

## **Antwoorden vragen gesteld in de pers naar aanleiding van de publicatie van het Memorandum en de voorstellen van het Forum 2020**

### **KOSTPRIJS**

*Zal de kostprijs van het meccanoscenario niet veel hoger liggen dan de geraamde 3,3 miljard euro? In een krant staat te lezen dat de factuur zou oplopen 'tot 9 miljard'(De Standaard 25 februari).*

FOUT. De studie waarop het Forum zich baseert, steunt op een marktconforme prijszetting, die bovendien is bevestigd geworden na raadpleging van een bevoegd ingenieusbureau. De stelling als zou de geraamde kostprijs tot drie keer hoger moeten liggen mist elke berekening of fundering. Dat de kostprijs van de Lange Wapper over de jaren verdriedubbelde kan niet als referentie dienen en stelt eerder de vraag naar de kwaliteit van de toenmalige ramingen.

*'Het Arup/Sum-voorstel dreigde met 4,3 kilometer tunnel al financieel te ontsporen, onder meer door de vele extra veiligheidsmaatregelen. En Forum 2020 heeft het niet over één, maar over zes tunnels, in totaal 12,1 kilometer lang.' (De Standaard 25 maart )*

FOUT. Deze redenering steunt op een onjuiste interpretatie . Het Arup/Sum-voorstel baseerde zich op een (duurdere) boortunnel, het combiscenario van het Forum gaat echter uit van verzonken tunnels. Voor de kostprijsberekening hanteerde het Forum twee standaarden : voor de Scheldekruising hetzelfde tarief/kilometer als de Oosterweeltunnel van BAM, voor de andere tunneldelen de hoogste schalen van de Nederlandse overheid bij aanleg van verzonken tunnels. De wetenschap leert dat de kostprijs hiervan in Nederland zelfs hoger ligt dan in België (o.a. omwille van de hogere grondprijs en veelal moeilijkere ondergronden). Ter controle werd de totale berekende prijs getoetst bij een Vlaams ingenieursbureau, waaruit bleek dat de prijs eerder te hoog geraamd was.

*'Bovendien heeft de Meccano twee knooppunten meer nodig dan het BAM-tracé en de Arup/Sum-tunnel. Ook die zijn niet gratis. Ter vergelijking, de BAM gaat uit van 150 miljoen euro voor het Oosterweelknooppunt op haar tracé.' (De Standaard)*

### **DIT BETEKENT GEEN VERKEERDE SCHATTING VAN DE KOSTPRIJS.**

Inderdaad zijn er twee knooppunten meer nodig , maar dit zijn klassieke verkeerswisselaars boven het maaiveld, waarvan de prijs meegeteld werd bij het geheel. Het Oosterweelknooppunt van BAM is hiermee onvergelijkbaar, zowel qua dimensionering als qua uitvoering (diepe sleuf). Tegenover de meerkost staan niet te vergeten voordelen qua transport flexibiliteit.

*Is het onderhoud van tunnels niet veel duurder dan bij een brug?*

Dit gegeven wordt vaak aangehaald maar zonder becijferde onderbouw . Tal van kostenelementen zijn ingevolge de veel geringere impact van weersomstandigheden in tunnels minder groot, wat o.m. tot langere levensduur van het wegdek leidt. Tevens mag niet uit het oog verloren worden dat bruggen en viaducten grotendeels uit metaal bestaan, wat veel onderhoud vergt door voortdurende blootstelling aan regen en vorst.

## TERMIJN

*Het voorbereidende werk voor een noordelijke bypass zou minstens tien jaar duren.*

FOOT. Dit statement is zonder enige onderbouw of specificatie. De term 'voorbereidend werk' betreft zowel studiewerk, aanbesteding als het opzetten van de werken zelf, waardoor het uit de hand lopen van het BAM-tracé geenszins als referentie kan gelden. Ter vergelijking : vorig jaar becijferde Arup, een ingenieursbureau met 9000 medewerkers, dat de 'eigen' tunnel (derde Scheldekruising) opgeleverd kon worden in juni 2016 : hun becijfering van termijnen, procedures en bouw waren meticulous opgesteld.

De noordelijke tangent van de noordelijke bypass werd als sluitstuk berekend voor oplevering 2018: vijf jaar procedures en 3,5 jaar bouwen . De twee 'bretellen' zijn technisch minder complex dan die tangent en ook minder lang: de voorbereidende procedures plus bouwwerken zullen korter duren. Voor de A102 is bovendien al een reservatiestrook beschikbaar en zijn alle onteigeningen achter de rug. Aangewezen lijkt het om in een eerste fase de twee bretellen te initiëren, en in een latere fase de noordelijke tangent als sluitstuk.

Ten slotte nog dit: de commissie 'Versnelling infrastructuurwerken ' van het Vlaamse parlement en een expertencommissie onder leiding van gouverneur Cathy Berx heeft zopas een rapport afgeleverd met concrete voorstellen voor de aanpassing van de procedures voor openbare infrastructuurwerken: het is de intentie om de termijn van de procedures te halveren. Eerste casus kan zijn: infrastructuur voor oplossing mobiliteit in Antwerpen en dit ongeacht het gekozen scenario.

*Een tweede spoorontsluiting naast een eventuele A102 zou pas tegen 2020/2025 gepland zijn.*

Bedoeld wordt dat pas rond 2015 de werken aan de tweede spoorontsluiting zouden starten, en dat dit dus laat is voor de opstart van een A102 in dezelfde bedding.

ONJUIST. Vooreerst dient opgemerkt dat een ingetunnelde A102 perfect kan worden gebouwd onafhankelijk van een tweede spoorontsluiting. Of beide projecten samen uitgevoerd worden is een politieke beslissing veeleer dan een technische kwestie. Sinds 1998 is men bezig met de voorbereidende procedure van de tweede spoorontsluiting. De technische studies en berekeningen liggen er. Als men een globale oplossing wil voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek, dan verdient het aanbeveling om die ook globaal te managen, d.w.z. door bouw dossiers slim aan mekaar te koppelen.

## MOBILITEIT

*In de Standaard van 25 februari toont men bij middel van een kaart het doortrekken van het Combi (meccanoscenario) met een zuidelijke tangent . Komt er dan toch een grote ring door het Zuiden ?*

Deze variante is een eigen initiatief van De Standaard, en maakt geen deel uit van de voorstellen van het Forum. De kaart onder de benaming 'Meccano-Plus' is een montage door de De Standaard. Het Forum heeft tegen deze werkwijze geprotesteerd bij de redactie . Een rechtzetting werd gepubliceerd door DE Standaard op 1 maart. Het Forum heeft deze variante nooit weerhouden. De noordelijke bypass functioneert als alternatief voor het doorgaande oost-westverkeer op de huidige ring. Op die manier ontlast hij op significante wijze het zuidelijke stuk. Daardoor ontstaat meer ruimte voor de noord-zuidstromen, die niet meer in conflict raken met het doorgaande oost-westverkeer. Een scenario zoals door DS zelf in kaart gebracht, is voor die noord-zuidstroom dus niet nodig.

*Het Verkeerscentrum zou het combi (meccano) naar de prullemand verwezen hebben (De Standaard 5 maart 2009) ?*

Inmiddels heeft het Verkeerscentrum via ATV ontkend een grondige analyse gemaakt te hebben van het meccano-scenario. Het Forum heeft via een persmededeling gereageerd tegen deze werkwijze en inmiddels werd bij monde van Manu Claeys gereageerd via een reactie in De Standaard van 6 maart. Een uitgebreide reactie vindt U via de homepage van het Forum 2020.

## SEVESO

*Loopt het combiscenario of een noordelijke bypass onder tal van Sevesobedrijven? En dienen tal van havenbedrijven te worden onteigend?*

FOUT. Op de linkeroever loopt de westtangent (op het grondgebied Zwijndrecht) nergens onder bedrijfsterreinen, wel onder de Canadalaan. Op de rechteroever gaat de westtangent beperkt onder gebieden van twee petrochemische bedrijven: Vopak en Esso. De twee bedrijven werden hierover ingelicht door het Forum. Twee opslagtanks moeten wijken voor het aanleggen van de tunnel. Ten noorden hiervan gaat het tracé onder een dok van Antwerp Shiprepair door. Beslist kan worden om dit dok na de aanleg van de tunnel in gebruik te nemen voor een bijkomende op- en afrit naar de tunnel. Zie onder. Voor het overige gaat het tracé in de haven nergens door bedrijfsterreinen. Deze foute interpretatie werd rechtgezet tijdens de vergadering met het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen op 26 februari.

*Gevaarlijke ADR-transporten zullen vanuit de haven nog steeds langs het bioscoopcomplex Metropolis moeten rijden, iets waar de brandweer zich eerder al fel tegen verzette.' (De Standaard)*

Voor een vlugge afleiding van het ADR-transport naar het hoofdwegennet wordt gesuggereerd om, ter hoogte van de Scheldelaan, via een rotonde ingang te gunnen aan dit transport richting het noorden. De rotonde plus op- en afritten werden indicatief uitgetekend en als dusdanig mee verduidelijkt tijdens de persconferentie van het Forum. Daarbij werd ook meegegeven dat dit stelsel niet nodig is om mobiliteitsredenen (capaciteit), maar dat het een meerwaarde kan bieden voor de bedrijven zelf en voor de veiligheid.

## TOL

*Zullen we voortaan moeten betalen om op de Antwerpse ring te rijden, of in en uit de stad?*

FOUT. Het Forum suggereerde om aan de zogenaamde hardware (nieuwe infrastructuurwerken) ook zogenaamde software (verkeerssturing via dynamische verkeersborden) te koppelen. Dit opdat het volledige hoofdwegenet optimaal gebruikt zou worden door alle gebruikers samen. Hierbij werd niet gesteld dat iemand die in of uit de stad zou rijden tol zou moeten betalen.

De Vlaamse regering heeft beslist via tolheffing de mogelijke Oosterweelverbinding te financieren. Hierbij wordt echter het sturende element naar personenwagens ondermijnd door het aanbieden van een scheldekruising met tolheffing (Oosterweelverbinding) en één zonder (Kennedytunnel).

Het Forum pleit voor een mechanisme om de verkeersstromen te sturen naar andere modi en naar routes en tijdstip van reizen waarop het minder druk is. Een element van die sturing kan prijszetting zijn door doorgaand verkeer dat niet de aangewezen route volgt met een spitsheffing te belasten.

De doelstelling van tolheffing als financiering en objectieven van tolheffing als sturingselement moeten goed op elkaar afgestemd worden. Dit is de taak van de overheid.

De lokale verkeersstromen zullen baat hebben bij een goed doordacht en efficiënte verkeerssturing.

## OMWEG

*Ligt het nieuwe tracé niet te ver van de stad en maakt het de Liefkenshoektunnel niet overbodig?*

NEEN. Het nieuwe tracé is 22 kilometer lang (oost-west), het bestaande tracé via de R1 17 kilometer. De verhouding zit bijgevolg gunstiger dan bv. in Lyon, Lille of Barcelona, waar men ook – en met goede resultaten – werkt met een opsplitsing in bypass en lokale expresweg. Een grote omweg is dit niet.

De Liefkenshoektunnel bedient nu bijna uitsluitend noord-zuidtrafiek vanuit de A12 (Bergen-op-Zoom) richting E34 plus het haveninterne verkeer. Een deel van deze stromen zal inderdaad kunnen uitwijken naar de noordelijke tangent + westelijke tangent van het combiscenario. Voor het grootste deel van de bestaande verkeersstroom is dit echter geen gunstig alternatief. Komt daarbij dat de toevoer vanuit Nederland nog zal toenemen bij completering van de A4 Rotterdam/Antwerpen. De Liefkenshoektunnel zal dan meer verkeersstromen te verwerken krijgen dan vandaag.

7 maart 2010