

chatsessie GvA met Manu Claeys, woensdag 9 september 2009

12:35**Moderator:** Manu Claeys komt zodadelijk aan op onze redactie. Voer nu alvast uw vragen in.

13:07**Moderator:** Manu Claeys zit achter zijn computer, we kunnen er aan beginnen!

13:08[Opmerking van manu claeys]

Dag lezer, ik zit op mijn plek en ben blij dat gazet van antwerpen me de kans biedt om op jullie vragen een antwoord te geven. Beginnen maar!

13:08[Opmerking van Maarten Reul]

Ik zie het verschil in luchtvervuiling voor Deurne niet tussen het trace van de BAM en dat van ARUP. Goed, de BAM zal het viaduct verbreden itt de BAM, maar als het enkel gaat over de hoeveelheid voertuigen: door de opgelegde sluiting van de Kennedytunnel voor vrachtvervoer zal er toch evenveel verkeer langs Deurne geleid worden in het BAM-trace dan in het ARUP-trace? Tenzij u ook voorstander bent van de bouw van de A102 (Wommelgem-Makro-Merksem) om zo Deurne te ontlasten (en Wijnegem/Schoten te vervuilen)?"

13:10**manu claeys:** stRaten-generaal is als sinds 2005 groot pleitbezorger voor het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer. Die tunnel sluiten voor vrachtverkeer is voor ons dus geen optie, omdat je bij verbod voor vrachtverkeer al dat verkeer dwingt tot groot omrijgedrag langs die ene tunnel, de Oosterweel. Dat heeft negatieve gevolgen voor de hele stad. Het is dus evident dat wij pleiten voor Arup/Sum-trace met open houden van Kennedytunnel. Uit de studie blijkt dat dit goeie resultaten geeft voor dat tracé.

13:10[Opmerking van Bert]

Klopt het dat het bestaande viadukt van merksem het probleem vormt voor een goede aansluiting aan de Lange Wapper? Zou u dan ook mee aan de tafel willen gaan zitten met BAM om hiervoor een oplossing uit te werken?

13:12**manu claeys:** De koppeling van Lange Wapper met bestaande ring is een van de vele problemen veroorzaakt door het BAM-trace, omdat daardoor die R1 verbreed moet worden tot 16 rijstroken. Er is geen goede oplossing hiervoor te bedenken, wat BAM daarover ook beweert. Sinds 2001 signaleert de studiedienst van BAM zelf dit probleem. Na 8 jaar studie hebben ze er nog geen antwoord op gevonden, omdat dit antwoord niet bestaat

13:12[Opmerking van Rudy Wijsman]

Het hele project is uiteindelijk bedoeld om de files te verminderen. Hoeveel en hoe lange files verwacht men uiteindelijk aan de tolpoortjes ?

13:13**manu claeys:** Goeie opmerking: het project is inderdaad bedoeld om een oplossing te bieden voor de mobiliteitsproblemen. Precies daarom is het verstandig om de internationale verkeersstromen te splitsen over twee tunnels ipv 1 (bij BAM). Over mogelijke files aan de tolpoorten staat in geen enkele studie iets.

13:13[Opmerking van Herman Spildoren]

Beste Manu, Het StRaten-Generaal tracé ging steeds hand in hand met het weglaten van het vrachtverbod in de Kennedytunnel. Kan StRaten-Generaal akkoord gaan met een ARUP-SUM tracé MET een vrachtverbod in de Kennedytunnel?

13:15**manu claeys:** Neen. Wij vinden een vrachtverbod in de Kennedytunnel in alle scenario's grote onzin. Dat verbod is in 2001 door de Vlaamse regering beslist in functie van een tolsценario, niet in functie van het vinden van een oplossing voor een mobiliteitsprobleem. Nogmaals: als de Kennedytunnel dichtgaat voor vrachtverkeer, dan ontstaat ter hoogte van het Sportpaleis een nieuwe muur van internationale vrachtwagens die allemaal verplicht naar de Lange Wapper moeten. Overigens, nergens ter wereld bestaat een dergelijk verbod voor vrachtverkeer op grote transportwegen

13:15[Opmerking van Nick]

Ik heb begrepen dat er geen pechstrook is voorzien op de Lange Wapper. Is die er wel in de tunnel voorzien ? Zijn er ook ontsnappingsroutes enzovoort voorzien ?

13:16**manu claeys:** In de tunnel zijn drie rijstroken van 3,75 meter voorzien, dat is breder dan de EU-norm. Daarnaast zijn twee stroken van 1 meter voorzien, geen pechstrook dus, wel een uitwijkstrook. In de tunnel van BAM is OOK geen pechstrook voorzien. Daar gaat de vergelijking dus gelijk op.

13:16[Opmerking van Anja]

Wat als antwerpen massaal steemt VOOR?

13:18**manu claeys:** Dat is net de inzet van het referendum. Het zou me alleszins verwonderen dat dit zou gebeuren. Wij vinden de omgekeerde vraag pertinent: wat als Antwerpen massaal Neen stemt. Wat zal de politiek dan doen? Wij hopen dat ze dan correct omgaan met die uitslag.

13:18[Opmerking van Jean De Bondt]

In de media (kranten) verschijnen berichten dat een tunnel even , al dan niet , meer vervuilend zou zijn een tunnel , wat is uw visie hierop ?

13:21**manu claeys:** Dank u voor de vraag, want dit is een van de misleidingen die BAM de wereld in stuurt. Een tunnel op zich is natuurlijk niet meer vervuilend dan een viaduct. stRaten-generaal was vorig jaar in Madrid, waar we het project van de calle 30 (kleine ring en overkapping ervan) gingen bestuderen. Alle meetresultaten wijzen er uit dat de omgeving rond de nieuwe tunnels en overkappingen aanmerkelijk beter af is met wegstoppen van autostrades, zowel op het vlak van uitstoot als geluidsoverlast. Misleitend stelt de BAM dat een alternatief trace meer vervuilend is; zij houden echter vast aan Kennedytunnel verbieden voor vrachtverkeer, waardoor meer omrijgedrag ontstaat door dat vrachtverkeer, en dat veroorzaakt vervolgens meer uitstoot, zowel bij BAM als bij Arup/Sum MET verbod vrachtverkeer in Kennedytunnel.

13:21[Opmerking van Alex]

Hoe gaat u de mensen overtuigen om te gaan stemmen. Ik krijg het idee dat de mensen niet echt warm lopen om mee te doen aan de volksraadpleging, terwijl er toch meer dan 47.000 stemmen nodig zijn.

13:23**manu claeys:** We zullen de volgende weken heel wat infosessies organiseren, posters verspreiden, via de media communiceren over het belang van dit referendum, enzovoort. 47.000 mensen overtuigen om die zondagochtend effectief te gaan stemmen is geen kleine opdracht. We weten dat. Tegelijk beseffen veel Antwerpenaren nu reeds wat de inzet is, en hoe belangrijk het is dat ze deze ene keer echt hun stem verheffen. Een goede campagne moet ons in staat stellen om het vereiste aantal te halen.

13:23[Opmerking van Carine Versluys]

De tunnel zou gevaarlijk zijn, want vlak onder petrochemische bedrijven in de haven lopen. Moeten die bedrijven dan onteigend worden en jobs op de helling zetten?

13:26**manu claeys:** Neen, die bedrijven moeten niet onteigend worden. Het wegdek van de tunnel loopt op min 42 meter onder die bedrijven. Het plafond is 15 meter hoger. U kunt zelf uitrekenen hoe diep de tunnel dus onder de bedrijven door gaat. In Antwerpen hebben we het geluk dat de bodem uit goeie Boomse klei bestaat. Dat is een goede bodem om stabiel in te boren. In Madrid zagen we welke effecten dit boren heeft op de bovengrond: geen namelijk. Ginder ging de tunnelboor op minder dan 15 meter onder een wankel 19de-eeuw glazen paleis. Er brak niet 1 glas. Vergelijk het ook even met wat we in Antwerpen presteerden onder het centraal station. Daar werd ook een tunnel ... geboord. Het station zelf werd tijdens het hele proces met sensoren gemonitord. Alles verliep perfect.

13:26[Opmerking van Harry]

Wat met het verbruik aan energie voor verlichting en verluchting van de tunnel, en het grondwaterniveau voor bijvoorbeeld de oude landen(natuurgebied).

13:30**manu claeys:** Het viaduct wordt ook verlicht, zoals overigens alle autostrades in België. Maar het klopt dat in een tunnel meer verlichting nodig is. Daar staat tegenover dat bij keuze voor het bouwen van de

tunnel elk jaar 29 miljoen euro reistijdbesparing geboekt wordt voor het vrachtverkeer in en rond Antwerpen, dat betekent dus ook heel wat minder uitstoot. Bovendien ligt de onderhoudskost van een tunnel heel wat lager dan dat van een viaduct. Wat betreft de verluchting: beschouw dit als een kans, want vuile lucht kan deels gecaptureerd worden in een tunnel, en behandeld, gefilterd, etc. Op een viaduct vliegt alles vrij de hemel in, en belandt het uiteindelijk toch ergens. Wat betreft de Oude Landen: de tunnel ligt een heel eind verwijderd van Oude Landen. De tunnelmond komt uit in Luithagen, op meer dan een halve kilometer van Oude Landen. De tunnel loopt onder de havendokken. Voor zover wij weten heeft de aanleg van de tunnel geen negatieve gevolgen voor het grondwaterpeil van Oude Landen. Maar dit moet verder onderzocht worden.

13:30[Opmerking van Alex]

Is een referendum met één vraag niet in jullie voordeel? er zullen toch meer mensen komen om nee te stemmen dan ja?

13:32**manu claeys:** Deels hebt u gelijk. Bij een referendum wordt vaker nee dan ja gestemd. Maar wij vonden het belangrijk dat de Sinjoor zich ook positief zou kunnen uiten. Nu bestaat al het stereotiep over burgers en actiegroepen dat ze altijd tegen iets zijn. Welaan: hier lag een kans om aan burgers ook de gelegenheid te bieden om zich 'voor'iets uit te spreken. Verder vonden we het belangrijk dat een tweede vraag op het formulier stond, omdat bij afwezigheid daarvan voorstanders van de Lange Wapper meteen zullen zeggen: zie je wel, er is blijkbaar geen alternatief. Dat alternatief is er wel degelijk, zo blijkt uit onafhankelijk onderzoek, maar politici hebben beslist dat ze die studie willen negeren, en dus kwam er geen tweede vraag.

13:32[Opmerking van Robin]

Wat met bedrijven zoals Case New Holland (enkele duidenden werknemers direct en indirect)? Die zouden vlak aan de monding van de tunnel liggen en dus onteigend moeten worden?

13:34**manu claeys:** Opnieuw goeie vraag. Ik waardeer het dat zo veel lezers blijkbaar het dossier vrij goed in de vingers hebben. Nu de politici nog. Concreet: Case New Holland heeft twee fabrieken in de haven. Fabriek 1 ligt ten zuiden van de Noorderlaan, en blijft buiten dit verhaal. Fabriek 2 ligt ten noorden van de Zuiderlaan, op de plek waar de tunnel boven zou komen. Belangrijk om weten is dat de tunnelmond zelf plus de uiteindelijke autostrade ter plekke niet ligt op de plaats waar nu de gebouwen liggen, wel op de terreinen van Case New Holland. De fabriek zelf zou volgens ons niet moeten verdwijnen, ook niet tijdelijk. We hebben de tekeningen van Arup/Sum zelf op een grondplan van de situatie zoals die nu is gelegd, en de uitkomst is vrij duidelijk: het tunneldeel ligt op het zuidoostelijk deel van het terrein, waar momenteel geen bebouwing is.

13:34[Opmerking van Roger Vermeulen]

U had zelf een tunnelalternatief dat door de Vlaamse overheid in zijn studie is opgenomen. Waarom is de tunnel van Arup/Sum beter, en heeft u uw eigen alternatief verworpen?

13:37**manu claeys:** De tunnel van Arup/Sum verschilt op 1 aspect met die van stRaten-generaal: het Oosterweelknooppunt aan het Noordkasteel wordt geschrapt. Voor de rest zijn beide tunnels identiek. Waarom is dat schrappen nu zo goed? Omdat je op die manier geen rare kronkel moet maken in je tunnel. Je kunt rechtdoor boren, wat het boren technisch makkelijker en goedkoper maakt + wat de tunnel zelf veiliger maakt (je rijdt rechtdoor, en moet geen bochten in de tunnel maken). We vinden het niet zinvol dat bij een discussie over het tunnelalternatief twee vrijwel identieke tunnels tegelijk in het verhaal gehouden worden. Daarom hebben we in het begin van de zomer beslist om voluit voor de tunnel van Arup/Sum te gaan, die voor 90 procent een variant is op die van ons.

13:37[Opmerking van Ronald]

Mocht men op het referendum nee stemmen tegen Oosterweel, op welke termijn zou dan het alternatief van Arup/Sum operatief kunnen zijn? Zoals blijkt dienen er nog bijkomende onderzoeken te worden gedaan naar veiligheid, impact op milieu (oude landen) etc. Hoe ver is dit project eigenlijk al uitgewerkt?

13:39**manu claeys:** Arup/Sum heeft een erg concrete berekening gemaakt van de opleveringsdatum van dergelijke boortunnel. Ze kwamen uit op 13 juni 2016, ofwel anderhalf jaar later dan wanneer we nu toch zouden beslissen om de Lange Wapper te bouwen. Bovendien zou de bouwwerf van de tunnel nauwelijks

voor overlast zorgen in de stad, terwijl de bouwwerf voor de Lange Wapper bijna twee jaar congestie zal veroorzaken op de bestaande ring. Het project van Arup/Sum is erg concreet uitgewerkt en onderzocht. Arup is het grootste ingenieursbureau van de wereld (9000 werknemers). Deze mensen weten waarover ze het hebben. Ze bouwden mee de Chunnel, tekenden mee aan de grote tunnel tussen Zweden en Denemarken. Ze zijn wereldleiders, en zullen zich niet laten pakken op verkeerde data bij berekeningen. BAM daarentegen heeft nog nooit een meter tunnel gebouwd.

13:39 [Opmerking van bob peeters]

Beste, Is het geen tijd om met spelletjes op te houden? Antwerpen heeft deze brug (viaduct) nodig om andere projecten te kunnen financieren. Hoe wilt U dat in vredesnaam doen met uw voorstel?

13:41 **manu claeys:** Nog een misverstand. Al jarenlang wordt Antwerpen, en zoals blijkt ook veel lezers van de GvA, gegijzeld met de fabel dat we de tol van de Oosterweelverbinding nodig zouden hebben voor het realiseren van andere Masterplanprojecten. Al even lang weet de Vlaamse regering dat dit niet zo is. Een eerste luik van de tramverlengingen is intussen gefinancierd uit de reguliere begroting. De andere luiken zullen volgen, als daartoe politieke wil is. Europa (Eurostat) staat immers niet toe dat met geheven tol aan een weginfrastructuur andere bouwprojecten gefinancierd worden.

13:41 [Opmerking van Alex]

Dan hoop ik dat u ook iets via de scholen gaat doen. Je mag voor deze volksraadpleging gaan stemmen vanaf 16 jaar heb ik gehoord. Een informatieverspreiding via de scholen lijkt me dan ook een must.

13:43 **manu claeys:** U hebt groot gelijk. Op de Dag van de Democratie (18 september a.s.) plant stRaten-generaal alvast een informatievergadering voor de school Pius X, op vraag van de school overigens. Verder organiseren we samen met Ademloos op diezelfde middag een grote informatiesessie over de volksraadpleging in de Singel. We hopen dat de hoogste graden van veel Antwerpse scholen daar op ingaan, want dit wordt een belangrijke oefening in democratie voor die leeftijdscategorie. Ik heb ook begrepen dat de stad Antwerpen de geplande objectieve informatiebrochure ter beschikking zal stellen van de Antwerpse scholen, om die te verwerken in eventuele lessenreeksen.

13:43 [Opmerking van Walter Garrevoet]

Wat vindt u ervan dat er een referendum op lokaal niveau zal beslissen over een zaak die ook mensen die in de omgeving van Antwerpen wonen aanbelangt?

13:46 **manu claeys:** Zo 'lokaal' is Antwerpen toch niet. Het hele bouwproject loopt over het grondgebied van Zwijndrecht en Antwerpen. De impact ervan zal ook in eerste instantie en vooral die twee gemeenten treffen. Dan lijkt het ons logisch dat het die twee gemeenten zijn die beslissen over hun eigen toekomst. Verder wil ik hier ten zeerste benadrukken dat bij een keuze voor een tunnel door de Antwerpenaren de mensen uit de rand en verder even goed bediend zullen worden in hun mobiliteitsverlangen. Ook mensen in de rand hebben belang bij een leefbare stad Antwerpen. We moeten de cyclus doorbreken, waarbij problemen (verkeersproblemen en andere) steeds weer geconcentreerd worden op plekken waar zo veel mensen samen wonen, met name in de stad.

13:46 [Opmerking van Nick]

Er heest een enorme onduidelijkheid vanuit BAM omtrent geluidsschermen ("ja ze komen er maar we weten niet waar"). Zijn deze er aan de aansluiting naar "uw" tunnel wel voorzien ?

13:47 **manu claeys:** Geluidsschermen zijn maar voorzien, wanneer politici dat zo beslissen. Op de hele ring rond Antwerpen staat niet 1 meter geluidsscherm. Dat is een politieke beslissing. Idem over dergelijke schermen bij BAM: zullen die meegenomen worden, of geschrapt uit besparingsdrang? En idem bij geluidsschermen voor een alternatief. Merk overigens op dat een tunnel geen geluidsschermen nodig heeft. Al ooit geluidsschermen gezien in het Middelheimpark? Ik niet. Nochtans loopt ook daar een autostrade in een tunnel.

13:47 [Opmerking van Marc]

Vindt u niet dat Janssens nogal onverwacht zijn kar heeft gekeerd en zich achter de actiegroepen heeft geschaard, misschien wel om electorale redenen? En dent u dat hij en sp.a nu echt voluit voor de tunnel zullen gaan?

13:50 **manu claeys:** De burgemeester heeft de studies van Arup/Sum goed gelezen en heeft vastgesteld dat bij keuze voor een Lange Wapper zijn eigen stad grondig verknoeid wordt. Ik beschouw het 'keren van zijn kar'dan ook niet als politiek opportunisme, wel als een correcte omgang met onafhankelijk onderzoek dat je zelf als politici hebt besteld. stRaten-generaal zegt al jaren wat Arup/Sum sinds maart in onafhankelijk onderzoek allemaal stelt. Voor de burgemeester was het wachten tot een internationaal studie bureau hem informeerde over de ware impact van de Lange Wapper, vooraleer hij een lokale actiegroep ging geloven. Dat is frustrerend voor ons, maar we kunnen ermee leven, zolang we allen samen uiteindelijk maar voor de beste optie gaan.

13:50 [Opmerking van Marc]

Vraag die bij mij al lang hangt. Kan men niet beter de aansluiting Liefkenshoektunnel met E17 en E19 niet verbeteren zoals destijds door de politici beloofd werd zodanig dat alle verkeer uit Nederland naar Gent door deze tunnel kan afgeleid of kan gestuurd worden. Op voorwaarde dat de tunnel tolvrij wordt gemaakt. Ook een doorsteek maken van Kontich, over tracé van Grote Ring, naar voorziene aansluiting met E34/E313 kan er voor zorgen dat de Ring minder verkeer te slikken krijgt

13:53 **manu claeys:** De Liefkenshoektunnel moet in elk geval beter gebruikt worden dan nu het geval is. Het is een van de weinige vaststelling waar iedereen het over eens is, in beide 'kampen'. Daarom ook stelde Arup/Sum voor om een intelligent toeleidingssysteem uit te werken richting die tunnel. De kwestie van een eventuele doorsteek naar de E17 is een andere zaak: die ring door het Waasland zou alleen een deel van het doorgaand verkeer opvangen en draineren. De R1 (bestaande ring) rond Antwerpen zou daardoor echter niet afdoende ontlast worden. stRaten-generaal heeft er sinds 2005 voor geopteerd om mee na te denken over het sluiten van de kleine ring, omdat bij het sluiten van die ring (EN open houden van Kennedytunnel) een wezenlijke ontlasting van de R1 ontstaat, wat goed is voor alle Antwerpenaren.

13:53 [Opmerking van Hilde]

Ik lees dat het Sint Annabos ook in het 4e tracé niet gespaard blijft. En of er nu de helft of 2/3 moet verdwijnen maakt weinig verschil héé. Waarom zwijgen jullie hierover als het over de tunnel van ARUP/sum gaat?

13:55 **manu claeys:** Bij keuze voor het bouwen van een boortunnel, zou 30% van het Sint-Annabos tijdelijk moeten verdwijnen. Die zone is nodig voor de bouwwerf. Bij BAM moet tot 80% verdwijnen, omdat behalve een bouwwerf ook nood is aan een zone om het baggerslib te storten. Baggerslib heb je alleen bij een verzonken tunnel (BAM), niet bij een boortunnel. In alle scenario's is de inbreuk op het Sint-Annabos dus altijd veel groter bij BAM.

13:55 [Opmerking van Irene]

Waarom stellen de actiegroepen altijd het beeld voorop dat de Lange Wapper over de stad loopt? Hoeveel mensen wonen er in een straal van 200 meter rond de Lange Wapper? Vele grootsteden hebben stadsviaducten en zijn daarom niet minder leefbaar (Istanbul, New York, enz.)

13:58 **manu claeys:** De Lange Wapper is een dikke vijf kilometer lang. 1200 meter daarvan loopt over het Straatsburgdok. De rest van de Lange Wapper snijdt door het Noordkasteel (groengebied), scheert langs de oude haven (Droogdokken, Pomphuis) en gaat via Luchtbal en Lobroekdok naar dicht bevolkte gebieden in Merksem en Deurne. De 'viaducten' waar u het over heeft, zijn eigenlijk bruggen over water. In Istanboel over de Bosporus, in New York over de Hudson River, in San Fransisco over de SF Bay, enzovoort. In Antwerpen loopt de Lange Wapper voor 80% over land, en vooral in het oostelijk deel langs woongebieden. Vergeet overigens de geluidsimpact niet van de Lange Wapper op het noordelijk deel van Linkeroever, inclusief Sint-Anneke.

13:58 [Opmerking van Gert]

Het tracé van SG kwam in de eerste studie ook beter uit de bus dan BAM indien de randvoorwaarden niet werden gerespecteerd. Toch ging de Vlaamse Regering met sp.a door met de bouwaanvraag in te dienen. Het is duidelijk dat men de randvoorwaarden niet naar de prullenbak wenst. Is de tunnel dan nog beter dan het BAM-tracé en zo ja, waarom dan wel?

- 14:02 **manu claeys:** De randvoorwaarden zijn negatief in ALLE scenario's, omdat ze niet ontstaan zijn op basis van studie (er bestaat geen studiemateriaal dat de randvoorwaarden ondersteunt) maar op basis van politiek buikgevoel. Daarom houden politieke voorstanders van de Lange Wapper nu ook zo hardnekkig vast aan de mislukte randvoorwaarden: ze beschouwen ze als een soort levensverzekering voor hun eigen BAM-trace. Wanneer alle randvoorwaarden geschrapt worden voor beide traces, en dus een gelijke vergelijking ontstaat, scoort het Arup/Sum-trace toch nog blijvend beter, omdat de impact van een tunnel gering is in vergelijking met die van een viaduct. Plus: als alle randvoorwaarden geschrapt worden, dan is aan een BAM-trace geen nood meer, want waarom zou je dan nog het groengebied Noordkasteel helemaal vernietigen of per se een viaduct bouwen in de stadszones die binnen het Antwerpse ruimtelijk structuurplan nu net voorzien zijn voor toekomstige ontwikkeling (Lobroekdok, Dam, Eilandje)?
- 14:02 [Opmerking van Freya D.]
Beste, ik las in het Laatste Nieuws dat het studiebureau ARUP geleid wordt door Bart Canfyn. De ex-kabinetschef van Mieke Vogels. Jacques Timmermans van ARUP heeft dan weer banden met uw actiegroep. Ik vind dat verontrustend.
- 14:04 **manu claeys:** Ik zie niet hoe Timmermans banden zou hebben met ons. Bart Canfyn was inderdaad ooit kabinetschef van Mieke Vogels, maar was ook kabinetschef van Eric Antonis, die CD&V was. Het studiebureau van Timmermans en Canfyn heeft in het verleden overigens ook studiewerk geleverd voor het BAM-trace. Bovendien zat iemand van Arup in de Kwaliteitskamer die het BAM-trace goedkeurde. In die zin zou je zelfs kunnen beweren dat Arup en Sum even veel 'banden' hebben met ons dan met BAM.
- 14:04 [Opmerking van Hilde]
En wat gebeurt er dan met de grond van de boortunnel? Die moet toch net als het baggerslib ook ergens liggen...
- 14:06 **manu claeys:** Het baggerslib is vervuild en moet ergens uitdrogen om behandeld te kunnen worden. De Boomse klei uit de boortunnel is niet vervuild en kan meteen gebruikt worden als bv. zandmateriaal bij het ophogen van dijken. In Antwerpen moeten in de toekomst aardig wat dergelijke dijken gebouwd worden (Sigmaplan).
- 14:06 [Opmerking van Marc willems]
Vreest u niet voor een tunnelbrand (Goddardtunnel, tunnel onder Kanaal)
- 14:10 **manu claeys:** In elke tunnel kan het branden, zoals op elk snelwegdeel. Daarom moet bij het bouwen van een tunnel extra aandacht besteed worden aan die eventualiteit. Ook bv. in de Craeybeckxtunnel, om maar iets te zeggen. We hebben al heel wat snelwegtunnels in Antwerpen! De voorziene boortunnel van het alternatief zet sterk in op een technologisch hoogstaande aanpak van eventuele brand: snel ingrijpen, waterfiltersystemen, evacuatie routes om de 100 meter, enzovoort. Bovendien is de boortunnel een 1-richtingstunnel, waarbij alle verkeer in 1 richting rijdt. Dat is het grote verschil met bv. de Mont-Blanctunnel, waar bij een brand toch nog verkeer uit de tegenovergestelde richting de tunnel in kwam. In Madrid bezochten we het control center voor de M-30-tunnel: die tunnel is een van de best gemonitorde snelwegdelen in Spanje.
- 14:10 [Opmerking van Hendrik]
Zal in het Arup/sum tracé het Noordkasteel verdwijnen?
- 14:10 **manu claeys:** Neen. Dat was een makkelijke!

14:10 [Opmerking van Frederik]

Gaat u niet in het zwarte gat vallen als alles voorbij is en de discussie rond brug of tunnel is beslecht?

14:13 **manu claeys:** Integendeel. Ik snak naar de dag waarop de Vlaamse regering eindelijk die onzalige Lange Wapper schrapt. Ik ben met dit dossier bezig sinds september 2005, en hoop dat nu zo vlug mogelijk een goede beslissing genomen wordt. Maar zolang de regering blijft vasthouden aan een slecht bouwproject, hebben we als burgers geen keus en moeten we doorgaan. Ik hoop dat de politiek op termijn veel leert van wat fout liep in dit dossier, opdat de geschiedenis zich niet herhaalt. 1 Lange Wapperdossier volstaat ruimschoots!

14:13 **Moderator:** Onze tijd zit er helaas op. Hartelijk dank voor jullie deelname aan de chatsessie en hopelijk zijn jullie iets wijzer geworden na dit uurtje. Morgen kunnen jullie chatten met Nick Orbaen, woordvoerder van BAM

14:15 **manu claeys:** Als jullie nog verdere vragen hebben, mogen jullie die altijd mailen naar info@stratengeneraal.be. We hopen dat de discussie in de volgende weken zo correct mogelijk verloopt, en daar kunnen jullie een bijdrage toe leveren door zowel aan voor- als tegenstanders van de Lange Wapper kritische vragen voor te leggen. Waarvoor dank, Manu Claeys