



COMMENTAAR OVER OOSTERWHEEL TOEGEPASSEN OP AZ NIKOLAAS

In 'Het Nieuwsblad' van zaterdag 24 oktober '20 lazen wij op p2 een interessante commentaar van redacteur Pieter Lesaffer met titel:

Oosterweel voorbij

Terwijl het openbare leven stilaan weer stilvalt, gaan op de werf van de eeuw de werken gestaag voort. Wie dezer dagen niet in Antwerpen moet zijn, merkt er niks van, maar de Oosterweelwerken zijn volop bezig. In onze weekendbijlage leest u hoe duizelingwekkend die werken zijn: met **14,5 miljard kubieke meter** grond die wordt uitgegraven en **1,7 miljoen kubieke meter beton**. Het maakt van Oosterweel een van de grootste werven in Europa op dit moment. Het prijskaartje is navenant: **4,5 miljard euro**.

Dat bedrag is de prijs om het verkeersinfarct rond Antwerpen eindelijk op te lossen, zonder daarbij te veel aan de leefbaarheid van de Antwerpenaren te raken. **Dat dat een nobel doel is, staat niet ter discussie.** De mobiliteit rond de Scheldestad is een groot probleem, het verkeer stond er de voorbije jaren meer stil dan iets anders.

Tegelijk begint bij mobiliteitsexperten twijfel te rijzen. Terwijl alle grote Europese steden **volop inzetten op alternatieven voor de auto**, investeert Antwerpen met Oosterweel net in **extra plaats** voor dat wegvervoer. Brussel zit bijvoorbeeld wel op die Europese trend. De voetgangerszone in het centrum is er onder luid protest ingevoerd, maar is intussen een succes. Het gewest legt ook volop fietspaden aan en denkt nu zelfs aan een heffing voor pendelaars om zo het autoverkeer nog meer te ontmoedigen.

Experts vragen daarom een tussentijdse evaluatie van de Oosterweelwerken. Dat is een te-rechte vraag. Zeker als je die 4,5 miljard euro afzet tegenover de jarenlange smeekbede van de openbaar vervoersmaatschappijen om meer te inves-

teren. De centrale vraag bij die evaluatie is hoe future proof Oosterweel is. De werken zouden in 2030 af moeten zijn. **Maar hoe zien onze verplaatsingen er dan uit? Telewerken raakt in sneltempo ingeburgerd, de klimaatnormen worden almaar strenger, ... Zijn er over tien jaar nog wel zoveel extra autowegen nodig?**

Het lijken vervelende vragen voor een bouwproject dat eindelijk, na jarenlang trekken en sleuren, van start is gegaan. Maar de wereld verandert snel en dit is een periode waarin elke euro overheids-geld moet worden omgedraaid. **Dan kan het geen kwaad om af en toe eens in de spiegel te kijken.....**

VERDER DENKEN:

Als we de teneur van dit artikel toe-passen op de plannen van AZ Nikolaas.

Oosterweel is beslist. De werken zijn voor een deel aan de gang. Er was (tot nu) consensus om voort te gaan.

AZN daarentegen is nog NIET definitief beslist. Het besluitvormingsproces is bezig. Er is nog geen bouwvergunning. **Enkel maar voornemens.**

AZN bouwen op de Neerkouter, is het autogebruik centraal stellen, het autoverkeer promoten. De andere modi komen op de tweede plaats.

Kan dit nog wel in 2030. Is ook hiervoor geen tussentijdse evaluatie nodig? Zeker als je investering voor het autoverkeer (toegangswegen; parking) afzet tegenover de jarenlange smeekbede van de openbaar vervoersmaatschappijen om meer te investeren.

De centrale vraag bij die evaluatie is hoe future proof AZN op de Neerkouter is. De werken zouden in 2027 af moeten zijn. Maar hoe zien onze verplaatsingen er dan uit? Fietsen is aan een opgang bezig, de klimaatnormen worden almaar strenger, ... Is er over tien jaar nog wel zoveel privé autoverkeer (wenselijk)?

Het lijken vervelende vragen voor een bouwproject dat in zijn beslissingstraject zit. Maar de wereld verandert snel en dit is een periode waarin elke euro overheids-geld moet worden omgedraaid. **Dan kan het ook voor de verantwoordelijken van AZ Nikolaas geen kwaad om af en toe eens in de spiegel te kijken.**