

**Lange tunnel onder Schelde en dokken geen oplossing voor mobiliteit in en rond Antwerpen**

## **Tunnelvariant Oosterweelverbinding reeds drie maal afgewezen en ook vandaag geen valabel alternatief**

**Antwerpen – Een lange tunnel om de Antwerpse Ring te sluiten, in plaats van een tunnel én brug, biedt geen oplossing voor het Antwerpse mobiliteitsvraagstuk. Dit werd vandaag nogmaals toegelicht door BAM in de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement. De Oosterweelverbinding zou in de toekomst voor een vlotte en veilige verbinding moeten zorgen voor het vrachtvervoer. Er komt immers een verbod voor vrachtvervoer op de Kennedytunnel. Met de tunnelvariant wordt dit onmogelijk vermits deze variant enkel te realiseren valt met een steile helling die aansluit op het viaduct van Merksem. Europese richtlijnen leggen aan het vrachtvervoer strenge normen op mbt hellingsgraad van wegeninfrastructuur. Bovendien zijn met een tunnelvariant heel wat meer veiligheidsrisico's gemoeid. Daarnaast biedt de tunnelvariant geen oplossing voor de mobiliteitsproblemen van de Antwerpenaar zelf.**

De tunnelvariant van de Oosterweelverbinding is geen optie voor BAM en haar stakeholders omwille van verschillende veiligheidsrisico's (verkeersintensiteiten met verschillende snelheden; zichtbaarheid en leesbaarheid van het wegbeeld bij ondergrondse-bovengrondse aansluitingen; evacuatiemogelijkheden van personen bij calamiteiten). Eén van de belangrijkste risico's is dat er een te hoge hellingsgraad nodig is bij de aansluiting van de tunnel met het viaduct van Merksem, zowel noord als zuid. Vrachtwagens zouden hier door de steile helling sterk vertragen of afremmen waardoor files en botsingsgevaar toenemen. De Oosterweelverbinding moet juist garant staan voor een veilig en vlot alternatief. Door de Kennedy-tunnel te sluiten voor vrachtverkeer bij de openstelling van de Oosterweelverbinding kunnen we bovendien verkeersstromen sturen. Verkeerssimulaties tonen aan dat met een wereldhaven als Antwerpen en een transitland als België ruim tweederde van het verkeer door de Oosterweelverbinding zou gevormd worden door vrachtvervoer. Nieuwe infrastructuur om de verkeersknoop structureel op te lossen moet dan ook tegemoet kunnen komen aan deze strenge normen.

Een ander argument om de tunnelvariant niet te aanvaarden, is de slechte verkeersafwikkeling voor de Antwerpenaar. Stad Antwerpen heeft altijd gepleit voor een goede verkeersverbinding aan zowel Schijnpoort als aan de Groenendaallaan, met o.a. het doortrekken van de stedelijke ringweg. Met een tunnelvariant zou dit technisch onmogelijk zijn.

BAM heeft nooit een voorstel van tunnelvariant formeel ontvangen. Eind 2004 werden 4 van de 6 bouwgroepen weerhouden op basis van financiële en organisatorische normen. Tegen de zomer van dit jaar konden de weerhouden bouwgroepen een eerste voorstel indienen. Drie bouwgroepen deden dit. De bouwgroep met het idee van een tunnelvariant wenste uitdrukkelijk afstand te nemen van de bieding en diende geen offerte in. Tegen maart 2007 wil BAM tot een preferred bidder komen waarmee de laatste onderhandelingsfase wordt ingezet.

De Oosterweelverbinding maakt deel uit van het Masterplan Mobiliteit voor Antwerpen van de Vlaamse overheid. Het Masterplan voorziet in een multimodale, geïntegreerde aanpak voor de mobiliteit in de Antwerpse regio. Dit Masterplan bestaat uit 16 ambitieuze infrastructuurwerken



en moet de bereikbaarheid van stad en haven garanderen, maar ook de leefbaarheid van Antwerpen verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

*Voor meer informatie over BAM is er de webstek [www.bamnv.be](http://www.bamnv.be); voor info over de projecten van het Masterplan Antwerpen kan men gratis bellen naar de Vlaamse Infolijn op 0800 3 02 01 (elke werkdag van 9 tot 19 uur) of kan men de webstek [www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be) raadplegen.*

---

### **Uitsluitend bestemd voor de pers:**

Nick Orbaen – woordvoerder  
BAM NV van publiek recht  
Rijnkaai 37, 2000 Antwerpen  
TEL +32 (0)3 203 00 30  
FAX +32 (0)3 203 00 31