

Oosterweel niet klaar in 2025, maar in 2030

De werken aan de Oosterweelverbinding zullen niet afgelopen zijn in 2025, maar pas in 2030. Dat meldt het Rekenhof en bevestigt de projectbeheerder Lantis. De ramingen bleken veel te optimistisch.

**WIM VAN DE VELDEN
EN MARC DE ROO**

Volgens de huidige planning zijn de werken op rechteroever mogelijk pas jaren later klaar, meldt het Rekenhof in een rapport over de Vlaamse begroting. De werken zijn dit jaar begonnen op linkeroever, maar op rechteroever gaat de schop ten vroegste in 2021 de grond in. Pas in 2020 zijn de bouwaanvragen klaar. De werken zullen meteen ook dubbel zo lang duren als gepland.

De sluiting van de Antwerpse ring wordt dan alles samen een project van liefst 28 jaar. De plannen dateren al van 2002, toen het Vlaams decreet over de oprichting van de Beheersmaatschappij Vlaanderen Mobiel (BAM) - nu Lantis - werd goedgekeurd.

De reden voor de vertraging is dat de ramingen voor de werken veel te optimistisch waren en de werken complexer zijn dan eerst gedacht, is bij Lantis te horen. De plannen zijn bijgestuurd na het akkoord - het Toekomstverbond - dat intendant Alexander D'Hooghe twee jaar geleden sloot over een scheiding van het haven- en doorgaand verkeer en de overkapping van de ring.

Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) zegt dat er eigenlijk geen vertraging zit op de

grote projecten van het Oosterweeltraject zelf, zoals de Oosterweeltunnel. Ze bevestigt wel dat de leefbaarheidsprojecten en de overkapping pas helemaal klaar zijn tegen 2030. 'Door de overkapping en de leefbaarheidsprojecten zal het langer duren', luidt het.

Dat de werken aan de Oosterweelverbinding dubbel zo lang duren als gepland, betekent dat het fileleed langer zal duren. Elk jaar worden filerecords gebroken op de Antwerpse ring, waar dagelijks tot 140.500 voertuigen passeren. De ring verwerkt ook tot 26.000 vrachtwagens per dag, het dubbele van het vrachtverkeer op de Brusselse ring. Dat de Oosterweelverbinding pas klaar zal zijn tegen 2030, zal dan ook een impact hebben op het bedrijfsleven.

Er hangt een prijskaartje van 3,6 miljard euro vast aan het project, plus de geraamde kostprijs van 1,2 miljard euro voor de leefbaarheidsprojecten en de overkapping.

3,6 miljard

Er hangt een prijskaartje van 3,6 miljard euro aan Oosterweel, plus de geraamde 1,2 miljard voor de leefbaarheidsprojecten en de overkapping van de ring.



De projectbeheerder Lantis zal de borden langs de Antwerpse ring, waarop staat dat de Oosterweelwerken klaar zijn tegen 2025, moeten vervangen. © WIM KEMPEAERS

Fileleed rond Antwerpen zal nog langer aanslepen

Dat de werken aan het **Oosterweelproject** pas tegen 2030 klaar zullen zijn, betekent dat ook de files nog jaren aanhouden. Het bedrijfsleven zinkt de moed in de schoenen.

MARC DE ROO EN
WIM VAN DE VELDEN

Hoewel borden langs de Antwerpse ring gisteren nog aankondigden dat de Oosterweelverbinding tegen 2025 klaar is, zal dat pas in 2030 zijn, blijkt uit een rapport van het Rekenhof. De verschuiving van de timing heeft alles te maken met de bijkomende werken, zegt Annik Dirckx, de woordvoester van Lantis, het vroegere BAM, de projectbeheerder van het Oosterweelproject.

'In 2017 ging men ervan uit dat de Oosterweelwerken zes à zeven jaar in beslag zouden nemen. Maar daarna is beslist delen van de ring te overkappen en leefbaarheidsprojecten uit te voeren, zoals extra en hogere geluidsmuren en een nieuwe fietsbrug. Daardoor is de scope van het project volledig gewijzigd. Oosterweel gaat 30 procent meer kosten, 30 procent meer werk vereisen en dus ook 30 procent meer tijd in beslag nemen.'

Dirckx gaat er nu van uit dat de werken acht tot tien jaar in beslag nemen. 2030 is ook de einddatum die Lantis op zijn recentste infodagen naar voren schuift als einddatum voor de Oosterweelwerken, terwijl het voordien uitging van 2025.

Tegenslag

Dat de werken langer duren betekent dat het fileleed vijf jaar langer aanhoudt. Dat is een tegenslag voor de Antwerpse haven en de bedrijfswereld. De haven boekte vorig jaar voor het zesde jaar op rij een recordoverslag, maar hotst steeds meer op haar limieten. Zowel qua haveninfrastructuur waar dringend nood is aan een nieuw containerdok - als qua mobiliteit. Het mobiliteitsprobleem is het prangendst, is de nagel waarop haventopman Jacques Vandermeiren voortdurend klopt. 'Voor het beter wordt, zullen we het in Ant-

werpen ongetwijfeld nog enkele jaren moeilijker hebben.'

Vandermeiren is niet bij de pakken blijven zitten en heeft meerdere projecten op stapel gezet om zo veel mogelijk vrachtvervoer van de truck te verschuiven naar het binnenschip en het spoor. Om het fileleed van de werknemers in de haven te helpen oplossen worden waterbussen en fietsbussen ingezet. Die zijn een enorm succes.

Ook de bedrijven in de Antwerpse haven organiseren zich steeds meer om zo veel mogelijk vracht van de weg te halen en nachttransporten en nachtwerk mogelijk te maken. Stephan Vanfraechem, de topman van de Antwerpse havenfederatie Al-faport, wijst erop dat het verkeer op de Antwerpse ring nog altijd voor 20 procent uit vrachtvervoer bestaat. 'Van dat vrachtverkeer is een vijfde gerelateerd aan de Antwerpse haven.'

Scheldetunnel

Dirckx stelt wel dat er vanaf 2027 beterschap komt. De nieuwe Scheldetunnel (zie kaart) moet dan klaar zijn, althans in noordelijke richting. De derde Scheldetunnel is een cruciale schakel om de Antwerpse ring te vervolledigen en het fileleed in en om Antwerpen terug te dringen. Dagelijks rijden gemiddeld 160.000 voertuigen door de Kennedytunnel, maar eigenlijk is die ontworpen voor 65.000 auto's. Die andere Scheldetunnel - de Liefkenshoekunnel - kan 40.000 voertuigen per dag aan, maar heeft ook het verzadigingspunt bereikt.

Tijdens de werken wordt volgens Dirckx ook alles in het werk gesteld om het verkeer op de Antwerpse ring zo vlot mogelijk te laten verlopen. Zo wordt bij de afbraak van de brug aan het Sportpaleis in Merksem een tijdelijke ring aangelegd en zal op de meeste plaatsen een permanente snelheidsbeperking gelden van 70km/uur.

De totale kosten van de Oosterweelverbinding worden geraamd op net geen 5 miljard euro; 3,64 miljard voor de

DE VIJF PROJECTEN VOOR DE OOSTERWEEVERBINDING



DE WERKEN LOPEN VERTRAGING OP



Oosterweel

De bijkomende plannen voor Oosterweel leiden ertoe dat de werken pas klaar zijn tegen 2030, terwijl tot dusver 2025 was vooropgesteld. Het fileleed rond Antwerpen blijft dus nog jaren aanslepen, wat een stroef vormt voor de Antwerpse economie. Ook al zoeken de haven van Antwerpen en de lokale bedrijven naar alternatieven, het verkeer op de Antwerpse ring bestaat nog altijd voor 20 procent uit vrachtverkeer.

bouwwerken van het Oosterweelproject aan sich en 1,25 miljard voor de leefbaarheidsprojecten en de overkapping. Ter vergelijking: het mobiliteitsbudget voor heel Vlaanderen, inclusief De Lijn, de waterwegen en de kust bedroeg in 2018 1,58 miljard euro. De Oosterweelwerf wordt dan ook een van de allergegrootste bouwprojecten van Europa.

Voor de financiering van de leefbaarheidsprojecten en de overkapping heeft de overheid een overkappingsfonds opgericht. Daarin zit voorlopig slechts 109 miljoen euro, waarschuwt het Rekenhof.

De Vlaamse regering besliste de kosten van de Oosterweelverbinding buiten de Vlaamse begroting te houden, ook al heeft Europa daar nog altijd geen fiat voor gegeven. De Vlaamse regering wijst erop dat het gaat om een investering die zichzelf terugbetaalt dankzij de toelagen. De eerste investeringen in Oosterweel worden onderstussen voor een deel gefinancierd met toelagen van de Liefkenshoekunnel. Het Oosterweelproject kreeg ook een lening van 1 miljard euro van de Europese Investeringsbank (EIB).