel sluit rechtstreeks aan op de A12, de E19 en de Noordlerlaan in Ekeren.

En financieel rendabel? Volgens Arup/Sum kost de Lange Wapper 2,7 miljard euro, al onderhandelde de BAM met Noriant een prijs van 2,2 miljard. De tunnel en de rest van het vierde tracé vergen een investering van 2,5 miljard. Deze oplossing zou ook minder tol opbrengen, zodat het er financieel slechter uitkomt dan het viaduct. Arup/Sum zegt dat opgelost kan

worden door de Kennedytunnel (zie foto) open te laten voor vrachtwagenverkeer, die daar ook tol zullen betalen. Aan het Ekers knooppunt moeten wel enkele dure concessies worden afgekoofd voor de havenbedrijven afgekocht worden. Wat trouwens met een schadevergoeding van het aannemersconsortium Noriant als het geen Lange Wapper kan bouwen?

Is dit veilig? Het Engelse studiebureau zegt onomwonden: 'Niets zo veilig als een tunnel.' De Antwerpse brandweer denkt daar anders over en dringt aan op strenge veiligheidsmaatregelen. Omdat er minder knooppunten en afslagstroken zijn, is deze piste wel verkeersveiliger. **Lost dit het mobiliteitsprobleem op de Ring op?** Volgens Arup/Sum zijn in dat

verband beide oplossingen aan elkaar gewaagd. Binnen de tunnelversie verdwijnen er elke dag 4.000 vrachtwagens op de Antwerpse wegen, omdat ze korter langs Brussel en de brug van Temse onderweg zijn. Bij het openstellen van de Kennedytunnel voor trucks komen die volgens de Arup/Sum-berekeningen terug.

Wat zijn de gevolgen voor de stadsontwikkeling? Een tunnel heeft geen enkele invloed op de ontwikkelingskansen voor het Eilandje, de Scheldekaaien en andere delen van de historische stad. **Wat met het fijn stof, lawaai en het milieu?** Omdat de twee grote knooppunten verdwijnen, verhoogt de levenskwaliteit vooral in de buurt van

het Sportpaleis. Volgens Arup/Sum gaat het milieu er nog eens op vooruit, als de trucks door de Kennedytunnel mogen blijven rijden. Hun diepere tunnel is ook beter voor de flora en fauna op de bodem van de Schelde.

Wanneer rijden de eerste auto's door de tunnel? De *achilleshiel*, zegt Arup/Sum zelf. De timing is onvoorspelbaar, want nu moeten eerst alle plannen uitgetekend worden en alle procedures overgedaan. Het Engelse studiebureau stelt voor niet langer te talmen, door nu al snel de Liefkenshoek-tunnel beter te ontsluiten en een automatisch verkeerscontrole- en begeleidingssysteem in te voeren. Dat zou de capaciteit van de Ring en aansluitingen met 20 procent opkrikken. (KRC)

© Pol De Wilde