

Dossier Oosterweelverbinding
Persconferentie Internationaal Perscentrum Brussel
27 september 2007

Een Plan B voor de Oosterweelverbinding: beter, veiliger, goedkoper en sneller

Sluiten van de Antwerpse Ring via noorderlus en zonder Lange Wapper biedt oplossing voor vele problemen

Niet alleen de reus Lange Wapper blijkt een kwelgeest, maar ook het naar hem vernoemde viaduct dat het sluitstuk moet worden van de Oosterweelverbinding. Het Rekenhof buigt zich over de stijgende kostprijs en de veiligheid van het project, rechtbanken over het verloop van de aanbesteding, planologen over de impact van het bouwwerk op de stadsontwikkeling in het algemeen en op de vlakbij gelegen woon- en recreatiegebieden in het bijzonder. De vraag om een nieuwe aanbestedingsronde klinkt steeds luider.

Er is een oplossing voor dit alles: wijzig een gedeelte van het traject van de Oosterweelverbinding. Kies met name voor een tunnelcomplex in de haven dat aansluit op het verkeersknooppunt Ekeren i.p.v. voor een dubbeldeksviaduct over de dokken aan het Eilandje. Dit noordelijker gelegen tracé in combinatie met het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer (samen = plan B) scoort in vele opzichten beter dan het huidige geplande bouwproject.

stRaten-generaal vraagt daarom om de huidige aanbestedingsprocedure te bevrozen en zo ruimte te creëren voor het verwerken van een nieuwe visie.

1. Efficiënter voor de mobiliteit

We citeren de BAM over de Oosterweelverbinding (website BAM):

'Volgende doelstellingen worden met dit project nagestreefd:

- de bereikbaarheid van de haven en de stad garanderen
- de zuidelijke ring ontlasten
- een goede vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer realiseren, ook bij calamiteiten op de zuidelijke ring
- de verkeersveiligheid verhogen.'

Op al deze criteria scoort het plan B telkens beter dan het huidige geplande bouwproject:

* bereikbaarheid haven garanderen:

- opwaardering havenontsluiting door reorganisatie knooppunt Ekeren + optimalisering op- en afrittencomplex Noorderlaan + bijkomende afritten in de haven

* bereikbaarheid stad garanderen:

- minder sluipverkeer vrachtverkeer op onderliggend wegennet: 9,8% + afleiding substantiële verkeersstromen (vracht + auto) via noorderlus

* zuidelijke ring ontlasten:

- betere spreiding verkeer over hele hoofdwegennet + vermindering totaal aantal vrachtkilometers

* goede vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer:

- kortst mogelijke route beschikbaar voor alle verkeersmodi + huidige drukke punten op Antwerpse ring worden ontlast + alternatieve route beschikbaar bij file

* verkeersveiligheid:

- zie onder 3.

2. Minder hinder

Het alternatief tracé bestaat uit twee tunnelcomplexen (zuidelijke Oosterweeltunnel 3,8 km, inclusief op- en afrit Oosterweel + noordelijke Wilmarsdonktunnel 1,2 km) en een open sleuf (400 meter) die zich in het havengebied situeren. Dat biedt volgende voordelen:

→ ruimtelijke ordening: *logischer inpassing in bestaande omgeving:*

- vrijwaren stadsontwikkeling Het Eilandje/Lobroekdok

- behoud recreatie- en wandelgebied Het Noordkasteel

→ milieu:

- *geluidsoverlast beperkt:*

* tunnel in haven i.p.v. viaduct in stad

* terreinwinst Ekeren: groene buffer

- *verbeterde luchtkwaliteit:*

* lager totaal aantal vrachtkilometers (ieder kiest kortst mogelijke route)

* bij schrappen tolheffing voor auto's aan Oosterweeltunnel: ook autoverkeer kiest kortste route

* geen viaduct nabij stedelijk centrum

→ bouwwerf: *minder hinder tijdens de werken* wegens perifere site t.o.v. stad en ring

3. Veiliger

→ studierapport MER: tunnelalternatief SG scoort beter dan BAM-viaduct

→ alternatieve route beschikbaar bij calamiteiten

4. Goedkoper

→ tunnel goedkoper dan bouwkundig complexe viaduct: vergelijkingen met gelijkaardige recent opgeleverde tunnelcomplexen (Westerschelde, Dublin Port, Luxemburg, Sodra Lanken) en met calculatie Bouygues voor Oosterweelverbinding met tunnel i.p.v. viaduct tonen aan dat een kostprijs voor plan B van 1,34 miljard euro realistisch is. Vergeleken met BAM-plafond van 1,85 miljard euro = verschil van 510 miljoen euro

→ meer tolinkomsten bij open houden Kennedytunnel voor vrachtverkeer: 7,8 miljoen/jaar of 273 miljoen euro over 35 jaar = 783 miljoen euro goedkoper

→ autoverkeer kan gratis aan Oosterweeltunnel

→ minder complexe werf

→ reorganisatie knooppunt Ekeren: terreinwinst nieuwe ontwikkeling: 20 hectare

→ Eilandje: kwaliteitsvolle stadsontwikkeling niet gehypothekeerd

5. Sneller

Timing: sneller dan huidig voorziene project

→ oplevering augustus 2012

→ biedt mogelijkheid om mank lopende aanbestedingsprocedure her op te starten: wezenlijk nieuwe aanbesteding

Manu Claeys (03/272.26.76)

Peter Verhaeghe (0495/36.18.32)

voor stRaten-generaal