

Antwerpen, Limburg, Nationaal, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant/Brussel, West-Vlaanderen

Oosterweel zien en sterven

De Vlaamse topministers vergaderden gisteren de hele dag over het Oosterweeldossier. Over het globale plan is iedereen het eens. Tot de woorden brug of tunnel vallen.

SP.A: kleinere tunnel op plaats brug

Van onze redacteur

Bart Brinckman

Brussel

De hele dag vergaderde minister-president Kris Peeters (CD&V) met zijn vice-minister-presidenten Geert Bourgeois (N-VA) en Ingrid Lieten (SP.A), aangevuld met vakminister Hilde Crevits (CD&V, Verkeer) en Philippe Muyters (N-VA, Begroting) om de gordiaanse verkeersknoop in Antwerpen op te lossen. Over het globale plaatje was iedereen het eens. Maar de SP.A stelde scherp op de capaciteit van de derde Scheldeoeververbinding. Meteen stonden de randvoorwaarden van de Vlaamse regering, vastgelegd in het regeerakkoord, onder druk.

De socialisten willen dat de nieuwe verbinding enkel dienst doet als ringweg. Zo kan de capaciteit worden beperkt. In plaats van 2x3-rijstroken zouden 2x2 rijstroken voldoende zijn. Dit maakt de bouw van een tunnel, op de plaats van de Lange Wapper, technisch gemakkelijker en goedkoper.

Meteen liepen de discussies vast. CD&V en N-VA delen de zienswijze niet. Voor hen moet de nieuwe oeververbinding een alternatief worden voor de Kennedytunnel, die als onveilig staat gebrandmerkt. Eerder stelde de Vlaamse regering als randvoorwaarde dat er een verbod moest komen voor vrachtwagens in die tunnel (tot Europa daar tol toelaat) en dat de nieuwe verbinding 2x3 rijstroken moest tellen. Als die voorwaarden worden verlaten, kan tien jaar werk de prullenmand in.

De socialisten profiteerden van de opening die Peeters maakte in het dossier rond de A102. Deze weg moet Schoten met Wommelgem verbinden en kan de Antwerpse ring ontlasten. De weg staat op het lijstje van missing links van het Agentschap Wegen en Verkeer en werd door Forum 2020 (Straten-generaal en enkele industriëlen) opgerakeld.

De weerstand tegen die weg is groot tenzij hij wordt ingetunneld. De kostprijs ervan ligt hoog, maar wordt draaglijk als de NMBS tegelijkertijd haar tweede spoorontsluiting bouwt. Die plannen worden pas in de jaren twintig uitgevoerd.

Over het Masterplan 2020 (eerder Masterplan Plus geheten) waren de partijen het wel eens. Het Masterplan uit 1998, dat de mobiliteitsnoden van de Scheldestad oplijstte, was aan actualisering toe. Het nieuwe project zet nog sterker in op een modal shift om mensen en goederen van de weg te krijgen en voortaan te kiezen voor openbaar vervoer, het spoor of de binnenvaart. Ook de E34/E313, die elke dag dichtslibt, krijgt de nodige aandacht.

Ook de leefbaarheid van Antwerpen wordt aangekaart met onder meer aandacht voor de bereikbaarheid (via het openbaar vervoer) van het te bouwen voetbalstadion, de aanleg van de groene Singel, de heraanleg van de kaaien, de heraanleg van het Operaplein en de opwaardering van de De Keyserlei. Voor de verkeersknoop aan het Sportpaleis (Merksem) wordt een drastische oplossing voorgesteld waarbij het doorgaand verkeer in een tunnel verdwijnt en de stedelijke ringweg, ingebed in parkeergebouwen en groene taluds, het spuuglelijke viaduct vervangt.

Vermits er in Merksem een tunnel wordt gebouwd, werd het scenario om op de plaats waar nu de Lange Wapper wordt voorzien, toch een tunnel te bouwen (het Horvath-tracé) opnieuw bestudeerd. Te duur en technisch te delicaat, klonk het eindverdict. Prompt replicerden de socialisten met de vraag om de noodzakelijke capaciteit te verminderen. Peeters zelf zei dat hij 'niet getrouwd is met een brug of een tunnel' maar wees wel op de noodzaak van de technische uitvoerbaarheid en betaalbaarheid.

De minister-president trachtte gisteren nog het perspectief te verruimen waardoor de brug/tunnel een steeds kleiner aspect van het Oosterweeldossier leek te worden. Dat moest het de SP.A en Antwerps burgemeester Patrick Janssens makkelijker maken om de eventuele bouw van een brug te slikken.