

NAAR EEN HISTORISCH COMPROMIS IN HET OOSTERWEELDOSSIER?

Persbericht stRaten-generaal en Ademloos
21 mei 2015

De actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos hebben de Ringlandstudies grondig doorgenomen. Als oude pleitbezorgers van het overkappen van de ring – ze organiseerden er sinds 2008 al diverse congressen over, lanceerden in 2010 de Meccano in combinatie met zes kilometer overkapping, dwongen een overkappingsonderzoek van de stad Antwerpen af (2012) – zijn ze uiteraard grote fan van de Ringlandvoorstellen op de rechteroever. Maar analyse van de studies leerde dat ook Ringland geen antwoord biedt op de problematiek van de Scheldekruisingen, met name op de dagelijkse files aan de Kennedytunnel. Om die files aan te pakken blijft een derde Scheldekruising nodig, wat de actiegroepen net zoals de regering ook al jaren zelf stellen.

Wat Antwerpen nodig heeft is dus: Ringland + een derde Scheldekruising.

Die Scheldekruising kan volgens de actiegroepen niet de Oosterweelverbinding op het BAM-tracé zijn, om vele evidente redenen, waarvan het mogelijk houden van Ringland er een is (cfr. discussie 'niet-compatibiliteit' Oosterweel en Ringland). Maar er is ook de kaalslag van het Sint-Annabos en het Noordkasteel bij aanleggen van de Oosterweelverbinding. Of de jarenlange verkeerschaos op de Antwerpse ring en het langdurig sluiten van de Royerssluis tijdens de aanleg van de Oosterweel. Enzovoort.

Welke derde Scheldekruising dan wel?

Uiteraard vinden stRaten-generaal en Ademloos dat de Meccano hier de beste papieren voorlegt. Dat bleek ook al uit het plan-MER Oosterweel: Meccano werkt uitstekend voor de verkeersproblematiek en bleek de beste optie voor leefbaarheid. De Vlaamse regering heeft op 14 februari 2014 echter voor een ander oplossingsmodel gekozen.

Wij bepleiten nu dat de regering, gelet op de Ringlandstudies en rekening houdend met de rijkdom van het jarenlange debat over een derde Scheldekruising (en de vele studies die vandaag op tafel liggen) het vizier open trekt en de opdracht van de intendant die de overkapping moet onderzoeken breed genoeg maakt. In die bandbreedte moet zitten: een onderzoek van het overkappen van de Antwerpse ring in combinatie met minstens vier Scheldekruisingen: Oosterweel, Oosterweel-Noord, Arup/SUM-tracé en Meccano. Omgekeerd: wanneer de intendant Ringland enkel mag bestuderen in combinatie met Oosterweel ('beslist beleid'), dan is het intendantschap slechts een lege doos.

Binnen die brede oefening verklaren stRaten-generaal en Ademloos zich bereid om Oosterweel-Noord en de belangrijkste uitvoeringsvariant ervan, nl. het Arup/SUM-tracé (= ook reeds meegenomen in het plan-MER en reeds in 2009 onderzocht in een grondige studie van 1,1 miljoen euro), als ernstige terugvalposities te beschouwen voor hun Meccano. Net zoals, binnen de brede opdrachtgeving aan de intendant, de regering dat ook zal moeten doen.

Het spreekt vanzelf dat tijdens de activiteiten van de intendant de voorbereidende Oosterweelwerken die de regering reeds opstart 'on hold' worden gezet. Want opnieuw: je kunt niet een brede opdracht geven aan de intendant en tegelijk die intendant links en rechts inhalen en vastrijden met voldongen feiten in het voordeel van één van de te onderzoeken pistes.

Met dit voorstel willen stRaten-generaal en Ademloos ook de impasse doorbreken waarin Ringland en de regering zelf stilaan verzeilen. Ringland zegt: Ringland is prioritair ('draai de prioriteiten om'). De regering zegt: Oosterweel is prioritair, daarna zien we wel voor wat betreft de overkapping. Wij

zeggen: zowel de overkapping als een derde Scheldekruising zijn prioritair. Op geen van beide kunnen we wachten.

Relevant hierbij is dat bij keuze voor een alternatieve Scheldekruising beide werfzones (overkapping en Scheldekruising) honderd procent gescheiden blijven. Technisch kun je beide dan tegelijk uitvoeren. We berekenden reeds timing en kostprijs van een ander. Ringland kost 3,2 miljard euro (cijfers Ringland), een derde Scheldekruising met slechts 2 x 2 rijstroken kost 2,2 miljard euro (= berekening Arup/SUM, aangepast naar 2 x 2 rijstroken). Samen 5,4 miljard euro. De alternatieve derde Scheldekruising wordt opgeleverd in 2022 (= zoals de nu geplande Oosterweel), Ringland in 2025.

Slotsom: Ringland alleen volstaat niet, er is nood aan een bijkomende derde Scheldekruising, die volgens stRaten-generaal en Ademloos bij voorkeur het Meccanotracc  is, maar ook Oosterweel-Noord en de uitvoeringsvariant Arup/SUM-tracc  mag zijn, mits extra inspanningen dan voor Zwijndrecht, dat bij wegvallen van de Meccano de grootste verliezer dreigt te worden. Wij bepleiten binnen dat kader de overkapping van de E17 tussen Zwijndrecht en Burcht, wat ook al onderdeel was van de Meccano maar mogelijk blijft bij Oosterweel-Noord of Arup/SUM.

Wij maken ons sterk dat inmiddels in Antwerpen een groot draagvlak bestaat voor een combinatie van Ringland met een alternatieve Scheldekruising die het doorgaand verkeer weghoudt van Antwerpen (en door de haven gaat). Wanneer de drie 'historische' partijen in het Oosterweeldebat (regering, Ringland, stRaten-generaal/Ademloos) zich elk bereid verklaren om het eigen voorkeursvoorstel eventueel in te ruilen voor een terugvalpositie (= Ringland + Oosterweel-Noord of uitvoeringsvariant Arup/SUM-tracc ), dan kan de intendant nuttig werk verrichten en kan het vlug gaan.

Manu Claeys en Wim van Hees,
voorzitters van stRaten-generaal en Ademloos