

Bemerking bij interview met tunnelveiligheidsexpert in de krant *De Standaard*

In de krant *De Standaard* stond gisteren een interview met tunnelexpert Menso Molag. Molag noemt het tunneltracé van Arup/SUM geen alternatief voor de Oosterweelverbinding van de BAM.

De krant suggereert dat Molag ‘wars van de hele politieke Oosterweeldiscussie’ neutraal naar dit dossier kan kijken.

We betwisten de expertise van Menso Molag geenszins. Maar toch deze bedenkingen.

Het interview begint met de vaststelling door Molag dat ‘het BAM-tracé naar veiligheid de beste oplossing is’. Neutrale analyse? Molag is verbonden aan TNO, de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek. Drie jaar geleden vroeg de kandidaat-uitvoerder van het BAM-tracé (Noriant) aan TNO om het Noriant-project aan een veiligheidsonderzoek te onderwerpen. TNO deed dat, als commercieel bedrijf.

Is het aangewezen om uitgerekend een expert van TNO, die in het verleden voor dit dossier werkte binnen een opdracht voor Noriant, nu op te voeren als neutrale criticus van een alternatief tracé? De beslissing om enkele dagen voor de Antwerpse volksraadpleging van alle tunnelexperten in de wereld uitgerekend deze expert te gaan interviewen, is op zijn minst een opmerkelijke redactionele keuze – gezien zijn achtergrond in relatie tot het dossier.

Zegt de man in het interview dan inhoudelijk geen zinnige dingen? Natuurlijk wel, zeker op het niveau van algemene uitspraken. Maar houden die uitspraken ook steek in relatie tot het concrete dossier van Arup/SUM? Het is een vraag die je kunt stellen. Molag wijst bijvoorbeeld op de Europese tunnelrichtlijn die stelt dat je in tunnels niet boven een hellingsgraad van 5 procent mag gaan, omdat dan ongewenste afremming van snelheid dreigt bij vrachtverkeer. Klopt. Maar wat is de relevantie van die uitspraak, wanneer je het concrete tunneltracé van Arup/SUM gaat bekijken? De ene strook van 300 meter waar bij Arup/SUM de hellingsgraad tot 5 procent (niet erboven) oploopt ligt vlak achter het tolplein, op een gedeelte waar het verkeer de tunnel in gaat, waar dat verkeer dus naar beneden (!) rijdt. Van vertraging van snelheid is daar uiteraard geen sprake. Aan de overzijde van de autostrade, waar het verkeer uit de tunnel komt, is de hellingsgraad minder steil – precies om te vermijden dat daar vertraging zou optreden.

Voor stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe