

## Oosterweelmythologie

*Lijst van verzinsels en valse beweringen waarmee politici het tijdens de volksraadpleging van 18 oktober 2009 weggestemde BAM-tracé (Oosterweelverbinding) alsnog – ditmaal met tunnels – aan de publieke opinie proberen te verkopen*

Manu Claeys en Peter Verhaeghe, voor stRaten-generaal

Op 24 september 2010 besliste de Vlaamse regering om de Antwerpse ring rond te maken met vier tunnels ten noorden van de Antwerpse binnenstad, op het zogenaamde BAM-tracé. Kostprijs van die beslissing: 3,05 miljard euro. Dat is zoveel als de zestien kilometer lange brug/tunnelverbinding voor weg- en spoorverkeer tussen Denemarken en Zweden. Of drie keer de kostprijs van de Burj Khalifa, de hoogste wolkenkrabber van de wereld. Of zeven keer de prijs van de brug van Milau.

De kostprijs van de gekozen ‘mobiliteitsoplossing’ is buitensporig. Het is de prijs die de Vlaamse regering wil betalen om koste wat het kost de Antwerpse ring te ronden via het eigen voorkeurstracé.

Al sinds 2005 worden vanuit diverse hoeken en om verschillende redenen – mobiliteit, stadsontwikkeling, gezondheid, milieu, natuurbehoud, financiering – vraagtekens geplaatst bij de wenselijkheid van dit tracé. Maar ook in september 2010 bleek het loslaten ervan politiek niet haalbaar. In het eindejaarsoverzicht legde *Het Nieuwsblad* uit waarom: ‘Het werd een compromis van verliezers die vooral het gezicht probeerden te redden’ (27 december 2010). Niemand werd warm van het bereikte akkoord, voegde de krant nog toe. Dat is een understatement, want de meeste betrokken spelers beseffen intussen dat – net zoals de afgevoerde Lange Wapper – ook een BAM-tracé-met-tunnels nooit gerealiseerd zal worden. Daarvoor is het project te zwak onderbouwd.

Om de regeringsbeslissing alsnog te slijten wordt intussen mist gespuid door politici van de meerderheid. Een alternatief tracé – dat aanzienlijk goedkoper blijkt, betere mobiliteitsresultaten boekt en gunstiger is voor zowel de stadsontwikkeling als het natuurbehoud – wordt daarbij bewust genegeerd.

Deze week brengen we een eerste reeks van belangrijke Oosterweelmythes waarmee de publieke opinie om de tuin wordt geleid. Dit misleiden van een bevolking is tegelijk politiek zelfbedrog, want een mobiliteitsplan gebaseerd op gespin en improvisatie houdt geen stand binnen de wettelijk voorziene toetsingsprocedures, inclusief de nog te doorlopen niet-gepolitiseerde inspraak- en adviseringsrondes.

*Mythe 1: Het BAM-tracé werkt*

*Mythe 2: Het Masterplan 2020 is een wel doordacht, samenhangend geheel van ingrepen*

*Mythe 3: Het BAM-tracé met tunnels zal worden gefinancierd door middel van tolheffing*

*Mythe 4: Er komt geen verbreding van de Antwerpse ring*

*Mythe 5: Een BAM-tracé met tunnels is goed voor de stadsontwikkeling*

## **Mythe 1: het BAM-tracé werkt**

*Kort:*

*\* verkeerssimulaties wijzen al jarenlang uit dat het BAM-tracé geen oplossing biedt voor de files*

*\* om dit tracé toch te behouden voegden Vlaamse regeringen over de jaren heen tal van 'hulpstukken' (verbreding van de huidige ring, parallelwegen en extra rijstroken aan inkomende snelwegen, bypasses om de stad heen) toe aan het Antwerpse Masterplan*

*\* het Masterplan wordt zo stelselmatig herschreven op maat van een tracé in plaats van een mobiliteitsoplossing*

Om te verhelpen aan het Antwerpse mobiliteitsprobleem besliste de Vlaamse regering in 2000 om de halve ring rond Antwerpen te vervolledigen met het zogenaamde BAM-tracé. Een volledige ring kan meer verkeer verwerken, luidde de redenering. Bovendien moeten bepaalde verkeersstromen dan niet langer via de overbelaste Kennedytunnel de Schelde kruisen.

Eén probleem hierbij: uit verkeerssimulaties blijkt sindsdien stelselmatig dat het vervolledigen van de Antwerpse ring met het BAM-tracé geen oplossing biedt voor het Antwerpse fileprobleem. Die vaststelling leidde echter nooit tot het politiek in vraag stellen van het project en tot het exploreren van fundamenteel alternatieve oplossingen. Integendeel: precies met als doel het politiek vastgeklonken BAM-tracé overeind te houden voegden diverse regeringen de voorbije jaren – vaak met kunst- en vliegwerk – bijkomende wegplannen toe aan het pakket van het Antwerpse Masterplan Mobiliteit. Dat Masterplan werd telkens herschreven op maat van het BAM-tracé, niet op maat van het Antwerpse mobiliteitsprobleem.

Zo viel in 2003 plots de beslissing om de huidige Antwerpse ring te verbreden. Het BAM-tracé zal doorgaande verkeersstromen naar de huidige Antwerpse ring blijven leiden in plaats van ze er weg te houden. Uit verkeersmodellerings bleek dat de zuidelijke en de westelijke delen van de ring daardoor congestiegevoelig blijven. Bovendien noodzaakt de complexe koppeling van het BAM-tracé aan de huidige Antwerpse ring een kilometerslange verzwaring van het ringstelsel. Gevolg: de Antwerpse ring tussen Berchem en Merksem moet met vier tot zes rijstroken uitgebreid worden. De beslissing werd toegevoegd aan het oorspronkelijke Masterplan.

De operatie werd verkocht met een verhaal in een verhaal. Gecommuniceerd werd dat de huidige ring zou worden opgesplitst in een doorgaande ringweg (DRW) en een stedelijke ringweg (SRW), en daarom waren extra rijstroken nodig. In de praktijk, zo besepte men en zo bleek later ook uit de plantekeningen, werkt dergelijk systeem van verkeersscheiding wel op een autostrade *naast* een stad – zoals bijvoorbeeld te Sint-Niklaas – maar niet op een ringweg *in* een stad. Op dergelijke ringweg moeten doorgaande en lokale verkeersstromen ter hoogte van koppelingen met inkomende snelwegen – en met het geplande BAM-tracé – naar mekaars trajecten kunnen blijven rijden. De plantekeningen werden jarenlang niet vrijgegeven, mede uit angst voor kritiek van de Antwerpse bevolking op de geplande verbreding van de Antwerpse ring vlakbij woongebieden.

In 2008 toonden twee studies opnieuw aan dat ingebruikname van het BAM-tracé niet zou leiden tot het wegwerken van de structurele verzadiging aan de Antwerpse Kennedytunnel en op diverse delen van de Antwerpse ring. De studies waren besteld door de Wase burgemeesters en door de Antwerpse haven. Om de 'Oost-Vlaamse' files richting de Scheldekruisingen te verlichten werden daarop parallelwegen bepleit langs de E34 en de E17. Die parallelwegen zijn sindsdien toegevoegd aan het Antwerpse Masterplan.

In 2009 bleek nogmaals uit een overheidsstudie (*Tactische Studie E313*) dat het BAM-tracé én de geplande verbreding van de ring niet zouden volstaan om de bottleneck aan het knooppunt van de E313 met de Antwerpse ring (Borgerhout) te verlichten. De administratie suggereerde om ook de E313 ten zuiden van het Rivierenhof te verbreden met minstens twee rijstroken in elke richting, tot 2 x 6 rijstroken. In het Masterplan 2020 van 24 september 2010 nam de Vlaamse regering volgende cryptische zin op: 'Vandaag kan niet uitgesloten worden dat er een bijkomende verbreding dient te komen tussen Ranst en de R1.'

Op 18 oktober 2009 werd het BAM-tracé bij volksraadpleging weggestemd. Enkele weken later bleek uit een analyse van IGEAN-dienstverlening (ditmaal besteld door de burgemeesters van de Antwerpse rand) andermaal dat het tracé geen oplossing biedt voor de Antwerpse files: de Kennedytunnel en de Antwerpse ring zouden verzadigd blijven. Toch besliste de Vlaamse regering in maart 2010 (dubbelbesluit) om vast te houden aan het BAM-tracé. Om de verkeersdruk op de Antwerpse ring enigszins te doen afnemen voegde de regering het bouwen van de A102 toe aan het infrastructuurpakket, puttend uit het inmiddels door Forum 2020 en de actiegroepen naar voor geschoven alternatieve Meccanotracé.

Het studiebureau Arup/SUM had die A102 in 2009 reeds in het vooruitzicht gesteld, ter versterking van het eigen tracé binnen een globale mobiliteitsaanpak. Het noordelijk gesitueerde Arup/SUM-tracé en de A102 liggen in het verlengde van elkaar. Samen zouden ze verkeersstromen op logische wijze rond de stad Antwerpen leiden, in tegenstelling tot het BAM-tracé dat niet rechtstreeks koppelt aan de A102. Politieke pleitbezorgers van het BAM-tracé schreeuwden moord en brand: die A102 mocht er niet komen, en dus ook niet het Arup/SUM-tracé (of was het omgekeerd?). De Vlaamse regering bestelde vervolgens geen studie over het verkeersoplossend vermogen van het Arup/SUM-tracé in combinatie met de A102. Dat was een gemiste kans, want ook deze studie zou uitwijzen dat het BAM-tracé verkeersmatig ongunstig afsteekt tegenover alternatieve tracés ten noorden van de stad. Korte tijd na de volksraadpleging werd het Arup/SUM-tracé zonder enige motivering verworpen door de Vlaamse regering. Enkele maanden later voegde diezelfde regering wel de A102 toe aan het Antwerpse Masterplan, ter ondersteuning van ... het eigen BAM-tracé.

In augustus 2010 volgde alweer een negatieve evaluatie van het BAM-tracé, ditmaal door het Vlaams Verkeerscentrum. Uit een interne nota van het centrum bleek dat zelfs na toevoeging van de A102 nog tal van knelpunten bleven bestaan en dat nieuwe zouden opduiken:

*De knelpunten situeren zich hoofdzakelijk op de aansluitingen van de radiale snelwegen (A12 Noord, E19 Noord, E313), de Kennedytunnel, de doorgaande ring tussen Antwerpen Zuid en de aftakking naar de Oosterweelverbinding, de stedelijke ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost, enkele takken in de aansluitingscomplexen Centrum, Zuid, Oost en Noord, de aansluiting op 1 rijstrook naar de stedelijke ring vanuit het noorden en enkele stedelijke opritten. Buiten de hoofdwegen is er zeer grote druk op de Waaslandtunnel.*

Zeg maar: blijvende filevorming aan de Kennedytunnel en op grote delen van de hele Antwerpse ring. Gewaarschuwd werd voor onderdimensionering (!) van de geplande doorgaande en stedelijke ringweg. Zelfs de voorziene verbreding van de huidige Antwerpse ring zou volgens de nota niet volstaan om de verkeersstromen te verwerken. Over de nieuwe infrastructuur (BAM-tracé en A102) werd gesteld dat ze dan weer respectievelijk amper 43% en 31% van hun capaciteit zouden vullen tijdens de spits. Dure infrastructuur dus voor weinig verkeer.

Het Leuvense studiebureau Transport & Mobility (TML) kwam begin september 2010 tot gelijkaardige conclusies: na aanleg van het BAM-tracé zou de Antwerpse ring ter hoogte van Berchem en Borgerhout congestiegevoelig blijven. De Antwerpse ring zou er substantieel verbreed moeten worden om de voorziene verkeersstromen te kunnen verwerken. Ook over de benutting van de combinatie BAM-tracé/A102 kwam TML tot dezelfde bevindingen als het Verkeerscentrum: sterke onderbenutting van de capaciteit.

Maar ook deze waarschuwingen sloeg de Vlaamse regering in de wind: op 24 september 2010 besliste ze om nog steeds vast te houden aan het tracé. Aan het zwellende pakket van hulpstukken voor het BAM-tracé werd deze keer de R11 als vertunnelde snelweg toegevoegd. Die R11-tunnel moet meer verkeer naar de geplande A102 leiden en verkeer weghouden van de Antwerpse ring, die dan minder drastisch verbreed zal moeten worden (*zie mythe 4*). De politieke improvisatie bij het in mekaar knutselen van een Antwerps Masterplan nam intussen zo'n hoge vlucht dat de vertunnelde R11 amper twee dagen voor de regeringsbeslissing aan het pakket werd toegevoegd, zonder enige verkeersmodellering van de mobiliteitseffecten ervan (*zie mythe 2*).

Het toevoegen van de R11 aan het Antwerpse Masterplan zette andermaal de lage intrinsieke mobiliteitswaarde van het BAM-tracé in de verf. Dat tracé blijkt telkens weer niet zo'n stevig oplossingsmodel als reeds jarenlang door regeringsleden wordt voorgehouden. Overal in en rond Antwerpen moeten snelwegen en rijstroken worden toegevoegd om de mythe van een functionerend BAM-tracé overeind te houden. Niemand binnen de regering durft op de reset-toets te drukken door die ene evidente vraag te stellen: waarom bekijken we het niet eens fundamenteel anders?

### ***Mythe 2: Het Masterplan 2020 is een weldoordacht, samenhangend geheel van ingrepen***

*Kort:*

*\* de politieke omgang met het BAM-tracé berust op dogma's, doodoeners en paniekvoetbal*

*\* als gevolg daarvan bepalen improvisatie en nattevingerwerk wat in of uit het Masterplan gaat*

*\* het dieptepunt van deze aanpak werd bereikt in september 2010, toen zonder enig voorbereidend studiewerk de jarenlang geplande verbreding van de Antwerpse ring ineens vervangen werd door een alternatieve rijroute*

Op het eind van de jaren negentig zetten ingenieurs van de administratie Wegen en Verkeer een eerste versie van het Antwerpse Masterplan Mobiliteit op papier. Projectvoorstellen en denkpijsten

van diverse departementen, diensten en besturen werden bij mekaar gevoegd, na een beperkte globale evaluatie van zin en onzin ervan. Een lijst van prioriteiten werd samengesteld. Sluitstuk van die operatie was de politieke beslissing om het Masterplan zowel functioneel als financieel op te hangen aan het BAM-tracé.

Mede door die koppeling werd dit tracé in de daarop volgende jaren een politiek dogma, o.a. bij gebrek aan een breed maatschappelijk debat over de kwaliteit van het Masterplan en zijn componenten. Dit debat werd gefnuikt met de dooddoener: 'Wie het BAM-tracé in vraag stelt, zet de uitvoering van het hele Masterplan op de helling'. Toen stRaten-generaal in het najaar van 2005 een alternatief tracé naar voor schoof, bleek precies die dooddoener het belangrijkste argument om het nieuwe alternatief politiek niet ernstig te nemen. Op een door de overheid gefinancierde analyse van het tegenvoorstel bleef het wachten tot maart 2009, toen uit een door de Vlaamse regering bestelde studie (uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau Arup/SUM) bleek dat doorgaande verkeersstromen weghouden van de Antwerpse ring – wat het alternatieve tracé beoogt – inderdaad gunstig is voor de leefkwaliteit in de stad.

Na de politieke startbeslissing van december 2000 werd gaandeweg verder geïmproviseerd (*zie mythe 1*). Het dieptepunt van deze aanpak werd bereikt in september 2010, toen de Vlaamse regering luttele dagen voor de regeringsbeslissing over een getunneld BAM-tracé plots het vertunnelen van de gewestweg R11 toevoegde aan het Masterplan. Ze deed dat zonder behoefteanalyse, zonder verkeersmodelleringen, zonder kostprijberekening, zonder technische schetsen van verkeerswisselaars, zonder categorisering van klasse en type weg, zonder studies over manieren om een vertunnelde R11 te ontsluiten op het bestaande hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, zonder kennis over sluipverkeer, aanzuigeffect, etc. De nattevingerbeslissing kwam tot stand zonder enig overleg met de lokale overheden.

Verkeersmodelleringen die het effect op verkeersstromen aantonen van een BAM-tracé in combinatie met de A102 en de R11 bestaan evenmin. Na de regeringsbeslissing bevestigde het Vlaams Verkeerscentrum dat het nieuwe Masterplan 2020 van de Vlaamse regering verkeerskundig nooit werd bestudeerd. Dat blijkt ook uit het eindrapport van projectleider Jaak Polen (22 september 2010):

*Er dient opgemerkt dat voor de tunneloplossingen voor de verkeersintensiteiten vertrokken is vanuit de door de stuurgroep goedgekeurde werkhypothese conform de randvoorwaarden voor het Masterplan 2020. (...) Een controle van deze intensiteiten door middel van een nieuw, gevalideerd macromodel (VVC) dient nog uitgevoerd te worden. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de bijkomende wegprojecten voorzien in het Masterplan (vertunnelde R11 en A102).*

Tegelijk liet de regering – eveneens zonder enige verdere inhoudelijke duiding – ineens het plan los om de Antwerpse ring te verbreden. Ter verantwoording van de beslissing kwam de regering niet verder dan: 'In de loop van het overlegproces is duidelijk geworden dat een verbreding van de ring rond Antwerpen (R1) niet opportuun is'. Uitleg waarom dat plotseling bleek bleef uit.

In 2003 had de regering beslist dat een substantiële verbreding van de huidige Antwerpse ring noodzakelijk was ten gevolge van de aanleg van het BAM-tracé. In beide richtingen zou de ring worden opgesplitst in een doorgaande (DRW) en een stedelijke (SRW) ringweg, met bijkomende rijstroken en groot ruimtebeslag tot gevolg. Een andere aanpak was niet mogelijk, verkondigde men

zeven jaar lang. Eind maart 2010 werd deze beslissing herbevestigd door de regering. Tot september 2010 werd de verbreding van de ring in vergaderingen en werkdocumenten meegenomen als cruciaal element in het Antwerpse Masterplan. In een peer review door Eurostation over de haalbaarheid van tunnels op het BAM-tracé klonk het begin van die maand nog: 'Het organiseren van de mobiliteit door de aanleg van een doorgaande (DRW) en een stedelijke (SRW) ringweg is een randvoorwaarde voor de aansluiting van de tunnels.'

Schrapte de regering de verbreding van de ring omdat studies hadden uitgewezen dat een verbreding toch niet nodig was bij aanleg van het BAM-tracé? Neen. Wel integendeel: amper enkele weken voor de regering de geplande verbreding afvoerde werd de noodzaak van een drastische verbreding intern nog herbevestigd in niet-gepubliceerde nota's.

In een 'vertrouwelijk en niet voor verspreiding' gelabeld document noteerde het studiebureau van BAM (TV SAM) op 6 september 2010 dat de geplande verbreding misschien zelfs niet zou volstaan: 'Ook werd een algemene calamiteitentoets van de toekomstige dubbele ringstructuur uitgevoerd waarbij werd nagegaan hoe de infrastructuur bijkomend aangevuld en geoptimaliseerd dient te worden om bij incidenten op bepaalde delen van de ringstructuur toch nog zo optimaal mogelijk het verkeer te kunnen afwikkelen. Dit resulteerde in het verhogen van het aantal rijstroken op een aantal segmenten van de ringstructuur en op cruciale aansluitlussen.' Enkele weken eerder had ook het Vlaams Verkeerscentrum nog gewaarschuwd voor een te weinig ambitieuze verbreding van de ring (*zie mythe 1*).

Waarom schrapte de Vlaamse regering op 24 september 2010 dan toch de verbreding van de ring? Omdat kort daarvoor een extern gemaakte studie was opgedoken waaruit bleek dat bij het BAM-tracé de verbreding van de huidige Antwerpse ring inderdaad noodzakelijk is maar bij het alternatieve Meccanotracé niet. Het Meccanotracé leidt immers – net zoals de eerdere alternatieven van stRaten-generaal en Arup/SUM – doorgaand verkeer om de stad heen. Op 9 september 2010 maakte het Leuvense studiebureau Transport & Mobility dit bekend, op basis van een vergelijkende analyse van verkeersmodelleringen bij beide tracés. Elke politicus aan de onderhandelingstafel besepte toen: zelfs een vertunneld BAM-tracé krijgen we nooit verkocht aan de publieke opinie, zolang die verbreding van de ring eraan vast hangt.

Op 14 september 2010 legden de Antwerpse actiecomités stRaten-generaal en Ademloos uit aan de pers waarom vasthouden aan het BAM-tracé behalve inhoudelijk onverantwoord ook politiek roekeloos zou blijken, met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen van 2012. Immers: daardoor zou de Vlaamse regering van het verbreden van de Antwerpse ring hét electorale thema maken van de gemeenteraadsverkiezingen. En wie weet volgde daarover ook een nieuwe volksraadpleging in de volgende legislatuur.

In de middag- en avondjournaals stonden de nationale televisiezenders VRT en VTM uitgebreid stil bij dit nieuws. De volgende dag brachten alle kranten berichtgeving hierover. *Gazet van Antwerpen* kopte: 'Nachtmerrie voor politici'. De boodschap kwam aan bij de stuurgroep die op 15 september opnieuw vergaderde over het eventuele vertunnelen van het BAM-tracé. 's Anderendaags wilde men hierover tot een akkoord komen. Bij vasthouden aan de plannen om de Antwerpse ring te verbreden was een akkoord over het BAM-tracé een doodgeboren kind, besepte men. Die plannen moesten dus worden opgeborgen.

De logische vraag rees: als we de noodzakelijke extra rijstroken ineens zomaar schrappen, waar moeten de verwachte verkeersstromen dan wél rijden? In de loop van de volgende dagen werd de politieke haalbaarheid afgetoetst van een scenario waarbij bepaalde doorgaande verkeersstromen toch weggehouden worden van de Antwerpse ring. Samen met de reeds geplande A102 kon een vertunnelde R11 – momenteel een bovengrondse gewestweg – misschien een soort Meccanotraccé vormen ten oosten van de stad, werd geopperd.

Op zondag 18 september betoogden de actiegroepen in de straten van Antwerpen tegen een BAM-traccé met verbreding en voor het alternatieve Meccanotraccé. De volgende dag beaamde professor ruimtelijke planning Georges Allaert hun redenering in het radioprogramma De Ochtend: 'Het is toch evident dat je doorgaand verkeer zo ver mogelijk van de stad moet houden.' Die avond reed minister-president Kris Peeters naar Brugge, waar de N-VA haar fractiedagen organiseerde. In een gesprek met Bart de Wever werd het uiteindelijke compromis beklonken: om het BAM-traccé maatschappelijk levensvatbaar te houden wordt de geplande verbreding van de Antwerpse ring geschrapt, waarbij een vertunnelde R11 als alternatieve rijroute naar voor wordt geschoven. Na de geplande communicatie van deze regeringsbeslissing kon later – op basis van modelleringen en technische studies – verder bekeken worden of deze nieuwe denkpiste verkeersmatig werkt en zal volstaan om een verbreding van de ring te vermijden. In afwachting mochten alle betrokken politieke partijen met iets uitpakken: de N-VA met de ondertunnelde Krijgsbaan R11, de sp.a met tunnels op het BAM-traccé en de CD&V met het redden van zowel de regering als de luchthaven van Deurne (door de ondertunneling van de R11).

Op de voorlaatste dag van de politieke onderhandelingen over een BAM-traccé met tunnels werd de vertunneling van de R11 officieel aan het Oosterweeldossier gekoppeld, zonder enige voorbereidende studie hierover. Tegelijk werd het verbreden van de Antwerpse ring – en daarmee het concept van een stedelijke ringweg (SRW) naast een doorgaande ringweg (DRW) – na zeven jaar plots losgelaten, eveneens zonder onderzoek hierover. In sporttermen heet dit: paniekvoetbal.

De combinatie van een BAM-traccé met een halve grote ring rond Antwerpen had nooit eerder op tafel gelegen. Ze was de vrucht van planologische improvisatie door politici die diezelfde week nog een politiek akkoord wilden communiceren. Terecht concludeerde *Trends* enkele dagen na de regeringsbeslissing: 'In plaats van een resem maatregelen aan te kondigen die een afspiegeling zijn van de partijpolitieke wensen, zou de Vlaamse regering beter een gemeenschappelijke visie ontwikkelen en daaraan de juiste beleidsdaden koppelen' (30 september 2010). Politicoloog Carl Devos had het over een politieke deal 'waarin elke partij haar eigen belangen diende en niet noodzakelijk zocht naar de allerbeste en goedkoopste oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk' (*Het Nieuwsblad*, 27 september 2010).

Hoeft het te verwonderen dat er evenmin verkeersmodelleringen werden gemaakt over het effect van die oostelijke halve grote ring op het wegennet *zonder* de aanleg van een BAM-traccé? Zulke modelleringen zijn essentieel, want is het verantwoord om een peperduur BAM-traccé te bouwen, wanneer de combinatie van A102 en R11 al een groot deel van de oplossing zou blijken te zijn?

Eenzelfde opmerking geldt, bij uitbreiding, voor de manier waarop de Vlaamse regering omgaat met alternatieve scenario's in het algemeen. Die worden stelselmatig afgevoerd zonder verifieerbare duiding. De regeringsevaluatie van het Arup/SUM-traccé en het Meccanotraccé blinkt uit in vaagheid en zelfs willekeur. Wie binnen de wet op openbaarheid van bestuur studies of verslagen hierover

opvraagt, krijgt te horen dat daarover niets op papier staat. Zo kan niemand achterhalen wat volgens de regering niet deugt aan de alternatieven. En zo blijft eenieder in het duister tasten over de werkelijke beweegredenen van de regering, wat het inhoudelijke debat fel bemoeilijkt.

Sinds de politieke goedkeuring van het initiële Masterplan in december 2000 voelde de Vlaamse regering nooit de behoefte om de globale mobiliteitslogica en het ruimtelijke streven achter haar plan uit de doeken te doen in een toegankelijke publicatie. Binnen- en buitenlandse overheden die trots zijn op ambitieuze plannen publiceren hierover doorgaans vlot leesbare studies voor de vakwereld én het brede publiek. Over het grootste mobiliteitsplan in de Vlaamse geschiedenis publiceerde de Vlaamse regering slechts oppervlakkig onderbouwde decreten, haar onderaanneming BAM hield het bij nietszeggende brochures en ingewikkelde deelonderzoeken. Een *bigger picture* – een wervend verhaal over het toekomstige Antwerpen ná de werken – is nooit gecommuniceerd, wellicht omdat die er ook nooit is geweest.

### ***Mythe 3: Het BAM-tracé met tunnels zal worden gefinancierd door middel van tolheffing***

*Kort:*

*\* Sinds 2005 is de kostprijs van de Oosterweelverbinding gestegen van 1,34 miljard euro naar 3,05 miljard euro, terwijl de toentertijd vastgelegde toltarieven nooit werden aangepast*

*\* Omdat de vastgelegde toltarieven niet kunnen worden verhoogd zonder negatieve mobiliteitseffecten, zag de Vlaamse regering zich reeds enkele keren verplicht om prijsstijgingen zelf bij te passen*

*\* Wanneer na deze bijpassingen de tolinkomsten nog onvoldoende zullen blijken, garandeert de Vlaamse regering aan het bouwconsortium en aan de banken het bijpassen van eventueel verlies*

Op 22 juli 2005 legde de Vlaamse regering de toltarieven vast voor de Oosterweelverbinding: 2,44 € voor een auto, 15,85 € voor een lichte vrachtwagen en 19,02 € voor een zware vrachtwagen. Gesteld werd dat de Oosterweelverbinding zou worden gefinancierd met de opbrengst van de tolinning. De kostprijs van het bouwproject werd toen geraamd op 1,34 miljard euro.

In die periode communiceerde de Vlaamse regering dat zelfs het hele Masterplan zou worden gefinancierd met tol geïnd aan de Oosterweelverbinding. Een en ondeelbaar, klonk het toen, o.a. om critici van de Oosterweelverbinding in de hoek te dringen (*zie mythe 2*). Later maakte de Europese Commissie duidelijk dat dergelijke financiële koppeling niet toegelaten was, maar politieke voorstanders van het BAM-tracé bleven het tegendeel beweren. Het werd een mythe op zich, om het tracé aanvaardbaar te houden bij o.a. de pleitbezorgers van een multimodale aanpak.

In juni 2006 dienden de aannemers hun eerste offertes in voor het bouwproject. Het gerucht deed de ronde dat de prijzen van de offertes een stuk hoger lagen dan het geraamde bedrag, maar begin november 2006 kreeg het Vlaams parlement toch een prijstabel te zien waarin de Oosterweelverbinding nog steeds 1,34 miljard euro kostte. Op 20 november 2006, toen bekend werd dat de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) de NV Noriant als enige kandidaat weerhield,



verklaarde de BAM aan de media dat veronderstelde prijsstijgingen uitgesloten waren. Er zou zelfs een nieuwe aanbesteding komen indien de prijs hoger was dan voorzien in de randvoorwaarden.

Hoewel de NV BAM bleef ontkennen dat de prijsofferte een stuk hoger lag, verhoogde de raad van bestuur van de BAM op 16 februari 2007 de cap – maximumprijs – van de Oosterweelverbinding naar 1,85 miljard euro. De meerkost van een half miljard euro kon niet worden gefinancierd met verhoogde toltarieven, aangezien dat laatste een negatief effect zou hebben op de verkeersstromen. Daarom besliste de Vlaamse regering om haar schuldvordering op BAM voor de overdracht van onroerende goederen (176,5 miljoen euro) in te brengen in de NV BAM in ruil voor aandelen. Verder werd de kapitaalbreng met 129 miljoen euro verhoogd en werd de waarborg die door het Vlaamse Gewest moet worden verstrekt op leningen door de NV BAM uitgebreid. Ten slotte werd ook de oorspronkelijke idee van een financieel geïntegreerd Masterplan verlaten: de Openbaar Vervoersprojecten zouden apart worden gefinancierd.

In oktober 2007 diende Noriant een BAFO (best and final offer) in, op basis waarvan de BAM in december 2007 besliste om Noriant het statuut van voorkeursbieder te verlenen. Aan de BAFO hing een prijskaartje vast van 2,2 miljard euro. Om de nieuwe prijsstijging op te vangen werd gezocht naar mogelijke besparingen. In de wandelgangen was te horen dat men een aantal aanbestedingskosten zou doorschuiven naar de onderhoudstermijn. Het Vlaams Gewest voorzag toen 15 miljoen euro onderhoudskosten per jaar. Intussen is dit opgetrokken naar 20,9 miljoen euro per jaar.

Enkele maanden later gaf de BAM in een interne nota de opnieuw aangepaste prijscijfers door aan Europa: 2,52 miljard euro zou de Oosterweelverbinding kosten, en 3,055 miljard euro wanneer je alle werkelijke kosten mee verrekende. In hun externe communicatie hielden de BAM en de Vlaamse regering het intussen op het geplafonneerde bedrag van 1,85 miljard euro.

In oktober 2008 confronteerde een ploeg van het VRT-programma *Panorama* de nieuwe BAM-voorzitter Karel Vinck met het document aan Europa. Zijn reactie: 'Als we naar zulke bedragen gaan, dan kunnen we dat niet ophalen met de tolheffingen en dan is het project in gevaar.' Op zijn eerste vergadering als voorzitter van de raad van bestuur van BAM (17 oktober 2008) had hij reeds gesteld dat – rekening houdend met de voorwaarden van de financiële markten en de hoogte van de tolheffingen – een kostprijs van meer dan 2 miljard euro voor de geplande Oosterweelverbinding niet haalbaar was.

Op 24 september 2010 besliste de regering om een Oosterweelverbinding met tunnels te bouwen. Gecommuniceerde kostprijs op dat moment: 3,05 miljard euro. Eenzelfde bedrag dus als de kostprijs in het document aan Europa. Herbevestigd werd dat de investeringskosten op termijn zouden worden terugbetaald door een tolheffing. Of zoals minister van Mobiliteit Hilde Crevits het daags voordien formuleerde in een persmededeling: 'Het is bovendien zo dat de volledige Oosterweelverbinding betaald zal worden met tolkosten.' De toltarieven werden opnieuw niet aangepast.

Op de website van de BAM werd 'de totale kostprijs van de Oosterweelverbinding' korte tijd later op 3,2 miljard euro geraamd. Datzelfde bedrag dook ook op in het document 'Ramingen project nieuwe Oosterweelverbinding zoals goedgekeurd door regering op 24 september 2010': 3,050 + 24 (aanpassing knoop E34/E313) + 84 (nutsleidingen) + 65,6 (onteigeningen) + 10 (sanering Lobroekdok) = 3,223 miljard euro. Op 30 september 2010 verklaarde Hedwig Van der Borght, secretaris generaal

van het departement Financiën en Begroting, in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams parlement dat de financieringskost van het BAM-tracé met tunnels zelfs kan oplopen tot 3,7 miljard euro.

Sinds 2005 is minstens 1,7 miljard euro toegevoegd aan de initiële kostprijs van de Oosterweelverbinding. Naar eigen zeggen rekent de Vlaamse regering nog altijd op de tolnning aan het BAM-tracé om het project te financieren, alhoewel de kostprijs ervan intussen meer dan verdubbelde. De oorspronkelijke toltarieven verhogen is geen optie, want dan houd je verkeer weg van de nieuwe verbinding. Dat bevestigt ook transporteconoom Eddy van de Voorde (UA): 'De tol is al scherp en een verhoging zal maken dat de bestuurders een alternatief zoeken' (*Trends*, 30 september 2010).

Is het project dan in gevaar, zoals Karel Vinck in 2008 vreesde, aangezien een bedrag van 3 miljard en meer onmogelijk kan worden opgehaald met de verwachte tolheffingen? Niet wanneer de Vlaamse regering zelf opnieuw in de buidel tast om het BAM-tracé met tunnels gefinancierd te krijgen. Dergelijk scenario is reeds lang voorzien, zo blijkt uit de interne nota van de BAM aan Europa (2008): 'In the DBfM contract that will be concluded, BAM will bear the demand risk on the Oosterweel Link. Insufficient traffic, the 'traffic risk', may thus lead to BAM not being able to realize a return on equity, or even worse, might lead to equity being lost.'

De Vlaamse regering (= de BAM) garandeert aan het bouwconsortium het bijpassen van eventueel verlies bij tegenvallende tolinkomsten. Eenzelfde garantie zal de Vlaamse regering moeten geven aan de banken bij wie de NV Tunnel Liefkenshoek – die de Oosterweelverbinding in concessie zal nemen – geld moet vinden voor de prefinanciering van het project. In dat verband schreven transporteconomen Stef Proost en Bruno de Borger twee dagen na de regeringsbeslissing in *De Tijd*: 'Er zullen financiers moeten worden gevonden die het project willen financieren in ruil voor de tolopbrengsten. Meestal is het moeilijk financiers te vinden voor projecten die maatschappelijk niet rendabel zijn, behalve als de Vlaamse regering zich garant stelt. Dan zal, juist zoals bij de Liefkenshoektunnel, de ware kostprijs voor de Vlaamse begroting duidelijk worden.' Voor het goedkopere BAM-tracé met viaduct werd de voorbije jaren alvast geen enkele bank bereid gevonden om geld te lenen.

Begin december 2010 trok Vlaams parlamentslid Dirk van Mechelen aan de alarmbel. In het parlement zei hij te vrezen dat de jaarlijkse tolinkomsten niet zouden volstaan voor de financiering van de Oosterweelverbinding, dat de financieringstermijn bijgevolg verlengd zou moeten worden en dat daardoor de rentelasten zouden oplopen. Minister-president Kris Peeters reageerde laconiek: het was aan de NV Tunnel Liefkenshoek om een financieel model op te stellen en de Vlaamse regering moest zich daarbij terughoudend opstellen.

Vreemde logica, als garantsteller van overheidswege voor het bijpassen van eventueel verlies. Want schulden van de NV Tunnel Liefkenshoek zullen economisch dan wel als bedrijfsschulden worden geboekt, maar iedereen weet dat – gezien de hoge kostprijs van de Oosterweelverbinding – de NV enkel bedrijfsfinanciering zal kunnen aantrekken mits waarborg van de Vlaamse regering.

Intussen raakte ook bekend dat de Vlaamse regering overweegt om de controlebevoegdheid van het Rekenhof over het Oosterweelproject in te perken. Op 21 december 2010 protesteerde het Rekenhof daartegen in een brief aan de Vlaamse regering: 'De huidige tekst van het ontwerp van rekendecreet

bevat geen basis voor de controle van het Rekenhof op de NV Liefkenshoektunnel waar de Vlaamse regering het budgettair belangrijke Oosterweelproject wil onderbrengen. Dit zou een aanzienlijke inperking betekenen van het democratisch toezicht van het Vlaams Parlement.'

#### ***Mythe 4: Er komt geen verbreding van de Antwerpse ring***

*Kort:*

*\* De Vlaamse regering beschikt over geen enkele studie die aantoont dat een oostelijke bypass (= combinatie R11 en A102) zal volstaan om de verbreding van de Antwerpse ring overbodig te maken*

*\* De regering plant de R11-tunnel als een lokale ontsluitingsweg, waardoor deze route nooit als een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer zal functioneren*

*\* De aanleg van de A102 zal pas worden gestart na het opleveren van het BAM-tracé, waardoor er geen politieke garantie is dat de oostelijke bypass rond Antwerpen er ook effectief komt*

Op 22 september 2010 kwamen de politieke partijen binnen de Vlaamse regering overeen om het geplande viaduct Lange Wapper te vervangen door tunnels. Diezelfde dag maakten ze bekend dat het zeven jaar oude plan om de Antwerpse ring aanzienlijk te verbreden zou worden geschrapt, met als uitleg: 'In de loop van het overlegproces is duidelijk geworden dat een verbreding van de Ring rond Antwerpen niet opportuun is. Om die reden kiest de Vlaamse Regering aan de oostkant van Antwerpen voor een bijkomende verbinding.'

Die verbinding – een combinatie van een nieuwe A102 tussen Ekeren en Wommelgem en een vertunnelde Krijgsbaan R11 tussen Wommelgem en Wilrijk – moet een deel van het doorgaand verkeer omleiden rond de stad en zo de huidige Antwerpse ring ontlasten, klonk het. De regering beschikte echter over geen enkele studie waarin werd aangetoond dat de combinatie A102 plus R11 zal volstaan om de voorziene verbreding van de Antwerpse ring overbodig te maken. Enkele weken daarvoor had Eurostation (peer review, 2 september) nog beweerd dat bij aanleg van de Oosterweelverbinding 'een gevoelige uitbreiding van het aantal rijstroken' op de Antwerpse ring nodig zou zijn. Men had het over 'een zeer brede ringstructuur'. In diezelfde periode lieten het Vlaams Verkeerscentrum en het studiebureau van BAM (TV SAM) verstaan dat de verbreding wellicht zelfs niet zou volstaan (*zie mythe 1 en 2*). Toch schrapte de Vlaamse regering die verbreding zomaar, zonder enige berekening van hoeveel en welk soort verkeer de nieuwe bypass daartoe moet weghouden van de huidige ring.

In de loop van de volgende dagen werd bovendien duidelijk dat de regering deze 'bijkomende verbinding' vooral beschouwde als een oplossing voor lokale mobiliteitsproblemen. Van een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer om Antwerpen heen bleek geen sprake, en bijgevolg ook niet van het afvoeren van de verbreding van de Antwerpse ring.

Nadere analyse van de regeringsplannen leert dat de voorziene verbreding van de Antwerpse ring inderdaad niet verdwijnt louter omdat de regering zegt dat dit zo is. Ook bij de totstandkoming van deze beslissing haalde politieke improvisatie het op inhoudelijke consistentie.

Wat voorafging: na een klacht van de gemeente Borsbeek en de stad Mortsel schorste de Raad van State half augustus 2010 de beslissing van de Vlaamse regering om de Krijgsbaan R11 ter hoogte van de luchthaven van Deurne lokaal om te leiden. Die omleiding moet het mogelijk maken om aan het eind van de startbaan een veiligheidszone aan te leggen, zoals bepaald in de internationale veiligheidsvoorschriften. Als die strook er niet ligt tegen uiterlijk februari 2013, verliest de luchthaven haar certificatie.

In de daarop volgende weken onderzocht de Vlaamse regering of ze het arrest kon aanvechten. Maar met een nieuwe procedureslag dreigde de tijd erg krap te worden. Daarom bekeek het departement Mobiliteit en Openbare Werken ook welke andere opties er nog mogelijk waren. Misschien toch terugvallen op de oorspronkelijke, maar uiteindelijk niet weerhouden plannen: een tunnel op het huidige tracé van de Krijgsbaan?

Op 14 september 2010 zag de Vlaamse regering zich geconfronteerd met een tweede kink in de kabel. Op een persconferentie hadden de Antwerpse actiecomités stRaten-generaal en Ademloos de resultaten van een onafhankelijke studie bekendgemaakt waaruit bleek dat een verbreding van de Antwerpse ring absoluut noodzakelijk was bij vasthouden aan het BAM-tracé. Bij keuze voor het alternatieve Meccanotraccé was dat niet nodig. Er werd bedreigd met een nieuwe volksraadpleging. Binnen de regering beseftte men plots dat de geplande verbreding loslaten noodzakelijk zou zijn om het BAM-tracé maatschappelijk overeind te houden (*zie mythe 2*). Een opwaardering van de R11 ten behoeve van doorgaande verkeersstromen kon misschien ontlasting bieden voor de Antwerpse ring, zodat de verbreding toch niet nodig was? Met het oog daarop kon de gewestweg R11 vertunnelde worden. Een tunnel ter hoogte van de luchthaven paste in dat concept.

Een week later werd beslist om een vertunnelde R11 toe te voegen aan het Masterplan 2020. In het aangepaste Masterplan staat inmiddels te lezen: 'Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling uitgevoerd worden.' Voor die operatie werden reeds de noodzakelijke vastleggingskredieten (45 miljoen euro) ingeschreven op de begroting.

In een persbericht stelde regeringspartij N-VA op 22 september 2010: 'We trekken de A102 door in de richting van de E19, via een ondertunneling van de R11 tussen Wommelgem (E313) en Wilrijk (E19).' Zo staat het evenwel niet uitgetekend op de simulatie (toegevoegd aan de regeringsbeslissing) die minister van Mobiliteit Hilde Crevits 's anderendaags opnam in haar eigen persbericht. Op die kaart was geen rechtstreekse koppeling voorzien tussen de A102 en de R11, waardoor de combinatie van beide wegen niet als een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer zal kunnen functioneren. Dezelfde kaart toonde de minister een week later in de bevoegde parlementaire commissie. In november liet ze de kaart ook bezorgen aan de lokale gemeentebesturen. Wellicht beseftte men intussen minstens in Wommelgem wat de gevolgen van dergelijke niet-verknoping van de A102 en een vertunnelde R11 zullen zijn voor de verkeersafwikkeling. Het wordt daar een rond punt van Rommelgem.

In het Masterplan 2020 versie maart 2010 had de regering reeds laten noteren: 'De R11 wordt niet uitgebouwd als een alternatieve snelwegverbinding tussen E313 en E19.' In het aangepaste Masterplan 2020 versie 28 september 2020 gold nog steeds hetzelfde principe: 'De uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de

snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen.' De vertunnelde R11 moet dus als lokale ontsluitingsweg richting het hoofdwegennet (snelwegen) functioneren.

Tegelijk wil de regering op deze ontsluitingsweg ook doorgaande verkeer zien rijden:

*Een belangrijke verkeersstroom die vandaag de Antwerpse Ring gebruikt, is het doorgaand verkeer Zuid-Noord (bv. Brussel-Noorderkempen of Brussel-Haven). Om de R1 te ontlasten van dit doorgaand verkeer, dient de functie van de R11 aangepast te worden aan dit bijkomend verkeer. Anderzijds vangt de R11 vandaag veel sluipverkeer op dat uit de ruimere Zuidostrand zijn weg zoekt naar de stad Antwerpen. Dit belast de doortochten van de Zuidostrand met verkeer dat er niet thuis hoort.*

*Om aan deze beide problemen een oplossing te bieden wordt daarom een ondertunnelde verbinding gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 Zuid.*

De Vlaamse regering exporteert op die manier dé problematiek van de huidige Antwerpse ring – het vermengen van lokale en doorgaande verkeersstromen – naar de Zuidostrand. Jarenlang beweerde dezelfde regering dat doorgaand en lokaal verkeer van elkaar gescheiden moesten worden op de Antwerpse ring, door middel van een doorgaande ringweg (DRW) en een stedelijke ringweg (SRW). Maar voor de nieuwe bypass rond Antwerpen blijken ineens andere inzichten te gelden.

Wat 'een oplossing voor beide problemen' wordt genoemd, is in werkelijkheid het vermengen van problemen. De som ervan levert nog grotere problemen op. Niet alleen zullen de doorgaande stromen de lokale in de weg rijden, en omgekeerd. Ook zal het vele in- en uitweven van lokale verkeersstromen het doorgaand verkeer hinderen. Bovendien gelden voor beide stromen andere technische voorschriften en veiligheidsnormen bij de aanleg van een tunnel.

Om een ringweg voor doorgaand verkeer maximaal te laten renderen moet die zo veel mogelijk losgekoppeld blijven van lokale dwarsverbindingen. Een regering die dat principe werkelijk huldigt, zou ondubbelzinnig moeten communiceren over twee wegen op het tracé van de R11. De eerste weg is een volledig vertunnelde snelweg R11 die, in combinatie met de A102, doorgaand verkeer met minimale hinder rond Antwerpen leidt. Daarboven bevindt zich een gewestweg R11 die het lokale bestemmingsverkeer afwikkelt. De snelweg heeft een verbindende functie, de gewestweg een ontsluitende. Gezien de lengte van de R11 tussen Wommelgem en Wilrijk is één op- en afrit – wellicht ter hoogte van de nieuw voorziene verbinding N10-R11 – misschien te verantwoorden.

Functioneel moeten beide wegen zo veel mogelijk gescheiden blijven, maar bouwkundig (integratie aanleg, timing en financiering) combineer je beide projecten natuurlijk best met mekaar. De aanleg van een vertunnelde snelweg R11 biedt immers enorme opportuniteiten om tegelijk ook een slimme herprofilering van de gewestweg R11 door te voeren.

Ten slotte is er nog de belangrijkste reden waarom het inderhaast schrappen van de verbreding van de Antwerpse ring een mythe zal blijken: het gebrek aan garantie dat de aangekondigde oostelijke bypass rond Antwerpen er effectief ooit komt. Eind de jaren vijftig werd bij koninklijk decreet vastgelegd dat twee ringwegen zouden worden aangelegd rond Antwerpen. De kleine ring (= de huidige ring) lag er tien jaar later, de grote ring is er nooit gekomen. Opnieuw dreigt dit scenario, want de Antwerpse onderhandelaars kwamen deze keer naar huis met ver gevorderde bouwplannen voor een vertunneld BAM-tracé en een vaag plan voor een halve grote ring.

Logisch ware het alleszins om eerst die halve grote ring aan te leggen en pas daarna het BAM-tracé, aangezien tijdens de fase waarin dat tracé aan de ring wordt gekoppeld grote delen van de huidige Antwerpse ring zullen moeten worden opgebroken en afgesloten. In die fase zou de A102 als evidente bypass voor dat ringgedeelte kunnen functioneren. Maar zo ziet de regering dat niet.

In haar persmededeling van 23 september 2010 berichtte Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits: 'De Vlaamse Regering heeft herbevestigd dat met de realisatie van de A102 niet zal worden gestart voordat de Oosterweelverbinding functioneert.' Concreet blijkt dat ten vroegste vanaf 2021. De bypass die de Antwerpse ring moet ontlasten wordt dus pas gebouwd nadat het BAM-tracé – dat net een forse verbreding van die ring noodzaakt – is aangelegd.

In 2021 zitten we twee Vlaamse regeringen en twee Antwerpse besturen verder. Een volgende politieke generatie zal dan dit dilemma op het bord krijgen: bouwen we de bypass A102/R11 (kostprijs 1,3 miljard euro) of verbreden we dan toch maar de Antwerpse ring (kostprijs 300 miljoen euro)? De rekensom zal vlug gemaakt zijn, ook al omdat tegen dan de werkelijke factuur van het BAM-tracé bij de Vlaamse regering beland zal zijn (*zie mythe 3*).

Slotsom: uit angst voor een volksraadpleging over het geplande verbreden van de ring beloofde de Vlaamse regering een bypass die zal bestaan uit een R11 die niet als bypass voor doorgaand verkeer wordt aangelegd en een A102 die wellicht zelfs nooit gebouwd wordt. Tegenover die vaagheid staat de vaste politieke wil om eerst op het BAM-tracé een verbinding te bouwen die verkeer naar de Antwerpse ring leidt, waardoor die ring op termijn verbreed zal moeten worden.

Wat ook vastligt is de aanleg van de korte tunnel om het voortbestaan van de luchthaven in Deurne te vrijwaren. Over dit 'eerste concreet project' vermeldt het Masterplan 2020 (versie 28 september 2010): 'Deze ondertunneling wordt zo geconcipeerd dat een latere verlenging mogelijk is.' Die zin toont aan dat de Vlaamse regering inderdaad niet van plan is om de R11 om te bouwen tot een volwaardige bypass voor doorgaand verkeer. Want anders zou ze ter hoogte van de luchthaven twee tunnels plannen: een voor doorgaand verkeer en een voor lokaal verkeer.

### **Mythe 5: Een BAM-tracé met tunnels is goed voor de stadsontwikkeling**

*Kort:*

*\* Pleitbezorgers van een BAM-tracé met tunnels propageren een vergelijking met het nog nefastere scenario van een viaduct op dat tracé, niet met het stedenbouwkundig gunstiger Meccanotracé*

*\* De gedeeltelijke afbraak van de viaducten van Merksem en Deurne wordt voorgesteld als een gevolg van de keuze voor een BAM-tracé met tunnels, terwijl zonder aanleg van dat tracé de viaducten makkelijker en zelfs volledig kunnen worden afgebroken*

*\* Waar nu in Deurne een viaduct plus een op- en afrit van twaalf rijvakken ligt komt bij aanleg van het BAM-tracé met tunnels een open sleuf plus een op- en afrittencomplex van negentien rijvakken*

Na de regeringsbeslissing van 24 september stelde de stad Antwerpen een document op met als titel *Waarom de tunnels?* (oktober 2010). Daarin werd gesteld dat het sluiten van de ring met een tunnel 'volgende potenties' biedt:

- 2 viaducten minder in plaats van 1 viaduct meer;
- verbetering leefbaarheid voor 72.000 inwoners;
- meerwaarde voor circa 750.000 m<sup>2</sup> ontwikkeling en 11.500 toekomstige inwoners;
- nieuwe kansen voor open ruimte

Dezelfde opsomming van 'potenties' duikt op in een collegebesluit van 4 oktober 2010 waarin sprake is van een 'kwaliteitssprong die kan gemaakt worden in harde en zachte ontwikkelingen op en rond het tunneltracé'.

Viemaal wordt de waarheid hier geweld aangedaan. We evalueren de beweringen.

## **Viaducten**

In het Oosterweeldossier heerst vaak valse rekenkunde. De uitspraak dat het bouwen van een BAM-tracé met tunnels het afbreken van de viaducten in Merksem en Deurne mogelijk maakt is hiervan een schoolvoorbeeld.

Ze is vooreerst gebaseerd op een zwaktebod. De achterliggende suggestie is dat een BAM-tracé met viaduct (Lange Wapper) het weghalen van de bestaande viaducten onmogelijk maakt – wat klopt – en we ons daarom gelukkig mogen prijzen dat in de plaats tunnels komen op dat BAM-tracé. Op die manier creëert de regering pseudo-goed nieuws, door te vergelijken met een nefast scenario dat ze zelf eerst op tafel legde en onder druk van de publieke opinie weer moest afvoeren. Dat scenario (BAM-tracé met viaduct) is al politiek dood sinds de volksraadpleging van 18 oktober 2010. Geen enkele ernstige politicus hield sindsdien nog rekening met het bouwen van een viaduct op het BAM-tracé. Binnen dergelijke context alsnog een BAM-tracé met tunnels positioneren tegenover een reeds afgevoerd scenario is niet alleen chantage plegen met lege handen maar ook bewust de ogen sluiten voor betere opties.

Bovendien hoef je geen BAM-tracé met tunnels te bouwen om de viaducten in Merksem en Deurne neer te kunnen halen. De geplande afbraak van die viaducten is helemaal geen gevolg van het bouwen van een BAM-tracé met tunnels, al wordt het wel zo voorgesteld. De afbraak wordt gebruikt als glijmiddel om de tunnels verkocht te krijgen. Wellicht kunnen we hier zelfs gewag maken van koppelverkoop, wat strafbaar is: wie de afbraak van de viaducten wil, moet er het BAM-tracé bijnemen.

De echte vraag luidt: moet je tunnels van 3 miljard euro bouwen om stadskankers weg te kunnen werken in Merksem en Deurne? Antwoord: natuurlijk niet. De twee bouwprojecten staan compleet los van mekaar en hoeven om geen enkele reden aan elkaar gekoppeld te worden. Je kunt de viaducten vandaag al afbreken en vervangen door een tunnel, zonder de verplichting van tunnels op het BAM-tracé. Kostprijs van dergelijke afbraak: 20,5 miljoen euro . Kostprijs van het vervolgens

intunnellen van de Antwerpse ring tussen het Albertkanaal en het Sportpaleis: 140,2 miljoen euro. Samen kosten deze werken 160,7 miljoen euro. Dat is zo veel als de reeds gemaakte studiekosten voor een viaduct dat er nooit komt en minder dan het bedrag dat de stad Antwerpen op bevel van de Vlaamse regering moet ophoesten om de meerkost van tunnels op het BAM-tracé te financieren.

Verder stellen we vast dat de viaducten van Merksem en Deurne niet eens echt verdwijnen. Ter hoogte van het Albertkanaal wordt het huidige viaduct vervangen door een brug. Andere benaming, maar het blijft wel een autostrade boven het maaiveld, in volle stad. De zichtlijn blijft wat ze is, evenals het lawaai. Ironisch genoeg is het uitgerekend de geplande aanleg van een BAM-tracé met tunnels die het weghalen van dit deel van het viaduct onmogelijk maakt. De uitlopers van die tunnels verhinderen immers het verdiepen van de Antwerpse ring ter hoogte van het Albertkanaal. Daarom moet de Antwerpse ring er nog steeds over het kanaal heen. Dit centrale deel van het huidige viaduct tussen Deurne en Merksem kan enkel verdwijnen wanneer men géén BAM-tracé met tunnels bouwt. Bijvoorbeeld bij keuze voor het alternatieve Meccanotracé.

## **Leefbaarheid**

Omdat bij vasthouden aan het BAM-tracé geen ringtunnel onder het Albertkanaal mogelijk is, zal het ringverkeer aan beide kanten van het kanaal toch nog over een brug moeten, wat lange hellingen noodzaakt. In werkelijkheid worden de viaducten van Merksem en Deurne dus vervangen door een brug met aanvoerhellingen die aansluiten op een verdiepte ringweg in open sleuf. Over die brug zal heel wat vrachtverkeer rijden, dat vanuit de sleuf gas moet geven om de brug op te geraken.

De sleuf kan er niet worden overkapt omdat ze leidt naar de brug én omdat de Europese Tunnelrichtlijn niet toestaat dat binnen een tunnelsegment en tien seconden voor en na de tunnelmond het aantal rijstroken wordt gewijzigd. Dat laatste is het geval in het plan van de regering, omwille van de uitsplitsing richting de kanaalbrug en de tunnels op het BAM-tracé maar ook wegens de koppeling aan het geplande op- en afrittencomplex aan het Sportpaleis – de zogenaamde ‘paperclip’ met zeven bovengrondse parallelwegen. Ter hoogte van die paperclip zullen negentien rijvakken het verkeer verwerken. Dit terwijl bij de volksraadpleging over het BAM-tracé nog heftig geprotesteerd werd tegen de toentertijd achttien geplande rijvakken aan het Sportpaleis.

In *Waarom de tunnels?* ziet de stad Antwerpen niets dan potenties bij de aanleg van de open sleuf, de aanvoerhellingen en de paperclip:

*Door de Ring langsheen het Lobroekdok in open sleuf te realiseren wordt een oude breuk in de stad hersteld. Het gebied is met de aanwezigheid van het kanaal, het Lobroekdok, het spoor en de Ring sterk doorsneden. Door het verdwijnen van het bestaande viaduct zal echter een nieuwe dialoog tussen binnen- en buitenstad mogelijk zijn. Een volledig heringerichte Schijnpoortweg, die niet langer onder het viaduct maar over de Ring loopt, in combinatie met een plein over de Ring, kan daarbij een kwalitatieve publieke ruimte verbinding tussen binnen- en buitenstad verzekeren.*

Of hoe je een open autostradesleuf met twaalf rijstroken verkoopt als het herstellen van een breuk. De bekendste open sleuf van Vlaanderen ligt in Boom (A12). Daar gaat het om tweemaal drie rijstroken, ofwel de helft van wat in Deurne wordt gepland. In september 2010 ging VTM er nog de



omwonenden interviewen. Ze klaagden steen en been over het lawaai en de uitstoot komende uit de open sleuf die hun stad in twee snijdt. De sleuf wordt er niet als het herstel van een breuk ervaren.

Boven de Antwerpse sleuf plant men een 'plein over de Ring', aan de publieke opinie gepresenteerd als kwalitatieve publieke ruimte. Het plein zal boven twaalf rijvakken autostrade liggen, wat dubbel zo breed is als de Parijse périphérique. Wie gehecht is aan de eigen gezondheid blijft beter weg van dit plein.

Sarcastisch bijna is volgende passage uit *Waarom de tunnels?*: 'De verdiepte ligging van de Ring kan een belangrijke meerwaarde opleveren voor de woningen langsheen de Ten Eekhovlei en de open ruimte van de Schijnvallei.' Net ter hoogte van de Ten Eekhovlei komen de hoger beschreven negentien rijvakken. Nergens anders op de Antwerpse ring liggen zo veel rijvakken.

### **Meerwaarde**

In het collegebesluit van 4 oktober 2010 staat een politieke leugen van de eerste orde:

*Circa 750 000m<sup>2</sup> nieuwe ontwikkelingen rondom de infrastructuur krijgen een meerwaarde wanneer bij het sluiten van de Ring geopteerd wordt voor een tunneloplossing.*

De waarheid is dat deze meerwaarde vandaag al voor het grijpen ligt. Al die nieuwe ontwikkelingen kunnen er evengoed, en makkelijker nog, komen zonder het sluiten van de ring. Andermaal worden de tunnels op het BAM-tracé valselijk als een voorwaarde naar voor geschoven om positief in te grijpen in het stedelijke landschap.

Zo bestaat bijvoorbeeld de plots door lokale politici aangeprezen potentiële 'meerwaarde' van de zone Mexico-eiland – die ze nog onbelangrijk vonden bij het plannen van de Lange Wapper – uiteraard vandaag al, zonder dat je er tunnels onder bouwt. Het is opnieuw valse rekenkunde om die 'meerwaarde' te vergelijken met de minwaarde van het gebied in een scenario waarbij de Lange Wapper zou worden gebouwd. Het college lijkt dat ook te beseffen, want in het collegebesluit heeft men het over 'vermeden waardevermindering', lees: de aanleg van het viaduct had tot waardevermindering geleid. Dat is de enige correcte analyse.

Het is dan ook cynisch van de Vlaamse regering om Antwerpen te dwingen tot het betalen van het kostprijverschil tussen een viaduct en een tunnel. Vergelijk het met een overheid die je komt vertellen dat je mag kiezen tussen een viaduct of een tunnel door je tuin, en dat je bij keuze voor een tunnel de 'meerwaarde' van je tuin moet investeren in die tunnel. Een en ander heeft iets weg van afpersing: je staat ons je winst af op geplande vastgoedoperaties, of we bouwen een viaduct op je eigendom. Na de regeringsbeslissing had een Antwerpse politicus het over 'een strafexpeditie jegens een opstandige stad': de Antwerpenaar betaalt omdat hij protesteerde tegen een viaduct. Het is een vaststelling die best niet uit het debat verdwijnt.

Conclusie: de stad Antwerpen investeert de vastgoedmeerwaarde van nieuwe ontwikkelingen (die sowieso al bestaat zonder tunnels op het BAM-tracé) in het gedeeltelijk afbreken van twee viaducten in Merksem en Deurne (die ze sowieso en helemaal kan afbreken zonder tunnels op het BAM-tracé). Deze operatie – die perfect kan gebeuren zonder dat tunnels worden gebouwd op het BAM-tracé –

wordt als glijmiddel gebruikt om een zinloos bouwproject van 3 miljard euro politiek verkocht te krijgen. Of hoe een lokaal bestuur meegaat in het voorliegen van de eigen bevolking om toch maar een Vlaamse regering overeind te houden.

## **Open ruimte**

In het collegebesluit van 4 oktober 2010 lezen we ook:

*Van Eilandje tot Schijnpoort wordt het Albertkanaal, met Straatsburgdok en Lobroekdok, één langgerekt kadefront met mogelijkheden aan beide oevers voor kwalitatieve publieke ruimten, en niet langer een knelpunt met grote open ruimten in de schaduw van viaducten.*

In werkelijkheid komt over het Albertkanaal een autostradebrug en naast het Lobroekdok een open sleuf met twaalf rijvakken. Aan de Schijnpoort komt een op- en afrittenstelsel (paperclip) naast de autostrade, samen goed voor negentien rijvakken. Niet meteen kwalitatieve publieke ruimten.

Dat het anders kan weet het stadsbestuur. In het voorjaar van 2009 maakte de dienst stadsplanning over dit gebied een simulatie 'What if?' in een scenario waarbij het doorgaande verkeer omheen de stad geleid wordt en er geen Oosterweelverbinding komt. In zo'n scenario – bijvoorbeeld met het Meccanotracé – blijkt het mogelijk om de ring volledig te vertunnelen in het beschreven gebied. Pas dan ontstaat op en naast de weggewerkte ring kwaliteitsvolle open ruimte die aangewend kan worden voor stadsontwikkeling, groenaanleg en pleinvorming. Bovendien hoeven in dit scenario de groengebieden Noordkasteel en Sint-Annabos niet te verdwijnen, wat bij aanleg van het BAM-tracé met tunnels wel het geval is.

Het is jammer dat het stadsbestuur de lat voor zichzelf zo laag legt dat het verkiest om – tegen beter weten in – toekomstgerichte stadsontwikkeling in te ruilen voor politiek eigenbelang (*zie mythe 2*). Het is onvergeeflijk dat men met het oog daarop misleidende kromredeneringen de wereld in stuurt. Soms gebeurt dit subtiel, maar de misleiding is er niet kleiner om. Zo lezen we in *Waarom de tunnels?*:

*Waar de rest van de stad is "geringd" en antwoorden moeten gezocht worden om de fysieke barrière tussen binnen- en buitenstad te overwinnen, verlenen de tunnels de stad, tussen het Noordkasteel en de noord-zuidverbinding, vrije doorgang.*

De vrijwaring van bestaande open ruimte op het Eilandje wordt vergeleken met de barrièrewerking van de huidige ring. Maar uitgerekend de tunnels waarnaar men verwijst zullen die barrièrevorming nog groter maken in de rest van de stad. Want ze zuigen het doorgaande verkeer naar de ring, die daarom op termijn verbreed zal moeten worden (*zie mythe 4*).

Het gebrek aan bestuurlijke ambitie op het vlak van stadsontwikkeling blijkt vooral uit het negeren van de stedenbouwkundige potenties van het alternatieve Meccanotracé. Alle voordelen die in *Waarom de tunnels?* en het collegebesluit van 4 oktober 2011 worden opgesomd blijken immers wél en ondubbelzinnig te gelden voor dat tracé: de viaducten van Merksem en Deurne kunnen volledig verdwijnen, er komt geen open sleuf en wel een overkapping van de ring ter hoogte van het Sportpaleis, het lawaai en de uitstoot worden er fel teruggedrongen, de leefbaarheid van veel meer

dan 72.000 inwoners verbetert en een veelvoud van 750,000 m<sup>2</sup> – inclus grootte oppervlakten open ruimte – komt vrij voor ontwikkelingen.