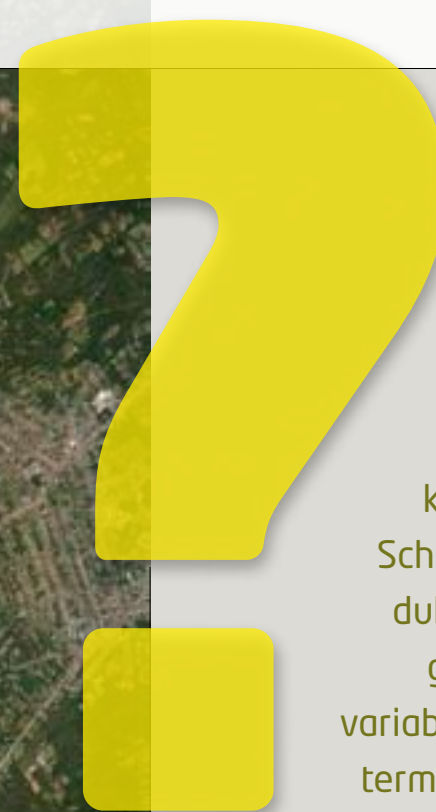


# Liefkenshoek

is tunnel  
het alternatief



Geen van de tracés voor de sluiting van de Antwerpse ringweg voldoet.

Na een evaluatie kwam ArupUK – SumResearch met een alternatief:

ArupUK – SumResearch

beperk de capaciteit van de huidige ringweg, boor een kleine tunnel onder de Schelde en werk met een dubbele ringweg en drie gesynchroniseerde en variabel tolbare tunnels. Op termijn kan het bestaande viaduct aan het Sportpaleis zelfs verdwijnen.

Juli 2008 beslist de Vlaamse regering de drie tracés voor de sluiting van de Antwerpse ringweg door een onafhankelijk bureau te laten evalueren. Het gaat om het voorstel van Bam met een viaduct, het voorstel Horvat met een tunnel onder de dokken en het alternatief van Straten-generaal. Het Vlaams Gewest wil een objectief, integraal en technisch oordeel over alle specifieke aspecten en indicatoren van het tracé Bam, het tracé Horvat en het tracé Straten-Generaal (zie kaders). Het Brits – Belgische consortium Arup UK – Sum Research krijgt de opdracht en moet de drie tracés op volgende zes indicatoren onderzoeken:

- technische haalbaarheid
- financiële haalbaarheid
- gevolgen voor mobiliteit en verkeersveiligheid
- gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit
- impact op mens en leefomgeving
- timing en haalbaarheid

#### HAALBAAR MAAR MOEILIK

De drie tracés zijn technisch haalbaar, maar elk tracé heeft zijn specifieke moeilijkheden. Het moeilijkste aan het Bam-tracé is de aansluiting van het dubbeldeksviaduct op het bestaande viaduct van de ringweg aan het Sportpaleis en het Lobroekdok. Een viaduct met twee niveaus moet er aansluiten op een ander viaduct en niet op een ringweg. Een aanzienlijk



#### Het voorstel Bam

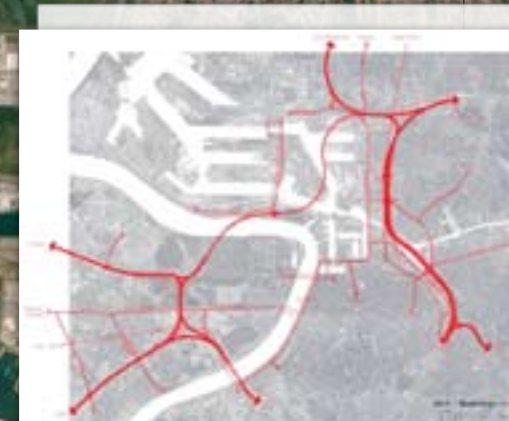
Het Bam-tracé vertrekt op Linkeroever, waar een tunnel onder de Schelde duikt. Op de rechteroever komt deze tunnel weer boven ter hoogte van het Noordkasteel. Daar komt ook een groot knooppunt, het Oosterweelknooppunt. Dat zorgt voor de aansluiting van het nieuwe gedeelte van de ringweg op het netwerk van lokale wegen. Hier vertrekt ook een dubbeldeksviaduct over de haven en de wijk het Eilandje. Dat hoge en brede viaduct sluit in Merksem aan op de bestaande ringweg, naar het noorden en ter hoogte van het Lobroekdok op de nieuwe stedelijke ringweg, naar het zuiden. Er komt een tolheffing voor alle verkeer op het nieuwe deel van de ringweg. De inning gebeurt manueel, en daarom wordt in een groot tolplein voorzien. In het voorstel van Bam wordt alle vrachtverkeer uit de Kennedytunnel geweerd. Het personenverkeer hoeft daar geen tol te betalen.



#### Het voorstel Horvat

Op vraag van de stad Antwerpen heeft het studiebureau Horvat&Partners in 2005 een variant op het tracé met het viaduct onderzocht. In de plaats van een viaduct komt er een tunnel onder de dokken. Daarom wordt het ook wel eens het Royersluis-tunnel-tracé genoemd. Hier houden we het bij het voorstel Horvat.

Dat tracé is grotendeels hetzelfde als het Bam-tracé. De tunnel onder de Schelde en het Oosterweelknooppunt zijn identiek. In dit tracé vertrekt aan dat knooppunt weliswaar geen viaduct, maar een tunnel onder de haven en het Eilandje. Daarna is het traject opnieuw hetzelfde, met de aansluitingen op de bestaande ringweg in Merksem en ter hoogte van het Lobroekdok. Ook de tolnning is in beide voorstellen identiek.



#### Het voorstel Straten-Generaal

Ook het tracé van de bewonersgroepen van Straten-Generaal vertrekt op Linkeroever met een tunnel onder de Schelde. Die tunnel komt ook boven ter hoogte van het Noordkasteel, met aansluiting op het netwerk van lokale wegen. Daar vertrekt een andere tunnel, die in het noorden, in Ekeren, aansluit op de A12.