

# NOG 2 DAGEN OOSTERWHEELREFERENDUM

Tunnel of brug? Misschien moet de oplossing komen van

## 'Kijk maar eens in het verslag van het Havencongres van 1964, of misschien was het dat van 1974...'

'Het is niet omdat niemand anders het opwerpt dat ik U hiervan op de hoogte breng. Ik ben er tevens van overtuigd dat dit veruit de goedkoopste oplossing is.' Heerlijk toch, die brieven en mails van de 'Oosterweelhobbyisten'.

PETER DE LOBEL

**ANTWERPEN** De Oosterweel-liefhebbers voelen dat hun tijd aangebroken is, als er ooit een uur U was, dan wel nu. Met nog maar twee dagen te gaan tot de volksraadpleging is hun kans om gehoord te worden groter dan ooit. Het regent dan ook alternatieven voor de Oosterweelverbinding.

Tot maart van dit jaar was de wereld nog betrekkelijk eenvoudig in Antwerpen. Er zou een Oosterweelverbinding komen met de Lange Wapperbrug. Maar onder druk van de actiegroepen Straten-Generaal en Ademloos kwam er een alternatievenonderzoek. Het BAM-tracé, het tunnelalternatief van Straten-Generaal en het Horvath-tracé (met tunnel in plaats van de Lange Wapper) werden door het studie-bureau Arup-Sum met mekaar vergeleken.

Op 4 maart dropte Arup-Sum zijn bom. In plaats van duidelijkheid te verschaffen, maakte de studie de chaos compleet. Geen van de drie

voorstellen ideaal, klonk het ongegeneerd, maar kijk, wij hebben zelf nog een alternatief. En uit de hoge hoed van Arup-Sum werd een vierde tracé getoverd: een lange, rechte tunnel van Linkeroever naar Ekeren.

Voor Oosterweelfreaks aan keukentafels overal te lande moet die demarche geklonken hebben als een luid 'spreek en uw mond zal opengaan!'. En dat deden ze.

'Ik voorspel dat er bij de eerste stilstaande file in de tunnels lijken uit de wagens zullen gehaald worden', schrijft Jef Keymeulen. Ja hallo! De man is bruggepensioneerd verkeersdeskundige en rabiaat tegenstander van tunnels: 'De concentratie giftige stoffen is er 300 keer hoger dan in openlucht. Voor de Antwerpse Ring: GEEN TUNNELS!'

Als ze echt een punt willen maken gebruiken de hobbyisten hoofdletters. Dan kan je hun mails en brieven luider lezen. 'LOS DE FILES OP! Rekeningrijden: AFSCHAF-FEN!'

**'Geen tunnels! De concentratie giftige stoffen is er 300 keer hoger dan in openlucht'**

**'Als kind had ik het voorrecht om tijdens de warme zomerdagen regelmatig op het Noordkasteel te gaan zwemmen, ik ken deze hoek van Antwerpen dus bijzonder goed'**

Van Keymeulen pleit voor een XL-versie van de Lange Wapper, helemaal tot aan Linkeroever en niet met twee, maar met drie verdiepingen. Prima Jef, bedankt.

'Wanneer ik iets aanvoel in de politiek in Antwerpen, blijkt achteraf dat veel van mijn collega-sinjoren er net zo over denken', mailt Billy Darley. De tunnel van het BAM-tracé wil hij behouden, maar die moet dan aansluiten op de Oosterweelsteenweg. Die steenweg

moet alleen even omgebouwd worden tot 'een moderne autostrade'. Via een viaduct moet die aansluiten op de A12.' Kan dat wel Billy?, vraagt een mens zich dan bezorgd af. Gelukkig is de hobbyist niet over één nacht ijs gegaan. 'Als kind had ik het voorrecht om tijdens de warme zomerdagen regelmatig op het Noordkasteel te gaan zwemmen, dus ken ik deze hoek van Antwerpen bijzonder goed', sust hij.

Ook politici die we tot nog toe amper gehoord hadden in het debat, voelen dat nog niet alles is beslist. Volgens Vlaams Parlementslid Ivan Sabbe (LDD) zouden met een handvol extra rijvakken en een tolvrije Liefkenshoektunnel al veel mobiliteitsproblemen van de baan zijn. 'Het ei van Columbus', noemde hij zijn plan. Intern toetste hij het amper af — met de voorspelbare strubbelingen tot gevolg. Ook bij de NV Liefkenshoek zullen ze hem zien komen. 'Die tunnel kunnen we niet tolvrij maken', legde minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V) nog eens uit. 'Die is gebouwd met publiek-private samenwerking en de pps-vennootschap moet haar investeringsgeld recupereren.'

De economieprofessoren Bruno De Borger (UA) en Stef Proost (KU Leuven) gooien het over nog een andere boeg. Zij pleitten voor een verstandige tolheffing. Geen tunnels of bruggen, neen, zeggen de prof-

fen, 'men moet eerst nadenken over tolheffing vooraleer over te gaan tot zeer grootschalige investeringen'. Easy.

En stel nu, zeggen ze, dat die Oosterweelverbinding er toch komt, dan nog moet je tol heffen in de Kennedytunnel. De bezwaren die Europa heeft met tol in de Kennedytunnel worden daarbij aan de academische laars gelapt. Ook de raandvoorwaarden van de Vlaamse regering — een tol- en vrachtwagenvrije Kennedytunnel — worden feestelijk genegeerd.

Misschien er nog eens een expert uit het buitenland bij halen? Albert L.A.D. Croket bijvoorbeeld, een 66-jarige bouwkundig ingenieur op rust, die in Bonaire, op de Nederlandse Antillen woont. De man gebruikt in zijn correspondentie uitsluitend HOOFDLETTERS om zijn punt te maken. Hij woonde en werkte 31 jaar in Antwerpen en verwijst naar een artikel van een collega prof. dr. ir, 'in het verslag van het Havencongres in ofwel 1964 ofwel in 1974. Het is zeker een van beide jaren. Het gaat over zakkingen van meer dan 50 cm in de haven na tunnelboringen op een diepte van 75 meter in de Boomse klei.'

'IN DE HOOP U VAN DIENST GEWEEST TE ZIJN. SPIJTIG GENOEG HEB IK HIER IN BONAIRE ALLEEN MIJN GEHEUGEN TER BESCHIKKING.' Toch bedankt.



©Noriant