DE ANTWERPSE FLUWELEN REVOLUTIE

Over Oosterweel, Meccano, Ringland & de coulissen van de Vlaamse besluitvorming

CHRISTIAN LEYSEN, GEERT NOELS,
WALTER NONNEMAN, NICOLAS SAVERYS, E.A.

Deze publicatie is geschreven als e-book.
Op verschillende manieren wordt er verwezen naar uitgebreide informatie:

- video's en afbeeldingen binnen deze publicatie die aanklikbaar zijn
- andere pagina's binnen deze publicatie [p.4]
- een webpagina of video op het internet
- termen uit het Lexicon, bvb. Forum 2020

U kan ook terecht op volgende websites voor meer informatie:

- Ademloos
- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
- Forum2020
- Ringland
- stRaten-Generaal
- Vlaamse Regering
- Vlaamse Verkeerscentrum

Uitgebreid videomateriaal over de mobiliteit in Antwerpen is te vinden op de website van Ademloos en op de YouTube account van Kkweenie

© Christian Leysen, Noorderlaan 139, 2030 Antwerpen
Versie 1.2.4 05/02/2015
Layout & e-book: Spatie.be
Cover: iStock
Foto's en afbeeldingen: Forum 2020, stRaten-Generaal, Fotogordon, zoniet auteursvermelding onderaan of via de link op internet. Foto's van auteur hebben geen vermelding. Gelieve de auteur te verwittigen als bepaalde verwijzingen niet correct zijn, zodat de nodige wijzigingen kunnen doorgevoerd worden bij de volgende update.
Cartoons: Gie Camp, Lectrr

Inleiding (Christian Leysen) 3
Waarom dit engagement 4
De verschillende oplossing in kaart gebracht 8
Waarom loopt een autostrade door de stad 9
Het Forum Mobiliteit Antwerpen 2020 10

Hoofdstuk 1: Van Oosterweel naar Meccano (Christian Leysen) 12
Kroniek van een aangekondigde mislukking 13
Na het referendum: op zoek naar een duurzame oplossing 22
Stockholmsyndroom of erger 27
Hoe landen in het Oosterweeldossier? 32
De democratie lijdt aan het vermoeidheidssyndroom 37
Een kader voor een gedragen en duurzame oplossing 38

Hoofdstuk 2: Van Lange Wapper tot Ringland 41

Chronologisch overzicht van:

- Standpunten en persmededelingen Forum 2020
- Opiniestukken en teksten van: Manu Claeys, Bruno De Borger, Luc Huyse, Christian Leysen, Véronique Goossens (blog), Willem-Jan Neutelings, Lex Moolenaar, Geert Noels, Stef Proost, Peter Swinnen (interview), Nicolas Saverys, Jo Van Dierdonck, Edwin Verberght, Willy Winkelmans
- Persartikels & video's: Kanaal Z, Knack, De Morgen, De Tijd, Gazet van Antwerpen, Humo, VRT
- Uittreksels Wikipedia

Hoofdstuk 3: Mobiliteit is meer dan infrastructuur 150
Het Memorandum van Forum 2020 van Maart 2010 (Forum 2020) 151
Het zwarte gat van Oosterweel (Manu Claeys) 163
Openbaar vervoer: ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkeling (Manu Claeys en Peter Verhaeghe) 170
Mobiliteit in de toekomst: laten we ons verrassen? (Hilde Decrem) 179

Lexicon 190

INLEIDING

Christian Leysen

Waarom dit engagement

Augustus 2005. Manu Claeys en Peter Verhaeghe nemen in de Ahlersbuilding in de Antwerpse haven foto's om de haalbaarheid van een alternatief voor de Oosterweelverbinding en de Lange Wapper te staven. Het is het begin van **een ongewoon verhaal, van een gemeenschappelijk verzet tegen een uit de hand gelopen infrastructuurproject en een collectieve demarche voor een betere oplossing.**

Dat deze bundeling van maatschappelijke krachten geen zuiver toeval is, zal ik eind 2013 leren, tijdens een gedachtewisseling met de academische eminentie Luc Huyse. In de 21ste eeuw hebben beleidsmakers niet meer het privilege om gelijk welk megaproject door de strot van de gemeenschap te duwen.

Deze publicatie heeft niet de bedoeling het jarenlange studiewerk en engagement van Manu Claeys en Peter Verhaeghe voor stRaten-Generaal in de schaduw te stellen van het verhaal van het Forum 2020 of de actie van zijn leden. Wel vormt ze voor mij een aanvulling op het naslagwerk 'Stilstand': 'Over machtspolitiek, betwetersbestuur en achterkamerdemocratie' (Van Halewyck, 2013) van Manu Claeys, die ik tijdens mijn periode als gemeenteraadslid in de discussie rond de aanleg van het Kievitplein heb leren kennen als iemand die duidelijke en onderbouwde standpunten inneemt, maar tegelijk naar haalbare oplossingen zoekt.
Deze bundeling van teksten wil een blijvende getuigenis zijn van samenwerking en solidariteit over belangengroepen heen. En dat allemaal in het belang van de stad Antwerpen en de regio, zowel op de rechter- als de linkerscheldeoever.

In september 2007 bundel ik de krachten met Nicolas Saverys en Jean-Jacques Westerlund. Samen steken we onze energie in dit dossier en vragen we – met enige naïviteit – aan de Vlaamse Regering om alternatieven te onderzoeken [p.52]. Omdat vele collega's uit het bedrijfsleven net zoals ons de aanpak van het Oosterweeldossier niet kunnen smaken, verwachten we spontaan applaus, publieke ondersteuning en aandacht van de pers. Het loopt anders.

Lange Wapper
Oorspronkelijk ontwerp viaduct brug over het Eilandje

We stellen vast dat de overheid niet graag 'gechallenged' wordt buiten de klassieke kanalen. "Wij hebben andere dossiers aanhangig in Brussel en willen die niet in het gedrang brengen", klinkt het bij beroepsverenigingen die onze vragen en twijfels genegen zijn. Een aantal journalisten geeft onverwacht verstek op een persconferentie en we krijgen zelfs een commentaarstuk met de titel 'Kolder in hun kop' [p.53] als reactie op onze oproep voor een alternatievenstudie … die de Vlaamse Regering nadien zelf zou bestellen. De auteur van het stuk zou later zijn mening overigens herzien en de werkzaamheden van het Forum 2020 met aandacht becommentariëren als onderdeel wat hij later zelf een 'fluwelen revolutie' in besluitvorming rond infrastructuurprojecten zal noemen.

In 2009 krijgen we gezelschap van andere bedrijfsleiders en drie eminente academici. Samen vormen we het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 [p.10]. We vergaderen, luisteren, debatteren en zoeken naar oplossingen die duurzaam zijn én op een breed draagvlak kunnen rekenen. Het wordt ons niet altijd in dank afgenomen. Er wordt ons verweten te heulen met actiegroepen en met de oppositie, en twee leden van het Forum krijgen de boodschap dat hun deelname wel eens gevolgen zou kunnen hebben. "Protest van groene of rode rakkers kunnen we nog verdragen, maar dat bekende bedrijfsleiders zich met de politiek achter een belangrijk infrastructuurproject bemoeien, is ongehoord", klinkt het meer dan eens.

Leden van Forum 2020
Groep van tien, die later, met de komst van Jo Van Dierdonck, een elftal wordt – gva.be

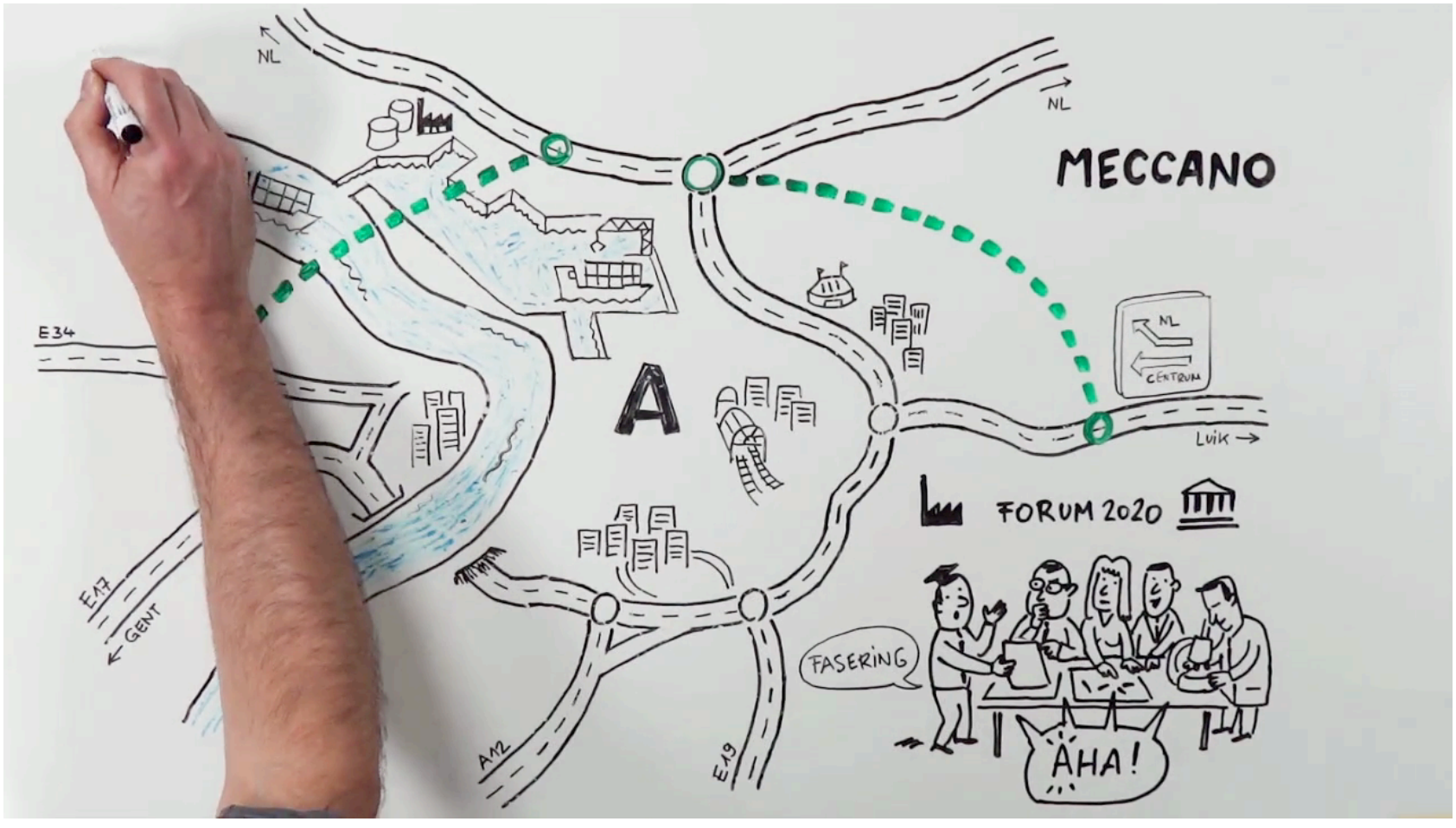
Misschien vraagt u zich op dit punt af waarom ik al jarenlang dit engagement op mij neem, ondanks een goed gevulde professionele en privé-agenda. Het antwoord is eenvoudig.

Omdat stadsontwikkeling mij ontzettend boeit en omdat ik een diepe verontwaardiging voel – die misschien wel de belangrijkste drijfveer is.

Ik ben verontwaardigd over hoe een overheid zo weinig zorgzaam omgaat met de toekomst van haar stad en haar inwoners. Hoe lichtzinnig zij miljarden wil besteden aan infrastructuurwerken die op zijn best een inefficiënte deeloplossing aanreiken. Verontwaardigd over hoe de Vlaamse Regering zich zo laat gevangen zetten door korte termijndenken en hoe de schrik voor imagoschade de onderhandelingspositie ten aanzien van aannemers ondergraaft.

Uit de vele contacten en ervaringen van de voorbije jaren leer ik dat de overheid op een andere manier met haar stakeholders moet omgaan bij het realiseren van megaprojecten en dat het creëren van mobiliteitsoplossingen meer is dan het afsluiten van een megacontract met een consortium van de grote Belgische aannemers. Hopelijk neemt de volgende Vlaamse Regering dit op en leert zij uit de lessen van het verleden.

Ik leg u graag verder uit waarom ons engagement na al die jaren zo sterk blijft. En ik bundel achteraan de tien opiniestukken die ik mee heb geschreven, vul ze aan met tek-



Visuele samenvatting (‘Management Summary’)
Hebt U weinig tijd, bekijk dan eerst dit vier-minutenfilmpje van Forum 2020

sten en verslagen van het Forum 2020 en bijdragen en persartikels van een aantal andere bevoorrechte getuigen en actoren.

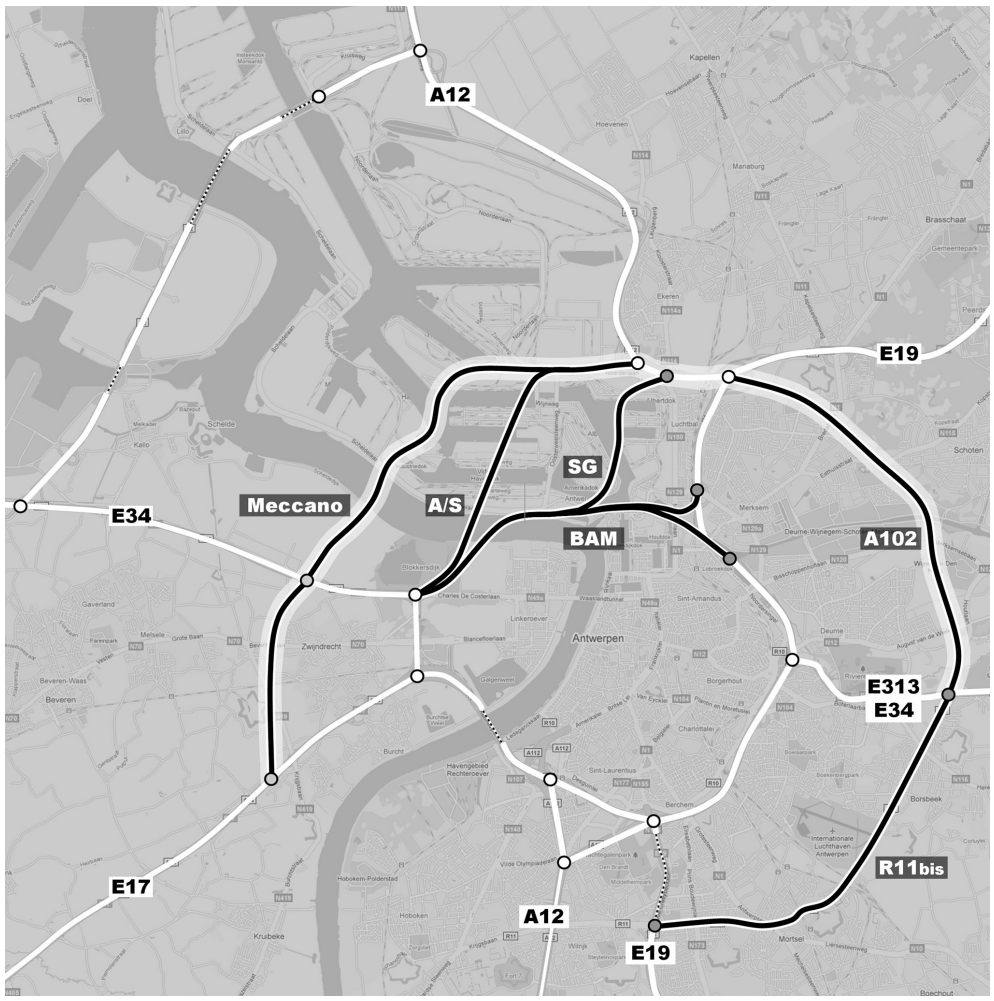
Deze publicatie sluit af met een bijdrage over openbaar vervoer als ruggegraat voor ruimtelijke ordening en met een visie over mobiliteit in de toekomst.

Dit relaas is geschreven vanuit de ervaring van diegenen die mee aan de kar hebben getrokken en heeft dus niet de ambitie om volledig te zijn, noch de norm van volstrekte objectiviteit te claimen.
Het is een getuigenis met de wil en de gedrevenheid het mobiliteitsdossier te doen landen met een maatschappelijk gedragen duurzame oplossing.

Dank aan degenen die aan dit traject hebben meegewerkt. Het blijft een unieke ervaring en een persoonlijke verrijking: een 'once in a lifetime' ervaring van samenwerking buiten de traditionele hokjes, een mooi verhaal van samenwerking en solidariteit.

Christian Leysen

De verschillende oplossingen in kaart gebracht



Tangenten (Westtangent, A102 en R11bis) + 3de Scheldekruisingen (Meccano, Arup/SUM, stRaten-Generaal-tracé ofwel Oosterweel-Noord, Oosterweelverbinding) uit het Antwerpse mobiliteitsdebat

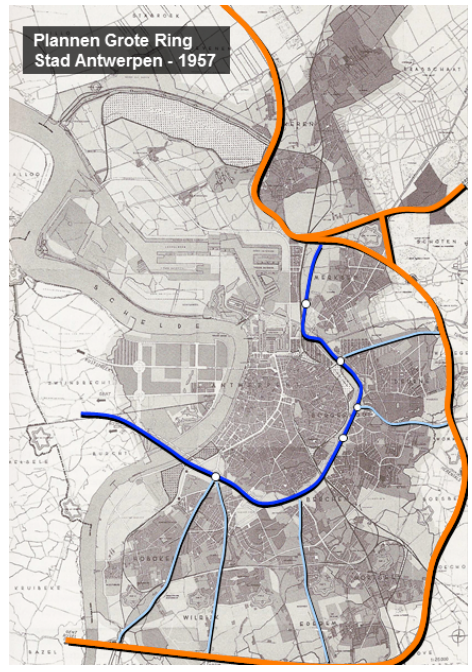
Welke voorstellen liggen op tafel?

BAM-tracé: oplossing thans weerhouden door Vlaamse Regering (de 'Oosterweelverbinding')
Meccano: noordelijke halve ring (west en noord tangent + A102)
Oosterweel-Noord: rechtstreekse aansluiting Linkeroever op havengebied, gelijklopend met oorspronkelijk voorstel stRaten-Generaal en ontwerp Arup/Sum

De Vlaamse Regering voorziet in een latere fase de aanleg van de A102 en de R11 bis (het 'Masterplan 2020 Plus'). De R11bis wordt echter in regeringskringen opnieuw ter discussie gesteld.

Waarom loopt er een autostrade door de stad?

“Elk gebouw is een voetafdruk voor de eeuwigheid”, zegt de voormalige Vlaamse bouwmeester bOb van Reeth. Laat staan elk groot infrastructuurwerk. Toen Leopold I besliste Antwerpen als ‘reduit national’ uit te bouwen in geval van een buitenlandse invasie, werd de Brialmontomwalling dwars door de Antwerpse agglomeratie gebouwd ondanks groot protest van de Antwerpse bevolking. Na de afbraak van de 10m hoge aarden omwalling bleven deze gronden eigendom van de Belgische Staat met diverse tijdelijke bestemmingen. Toen in de jaren vijftig men het tracé voor een Europese autostrade langs Antwerpen moest vastleggen, koos Brussel voor de aanleg ervan dicht bij de stad via een kleine ring boven een voor de hand liggende grote ring verder van de stad, zoals voorgesteld door het Antwerpse stadsbestuur. Staatsgrond moet je niet onteigenen. En je moet niet de lobby van de randgemeenten in Brussel trotseren. De voetafdruk van de Brialmontomwalling en het ‘nimby’ fenomeen van meer landelijke regio’s rond Antwerpen liggen aan de basis van het huidige mobiliteits- en leefbaarheidsprobleem van de stad Antwerpen.



De nooit gerealiseerde grote ring

Brialmontomwalling waar later de kleine ring voor doorgaand verkeer werd aangelegd

Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020

Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 (Forum 2020) bestaat uit *bedrijfsleiders en academici* en werd in november 2009 opgericht. De leden van het Forum zijn: prof. Bruno De Borger, Christian Leysen, Geert Noels, prof. Walter Nonneman, Robert Restiau, Nicolas Saverys, Jan van den Nieuwenhuijzen, Jan Vercammen, Jean-Jacques Westerlund en prof. em. Willy Winkelmans. Jo Van Dierdonck vervoegde het forum als financieel expert.

Het Forum is a-politiek, werkt zonder a priori's en heeft als doelstelling een constructieve bijdrage te leveren tot het oplossen van de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen.

Het Forum heeft in een eerste fase (november 2009 - februari 2010) alle bestaande studies geïnventariseerd, diverse hoorzittingen gehouden en breed overleg gepleegd met diverse actoren, inclusief de randgemeentes en actiegroepen.

Het Forum heeft in een eerste memorandum diverse scenario's bestudeerd en *nieuwe denkpistes* aangeleverd om een oplossing mogelijk te maken die financieel, technisch en maatschappelijk haalbaar en draagbaar is. Deze scenario's omvatten ook een bypass via het noorden bestaande uit drie aaneensluitende elementen die gefaseerd kunnen worden uitgevoerd: een nieuwe verbinding tussen de E17 en de expressweg, een nieuwe Scheldekruising en een grotendeels ondertunnelde verbinding tussen Ekeren en Wommelgem volgens het tracé van de A 102 (het zogeheten Mecanotracé).

Bekijk de PDF

Aansluitend heeft het Forum in juni 2010 een bijkomend memorandum [p.97] opgesteld op basis van het studierapport '*Van knelpunten naar knooppunten*', opgemaakt in zijn opdracht en toegestuurd naar een 300-tal stakeholders in Vlaanderen. Het rapport werd op 4 maart 2010 voorgesteld in het Vlaams Parlement.

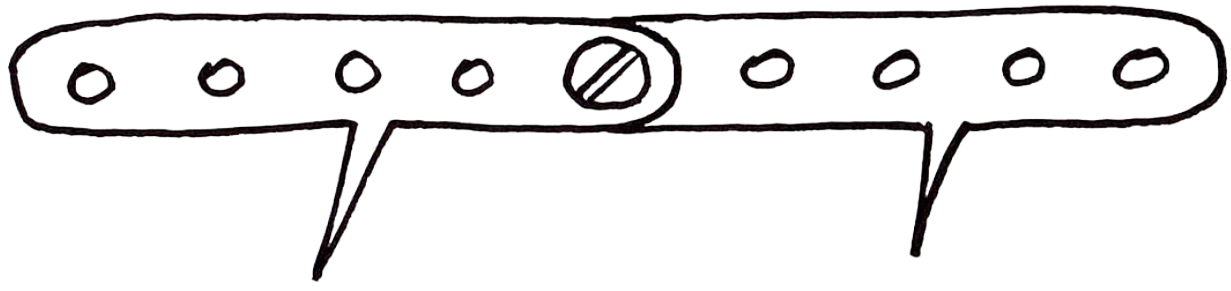
Via twee bijkomende studies in opdracht, besteld bij Transport & Mobility (een samenwerking tussen KULeuven & TNO) in september 2010 en juni 2011, heeft het Forum het impact van verschillende scenario's verder onderbouwd.

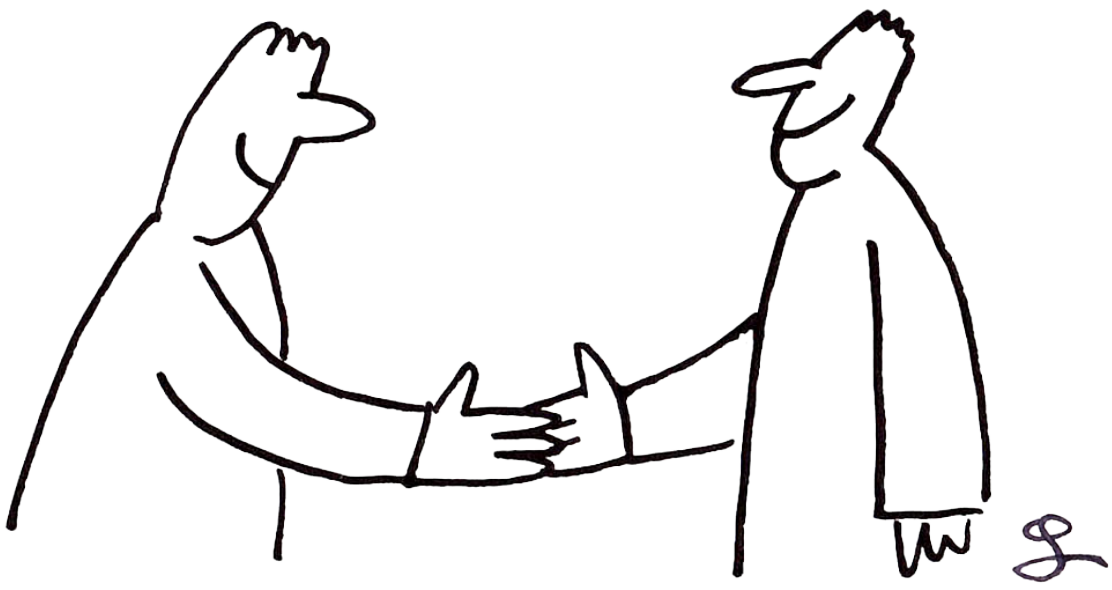
Het Forum publiceert regelmatig standpunten over het mobiliteitsdossier.

Een belangrijk gedeelte vindt U in hoofdstuk 2 [p.41]. Alle teksten zijn in extenso beschikbaar op www.forum2020.be.

VAN OOSTERWEEL NAAR MECCANO

Christian Leysen





Kroniek van een aangekondigde mislukking

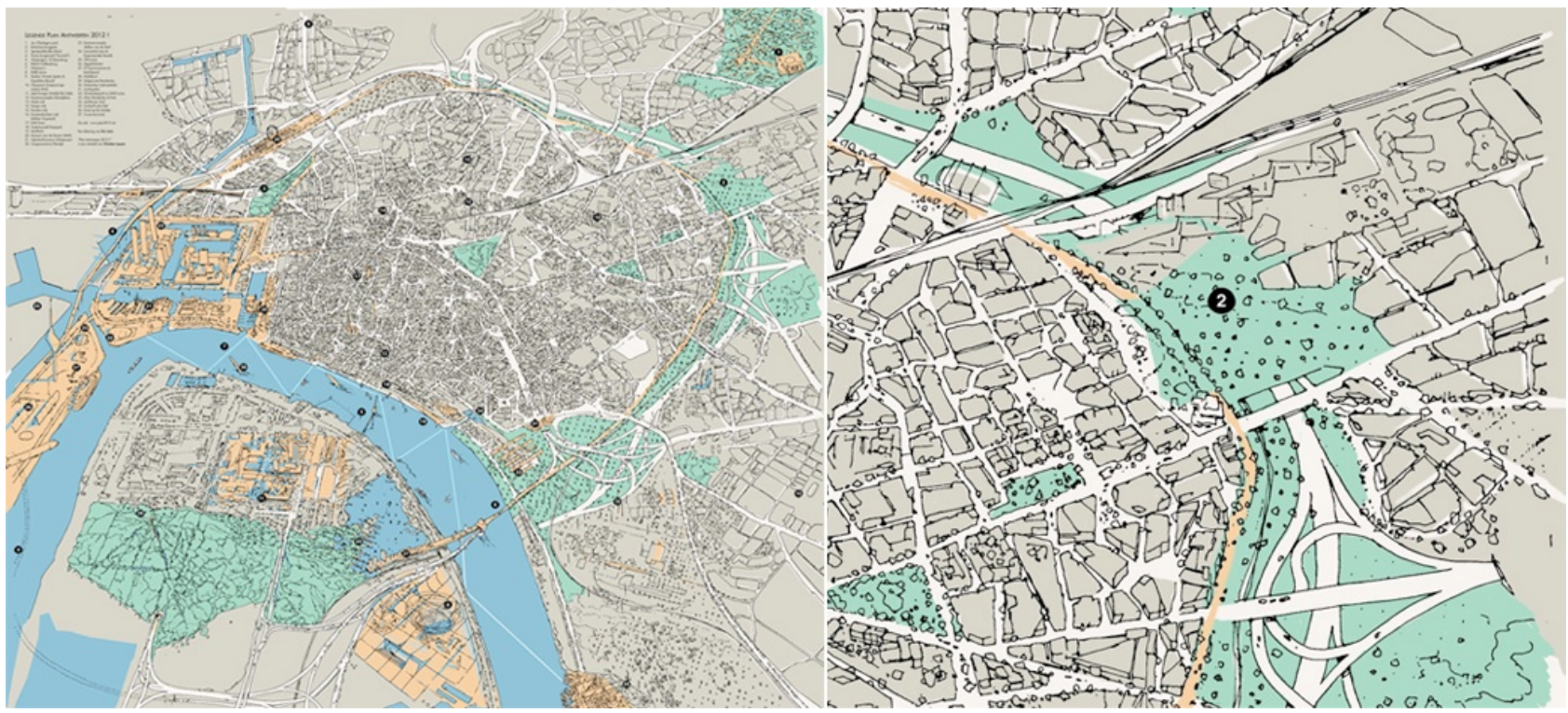
De Antwerpse Ring en zijn ongewoon filepatroon vereist intelligente verkeerssturing (foto auteur)

Jaarlijks rijd ik 200 keer van bij me thuis in het zuiden van Antwerpen via de Antwerpse Ring naar mijn kantoor in het noorden van de stad. Telkens als ik langs het Sportpaleis kom, stel ik met eigen ogen vast dat een knooppunt aanleggen ter hoogte van het viaduct zeker niet de oplossing zal bieden voor de sluiting van de Ring. De files komende vanuit Brasschaat zullen blijven bestaan en het meer zuidelijk inkomend verkeer vanuit Hasselt via de E34 zal er evenmin mee gediend worden. Laat staan de jarenlange hinder tijdens de werken op deze kritische plek van de noord-zuidas.

Hoe meer ik me verdiep in de technische aspecten van het dossier, hoe duidelijker het wordt dat gezond verstand de juiste vragen onderbouwt. Hoe meer ik studeer, hoe sterker de overtuiging dat je niet aan een bouwconsortium met een contract "alle diensten inbegrepen" (met name ontwerp, bouw, exploitatie en onderhoud) moet vragen om een mobiliteitsprobleem op te lossen. Bouwbedrijven willen bouwen, voor hen worden files opgelost door de bestaande wegen te verbreden en op knooppunten technische hoogstandjes te realiseren. Intelligente verkeerssturing is niet hun dada. Zij zoeken de weg van de snelle beslissing via uitgekiende lobbying bij de overheid: dat is hun recht. Maar het is de plicht van de overheid om degelijke en toekomstgerichte oplossingen te kiezen en zelf het lastenboek te bepalen: **mobiliteit bevorderen is meer dan openbare werken toekennen aan de (lokale) gevestigde waarden binnen de aannemerswereld. Vandaag is het meer dan ooit investeren in intelligente verkeerssturing... en in een aangepast en efficiënt openbaar vervoer.**

Even terug in de tijd

Mijn interesse voor ruimtelijke ordening dateert van de eeuwwisseling. In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2000 voer ik campagne met een toekomstvisie in de vorm van het 'Plan Antwerpen 2012' waarbij ambitieuze projecten in kaart worden gebracht. Op dat moment beschouwt men de Oosterweelverbinding als een



'Plan 2012' en uittreksel met een klein stukje overkapping (ter hoogte van Berchem) (2000)

‘done deal’, het resultaat van een vergadering met de ronkende naam ‘Staten-Generaal van de Mobiliteit’. Die werd in allerijl samengeroepen door de toenmalig Antwerpse gouverneur Camille Paulus, op vraag van de Vlaamse overheid, waar men een ‘consensus’ zonder voorafgaand inhoudelijk debat had laten acteren. Eerlijk gezegd was die samenkomst nooit echt op mijn radarscherm verschenen noch kon iemand mij later bevestigen dat hierbij een echte dialoog over langetermijnopties aan bod kwam.

In het boek ’Antwerpen Onvoltooide stad‘ (2003) schrijf ik onder de titel ‘Mobiliteit als motor’ volgende toekomstvisie: “Verkeersstromen moet je durven sturen. Eens de infrastructuur er is, bepaalt zij mee (...) de structuur van de stad voor de toekomst... Antwerpen draagt vandaag de gevolgen van het gebrek aan langetermijnplanning en politieke moed van de voorbije decennia. Meer aandacht (hiervoor) ... zal ertoe leiden dat Antwerpen bij belangrijke keuzes mee de agenda bepaalt en zich niet noodgedwongen te elfder ure moet neerleggen bij de ‘minst slechte oplossing’.” Ik pleitte toen al voor een ontlasting van de Antwerpse Ring van een belangrijk gedeelte van het internationale transitverkeer. “De verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 dient er derhalve te komen; een tolfheffing kan het verkeer op diverse onderdelen van de Ring mee reguleren.”

In een opiniestuk van april 2005 leg ik mij met tegenzin neer bij de keuze voor een bovengrondse Oosterweelverbinding op basis van een toen merkelijk hoger ingeschatte kostprijs voor de alternatieven. De raming voor deze bovengrondse verbinding zou echter enkele maanden later opgetrokken worden van de oorspronkelijke 594 miljoen naar 1,34 miljard euro. Kostprijs was dus geen geldig argument voor de keuze van de Vlaamse regering.

In ’Kiezen voor Antwerpen’ (2006) ga ik nog er steeds van uit dat de beslissing definitief en uitvoerbaar is en noteer ik onder de titel ‘Lange Wapper: een nieuwe kwelgeest’ dit: “Antwerpen heeft rond de eeuwwisseling de mogelijkheid aan zich laten voorbijgaan om bepaalde stedenbouwkundige keuzes mee te bepalen.” Het stadsbestuur was tijdens de periode 2000-2004 te veel met andere zaken bezig, en werd zich pas begin 2005 bewust van de impact van deze ingreep op de verdere ontwikkeling van het Eilandje. De Vlaamse overheid beloofde intussen dat Lange Wapper een mooie brug over de dokken zou worden. Volgens minister-president Kris Peeters zou de brug in schoonheid wedijveren met het zopas geopende Viaduct van Millau in Zuid-Frankrijk.

De brug van Millau in Frankrijk als megalomane inspiratie voor het Lange Wapper-viaduct te Antwerpen

Lange Wapper ontwerp voor Oosterweelverbinding

In zijn enthousiasme had hij de Antwerpenaren er bijna van overtuigd dat het een brug over de Schelde was. “Het is geen goede beslissing, maar wegens het dreigende mobiliteitsinfarct was in 2005 geen koerswijziging meer mogelijk. De gevolgen van de aanleg van de Lange Wapperbrug zullen ingrijpend zijn... Laten we hopen dat Lange Wapper niet de kwelgeest wordt voor de Antwerpse politiek zoals de mythische figuur uit de Antwerpse legende dat was voor de Antwerpenaars.”

Begin 2007 wordt de kostenraming nog maar eens opgeschroefd: van 1,34 naar 1,85 miljard euro. Nadat ik achtereenvolgens ten onrechte geloof dat er (a) geen alternatieven mogelijk zijn en nadien (b) de alternatieven veel te duur zouden zijn, wordt me nu duidelijk dat we met de mobiliteitsoplossing zelf op het verkeerde spoor zitten. Mijn oorspronkelijke bezorgdheid betreft de ruimtelijke ordening, daarna komt het financiële plaatje.
Naarmate ik meer over het dossier leer, blijkt steeds meer dat de Oosterweelverbinding verkeerstechnisch niet klopt en gewoon een mooie en langdurige opdracht voor de Belgische aannemerswereld is.

Het interview op Kanaal Z en Terzake

Via de gemeenschappelijke oproep [p.53] met Nicolas Saverys en Jean-Jacques Westerlund in september 2007 voor een alternatievenstudie, denk ik dat het gezond verstand een kans zal krijgen. Ik moet vaststellen dat ons initiatief vakkundig door de politiek wordt gecounterd en monddood gemaakt. Ontgoocheld begin ik te twijfelen of de Vlaamse politiek nog ruimte laat voor discussie over infrastructuurprojecten.

Het is pas wanneer reclameman Wim Van Hees met de beweging Ademloos vanuit Linkeroever een referendum kan afdwingen dat er politiek iets beweegt. Ik ontmoet hem midden 2008 in het stadspark waar mijn zoon Denis met zijn fiets op het hindernissenparcours rondjes rijdt. Op mijn vraag wat hem drijft antwoordt hij: “de onmetelij-

ke arrogantie van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)". Ook bij Peter Verhaeghe van stRaten–Generaal pols ik naar de reden van zijn verbetenheid. Voor hem is dit een dossier dat je als stedenbouwkundige 'once in a liftetime' tegenkomt. "Wat zegt je werkgever, het Brussels Gewest?" vroeg ik hem. "Doe maar, in dit dossier leer je wat geen enkel opleidingsprogramma kan bieden!" citeert hij zijn baas.

V.l.n.r.: Wim Van Hees, Manu Claeys en Peter Verhaeghe

Oorspronkelijk hou ik Ademloos – zoals veel bedrijfsleiders – op afstand, omdat ik hun fijn stof-argument 'over de top' vind, als een emotioneel verhaal met een te populistisch tintje. Maar als de BAM in heel Antwerpen een glanzende brochure bust in de aanloop naar het door Ademloos afgedwongen referendum laat ik mijn terughoudendheid varen. Met recht en reden, vind ik, want naarmate je verder nadenkt over de impact van een autosnelweg op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast in een stedelijke omgeving, kan je moeilijk ontkennen dat zij de juiste zaak verdedigen. Met het duo Claeys-Verhaeghe blijf ik regelmatig in contact om meer kennis over het dossier op te doen. De kostprijs voor de Oosterweelverbinding loopt dan al op tot 2,54 miljard euro (nieuwe raming juni 2008).

In de zomer van 2008 bestelt de Vlaamse Regering dan toch een alternatievenstudie, onder druk van de toenmalige Antwerpse burgemeester Patrick Janssens (sp.a), die de hete adem van het referendum in zijn nek voelt en de sp.a-trouw aan het BAM-ontwerp doet wankelen. Uit deze studie blijkt dat een tunnel een valabel alternatief is, zelfs beduidend beter zonder de randvoorwaarden gesteld door de Vlaamse Regering rond het verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel. Het stadsbestuur pikt hierop in om dit verder door het internationaal studiebureel Arup (samen met het Belgische SUM) te laten uitwerken. Het resultaat is een slecht rapport voor het BAM-tracé. In de plaats daarvan pleit men voor een rechtstreekse ondertunnelde aansluiting vanuit Linkeroever tot aan de Noorderlaan. Als dit op tafel ligt, verklaar ik dat een referendum niet meer hoeft. Maar zonder veel gevolg, want inmiddels vormen er zich duidelijke pro- en contra Lange Wappercoalities.

N-VA-voorzitter Bart De Wever wordt voorstander van Lange Wapper, hoewel zijn partijgenoot Jan Peumans jarenlang de grootste criticus is van de BAM. Schepen Ludo Van

Campenhout (toen nog Open VLD, nu N-VA) out zich als nee-stemmer. VOKA Antwerpen-Waasland trekt het ja-kamp en neemt VOKA nationaal mee op sleeptouw. De nieuwe voorzitter zit daar trouwens wat mee gewrongen. Ik getroost me veel moeite om binnen Open VLD (inmiddels in de oppositie in Vlaanderen) duidelijk te maken dat de partij niets te winnen heeft bij een onvoorwaardelijke trouw aan de Oosterweelverbinding. Ik pleit in individuele gesprekken om tot rede te komen in het dossier. Annick De Ridder (toen nog Vlaams parlementslid voor Open VLD, nu N-VA) is grote pleitbezorger van Lange Wapper en krijgt na een laatdunkende uitspraak over Patrick Janssens als 'woordvoerdertje van de actiegroepen' de bal hard teruggekaatst door de columnist van Gazet van Antwerpen met een weinig flatterende omschrijving van haar hand- en spandiensten ten voordele van BAM. Open VLD blijft officieel 'voor' maar laat iedereen de vrije keuze en tracht zich nadien buiten de discussies te houden.

BAM moet ontmanteld worden – Terzake

Twee weken voor het referendum vraagt Kanaal Z me om deel te nemen aan een debat met Manu Claeys en Karel Vinck (toenmalige voorzitter van BAM). Nadat ik heb toegezegd, bellen ze me iets later verveeld terug dat Karel Vinck 'niet meer beschikbaar' is, zonder een specifieke reden op te geven. Ze bieden mij daarom aan om in het programma 'Goossens & Van Cauwelaert' mijn visie over de Scheldeverdieping en de Oosterweelverbinding toe te lichten, als enige gast. Ik zeg graag 'ja' want ik krijg zo 30 minuten om uitgebreid mijn neen-stem en visie op het dossier te onderbouwen:

"Er wordt vanuit Brussel een druk die 'het normale overstijgt' uitgeoefend op alle Antwerpse actoren om alle tegenstand in de kiem te smoren." Ik pleit ervoor dat de BAM best ontmanteld wordt omdat ze wordt gepercipieerd "als arrogant en onbetrouwbaar."

Journalist Rik Van Cauwelaert vraagt na de opname zijn collega Véronique Goossens een uittreksel aan de nieuwsdienst te bezorgen, voor het Kanaal Z-nieuws, denk ik op dat moment opgetogen, maar ik ben nauwelijks van de opnamestudio's in Vilvoorde weer op kantoor in Antwerpen, of de VRT hangt aan de lijn! Of ik die avond te gast wil zijn in Terzake? Ik vraag of het om een debat gaat, maar ik blijk opnieuw de enige gast

te zijn. Ik zeg daarom toe. Op weg naar Brussel krijg ik een kwade Karel Vinck, voorzitter van BAM, aan de telefoon. Hij blijkt ook uitgenodigd te zijn, maar moet passen omwille van een diner. In de VRT-studio vertel ik voor de uitzending – ietwat verbaasd – dat ik even voordien vernam dat Karel Vinck ook uitgenodigd was. Ik krijg tenslotte een kleine tien minuten prime time, met als afsluitende vraag: "U werd opgebeld door Karel Vinck. Voelt u zich onder druk gezet?" Ontspannen zeg ik neen. Rare kerels soms, die journalisten.

Het interview op Kanaal Z komt aan als een bazooka om de 2 tot 3 miljoen dure mediacampagne van BAM/Noriant/Voka te counteren. Ik stem tegen omdat ik niet alleen tegen het tracé ben, maar ook tegen de BAM als instelling en evenmin geloof dat een 'all-in' formule met een consortium waarin alle belangrijke bouwondernemingen vertegenwoordigd zijn tot de beste resultaten zal leiden. De ochtend nadien reageert Karel Vinck op de radio dat hij 'not amused ' is en voegt eraan toe dat ik het dossier niet grondig doorgenomen heb. Nicolas Saverys bevestigt mijn verklaringen vanuit het buitenland via een telefonisch interview op ATV. Het programma dat woensdag werd opgenomen, wordt de hele zondag – één week voor het referendum – in een lus herhaald.

Wivina De Meester, voormalig CD&V-minister in de Vlaamse Regering en thans bestuurder van de BAM, stuurt mij ook naar aanleiding van dat interview een boze mail. Ik spreek met haar af in december en zal dan vaststellen dat zij het dossier van bijzonder nabij volgt en mee stuurt. Als bewijs daarvan hoor ik later dat het uitgetypte verslag van ons onderhoud in diverse administraties circuleert... en door een gunstige wind zal het uiteindelijk ook in mijn mailbox belanden.

Een week om niet te vergeten

Een uittreksel uit mijn dagboek van oktober 2009
(niet alle weken even gevuld en boeiend!)

Op maandagavond in de week voor het referendum organiseer ik in het Ahlers House een diner met Gary Kasparov en een schare bedrijfsleiders aan de vooravond van het simultaan schaaktornooi 'Your Next Move'. Tegelijkertijd vindt in het kader van het studiecentrum Antwerpen overMorgen aan de andere kant van de verdieping een uiteenzetting plaats over de Oosterweelverbinding met het stRaten-Generaal-team, ingeleid door professor Willy Winkelmans. Ik pendel zo goed als mogelijk tussen de twee initiatieven. ...

Dinsdag ... Ik vertrek omtrent middernacht naar Zaventem voor de nachtvlucht naar Moskou met Aeroflot. Op mijn laptop tokkel ik tijdens de vlucht een opiniestuk met als titel 'Geen vrachtwagens en caravans in de Antwerpse lucht' [p.72]. Ik hamer nog eens op de argumenten, maar met een sterkere formulering dan gebruikelijk. Om 6u 's ochtends – het is ondertussen woensdag – ben ik in mijn hotel en laat ik het stuk doorsturen naar mijn persoonlijke assistente Lieve, die het in de loop van de dag zal nalezen en erin slaagt het daags nadien in de krant De Morgen te krijgen. ...

Samen met Kris Peeters en Gabriel Fehervari simultaan schaken tegen Gary Kasparov (Oktober 2009)

Donderdag op kantoor. Na een vergadering over Antwerp Management School en een lunch met een studiegenoot die de bouwnijverheid bijzonder goed kent en me nuttige achtergrondinformatie bezorgt, regel ik nog een laatste actie in verband met de campagne voor de neen-stem bij het referendum. Ik bel de voormalige Antwerpse burgemeester Bob Cools en schepen Eric Antonis om vrijdag gemeenschappelijk de tunnel-hetze van de BAM ('tunnels zijn gevaarlijk') een halt toe te roepen door een gemeenschappelijke verklaring op het Astridplein ... boven de spoortunnel onder Antwerpen.

Vrijdagmorgen. Ontbijtmeeting met de Oekraïense president bij het VBO in Brussel. Ik ben gevraagd om een getuigenis te brengen als één van de Belgische bedrijven die in Oekraïne geïnvesteerd hebben.

Ik zit aan tafel naast de CEO van een van de twee hoofdpartners van het Noriant-consortium, die erop rekent de Oosterweelverbinding te mogen uitvoeren. Hij kijkt naar mijn naamkaartje op tafel en vraagt me of ik familie ben van de Leysen die vorige week op Kanaal Z 'domme dingen gezegd heeft'. Ik verduidelijk hem dat ik die Leysen ben en tracht kort mijn standpunt toe te lichten. "De brug komt er, ongeacht het resultaat van het referendum", luidt zijn laconiek antwoord.

Met Eric Antonis en Bob Cools op het Astridplein boven de spoortunnel onder Antwerpen (2010 – GVA)

In de loop van de late voormiddag roepen Eric Anthonis, Bob Cools en mezelf – voor het Centraal Station en boven de spoorwegtunnel – de Antwerpenaren die morgen gaan stemmen op zich niet door angst te laten leiden. ATV brengt het prominent in het journaal, de kranten in kleine lettertjes. Maar toch een mooie afsluiter.

's Middags ben ik terug in Brussel. Diner in Hertoginnedal voor Viktor Yushchenko met als gastheer Eerste Minister Herman Van Rompuy. Een hooggeplaatst en invloedrijk federaal parlementslid, tevens Minister van Staat, zegt mij met enig misprijzen over het referendum dit: "Als het 'neen' wordt, kunnen we het geld dat voor Antwerpen voorzien is, elders toewijzen." Hij vergeet dat volgens de Vlaamse Regering de investeringen via een tolheffing op het vrachtverkeer gefinancierd zouden moeten worden.

Het referendum op zondag geeft een duidelijk antwoord: 60% van de opgekomen Antwerpenaren stemt tegen het tracé met een sluiting van de Ring via een knooppunt aan het Sportpaleis. Na een namiddag bij vrienden die wonen op de oude site van de Boelwerf in Temse raak ik na een kort ATV-interview op het 'overwinningsfeest' van het neen-kamp in de Hortazaal: naast de sympathisanten van stRaten-Generaal en Ademloos zijn ook Bob Cools en Ludo Van Campenhout van de partij.

De weken nadien krijg ik heel wat spontane en vriendelijke reacties (met uitzondering van VOKA-Antwerpen en BAM), ook op de Boekenbeurs. Mensen die mijn 'moedige' verklaringen zeggen te waarderen. Ik heb het geluk een vrij man te zijn en voel me helemaal niet moedig. Ik zou me ellendig gevoeld hebben als ik mijn mening niet open en duidelijk had kunnen ventileren. Blij dat Dirk Van Mechelen niet meer in de regering zit en ik hem na het goede werk in vele belangrijke dossiers niet openlijk heb moeten 'aanvallen'. Blij dat ik geen grote klanten in de bouwnijverheid heb. Vrijheid is niet alleen een zaak van moed, maar ook van financiële onafhankelijkheid.

Na het referendum: op zoek naar een duurzame oplossing

Een werkvergadering van de leden van Forum 2020

Enkele weken na het referendum belt Nicolas Saverys me op. “We hebben samen 'neen' gezegd tegen het BAM-tracé, nu komt het erop aan een oplossing met draagvlak aan te reiken. We moeten onze groep van drie uitbreiden en de studaxen van stRaten-Generaal vragen mee een haalbaar alternatief op tafel te leggen.” We spreken af dat we die oplossing zullen toetsen bij diverse actoren alvorens ze discreet aan de Vlaamse Regering te overhandigen, zodat zij zonder gezichtsverlies een bocht kunnen nemen. Op twee dagen contacteer ik een aantal collega-bedrijfsleiders en academici met uiteenlopende achtergrond. Met uitzondering van twee van hen, die wegens hun officieel mandaat menen te moeten weigeren, krijg ik verwonderlijk snel een sterke 'Groep van Tien' samengesteld. Naast de oorspronkelijke drie vervoegen Walter Nonneman (voorzitter van de Associatie Universiteit & Hogescholen in Antwerpen en oud-kabinetschef Eerste Minister Jean-Luc Dehaene), Willy Winkelmans (professor en voorheen voorzitter Vlaamse Havencommissie) en Bruno De Borger (transporteconoom UA). Uit het bedrijfsleven komen Geert Noels (Econopolis), Robert Restiau (voormalig topman van de beroepsvereniging van havenbedrijven Agha), Jan Vercammen (Egemin) en Jan van den Nieuwenhuijzen (SD Worx) erbij. Het gezelschap telt veel ervaring en zeer verschil-

lende politieke affiniteiten. Het wordt later aangevuld met een elfde man: financieel consulent Jo Van Dierdonck.

Hoe een moeilijk dossier in de goede richting te keren: een verhaal van hoop en enthousiasme…

Tijdens de twaalf maanden na het referendum (november 2009 - november 2010) komen we 18 maal samen: voor het aanhoren van experts, langdurig overleg met een vijfkoppige BAM-delegatie, met het team van stRaten-Generaal en Ademloos. Afwisselend wordt vergaderd op een van onze diverse kantoorlocaties, maar ook in het Felixpakhuis, de Antwerp Management School en de Luchthaven van Antwerpen (met op de achtergrond een foto van mijn grootmoeder als eerste vrouwelijke Vlaamse pilote). De oorspronkelijke opdracht van drie maanden aan Manu Claeys en Peter Verhaeghe (aan een licentiatenloon) moeten we verlengen met een extra maand en levert een uiterst waardevol rapport op met als eindproduct het Meccano-tracé.

Leerrijk en boeiend zijn de gesprekken met de burgemeesters van de Antwerpse rand. Nicolas Saverys en Robert Restiau gaan naar Zwijndrecht en ontmoeten de Wase burgemeesters, ik neem contact op met de burgemeesters van Brasschaat, Schoten, Hove en Wommelgem, en verschaf hen tekst en uitleg over de onderzochte alternatieve tracés. Zij appreciëren de demarche, en zijn vooral opgetogen over het feit dat zij voor het eerst in een vroeg overlegstadium over de mobiliteitsproblematiek aangesproken worden. Samen met Jan Vercammen staan we de chemiecluster Linkeroever te woord. De gesprekken met de beroepsverenigingen gaande van VBO, Unizo, Voka (nationaal) en Alfaport zijn verhelderend en constructief, maar vaak getint door de bezorgdheid en aandacht om de klassieke beleidsstructuren niet te doorkruisen. Dat VOKA Antwerpen ons slechts na lang aandringen van een nieuwe voorzitter wil ontvangen, verbaast ons niet.

Informatiesessies en vergaderingen Forum 2020 (Antwerp Management School, Felix Pakhuis, Luchthaven Antwerpen)

Voka Antwerpen geeft me soms de indruk van een KMO annex sectororganisatie waarin de aannemers de meest prominente rol toebedeeld krijgen.

We zijn natuurlijk ook alle beleidsinstanties afgelopen, van de minister-president via de gouverneur tot de gemeenteraadscommissies. We hebben met Noriant zelf en verschillende aannemers kunnen praten. Natuurlijk hebben we ook gesprekken met de BAM en voorzitter Karel Vinck. Maar uiteindelijk blijkt er bij hen geen ruimte voor een oplossing die niet zou lopen volgens het tracé dat met het aannemersconsortium Noriant onderhandeld is.

… en een verhaal van ontgoochelingen

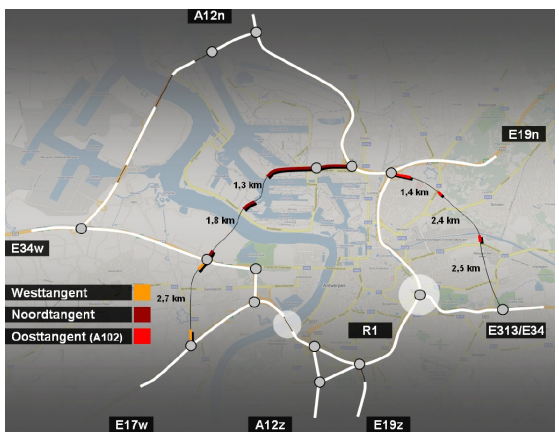
Begin januari 2010. Samen met Nicolas Saverys licht ik ons initiatief vroegtijdig toe aan minister-president Kris Peeters. Achteraf realiseer ik mij dat ik wellicht een flater heb gemaakt door aan het einde van de presentatie de slide 'Vlaanderen houdt niet van zijn steden' te tonen, om het verdringen van het mobiliteitsprobleem vanuit de stad naar het stadscentrum te verklaren. De minister-president bekijkt me raar. Zag het misschien als een aanval op zijn functie en persoon, quod non.

Met zijn politieke ervaring als oud-kabinetschef houdt Walter Nonneman de pen vast bij het opmaken van een eerste memorandum [p.76], waarin voor het eerst de piste van een nieuwe halve noordelijke ring wordt aangekaart (die later de naam 'Meccano' meekrijgt). Zijn advies: formuleer je analyse en voorstellen op zo'n manier, dat de regering zelf conclusies kan trekken zonder gezichtsverlies. Dat gebeurt dan ook zo.

In februari, op de vooravond van de persvoorstelling van ons Memorandum met de uitwerking van het Meccano-tracé, lichten Nicolas Saverys en Walter Nonneman met een korte powerpointpresentatie de krachtlijnen in primeur toe aan de minister-president en zijn kabinetschef.

We weten inmiddels al dat ons idee om het Meccano-tracé als alternatief aan de Vlaamse Regering door te spelen niet op groot enthousiasme kan rekenen, maar vertrouwen op een grondige en objectieve evaluatie en inhoudelijke gedachtenuitwisseling over de merites van ons studiewerk. De verbazing is groot wanneer enkele dagen later naar aanleiding van de bekendmaking van ons volledig studierapport in De Standaard een vernietigende analyse over het Meccano-tracé verschijnt: 'Achilleshielen bij de vleet', titelt de krant.

Bij gebrek aan lectuur van het memorandum zelf, en zonder met ons contact te hebben, heeft de journalist een rits foute hypotheses meegenomen of meegekregen. Waarom en van wie de journalist de summiere analyse heeft ontvangen – die duidelijk enkel gebaseerd is op de bondige powerpointpresentatie van Forum 2020, gegeven op het Martelarenplein – behoort wellicht tot het journalistieke beroepsgeheim.



Meccano-oplossing

De boodschap is luid en duidelijk. De Vlaamse Regering is allesbehalve gediend met ons studiewerk. “De politiek beslist, en de politiek, dat zijn wij,” klinkt het.

Het echte dieptepunt van ons parcours als Forum 2020 beleven we tijdens de hoorzitting in de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement, waar ik samen met Jean-Jacques Westerlund en stRaten-generaal tekst en uitleg geef bij het geleverde studiewerk. Daags voordien heeft Dirk De Kort het Forum in het Vlaams Parlement al laatdunkend betiteld als 'tien kleine negertjes' met de onderliggende suggestie dat de groep zou uiteenvallen. Hij rekent wellicht op het feit dat één van de leden van het Forum [p.84] – onder zware druk gezet om zich de desolidariseren – verstek zou laten gaan, wat trouwens niet gebeurt. Dirk De Kort, die ik in een vroeger stadium als burgemeester van Brasschaat heb gebriefd, herhaalt het verhaal in de commissie van het Vlaams Parlement. Ik heb dit ingecalculeerd door hem op het einde van de vergadering het album 'Kuifje in Afrika' te overhandigen (Helaas had ik geen exemplaar van ‘Tien kleine negertjes’ in de boekhandel gevonden). CD&V-collega Carl Decaluwé doet er nog een schepje bovenop. “Heeft één van de leden misschien immobiliën op het Eilandje?” vraagt hij, om onze geloofwaardigheid in twijfel te trekken. Wanneer ik boos reageer, komt er een cynische glimlach op zijn lippen. “Ik mag toch wel een vraag stellen,” zegt hij fijntjes.

Forum2020 in het Vlaams Parlement

Bij het verlaten van de commissievergadering hoor ik Bart De Wever tot mijn verbazing op de televisie zeggen dat hij over te weinig informatie beschikt om een mening te kunnen vormen in het Oosterweeldossier. Nochtans heb ik hem al in een vroeg stadium ontmoet samen met Liesbeth Homans om de bezwaren bij de Oosterweelverbinding en de Meccano-oplossing uitvoerig toe te lichten. Ik verklaar bij het verlaten van het Vlaams Parlement dat als Bart De Wever over onvoldoende informatie beschikt,

wij beschikbaar zijn voor een persoonlijke toelichting. Ik bevestig hem dat ook nog eens per mail. Zo gezegd, zo gedaan. Enkele dagen later krijgen we een uurtje de tijd om hem het Meccano-tracé verder in detail uit te leggen in Berchem. Hij stelt ons pertinente vragen, die verraden dat hij het dossier wel degelijk onder de knie heeft, maar hij laat op geen enkel moment het achterste van zijn tong zien.

In september 2010 is de kostenraming van de Oosterweelverbinding (alleen) al 3,1 miljard euro, vijfmaal de oorspronkelijke raming van tien jaar eerder.

Gezien de Vlaamse Regering weigert ons alternatief ten gronde te laten bestuderen door het Vlaams Verkeerscentrum, hebben we als Forum 2020 dan maar beslist ons huiswerk te laten toetsen door een onafhankelijk studiebureau. Transport & Mobility Leuven is een joint venture van de KULeuven en het gereputeerde Nederlandse onderzoeksinstituut TNO. We vragen hen tweemaal de verkeersanalyses te maken van de verschillende oplossingen nadat het Vlaams Verkeerscentrum oorspronkelijk de weigering kreeg om het Meccano-tracé mee te onderzoeken.

Wat heeft het studiewerk van het Forum dan wel gekost? De studieopdrachten door derden bedragen in totaal 95.000 euro en worden betaald door de bedrijfsleiders van het Forum. De tijd die we zelf besteed hebben, hebben we niet bijgehouden. Architect Bob Van Reeth zei ooit dat elk bouwwerk een voetafdruk voor de eeuwigheid is. Wel, wij willen niet dat met Oosterweel de ruimtelijke ordening in en rond de stad Antwerpen voor de eeuwigheid vertrappeld wordt door onzorgzaam bestuur.

Stockholmsyndroom of erger?

Oktober 2011: Diner in de Brusselse zuidrand. Ik zit naast de CEO van de andere belangrijke partner in Noriant. Hij vertelt me doodleuk dat de zaken voor hem goed liggen in dit dossier en legt mij uit in welke scenario's hij welke schadevergoeding zal ontvangen bij niet uitvoering van het complete plan van de Oosterweelverbinding. Ik vraag, enigszins naïef, of dat allemaal politiek is beklonken, gezien de gewijzigde politieke context, de opmars van de N-VA bij de federale verkiezingen van 2010 en hun groter soortelijk gewicht in de Vlaamse Regering. "Met de N-VA is ook gesproken, vanuit die hoek is geen probleem te verwachten" klinkt het antwoord. Als ik stel dat de effectieve gemaakte kosten rond de 30-40 miljoen zouden liggen, krijg ik enkel als reactie dat de kosten toch een paar tiental miljoenen hoger liggen. Soit, denk ik, de echte kosten zijn dus maar een fractie van de verwachte schadevergoeding van meer dan 400 miljoen euro, in het geval dat het hele project niet zal doorgaan.

Ik kan het moeilijk geloven en noteer de cijfers voor de goede orde de volgende dag op mijn mobiel telefoontoestel om ze niet te vergeten. Ik wil deze informatie die ik in privésfeer heb ontvangen niet zo maar gebruiken. De maanden daarop heb ik deze informatie getoetst met verschillende spelers uit de politieke wereld. Ja, er zijn afspraken gemaakt en de cijfers liggen in die orde van grootte. Tijdens een vliegtuigreis zit ik naast een kabinetschef van de Vlaamse Regering die aandachtig luistert naar mijn analyse van het dossier en zich verontschuldigt niet te kunnen reageren gezien eerstdaags een belangrijke beslissing zal genomen worden. Maar de kabinetchef laat zich toch ontvallen niet te begrijpen waarom de Vlaamse Regering zich zo bindt aan het Noriant-consortium.

Als niet alleen aannemers, maar ook een immobiliënmakelaar me komt vertellen hoe gelukkig de aannemers zijn, omdat met of zonder uitvoering de buit (met name een mooie winstmarge) binnen is, beslis ik maanden later het stilzwijgen te doorbreken. Ik vraag eerst aan een bevriende jurist de mogelijke basis voor de claim van meer dan 400 miljoen euro te doorgronden. De rechtsleer spreekt van 'le fait de prince': als de overheid – nadat een contract werd afgesloten – beslissingen neemt die de uitvoering onmogelijk maakt, moet zij niet alleen de kosten, maar ook de gedorven winst vergoeden. Als Veronique Goossens me op Kanaal Z de vraag stelt over het verloop van het

dossier, aarzel ik niet mijn verbazing over de schadevergoeding en de hoogte van het bedrag duidelijk te formuleren.

Op basis van verder onderzoek [p.163] van de chronologie der feiten door Manu Claeys en Peter Verhaeghe – zoals trouwens ook gedocumenteerd in het boek 'Stilstand' – wordt me later trouwens duidelijk dat de Vlaamse Regering zeer vroeg met zo'n 400 miljoen werd afgedreigd en er na een bepaalde datum een zeer opmerkelijk stilzwijgen ingetreden is. **Dat wijst erop dat er afspraken werden gemaakt, trouwens impliciet bewezen door het afsluiten van een 'stand-still' overeenkomst in september 2011 tussen BAM, Noriant en de Vlaamse Regering. Opmerkelijk: de BAM wordt vertegenwoordigd door een kabinetschef en een voormalig kabinetchef. Twee vertegenwoordigers tekenen voor de acht betrokken aannemers, en... vijf Ministers van de Vlaamse Regering in hoogsteigen persoon moeten de afspraken bezegelen. Wat me doet vermoeden dat er veel op het spel stond en men vanuit aannemerszijde de 'politieke' garanties goed wenste in te dekken**.

Hoe is het mogelijk dat de Vlaamse Regering een contract met een afgesproken schadeclausule van 1,2 miljoen euro laat escaleren tot een verplichting om bovenop de door de aannemers gemaakte kosten van ca. 50 miljoen euro een winstmarge tussen 10 en 20% van de waarde van het contract te vergoeden bij niet toekenning?

Ik stel me de vraag: is dit domheid, het stockholmsyndroom of erger? Met een stille hint naar Patrick Janssens' quote tijdens de Visa-crisis in het jaar 2003 die tot het ontslag leidde van de burgemeester en verschillende schepenen ('was het luiheid, onbekwaamheid of erger?) blijft bij mij de vraag knagen waar deze hardnekkigheid van de Vlaamse Regering om alle alternatieven over het hoofd te willen zien, vandaan komt. **Als de Vlaamse Regering meer dan 4 jaar na het referendum steeds verder moet studeren en haar eigen plannen voor een aansluiting van de Oosterweelverbinding ter hoogte van Sportpaleis blijft wijzigen, moet er toch iets fundamenteel mis zijn. De verantwoordelijkheid voor een falend mobiliteitsbeleid afschuiven op lastige actiegroepen of ondernemers is dan bijzonder flauw.**

Als ik aannemers en hun aandeelhouders hierover aanspreek krijg ik volgende reactie: "Ja, wellicht biedt de Oosterweelverbinding geen sluitende oplossing voor de mobiliteit en zal men aansluitend een grote ring type Meccano moeten bouwen, maar je kan van ons toch niet verwachten dat we deze opportuniteit laten schieten: niet alleen zijn we er niet zeker van bij de winnende bieder te zijn, bovendien zouden de marges vandaag veel lager liggen omwille van grotere internationale concurrentie."

“Maar gaan jullie de Vlaamse Regering dan in zijn blootje zetten met die schadeclaim?” vraag ik nog. “Neen, maar wij zijn bereid onze claim tot schadevergoeding te laten vallen indien zij ervoor zorgen dat we andere contracten, met eenzelfde winstgeneratie, krijgen toegewezen.”

Naast de vakbonden en de mutualiteiten zijn de aannemers in België de sterkste en wellicht meest efficiënte lobbygroep, denk ik bij mezelf.

Waarom is de Vlaamse Regering zo onvoorwaardelijk trouw aan het BAM-tracé en Noriant? Er zijn wellicht vele redenen. Angst om toe te geven dat een zeer groot deel van de reeds gemaakte studiekosten (ten belope van honderden miljoenen) in feite afgeschreven moeten worden, angst voor het verlies van het imago van budgettaire orthodoxie als het project (als publiek-private samenwerkingstructuur (PPS) maar zonder privé-aandeelhouderschap) van Europa niet langer buiten de begroting mag gehouden worden, of is het de weigering om afstand te nemen van de oude politieke cultuur waarbij de politiek bij monde van een kabinetschef de contracten bij grote infrastructuurwerken mag toewijzen? De sturende rol van Raf Suys [p.126], kabinetschef van Minister-President Peeters, is trouwens ook de pers niet ontgaan, noch het feit dat hij andere belangrijke taken vervult binnen de CD&V.

Peeters met zijn kabinetschef Raf Suys bij EU commissaris Barnier (atv.be)

Diverse gesprekspartners wijzen mij op het volgende: het Oosterweeldossier past in een zeer breed akkoord tussen de partijen, afgesloten juist voor de voorgaande Vlaamse verkiezingen van 2010, waar de respectievelijke invloedssferen en de daaraan verbonden privileges van macht (met alles wat daarbij hoort) verdeeld werden. Zestien projecten, verduidelijkt men mij zelfs. De BAM en haar bestuur zijn slechts de uitvoerders van een politiek akkoord en moeten zich binnen deze vastgelegde krijtlijnen houden, aldus al mijn gesprekspartners. Het Oosterweeldossier behoort daarbij tot de ‘portefeuille’ van CD&V en aan de gemaakte afspraken morrelen kan niet (meer) want dan zou het evenwicht verstoord worden. “Belgische en Vlaamse politici regeren via zulke grote akkoorden van machtsverdeling” bevestigt prof. em. Luc Huyse einde 2013 mij tijdens een gesprek ter voorbereiding van zijn nieuw boek. Aan welke kost en met welke resultaten, stel ik mij de vraag. En hoe lang willen we zo doorgaan? Kanaal Z pikt het

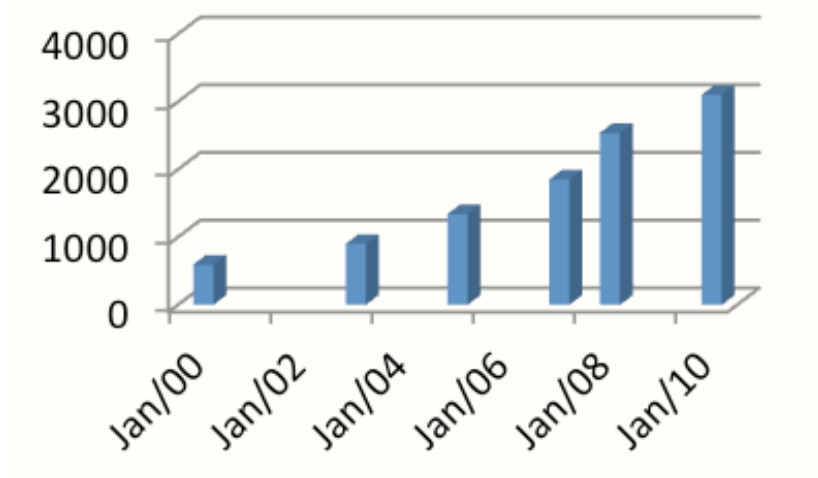
onderwerp op tijdens een zondagse Z-Talk met Veronique Goossens in januari 2014, op de vooravond van de herbevestiging van de Oosterweelkeuze door de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering is blij in februari 2014 in aanloop van de verkiezingen 'de knoop' voor de zoveelste keer doorgehakt te hebben, maar de vraag blijft open hoe dat zij dit 'grootste infrastructuurwerk van Europa' (en ongetwijfeld het duurste) voor een traject van slechts 9 km zal kunnen financieren [p.133]. Vier miljard voor de Oosterweelverbinding alleen wordt genoemd, voor de rest van het Masterplan extra 4 miljard en voor de aangekondigde latere verbindingen A102 en R11 bis mag je zeker nog hetzelfde bedrag voorzien.

Persconferentie Vlaamse Regering over herbevestiging BAM-tracé voor Oosterweelverbinding (februari 2014- deredactie.be)

Kostenraming Oosterweelverbinding

December 2000:	594 miljoen €
April 2003:	900 miljoen €
Juli 2005:	1,34 miljard €
Februari 2007:	1,85 miljard €
Juni 2008:	2,54 miljard €
September 2010:	3,10 miljard €



De raming inclusief inflatie en intercalaire intresten bedroeg 4,9 miljard in april 2014 volgens een melding aan het Rekenhof

Duurzame mobiliteitsoplossingen

Dure infrastructuurwerken zijn maar te verantwoorden en realiseerbaar als zij maatschappelijk breed mee gedragen worden door alle bevolkingslagen en door de hele regio. Oplossingen kunnen niet langer eigenhandig opgelegd worden vanuit hogere beleidsniveaus. Het stadsbestuur moet mobiliteit veel sterker en veel vroeger inpassen in haar ruimtelijk ordeningsplan. Randgemeenten mogen niet langer eigenhandig ingrepen doorvoeren die het verkeer in en rond de stad ondoordacht via de Ring sturen. Noch mag een beleid bestendigd worden waarbij de burgers uit de randgemeenten een aansluiting op het openbaar vervoer naar het stadscentrum weigeren, maar tegelijkertijd eisen dat zij hun kinderen in terreinwagen ongehinderd mogen afzetten op school in het centrum!

Mobiliteit is meer dan het realiseren van één groot infrastructuurproject [p.179]. Intelligente verkeerssturing met aangepaste signalisatie, al ver verwijderd van de fileknooppunten, rekeningrijden, en een aangepaste arbeidsorganisatie op kantoor en in de haven zijn thema's die steeds meer op het voorplan dienen te komen. Maar we moeten ook anticiperen op technologische doorbraak van zelfbesturende en van elektrische wagens. Magnetische aan elkaar gekoppelde (vracht)wagens en rondrijdende taxi's zonder bestuurders (zoals al door Google in de praktijk wordt getest) zijn geen utopie meer en deze evoluties moeten ingecalculeerd worden in de langetermijnplannen van een toekomstgerichte overheid.

Hoe landen in het Oosterweeldossier?

Het voorjaar 2014 wordt gekenmerkt door de profileringsdrang van de politieke partijen in de aanloop van de verkiezingen van 25 mei, waarbij Europese, federale en regionale parlementen voor vijf jaar worden verkozen. Een discussie ten gronde over de mobiliteit van de toekomst komt dit tot grote spijt niet ten goede. De uittredende Vlaamse Regering wil haar imago van 'stilstandsregering' koste wat kost afschudden door de bevestiging van het BAM-tracé als voorbeeld van 'sterk beleid' te profileren. De oppositie gebruikt de zwakte van dit prominent regeringsdossier als opportuniteit om zich in de kijker te werken. Een echte bezinning over de lange termijnkeuzes gaat hieraan ten onder.

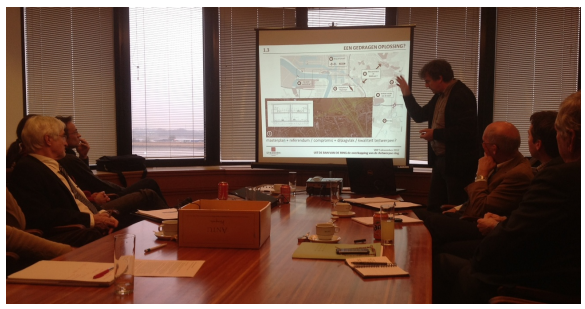
Met UA-transporteconoom Thierry van Elslander te gast bij ATV met pleidooi voor intelligente verkeerssturing (2013)

De Vlaamse Regering vernieuwt het mobiliteitsdebat door 33 quick-wins op tafel te gooien voor een snelle bundeling van nieuwe en oude korte termijnacties gaande van fietspaden tot oorsprong van het secundair wegennet. Samen met Thierry Van Elslander pleit ik op ATV voor **een 34e quick win: intelligente verkeerssturing. Concreet: stuur transitverkeer uit het Noorden tijdens de piekuren verplicht via de Liefkenshoektunnel. Maak deze tunnel niet gratis maar laat de (buitenlandse) gebruikers betalen.**

De Nederlanders lachen ons trouwens regelmatig uit met de boodschap: 'Vlaanderen' is dat stukje autostrade waar je niet moet betalen op weg naar de Franse Azurenkust!

RINGLAND

Een nieuwe etappe in de zoektocht naar duurzame mobiliteitsoplossing is het initiatief van het studiebureel Stramien om de overkapping van de Ring als uitgangspunt te gebruiken om de verkeersstromen via de Stad anders te organiseren: splits lokaal en doorgaand verkeer. Kies voor een eenvoudig systeem van in- en opritten vanuit een heraangelegde Singel op de overkapping van de huidige Ring. Met een sprekend cartoon-filmpje 'Uit de ban van de Ring'



Peter Vermeulen van Stramien (de initiatiefnemers van Ringland) te gast bij Forum 2020 aan de Gerlachekaai (2012)

en een aantrekkelijke lancering in deSingel in Antwerpen worden heel wat geesten wakker gemaakt voor het project dat de naam Ringland draagt.

Het maatschappelijk debat evolueert zo van paniekvoetbal (hoe vermijden we een verkeersinfarct) naar stadsontwikkeling, waarbij mobiliteit een belangrijk maar niet alles determinerend onderdeel is. Ook DAM Architecten pleiten met concrete voorstellen om met het overkappen van de Ring een verkeerd gegroeide situatie om te buigen tot een opportuniteit voor de Stad.

In de aanloop naar de verkiezingen herhalen we als Forum 2020 op serene manier onze standpunten. We laten ons inspireren door het filmpje van Ringland en lanceren in april 2014 een 4 minuten durende informatieve film over mobiliteit via sociale media: 'Antwerpen op zoek naar een efficiënte, betaalbare en duurzame oplossing' ten einde de lange termijnuitdagingen en oplossingen beter begrijpbaar te maken voor het grote publiek. Tienduizend kijkers op één week tijd tonen aan dat communicatie anno 2014 best via sociale media loopt.

Oosterweel Noord: terug naar 2005?

Tijdens het najaar van 2013 geeft de Vlaamse regering uiteindelijk de opdracht een milieu-effectenrapportage (MER) uit te voeren, waarbij naast de Oosterweelverbinding volgens het BAM-tracé ook andere alternatieven onderzocht worden. Mits het aanpassen van de tot dan toe onbespreekbare randvoorwaarden voor haar eigen project, roept de Vlaamse regering zich uit tot winnaar, maar kan niet vermijden dat haar interpretatie van de studieresultaten op de korrel wordt genomen als appels met peren vergelijken.

Relatief onopgemerkt bleef de positieve beoordeling in de MER-studie in opdracht van de Vlaamse overheid in het voorjaar 2014 van het voorstel genaamd 'Oosterweel Noord' van ir. Luc van Remortel, die meewerkte aan veel tunnelprojecten, waaronder de spoorweglijn onder Antwerpen. In feite pikt hij in op de plannen die stRaten-Gene-

raal in 2005 lanceerde en in 2007 in opdracht van de stad Antwerpen door het internationaal studieconsortium Arup/Sum werden uitgewerkt. Behoud het traject op linkeroever maar maak de verbinding ter hoogte van de Noorderlaan. Zo vermijd je de aanleg van een nieuw en zeer duur verkeersknooppunt aan het Sportpaleis. En met de aanleg van de A102 kom je tot een noorderlijke halve ring 'Meccano-style'. Het beste van twee werelden? Of gewoonweg 'the best possible' waarvoor een (voldoende groot) draagvlak te vinden is, waarbij je schadevergoedingen aan het Noriant-consortium vermijdt en wellicht een te verantwoorden kosten/batenverhouding kan rechtvaardigen? De vraag blijft of een Oosterweel Noord verbinding niet best via een lange boortunnel snel en goedkoop gerealiseerd wordt zonder verkeerswisselaar ter hoogte van het Noordkasteel. Maar dat strookt dan niet meer met het door Noriant ingediende dossier, dat gebaseerd is op verzonken tunnelelementen onder de Schelde en niet op een volledige geboorde tunnel. Als argument tegen een boortunnel wordt trouwens ook de noodzaak van een verkeerswisselaar ter hoogte van het Noordkasteel door havenschepen Van Peel (CD&V) aangehaald, maar dat wordt tegengesproken door mijn gesprekspartners binnen de chemische industrie in Antwerpen.

Een nieuwe regering: nieuwe perspectieven ?

In de aanloop naar de verkiezingen van 25 mei 2014 kiest Open VLD resoluut voor Oosterweel-Noord als alternatief voor het BAM-tracé. De verkiezingen geven NV-A en CD&V echter samen een meerderheid in het Vlaams Parlement zodat Open VLD als 'junior partner' weinig meer kan doen dan een studie over de overkapping mee in het regeerakkoord te schuiven.
Ringland heeft met zijn overkappingsvoorstel na 4 mei 2014 – die dag organiseren stRaten-generaal en Ademloos een door 10.000 mensen bijgewoonde manifestatie 'Stappen om te overkappen' – een brede weerklank gevonden in de media en bij de bevolking zodat alle partijen zich hierover ook na de verkiezingen positief uitspreken, weliswaar ieder met zijn eigen interpretatie en prioriteitsstelling. SP.a kan in haar nieuwe oppositierol het BAM-tracé voluit laten vallen. Gezien de nieuwe minister van Mobiliteit een NVA-er wordt, kan CD&V zich in het najaar delicaat terugtrekken uit dit door haar mismeesterde dossier en zich mediamatig herpositioneren door opeens 'intelligente verkeerssturing' te bepleiten.

Vijf jaar na het referendum van 18 oktober 2009 doen Manu Claeys (stRaten-generaal), Wim van Hees (Ademloos), Christian Leysen (Forum 2020) en Peter Vermeulen (Ringland) samen een oproep [p.147]: een stad zoals Antwerpen moet de uitdaging om haar wegennet op orde te brengen als een kans grijpen om een stad van de toekomst te worden.

Ringland blijft bijzonder actief met heel wat evenementen waaronder een ronde doorheen de Antwerpse districten en verzamelt via crowdfunding voor 100.000 euro fondsen voor verder studiewerk over de overkapping.

stRaten-Generaal boegbeeld Manu Claeys bundelt in de publicatie 'On accuse-No excuse' alle documentatie voor een bezwaarschrift tegen het verdere verloop van de procedure.

De nieuwe Vlaamse Regering begrijpt dat een definitief contract met Noriant voor een fundamenteel gewijzigd ontwerp (tunnel in plaats van viaduct voorzien in de oorspronkelijke aanbesteding) nooit de test van 'eerlijke concurrentie' bij de Europese Commissie zal doorstaan en sluit in oktober 2014 een akkoord met Noriant: de schadevergoeding om verdere processen te vermijden zal 'slechts' 37 miljoen euro bedragen alsook een extra opleg van 5 miljoen euro voor de intellectuele eigendom van de gemaakte plannen. "Voor zover de EU deze overtreding van de concurrentieregels tegen 15 december 2014 toch niet zou valideren", staat in het akkoord om de imagoschade tegenover de publieke opinie voor de zoveelste vertraging naar een hogere overheid te kunnen afschuiven.

Ondanks pleidooien uit diverse hoeken voor een echte 'nieuwe' start, verklaren Minister van Mobiliteit Ben Weyts en Mobiliteitsschepen Koen Kennis resoluut voor een gefaseerde nieuwe aanbesteding op het oude BAM-tracé te gaan. De aannememerswereld zal hier wellicht niet meer via het Noriant-consortium maar verdeelde slagorde of in een nieuwe opstelling aantreden bij een nieuwe aanbesteding. Een (gedeeltelijke) overkapping bekijken zij met welwillend oog, ook al primeert het volume van de opdracht op de inhoud ervan, met name de bijdrage tot een duurzame aanpak van het mobiliteitsprobleem. Zij mikken op een prioritaire aanbesteding van het westelijk gedeelte (met Scheldetunnel) van het BAM-tracé dat zal eindigen in een open verkeerswisselaar ter hoogte van het Noordkasteel. Dit brengt wel als beduidend risico mee dat indien – omwille van mobiliteitstechnische of bouwtechnische redenen – de voorziene aansluiting op de Ring ter hoogte van het Sportpaleis van het BAM-tracé niet uitge-

voerd kan worden, de nieuwe Scheldetunnel slechts een zeer beperkt nut zal hebben. Inzover men dan toch nog zou willen gaan voor een aansluiting ter hoogte van de Noorderlaan (‘Oosterweel Noord’) zal de complexe verkeerswisselaar ter hoogte van het Noordkasteel meer nadelen als voordelen bieden : een volledige boortunnel over de hele afstand ware dan beter en goedkoper geweest.

Het dossier zal de Vlaamse en Antwerpse politiek ook nog de volgende jaren beheersen. De partij van NVA- burgemeester Bart De Wever wil haar mantra van ‘beslist beleid’ niet op de helling zetten en zeker niet tegenover Groen dat zich met Wouter Van Besien al profileert voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2018. Grote infrastructuurwerken maken spijtig genoeg enkel kans als ze boven de partijgrenzen gedragen worden. ‘Quod non’! of ‘wat (vandaag) niet het geval is’. Of kunnen Bart de Wever als Antwerps burgervader samen met Annemie Turtelboom als Vlaams Minister van Begroting en Financiën het dialoog tussen politiek en burgerbewegingen toch nog herstellen mits een gefaseerde bocht naar een haalbaar èn uitvoerbaar compromis. Wellicht kan dat met een oplossing zonder knooppunt aan het Sportpaleis , met een versnelde bouw van de A102 , met een gedeeltelijke ‘overkapping’ van de Ring... en – vast afgesproken – onder de noemer ‘beslist beleid’ te communiceren! Laten we het hopen.

De democratie lijdt aan het vermoeidheidssyndroom

Ik lees bij het afronden van mijn tekst met aandacht een bijdrage van Kris Deschouwer in Ons Erfdeel (Januari 2014) en noteer volgende pertinente opmerkingen met Oosterweel in het achterhoofd.

"De link tussen partijen en samenleving loopt mis. Partijen en kiezers vinden elkaar niet. Als partijen moeite hebben om hun kiezers ervan te overtuigen dat wat ze doen ook goed is, dan is dat mede omdat ze niet in staat zijn 'responsief' te zijn om in hun belang rekening te houden met de wensen van de bevolking."

Hij refereert naar John Keane, The Life & Death of Democracies. "Democracies as we know them are sleepwalking their way into deep trouble."

De overdreven focus op de formele vormen van de democratie is niet alleen voorbijgestreefd maar ook gevaarlijk. David Van Reybrouck, initiatiefnemer van de G_1000 zegt trouwens terecht: "Wij zijn onze democratie kapot aan het maken door haar te beperken tot verkiezingen." We mogen ons niet blind staren op de wijze waarop verkiezingen georganiseerd worden en de wijze waarop de electorale vertegenwoordiging (slecht) functioneert.

"Verkiezingen zijn een regelmatig 'ijkpunt' in een heel brede en gevarieerde wereld van organisaties en activiteiten die op een of andere manier de machtsuitoefening in de gaten houden, bekritiseren, proberen bij te sturen, opvolgen of aanklagen." John Keane noemt dit de 'monitory democracy'.

Het deliberatieve aspect van assemblees moet weer hersteld worden. Een bevriend en ervaren politicus bevestigt me trouwens dat dit de kern van het probleem is. Volgens hem laat de combinatie van personencultus, mediadruk en adembenemende reactietijden geen ruimte meer toe voor een gedegen discussie.
Parlementsleden moeten samen zoeken naar de beste oplossing, eerder dan enkel te dienen voor verkiezingen van hoger (uitvoerend niveau) en van hogerhand opgelegde oplossing te valideren. Partijen en verkiezingen belichamen het conflict in de democratie terwijl de deliberatieve democratie gelooft dat er steeds een breed gedragen oplossing door overleg kan worden gevonden.

Een kader voor een gedragen en duurzame oplossing

Madrid voor en na overkapping van de snelweg door de stad

De door de Vlaamse Regering bijgestuurde 'BAM-tracé oplossing' roept nog heel wat vragen op: is het concept van verzonken tunnels in de dokken bouwtechnisch haalbaar en realiseerbaar met behoud van het havenverkeer?

Wat komt er uit een volledige en transparante analyse van de MER-studie ? Wat zal Europa toelaten wat betreft aanbesteding en financiering? Een landing van het mobiliteitsdossier met een gedegen en gedragen oplossing krijgt na de verkiezingen met een verkiezingsvrije periode van vijf jaar wellicht eindelijk een reële kans.

Het is steeds de bedoeling geweest constructief bij te dragen tot een oplossing. De vraag is dus: Wat zou de nieuwe Vlaamse Regering moeten doen? Een aanzet voor een tienpuntenplan:

1. Verklaar dat het oorspronkelijke concept 'Oosterweelverbinding' 15 jaar na datum technologisch voorbijgestreefd is en bevestig dat mobiliteitsoplossingen hand in hand kunnen gaan met een gezonde visie op stadsontwikkeling.

2. Schep duidelijkheid over risico's en mogelijke kosten omtrent de beëindiging van de relaties met Noriant (wat zijn rechtsgronden, welke bedragen, welk redelijk compromis na te streven) en ga voor een harde onderhandeling als belangrijke klant van de aannemerswereld.

3. Verlaat in dit complexe dossier de keuze van volledige uitbesteding via publiek-private samenwerking (PPS) en design, build, finance, maintain (DBFM) als financierings- en aanbestedingsmethode om te kiezen voor individuele aanbesteding van (deel)projecten met duidelijk afgebakende omvang en doelstellingen.

4. Kies voor een volkslening ter financiering van de werken (en gebruik het voordeel in financieringskost om de schadevergoeding aan Noriant te betalen).

5. Laat vanaf nu alle ingrepen omtrent het secundair wegennet rond Antwerpen voorafgaand valideren door een gedepolitiseerd coördinatieorgaan voor de Regio Antwerpen.

6. Beslis een verplichte omleiding voor het internationaal transitverkeer uit het Noorden tijdens piekuren (via de toltunnels Liefkenshoektunnel of Westerscheldetunnel in Nederland)

7. Verhef intelligente verkeerssturing als prioritaire strategie voor Vlaanderen als centrale logistieke regio voor Europa.

8. Bouw aan een tweede (halve) ring rond Antwerpen in het noorden in plaats van de bestaande drie-vierde ring te sluiten ter hoogte van het Sportpaleis. Start de bouw van deze noordelijke halve ring met de prioritaire aanleg van de A102 (Ekeren-Wommelgem) en van de verbinding E17-Liefkenshoektunnel (de zogenaamde tangenten).

9. Stimuleer een arbeidsorganisatie gericht op de noden en op de technologie van de 21ste eeuw om piekbelasting op het wegennetwerk te vermijden.

10. Maak van Antwerpen een toekomstgerichte, vlot bereikbare en milieuvriendelijke stad door stapsgewijs de gedeeltelijke overkapping van de Antwerpse Ring te realiseren in het kader van een breed gedragen termijnstrategie van stadsontwikkeling.

Ga als overheid op een andere manier met uw stakeholders om. Je kan niet zomaar een groot infrastructureel project door de strot van een gemeenschap duwen. Neem de omgeving van uw project serieus en zoek naar een manier om professioneel met andere belanghebbenden samen te werken.

De voorbije legislatuur heeft aangetoond dat de huidige wetgeving niet het juiste kader brengt om dit te realiseren. Het zorgt bij de ene groep voor wrevel dat er (te) weinig rekening wordt gehouden met de stakeholders, terwijl de andere groep vindt dat de processen jaren blijven aanslepen, en tussen idee en effectief de spade in de grond zijn zoveel jaren verlopen dat je je de vraag kan stellen of de uitgedokterde oplossing nog wel effectief zal zijn.

Als logistieke regio en als economische draaischijf kan Antwerpen (zowel stad als regio (inclusief Waasland) zich niet permitteren om geen goede oplossing voor de mobiliteit – die ook voldoende draagvlak heeft – te krijgen.

Kijk eens naar de manier waarop anderen dit realiseren. Een voorbeeld kan het Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) zijn dat zich in Nederland heeft ontwikkeld.

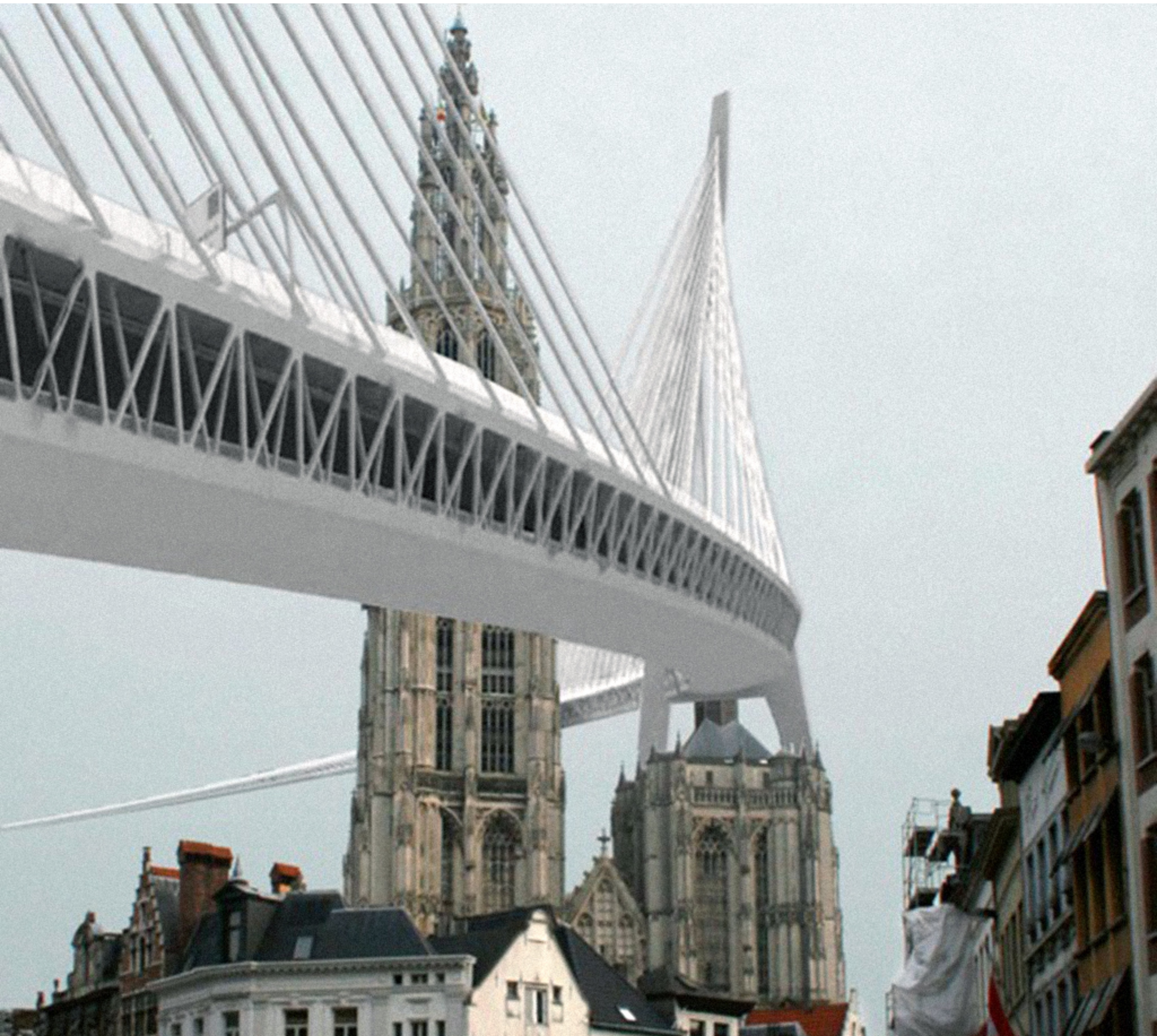
Een proactieve aanpak van een project vermijdt meteen dat in de (inspraak)procedures zelf grote aanpassingen zouden moeten gebeuren. Het proces voor het uiteindelijke ruimtelijke beslissingsproces speelt hierbij een veel grotere rol. Dit betekent niet dat er een oplossing uit de bus komt die sowieso iedereen gelijk geeft. Zo werkt het niet. Maar je gaat wel in dialoog en geeft in volle transparantie uitleg over de processen en waarom bepaalde oplossingen geschikter zijn voor het grootste deel van je regio.

Dit vergt van de politiek en de administraties een meer volwassen omgaan met de stakeholders. Het is meer dan een gele advertentie in de kranten of op een website plaatsen dat er een openbaar onderzoek lopende is. Die methode is achterhaald. De Antwerpse gouverneur Cathy Berx heeft een aanzet voor zo'n nieuwe aanpak gegeven maar het moet nog worden verfijnd. Waarbij je zeker ook een debat mag voeren welke rol er voor de stakeholders en welke rol er voor de politiek is weggelegd.

Niemand heeft dé oplossing. Maar samen kunnen we de beste oplossing vinden.

De nieuwe Vlaamse regering heeft een unieke kans om komaf te maken met de ongelukkige erfenis van het voorbije decennium. Het beleid kan en moet volledig inzetten op de inzichten en technologieën van de 21ste eeuw.

VAN LANGE WAPPER TOT RINGLAND



Chronologisch overzicht van:

- *Standpunten en persmededelingen Forum 2020*
- *Opiniestukken en teksten van:*
  Manu Claeys, Bruno De Borger, Luc Huyse, Christian Leysen, Véronique Goossens (blog), Willem-Jan Neutelings, Lex Moolenaar, Geert Noels, Stef Proost, Peter Swinnen (interview), Nicolas Saverys, Jo Van Dierdonck, Edwin Verberght, Willy Winkelmans
- *Persartikels & video's:*
  Kanaal Z, Knack, De Morgen, De Tijd, Gazet van Antwerpen, Humo, VRT
- *Uittreksels Wikipedia*

Wikipedia

De Oosterweelverbinding is het project om de Antwerpse Ring (R1) te sluiten. In het huidige plan (BAM-tracé) van de Vlaamse regering wordt de Expressweg (E34) ter hoogte van Blokkersdijk via een toltunnel (de Oosterweeltunnel) onder de Schelde geleid en via bijkomende tunnels onder het Straatsburgdok verbonden met de R1 ter hoogte van Merksem. ... Het project is erg omstreden waarbij actiegroepen en overheid lijnrecht tegenover elkaar staan... Al sinds 1997 hoopt ze dat de verbinding, evenals de uitbreiding van de R1 met een stedelijke ringweg, een einde maakt aan de files en het sluipverkeer doet afnemen. Voor de financiering werd beslist er tol te vragen, zoals in de Liefkenshoektunnel. Vrachtwagens zouden verboden worden in de Kennedytunnel en dus verplicht zijn de Oosterweelverbinding te gebruiken... De Oosterweelverbinding maakt deel uit van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het masterplan bestaat uit zestien infrastructuurprojecten voor wegen, waterwegen, openbaar vervoer en zwakke weggebruikers. Doel van alle masterplanprojecten is het verhogen van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en het garanderen van een betere mobiliteit voor de stad Antwerpen, haven en naburige districten.

Havengemeenschap lust Oosterweelverbinding niet

Beleidsnota van AGHA (Uittreksel)

Deze nota uit 1998 van AGHA – de inmiddels verdwenen overkoepelende vereniging van de privé havensector – pleit zeer uitdrukkelijk en ondubbelzinnig voor absolute prioriteit voor de verbindingen A 102 en E17 - Liefkenshoektunnel eerder dan de Oosterweelverbinding.

Prioriteit voor de verbindingen Merksem/Wommelgem en E17/Liefkenshoektunnel eerder dan de Oosterweelverbinding ...

Er moet dus een congestieloze verbinding tussen haven en hinterland worden gerealiseerd, die ook de problemen oplost op de E313 en de E19-noord, vermits het gaat om een alternatieve verbinding tussen deze twee autosnelwegen. ...

Laat ons eerst Kallo/Haasdonk realiseren tegen een kost van 2,5 miljard BEF en daarna ernstig bekijken of de Oosterweelbrug – waarvan kost wellicht 25 miljard BEF – nog nodig is.
Met de verbinding Kallo/Haasdonk beschikken wij bovendien over een geschikt instrument om aan verkeerssturing te doen. Op spitsuren en bij filevorming kan men ter hoogte van Merksem en in het Waasland het drukke transitverkeer van vrachtwagens verplichten deze route te gebruiken. Naast een verlichting van de verkeersintensiteit op de Ring, zal men hiermee ook de rendabiliteit van de Liefkenshoektunnel gevoelig verbeteren. Deze bijkomende geldmiddelen kunnen op hun beurt dienen om de verkeerstoestand rond Antwerpen te verbeteren. ...

Een zorgvuldige afweging van de twee voorgestelde infrastructuurprojecten tegen de Oosterweelverbinding doet de balans duidelijk overslaan in het voordeel van een spoedige realisering van Merksem/Wommelgem en Kallo/Haasdonk, bovendien tegen minder dan de helft van de kost, zelfs indien men tenvolle rekening houdt met bijkomende maatregelen ter voorkoming van milieu-, geluids- en leefbaarheidshinder.

2 MAART 2005

Een brug te ver

Opinie Manu Claeys in De Standaard (Uittreksel)

Het als het Kievitpleindossier is ook het omstreden Oosterweelviaduct het resultaat van gebrek aan transparantie en zwak lokaal bestuur, waarbij het ene onlosmakelijk verbonden is met het andere. ...

Hoe het niet moet

De politieke manier van werken is in beide dossiers dezelfde. Eerst werd een ingrijpend Masterplan goedgekeurd, zonder publiek debat. In mei 2000 voor de Kievitwijk, in december 2000 volgde het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Met wat geluk ving de bevolking daar een paar echo's van op.

Vervolgens werd er een werkgroep of een beheersmaatschappij opgericht om de concrete realisatie van de projecten op te volgen. Wie zich binnen deze groep te kritisch opstelde, belandde al vlug op een zijspoor. ... In beide dossiers kregen stedelijke politici (commissieleden) te horen dat ze met hun fundamentele kritiek beter niet naar de pers stapten, want dan zouden ze een 'moeizaam verkregen compromis' in gevaar brengen. Over dat compromis onderhandelden politici, kabinetsmedewerkers, ingenieurs, ambtenaren, bestuurders van het havenbedrijf en investeerders in besloten kring. Daarbinnen ontstond een milde omerta. De geheimhouding raakte ingebakken in het hele traject. ...

Vlak voor de krokusvakantie schrok het Antwerpse schepencollege bij het zien van de Oosterweelmaquette. De reactie illustreerde op pijnlijke wijze dat het stadsbestuur al die jaren niet wist waar het over ging of dat het onvoldoende weerwerk bood.

En zo kan het gebeuren dat men ineens moet vaststellen dat de tuibrug toch wel een grote visuele impact heeft op het Eilandje, waar de prille stadsontwikkeling gehypothekeerd dreigt te worden. De groene zone van het Noordkasteel, de Zeevaartschool met

de geplande uitbreiding, het restaurant Het Pomphuis, de onlangs geopende kunsthal Extra City, het woontorenproject aan de Kattendijkdok: allemaal krijgen ze ineens een gigantisch viaduct in het gezichtsveld.

Geëist werd ondertussen dat de maquette op 3 maart aan de volksvertegenwoordiging getoond wordt. Maar volgt er ook een debat in de gemeenteraad? Komt er een openbaar onderzoek? Hoorzittingen? Een referendum?

De beslissing van de Vlaamse regering is gepland voor ergens in april. In de laatste rechte lijn een publiek debat organiseren, hetzij in raden of op straat, is niet meer dan een rondje schijninspraak toelaten waarbij hooguit frustraties gekanaliseerd worden.

Hoe het wel moet

Hoe moet zo'n project dan wel aangepakt worden? Met minstens vier basisregels.

1. **Streef een brede en intelligente coproductie na in plaats van eenrichtings-pr**. De drie miljoen euro die nu aan een communicatiebureau betaald wordt om de Oosterweelbrug aan de man te brengen had men beter besteed aan actief zoeken naar participatie bij de bevolking. ...

2. **Ga gefaseerd te werk en betrek de bevolking bij elke fase.** Organiseer eerst een verkenningsronde, op basis waarvan een visie gevormd wordt. ... Durf als regisserende overheid ook los te laten, vertrouw alle krachten in de civiele samenleving en laat ze hun werk doen. Vergeet niet tijdens de visievorming te zorgen voor een mobiliteitsstudie, een milieueffectenrapport, een sociale-effectenrapport en uiteindelijk een wettelijk uitvoeringsplan. Als dat allemaal achter de rug is en het maatschappelijk draagvlak voldoende breed blijkt, kun je overschakelen naar een concrete uitwerking van het project, kun je vergunningen verlenen en aanbestedingen uitschrijven.

3. **Zoek verfijning binnen de inspraak door middel van een getrapte aanpak.** De klassieke inspraak (lokale infoavonden, hoorzittingen, in te dienen bezwaarschriften bij openbare onderzoeken enzovoort) blijkt niet te werken. ... Beter is het om verschillende niveaus tegelijkertijd en op aangepaste wijze hun gang te laten gaan, van breed naar gespecialiseerd, waarbij het georganiseerde middenveld, ngo's en actie-

ve buurtcomités als ideale schakels kunnen fungeren tussen de individuele burger en de overheid.

4. **Gooi nooit ofte nimmer het gratuite nimby-verwijt op tafel.** … Wie dat argument hanteert, is ten einde raad en probeert een fundamenteel debat uit de weg te gaan. Wat in wezen een logische en eerbare reflex is – namelijk waken over de kwaliteit van de onmiddellijke leefomgeving – wordt verdacht gemaakt. …

De kwaliteit van een beslissingsproces zal grotendeels de kwaliteit van een project zelf bepalen. Een overheid die dat negeert, zal zich meer en meer met rechtszaken geconfronteerd zien en, erger nog, met toenemend wantrouwen en cynisme bij de bevolking. Of omgekeerd: geen intelligente inspraak uitlokken is altijd riskant, zowel voor het lot van het project dat ter discussie staat als voor het sentiment ten aanzien van de politiek. Druk een beslissing dus niet door als het verzet te breed blijft. Probeer de mensen mee te krijgen, of doe het gewoon niet. …

3 MAART 2005

Boston aan de Schelde

Opinie artikel over de Oosteerweelverbinding in Antwerpen van Willem Jan Neutelings (architect van het MAS) in De Standaard

Vorige week werd de maquette van de Oosterweelverbinding voorgesteld. De vraag is of deze maquette de beste, de mooiste en de efficiëntste oplossing voor het vraagstuk van de sluiting van de Antwerpse Ring weergeeft.

In sommige commentaren wordt verwezen naar de Rotterdamse Erasmusbrug, die in korte tijd hét internationale beeldmerk voor de stad is geworden. Die vergelijking gaat echter mank. Het is een stadsbrug voor trams, fietsers en voetgangers, met slechts twee rijstroken, die het stadscentrum met haar linkeroever verbindt. De Antwerpse brug is een kilometerlang dubbeldeks autosnelwegviaduct met zes rijvakken, die dertig meter boven de stad de E17 met de E19 moet verbinden.

De eerste maquette voor de Erasmusbrug was overigens zo teleurstellend, dat het stadsbestuur onverwijld een ontwerpwedstrijd organiseerde. De bevoegde overheid koos vervolgens niet voor de goedkoopste oplossing, een banale tuibrug met rechte pylonen, maar voor het duurste ontwerp, een elegante brug met één enkele geknikte pyloon. Deze moedige beslissing heeft Rotterdam geen windeieren gelegd. Is het toeval dat de Erasmusbrug in de volksmond ‘de Zwaan’ heet, terwijl de Oosterweelverbinding door de ontwerpers zélf ‘Lange Wapper’ werd gedoopt?

Belangrijker nog is het feit dat de Oosterweelverbinding in deze vorm een verdere groei van de stad noordwaarts dreigt te frustreren. Havensteden als Hamburg of Londen hebben reeds ontdekt dat verouderde ‘docklands’, zoals die in Antwerpen aan béide zijden van het Albertkanaal klaarliggen, de kroonjuwelen van toekomstige stadsontwikkeling zijn. Deze trend is enkele jaren geleden ingezet met de komst van het Metropoliscomplex en dreigt nu door het snelwegviaduct te worden geblokkeerd. Hele stadsdelen zullen in de toekomst niet meer ontwikkelbaar zijn. Bij het beoordelen van de in-

vesteringskosten hoort ook het optellen van negatieve economische effecten om een correcte balans te kunnen zien.

Nog somberder stemt de vergelijking met een andere havenstad. In Boston werd een groot deel van de ringsnelweg ooit verhoogd aangelegd met zesbaans viaducten, die als een rollercoaster over de stad en de haven kronkelden. Dertig jaar lang heeft dit de ruimtelijke en economische ontwikkeling van deze stad zo'n schade berokkend, dat Boston uiteindelijk besloot om alle snelwegbruggen te slopen en te vervangen door tunnels op dezelfde plaats. Deze kostbare operatie, 'The Big Dig' genoemd, werd door de Bostonians met veel gejuich onthaald. Zij hadden er graag tien jaar bouwhinder en veel geld voor over om in 2005 eindelijk van hun bruggen af te raken. Daarvoor in de plaats kregen ze 700 hectare ontwikkelbare stadsgrond terug. Een nuttig reisdoel voor al wie over de Antwerpse toekomst moet beslissen.

Tot slot blijft de vraag of de Oosterweelverbinding wel op het juiste punt op de Antwerpse ring aanhaakt. Immers, al het doorgaande internationaal verkeer uit het noorden komende van de A12 van Bergen op Zoom en de E19 van Breda, wordt eerst bij elkaar gevoegd voordat het via de Oosterweelverbinding de Antwerpse ring kan vermijden. Zo ontstaat een nieuwe flessenhals voor filevorming tussen Ekeren en het Sportpaleis.

Een aansluiting op het bestaande knooppunt bij Ekeren, die bovendien de stad zou ontzien, zou dan ook meer voor de hand liggen.

Mooi of lelijk, een tunnelverbinding kan Antwerpen over dertig jaar in ieder geval een kostbare 'Big Dig' besparen. De 'Werf van de Eeuw' was ons toch al voor vandaag beloofd?

Meer over de 'Big Dig' op Wikipedia.

6 JULI 2006

Havenpatroons wijzen Oosterweelverbinding af

Artikel in Gazet van Antwerpen

De werkgevers van de vier Vlaamse havens noemen de Oosterweelverbinding een zinloos project. Niet alleen lost de brugtunnelverbinding volgens hen fundamenteel niets op, bovendien slorpt ze geld op waarmee alle andere prioritaire projecten kunnen worden betaald. Het gebeurt uiterst zelden dat de Vlaamse havenwerkgevers, verenigd in de Vlaamse Havenvereniging (VHV), collectief naar buiten treden. In een beleidsnota duiden de werkgevers van de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende nu aan welke investeringen volgens hen prioritair zijn om de mobiliteit in Vlaanderen veilig te stellen.

Nicolas Saverys

Het Oosterweel-miljardenproject, waarvoor weldra het bouwcontract wordt toegewezen, hoort daar zéker niet bij, stelt VHV-voorzitter Nicolas Saverys zeer scherp. Volgens hem is het maatschappelijk draagvlak voor dit 'prestigeproject' niet alleen flinterdun, bovendien lost het verkeerstechnisch niets op.

In een begeleidend interview zegt Nicolas Saverys ondermeer:

"Ik kant me tegen diegenen die ons bezweren niet meer tussenbeide te komen en het project vooraf niet af te schieten. Ik heb nog nooit iemand ontmoet die vol lof is voor die verbinding. Toch vraagt iedereen te zwijgen, want 'het is toch al beslist'."

De uitspraken van voorzitter Nicolas Saverys van de Vlaamse Havenvereniging over de Oosterweelverbinding zettten kwaad bloed bij de Antwerpse gouverneur Camille Paulus. "Ik dacht dat Saverys een verstandig man was en het goed meende met de regio. Ik moet mijn mening herzien."

6 JULI 2006

Belangrijke steun voor kritiek op de Oosterweelverbinding

Persbericht stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe (Uittreksel)

Peter Verhaeghe en Manu Claeys

Vandaag staat in de *Gazet van Antwerpen* een voor Antwerpen op termijn cruciaal bericht. De Vlaamse Havenvereniging (VHV), de koepel van privéwerkgevers van de vier Vlaamse havens, stelt het nut van de Oosterweelverbinding in vraag. ...

... de Oosterweelverbinding (biedt) zoals voorzien door de Vlaamse regering geen soelaas voor de verkeersproblematiek. Onder andere het vrachtverbod in de Kennedytunnel was een eersteklas domme beslissing, genomen in besloten kring in het najaar van 2001 op basis van onduidelijke motieven, waarbij de financiering van de Oosterweelverbinding belangrijker bleek dan degelijke mobiliteitssturing. ...

Nog even volgend verhaal, om op nog een andere manier te illustreren hoe klein het draagvlak voor de Oosterweelverbinding in werkelijkheid is. Op vrijdag 5 mei 2006 keurde de Vlaamse regering het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oosterweel principieel goed. De volgende dag vond een vakcongres over het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen plaats aan de Antwerpse universiteit. De vakwereld van ruimtelijke planners, stedenbouwkundigen en architecten zat er samen – een hele aula vol. Herhaalde malen verschoof de focus van het structuurplan naar de Oosterweelverbinding.

De vakspecialisten in het panel waren vernietigend over een viaduct dwars door de agglomeratie. ...

De Italiaanse stedenbouwkundige-architect Bernardo Secchi – de hoofdopsteller van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen – legde daarop uit waarom dit zo was: "You are not allowed to speak of the Oosterweelverbinding or the harbour in a city where those things are so important as to impact. The structure of the plan is the structure of the power."

Voor het cruciale overgangsgebied tussen stad en haven – een gebied dat relatief dicht bij de stadskern ligt en veel planologische potenties heeft – krijgen we dus geen stedenbouwkundig plan aangereikt, wel een machtsplan.

Een architect stond op en vroeg daarop aan de zaal: wie vindt het geplande Oosterweelviaduct een goed idee? Niemand, zo bleek. Waarop een andere architect concludeerde dat Antwerpen zich wat dit betreft niet bij de subsidiariteit mag neerleggen: "We mogen zelfs nu de Oosterweelverbinding niet aanvaarden. Dit is een schande voor Antwerpen."

27 SEPTEMBER 2007

Een brief aan de Vlaamse Minister-President

Samen roepen Christian Leysen (Ahlers), Nicolas Saverys (Exmar) en Jean-Jacques Westerlund (Westerlund Corporation) de Vlaamse regering op alle alternatieven voor de Oosterweelverbinding 'onafhankelijk' te onderzoeken.

Aan de Minister-President en de leden van de Vlaamse Regering

Mobiliteit is cruciaal voor de Antwerpse regio. Onder impuls van Gouverneur Camille Paulus werd het Masterplan Mobiliteit zeven jaar geleden gelanceerd met als belangrijkste objectief de realisatie van de Oosterweelverbinding. Veel studiewerk werd inmiddels geleverd, maar de aanvang van de werken wordt in het gedrang gebracht door de onzekerheid omtrent de geldigheid van de aanbestedingsprocedure en de steeds verder oplopende kostprijs. De kritiek op de stedenbouwkundige ingreep ten noorden van het Eilandje terzijde gelaten, vinden wij dat de huidige aanpak en beheersstructuur weinig overtuigend is en drukken wij onze grote bezorgdheid uit over het huidige verloop van dit dossier. De regeling van de tolheffing en het impact van de intra-haventrafiek vragen een duidelijke bijsturing.

Wij zijn van mening dat alternatieve voorstellen onvoldoende grondig bestudeerd werden en verzoeken de Vlaamse Regering elk alternatief, inclusief een wijziging van het noordertraject, ernstig en onafhankelijk te onderzoeken en in overweging te nemen in zover de globale tijdsraming voor de uitvoering van het globale project niet in het gedrang komt.

Christian Leysen – Voorzitter Ahlers
Nicolas Saverys – CEO Exmar
Jean-Jacques Westerlund – Voorzitter Westerlund Corporation

28 SEPTEMBER 2007

Drie ondernemers met kolder in hun kop

Artikels De Tijd, Gazet Van Antwerpen

De Tijd schrijft: Drie Antwerpse bedrijfsleiders uit de Antwerpse haven uiten zware kritiek op de Vlaamse regering in het dossier van de Oosterweelverbinding. Dat tracé – met de Lange Wapper-dubbeldeksbrug als paradepaardje – moet de ring rond Antwerpen rond maken.“ De alternatieven werden onvoldoende grondig bestudeerd”, luidt het.

Volgens het drietal – Christian Leysen(Ahlers), Nicolas Saverys (Exmar) en Jean-Jacques Westerlund (Westerlund Corporation) – is de aanpak van het dossier en de beheersstructuur “weinig overtuigend”. “Wij drukken onze grote bezorgdheid uit over het huidige verloop van het dossier”, luidt het. ...

“Ook bedrijfsleiders moeten soms durven toegeven dat ze bal mis hebben geslagen en dat ze een beslissing moeten bijsturen”, stelt Leysen. “De Vlaamse regering moet de realiteit onder ogen zien, dit dossier kritisch durven bekijken en eventueel bijsturen. Als Antwerps burger en ondernemer vind ik het mijn plicht op mijn buikgevoel af te gaan en dit aan te kaarten.”

Het onderzoek van de alternatieven mag niet door de BAM worden gedaan, vindt Leysen. “Het moet onafhankelijk gebeuren.”

In de *Gazet van Antwerpen* haalt de onmiddellijke negatieve reactie van Minister Van Mechelen en niet de oproep de eerste pagina. Lex Moolenaar schrijft een commentaarstuk met als titel “Drie ondernemers met kolder in hun kop” om het initiatief te veroordelen.

Bedrijfsleiders oneens over Oosterweelverbinding

Voka vindt het te laat om alternatieve tracés voor de Oosterweelverbinding te onderzoeken.

INFRASTRUCTUUR

ANTWERPEN

Drie ondernemers met kolder in hun kop

door Lex MOOLENAAR

OOSTERWEELVERBINDING

Van Mechelen boos op haventop

Vlaams minister Dirk Van Mechelen (Open Vld) reageert ontzettend boos op enkele havenbonzen, onder andere zijn partijgenoot Christian Leysen, die het alternatieve plan voor de Oosterweelverbinding steunen. "Onverantwoord", klinkt het.

Met de beslissing rond de bouw van de Oosterweelverbinding in zicht, wordt het debat scherper. Gisteren presenteerde bewonersgroep stRaten-Generaal een alternatief tracé met tol in de Kennedytunnel. "Dat mag gewoon niet van Europa. Stop er dus mee." Toch vragen drie topmensen uit de havenwereld Christian Leysen, Nicolas Saverys (Vlaamse Havenvereniging) en Jean-Jacques Westerlund (Alfaport) dit alternatief grondig te onderzoeken. Van Mechelen kan met hun actie absoluut niet lachen. "Dit is de Antwerpse ziekte: om finaal weer een andere klok te laten horen. Onze regio moet eensgezind zijn. Ik wil geen minuut vertraging. Het is economisch onverantwoord om dit alles in vraag te stellen."

Blz. 12

KT

28 SEPTEMBER 2007

Onafhankelijk onderzoek is geen onredelijke vraag

Blog Christian Leysen in De Standaard (Uittreksel)

Ik lees de kranten van de dag en betreur de reactie op de oproep als drie zelfstandige ondernemers aan de Vlaamse Regering in verband met de Oosterweelverbinding: 'te laat' is de reactie. 'Te laat' heb ik al zo vaak gehoord. Twee jaar geleden, toen het alternatieve Noordertraject al ter tafel lag, vier jaar geleden toen Leo Delwaide zijn pleidooi hield voor een tunnel in plaats van een viaduct boven de dokken. Hoogdringendheid werd al ingeroepen toen zeven jaar geleden de keuze voor een viaduct werd gemaakt. Mocht het echt niets anders zijn, vraag je je dan soms af. Onze vraag naar een 'ernstig en onafhankelijk' onderzoek over het opmerkelijk werkstuk van de Straten-Generaal (www.stratengeneraal.be) is toch niet onredelijk. Zeker als je weet dat de BAM 3,8 miljard euro (waarvan 1.8 miljard euro bestemd is voor de Oosterweel verbinding) mag uitgeven met geleend geld. Geld waarvan men veronderstelt dat het via tolheffing in de toekomst zal terugbetaald worden. De belastingbetaler zal moeten bijpassen als de rekening niet klopt.

11 NOVEMBER 2007

Brusselse ziekte en Antwerpse zwakte

Opiniestuk Christian Leysen

Een aantal kritische beschouwingen omtrent het 'Lange Wapper'-viaduct over de dokken als onderdeel van de Oosterweelverbinding leverden onlangs een aantal ondernemers de schampere opmerking op dat de 'Antwerpse ziekte' weer de kop op stak. Hiermee bedoelde een vermeende steeds wederkerend gebrek aan Antwerpse eensgezindheid.

De Antwerpse politieke en economische middelen hebben nooit hoog opgelopen met het idee het gebied ten noorden van het Eilandje te hypothekeren met een viaduct. De nood aan een sluiting van de Antwerpse Ring in het noorden is het gevolg van het uitblijven van de aansluiting van de Liefkenshoektunnel aan de E313: het gevolg van lokaal verzet om landbouwgronden in het Waasland ter beschikking te stellen voor deze evidente oplossing om een antwoord te bieden op stijgende ververoersstromen. Het Antwerpse stadsbestuur in de jaren 1997 tot 1999 met zijn aandacht elders, vandaar het idee van een 'Oosterweelverbinding' dicht langs het stadscentrum ten noorden van het Eilandje via een tunnel onder de Schelde verbonden aan een viadukt over de dokken. **Tijdens de legislatuur 2000-2005 trok toenmalig havenschepen Delwaide al snel aan de alarmbel en pleitte voor een verlenging van de tunnel onder de Schelde onder de dokken als alternatief voor het Lange Wapper-viaduct. Tevergeefs. Zelfs een studie van Eurostation, NMBS filiaal, toonde de haalbaarheid van een volledige tunneloplossing maar raakte te laat aan het daglicht**.

De belofte van de Vlaamse Regering te zullen kiezen voor een viaduct "dat zo mooi zou zijn als de brug van Millau" heeft velen hun verzet doen opgeven. Dat zo het prijskaartje van het Lange Wapper-viaduct natuurlijk de hoogte inging (meer dan verdubbeling van de eerste ramingen tot 1.8 miljard euro) hoefde dan ook niemand te verbazen. De keuze van locatie en techniek bleef echter ongewijzigd en mocht niet in vraag gesteld worden. Tijdens de voorbije zeven jaren was het steeds 'te laat' voor andere alternatieven ernstig in overweging te nemen.

Wat het onbegrip èn de ergernis van de Antwerpse politieke en economische middens ook vandaag blijft voeden, is niet alleen het gebrek aan transparantie voor het juri-

disch ‘vehikel’ BAM dat de Vlaamse Regering heeft opgericht om de Oosterweelverbinding en andere mobiliteitsprojecten te financieren, maar ook het ontbreken van echte onafhankelijke analyses over de mobiliteits & bouwkundig-technische keuzes. Het totale budget is inmiddels opgelopen tot 3.8 miljard euro.

De gekozen financieringsformule via de overheidsinstelling BAM is een debudgetteringsoperatie waarin de Vlaamse Regering naast de Oosterweelverbinding een hele resem andere projecten heeft ondergebracht die normerwijze in de lopende of investeringsbegroting van de overheid thuis horen. Of elders, want de BAM heeft zelfs bussen van De Lijn gefinancieerd!

De studiegroep ‘Straten Generaal’ vestigde onlangs nog eens de aandacht op het twee jaren geleden gelanceerde alternatief omtrent enerzijds de tolheffing (toegang én tolheffing voor vrachtwagens ook door de Kennedytunnel) en anderzijds een gewijzigde noordertraject via aansluiting op het verkeersknooppunt Ekeren ter vervanging van de Lange Wapper-viaduct dat op de ring moet aansluiten ter hoogte van het Sportpaleis. Alle goedbedoelde vragen, opmerkingen en suggesties werden opnieuw door de Vlaamse Regering als “te laat” bestempeld en krijgen het verwijt “de financiering van het project in gevaar te brengen”. Dit laatste is de waarheid geweld aandoen. De mooie omschrijving PPS (publiek-private samenwerking) moet als bij magie doen vergeten dat alle investeringen en financieringskosten nog gerecupereerd moeten worden via tolheffing of via begrotingstoelagen (met andere woorden, de belastingen van morgen). En wie gelooft er nu dat een kritische discussie of een bijkomende onafhankelijke analyse een goed project in het gedrang zou brengen.

De oprichting van de BAM als PPS-structuur is trouwens geen volwaardige publiek-private samenwerking. Er is geen privé-partner aandeelhouder. De Raad van bestuur bestaat uit topambtenaren en kabinetsmedewerkers, en de hoogste in rang krijgt alleen de titel 'algemeen manager' toebedeeld. Er is geen echte corporate governance, noch een open communicatie beleid. Wat betreft dit laatste spelen de Vlaamse regering en de BAM zelf al te graag ping-pong.

BAM gaat door als onafhankelijke structuur, maar al het studiewerk werd en wordt verplicht uitbesteed aan een studiesyndicaat van alle belangrijke Belgische ingenieursbureaus. De oprichting van een 'kwaliteitskamer' heeft er bovendien toe geleid dat men slechts met een combinatie van ondernemingen onderhandelt.

Op alle lastige vragen krijg je als reactie dat naast de stedenbouwkundige en economische logica er ook een politieke logica is. En die moet je niet blijkbaar niet in Antwer-

pen maar in Brussel zoeken. Als Brussel eens iets beslist heeft, valt daar niet meer aan te morren. Als het allemaal zo duur, zo lang en zo weinig transparant is en het mobiliteitsplan zo weinig overtuigend is, zal het dan ook eerder aan een Brusselse dan aan een Antwerpse ziekte liggen. Dit neemt niet weg dat Antwerpen hier politiek opnieuw zijn zwakte heeft getoond om niet tijdig met een eigen goed ontwerp voor de dag te komen en zich in dit dossier vanaf een vroeg stadium de mond te laten snoeren. De financiele en maatschappelijke rekening van een minderwaardige oplossing zal door heel Vlaanderen gedragen moeten worden. Laten we een volgende keer de Brusselse ziekte en de Antwerpse zwakte vermijden.

Wikipedia

Omwille van het toenemende protest besloot de Vlaamse regering op 27 juni 2008 om een grondig onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de alternatieven voor de Oosterweelverbinding inclusief het BAM-tracé. Voor het einde van 2008 wenste minister-president Peeters duidelijkheid over het tracé. Hiervoor werd een Europese aanbesteding uitgeschreven. Gelijktijdig besliste de regering om de raad van bestuur van de BAM te herschikken om het vertrouwen in de beheersmaatschappij te herstellen. Drie leden van de raad van bestuur van de BAM, waaronder voorzitter Fernand Desmyter, werden vervangen door bedrijfsleiders (Karel Vinck, Toon Colpaert (voorzitter van Infrabel) en Wouter De Geest (BASF)). De drie nieuwe bestuursleden moesten hun ervaring en hun contacten in de schaal werpen om het maatschappelijk draagvlak voor het BAM-tracé te vergroten, verduidelijkte de minister-president. Voor het leiden van de raad van bestuur dacht de regering aanvankelijk aan Wivina Demeester, maar die had geweigerd.

...

Eind oktober 2008 werd de opdracht voor het onafhankelijk onderzoek toegewezen aan het studiebureau Arup/Sum Research. Een begeleidingscommissie met enkel Vlaamse ambtenaren uit de verschillende betrokken departementen en het Vlaams Verkeerscentrum moest waken over de neutraliteit en de volledigheid van de studie. Voor het onderzoek kreeg het studiebureau de tijd tot begin februari 2009. De resultaten van dit onderzoek werden op 4 maart 2009 bekendgemaakt. De conclusie was weinig bevredigend voor het BAM-tracé, namelijk dat alle tracés technisch haalbaar waren, maar geen enkel rendabel volgens de randvoorwaarden van de Vlaamse regering. Het BAM-tracé bleek wel 304,4 miljoen euro (10,1%) goedkoper te zijn dan het stRaten-Generaaltracé. Omwille van zijn voorgeschiedenis was het BAM-tracé ook beter voorbereid. Het stRaten-generaal-tracé bleek de betere van de drie op alle duurzaamheidsindicatoren (mobiliteit, mens en leefomgeving en milieu). Het

Horvathtracé bleek de duurste en minst duurzame oplossing. Het onderzoeksbureau suggereerde in de conclusies voor een beter management van het gebruik van het wegennet, de invoering van elektronische tol en een optimalisatie van het boortunnelvoorstel van stRaten-generaal in noordelijke richting (Arup-/Sumtracé).

Dadelijk na de presentatie concludeerde minister Van Mechelen dat het BAM-tracé de beste oplossing bleek. De overige leden van de Vlaamse regering waren het hier niet mee eens. Zij stelden zich de vraag wat het nut is van een studie van 400 pagina's waarvoor zo'n 2,3 miljoen euro wordt betaald, als je die meteen naast je neerlegt.
Op vrijdag 7 maart 2009 vroeg de minister-president aan de verschillende betrokkenen (StRaten-generaal, BAM en haven) om een week later hun bevindingen kenbaar te maken. De BAM titelde haar evaluatie: "Arup/Sum kiest onomwonden voor het BAM-tracé". Het ontlokte Robert Voorhamme, Vlaams parlementslid, op 17 maart 2009 tijdens een interpellatie van minister Van Mechelen de reactie dat de BAM argumenten uit het rapport hanteerde die zelfs voor een leek duidelijk onjuist zijn.

De Vlaamse adviescommissie voor volksraadplegingen adviseerde op 23 maart 2009 om de oorspronkelijke vraag van september 2008 te actualiseren omdat de resultaten van het onafhankelijk onderzoek toen bekend waren gemaakt. De auditeur van de Raad van State concludeerde in juni dat er inderdaad sprake van belangenvermenging was bij de opmaak van het MER. Daarom besloot de Vlaamse regering op 28 maart 2009 de stad Antwerpen tijd te geven om het Arup-/Sumtracé alsnog te onderzoeken. De Gazet van Antwerpen oordeelde dat het dossier zo minder de inzet zou worden van de Vlaamse verkiezingen van 7 juni 2009. De Vlaamse regering diende echter ook alvast de bouwaanvraag voor het BAM-tracé in.

16 JUNI 2009

Debatavond van het studiecentrum Antwerpen overMorgen

Uittreksel verslag Edwin Verberght

Het studiecentrum Antwerpen overMorgen had Karel Vinck als voorzitter van BAM (en VIA) uitgenodigd voor een uiteenzetting over 'Stadsontwikkeling en Innovatie'. Hij was vergezeld van Chris Paulissen – de ontwerper van de 'Lange Wapper. Karel Vinck kaderde het Masterplan Moibliteit Antwerpen van de BAM binnen een bredere Europese context en een verdere groei van het goederenvervoer (+30% tegen 2020). Naast wegen heeft het Masterplan aandacht voor een modal shift naar openbaar vervoer en binnenvaart, waarvan met een 30% verschuiving na deze modi verwacht. Karel Vinck ging nader in op de randvoorwaarden van de Vlaamse Regering en een Europese richtlijn die ertoe zou leiden dat vanaf 2014 geen vrachtwagens meer door de Kennedytunnel zou mogen (Nota: Later in 2013 zou Karel Vinck na kontakt met de Europese Commissie mededelen dat deze analyse onjuist is). De alternatieve denkpiste van een tunnel (nota: het Arup/Sum tracé, later Oosterweel Noord genoemd) werd door hem kritisch beoordeeld ondermeer omwille van veiligheidsredenen (een 7 km lange tunnel).

Chris Paulissen kaderde de 'Lange Wapper' binnen een brede stedebouwkundige visie met nadruk op het organische van een ring rond het levelde weefsel van de stad. Hij beschreeft de rol van de Strategen-Genereaal als een 'nuttige waakhond' maar beschouwt de tunnelvariant als 'een beetje doodgaan'.

In zijn wederwoord benadrukt Prof. Willy Winkelmans dat meer dan 90% van de vrachtwagens gemeten in 'ton-kilometer' uitsluitend transit betreffen en niets met de haven te maken hebben. Een uitbreiding van de vervoerscapaciteit dringt zich op door de demografische en economische groei. Het BAM-tracé biedt volgens hem geen optimalisatie door het heffen van tol in het noorden en door het verbieden van vrachtwagens door de Kennedytunnel: zo bereik je geen vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

Tijdens het aansluitende debat verwees Chrisian Leysen naar de mogelijkheiden voor omleiding van het transitverkeer via de Liefkenshoektunnel en naar het verzet van ha-

venschepen Delwaide tegen het voorgestelde BAM-project. Nicolas Saverys stelde dat de keuze om aan de Kennedytunnel geen tol te vragen een uitsluitend politieke beslissing is met oog op het optimaliseren van de tolheffing. Hij verwees naar de bedenkingen voor de brede havengemeenschap en stelde “we moeten zwijgen van Brussel en daarin meegaan, maar als onafhankelijken zeggen we toch onze mening.”

In een reaktie op de tussenkomsten stelde Karel Vinck nogmaals dat een keuze gemaakt werd door de Vlaamse regering. Hij ontkende niet dat de PPS-structuur met de crisis onder druk staat en niet bepaald evident is.

8 JULI 2009

Begraaf de Antwerpse kwelgeest

Opiniestuk Christian Leysen in De Standaard

Zopas heeft de auditeur van de raad van state een advies gegeven om de MER-studie voorafgaand aan de bouwaanvraag voor de Lange Wapper te vernietigen. Dit betekent naar alle waarschijnlijkheid niet meer of minder het huiswerk opnieuw doen (een werk van enkele jaren), en dit op objectieve basis. **De architecten betrokken bij de Lange Wapper hebben in een interview met De Standaard onlangs nog verklaard:**

"Wij zeggen al vier jaar dat die aansluiting ('op de Ring ter hoogte van het Sportpaleis') geen goede oplossing is."

'Nomen est omen'. Deze Latijnse spreuk betekent dat in je naam je lot zit beschoren. De Lange Wapper, de naam van de viaduct-brug over de dokken ten noorden van de stad Antwerpen, draagt de naam van een kwelgeest van een legende uit de Antwerpse mythologie. Sinds tien jaar wordt met veel tromgeroffel aangekondigd dat dit de oplossing bij uitstek is voor alle mobiliteitsproblemen te Antwerpen, waarbij men weinig moeite doet om de Antwerpenaar duidelijk maken dat het hier geenszins om een brug over de Schelde gaat, waarvan zoveel Antwerpenaren dromen. De Lange Wapper is de aansluiting op een nieuwe tunnel onder de Schelde in het noorden. Deze bovengrondse viaduct-'brug' start in de haven aan de Hogere Zeevaartschool, gaat rakeling langs het 'Eilandje' waar naast het Kattendijkdok woontorens worden opgetrokken, om te eindigen in een nieuw zwevend verkeersknooppunt op de Antwerpse ring ter hoogte van het Sportpaleis. Het alternatief is een bijkomende tunnel – al dan niet via een bovengrondse tussenstop – om aan te sluiten op het bestaande verkeersknooppunt te Ekeren. De objectieve afweging van het Lange Wapper-project ten opzichte van alternatieven is sinds lange jaren het onderwerp van heel wat zorg en discussie bij de Antwerpenaren. De Vlaamse Regering heeft begin 2008 na veel dralen een onafhankelijke studie besteld over de verschillende alternatieven bij het studiebureau Arup/Sum. Rijkelijk laat. Samen met Nicolas Saverys en Jean-Jacques Westerlund heb ik

twee jaar geleden gepleit voor onafhankelijk onderzoek van een plan B met tunnelalternatief zoals op dat moment uitgewerkt door het actiecomité stRaten-generaal. Dit werd ons toen niet in dank afgenomen. Een jaar later heeft de Vlaamse Regering het onderzoek toch laten uitvoeren, ten gevolge van de campagne van de actiegroep Ademloos tegen de Lange Wapper.

Wat zegt in essentie de studie van Arup/Sum?

1. Maak onmiddellijk beter gebuik van de Liefkenshoektunnel. Zo leid je het noord-zuidverkeer van de stedelijke ring af. Dat verkeer hoeft niet over de stedelijke ring rond Antwerpen te rijden en brengt economisch trouwens geen enkele toegevoegde waarde voor haven of regio met zich mee.

2. Maak werk van een actief verkeersmanagement. Sturing van verkeersstromen bereik je niet door enkel op één kant de ring van tolheffing te voorzien. Het is misschien niet populair om tolheffing aan de Kennedytunnel te voorzien, maar dit kan modulair in functie van tijd & gebruikers (beperkt tarief of gratis buiten spitsuren en eventueel voor lokaal verkeer).

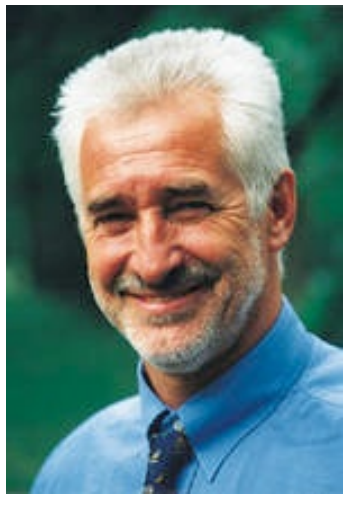
3. De combinatie van een tunnel met tolheffing aan de Kennedytunnel wordt als 'beste oplossing' omschreven. De stad Antwerpen heeft een vervolgstudie besteld bij Arup/Sum, die op woensdag 8 juli aan het college en de gemeenteraad moet worden voorgesteld. Het initiatief van Noriant met het aval van de BAM om aan de vooravond van de publicatie ervan een oproep te laten publiceren aan de Vlaamse Regering om definitief voor de Lange Wapper te kiezen is inopportuun en ongepast. De impliciete dreiging met een schadeclaim draagt geenszins bij tot een sereen klimaat.

Een aggiornamento (om het met de woorden van de nieuwe Voka-voorzitter te zeggen) is aan de orde van de dag. Niet de keuze van het tracé van de Oosterweelvervinding, maar wel de meer dan dertig jaar oude vraag van een rechtstreekse aansluiting van de Liefkenshoektunnel aan de E17 moet daarom prioritair op de agenda van de nieuwe Vlaamse Regering komen. Samen met een aktief verkeersmanagement voor de regio Antwerpen en het invoeren van regulerende tolheffing in de Kennedytunnel, kan hierdoor – sneller dan met de bouw van de Oosterweelverbinding – de mobiliteit op de Antwerpse stedelijke ring hersteld worden.

3 SEPTEMBER 2009

Een Ring rond Antwerpen?

Column van Transport-econoom Willy Winkelmans in Trends



In 1990 handelde het XXe Vlaams Wetenschappelijk Economisch Congres te Gent over "Verkeer in België in 2000: Mobiliteit of Chaos?"! Staan we anno 2009 d.i. zowat 20 jaar later, er nu zoveel beter voor? Zijn de problemen van de vooropgestelde en gevreesde congestie bezworen? Helaas niet, wel integendeel. Nochtans schreven we toen: “problemen van gisteren zijn niet op te lossen met middelen van eergisteren, de problemen van vandaag vergen middelen van morgen en de problemen van morgen zullen moeten opgelost worden met middelen van overmorgen”, m.a.w. we doelden toen reeds op de noodzaak om dergelijke problemen out-of-the-box, d.i. zo “innovatief” mogelijk, aan te pakken.

Wat de congestie betreft houdt de politiek zich feitelijk nog steeds weinig of niet bezig met de oorzaak ervan. We staren ons als het ware blind op de dagelijkse gevolgen van filevorming en accidenten. Feit is nochtans dat “transport” steeds gepaard gaat met fysische verplaatsing(en). Uitgedrukt in reizigers- en tonkilometers stijgen deze almaardoor met de groei van onze welvaart. Dus, de vervoersituatie zal niet vanzelf verbeteren gegeven de voortdurende groei van wereldbevolking en wereldinkomen. Finaal moet er continu voldoende efficiënte vervoerscapaciteit bestaan.

Een en ander brengt mij ertoe om het BAM project en zijn Oosterweelverbinding te herbekijken. Dit project heeft als hoofddoelstelling het bevorderen van de mobiliteit in en rond Antwerpen. Wij hebben echter sterk de indruk dat meer aandacht wordt besteed aan de andere beoordelingscriteria zoals veiligheid, technische en financiële haalbaarheid, impact op mens en leefomgeving, geluid- en luchtkwaliteit, en tenslotte timing en uitvoerbaarheid. Dit zijn uiteraard belangrijke zaken en het BAM project gaat inderdaad niet enkel over mobiliteit maar ook over stadsontwikkeling en leefkwaliteit. Doch sorry, dè hoofdzaak ook qua investering is het sluiten van een ring, waardoor personen- en vrachtenmobiliteit die voor een regio als Antwerpen van levensbelang is, fundamenteel verbeterd wordt. Het is dus godgeklaagd dat dit dossier na tien

jaar palaveren en studeren thans een zodanige politieke splijtzwam is geworden, dat de vraag naar de reële bijdrage van dit project tot verruiming van de mobiliteit niet primair aan de orde staat. **Men moet beseffen, dat geen van de voorgestelde alternatieven feitelijk een reële garantie inhoudt de verkeerscongestie in en rond Antwerpen substantieel te verbeteren, alhoewel dit het hoofdargument was in het Masterplan Antwerpen 2000. Want, de ring die men wil sluiten is geen echte ring! Het is een halfronde intra-stedelijke verkeersader, waarover allerlei trafieken lopen zowel intra- en inter-stedelijk personen en goederenvervoer als interregionaal en internationaal personen en goederenvervoer**.

Gegeven echter dat meer dan 90% van het vrachtwagenvervoer op deze stedelijke ringweg noch met Antwerpen als stad noch met de haven van Antwerpen enig uitstaan hebben, is de enige goede oplossing ter vermijding van dagdagelijke opstoppingen, ongevallen, wachttijden, etc. het voorafleiden van zulk "massaal" vervoer naar een echte grote ring rond Antwerpen.
Daarvoor zijn in 1958 door minister Jos De Saeger de nodige schikkingen getroffen. In 1973 amper 4 jaar na de openstelling van de Antwerpse "kleine" ring kon al vastgesteld worden, dat het vak tussen Berchem en Borgerhout verzadigd was, zodat een "grote" ring op korte termijn noodzakelijk geacht werd (sic). Het is onbegrijpelijk dat hierover reeds geruime tijd in geen taal meer kan of mag (?) worden gesproken. Blijkbaar kunnen in België ruimtelijke ordeningsplannen met een duidelijk "algemeen belang" toch in alle stilte gewoon vergeten (?) worden.

Zelfs als het vandaag moeilijk zoniet bijna onmogelijk zou zijn om alsnog een grote ring rond Antwerpen te creëren, moet deze stad dringend een fundamentele oplossing inzake mobiliteit krijgen. Het alternatief van Arup/Sum dat de aansluiting op de nieuwe Scheldetunnel wat meer noordelijk legt, komt onze overwegingen een beetje tegemoet: een soort "dubbele" ring ontstaat, waardoor, in theorie althans, lokaal en regionaal vervoer kan gescheiden worden van het doorgaand nationaal en internationaal verkeer. Echter, de kans hiertoe is bijzonder gering, want hoe dan ook zal de verwerking van het merendeel der trafieken van en naar Nederland, Duitsland en Frankrijk, zeg maar van en naar de toegangen tot A12, N49, E19, E34 en E17 onveranderlijk even moeilijk blijven lopen. Dit is de reden waarom wij durven vooropstellen, dat geen van de onderzochte alternatieven kunnen vermijden dat met de regelmaat van de klok enorme congesties schering en inslag zullen blijven op de Antwerpse stedelijke ringweg. Bovendien leidt het Arup/Sum tracé tot vrij grootschalige onteigeningen, die aldaar moeilijk kunnen gecompenseerd worden in even waardevolle terreinen. Havenbedrijven zoals Case New Holland en Nova Natie zijn daar gevestigd, ze zijn echte

groeiers in de markt, tellen honderden werknemers, zodat eventueel ook de tewerkstelling hieronder zal dreigen te lijden.

Om al deze redenen is het aangewezen de voor Antwerpen geplande miljarden euros een betere bestemming te geven. De creatie van de grote ring rond Antwerpen is nog steeds mogelijk als men bereid is de Liefkenshoektunnel vrij te maken en eindelijk aan te sluiten op de E17 ergens tussen Kruibeke en Haasdonk. Tegelijk dient dan de Tijsmanstunnel "ontdubbeld" te worden, waarna de aldus gerealiseerde nieuwe verbinding tussen A12 en E17 ten noorden en ten oosten van Antwerpen dient uit te groeien tot een Grote Ring rond Antwerpen door de cirkel rond te maken ten zuiden en ten westen van Antwerpen. Dit vereist uiteraard een extra verbinding over de Schelde ergens tussen Hoboken en Niel en waarschijnlijk een aantal extra ondergrondse verbindingen, m.n. daar waar de vroeger gereserveerde stroken toch verkaveld zijn geworden .

Slotsom: er mag niet langer getalmd worden, Antwerpen "verdient" zonder twijfel slimme en duurzame infrastructuur investeringen ten voordele van de mobiliteit!

Wat Darwin over de Oosterweelverbinding schreef

Opiniestuk Prof. Em. Luc Huyse in De Standaard

Laten we even teruggaan in de tijd. Het is begin april 2007. *De Standaard* schrijft op de tweede dag van die maand: 'Uit een vertrouwelijk rapport van de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) waarop de redactie de hand kon leggen, blijkt dat de enige offerte voor de Oosterweelverbinding die groen licht kreeg van de BAM en die genade vond in de ogen van de adviserende Kwaliteitskamer, niet conform het oorspronkelijke bestek is.' En 'verschillende afwijkingen maken dat het project goedkoper oogt dan het in werkelijkheid is.' ...

Het weekblad *Trends* laat op 5 april weten dat de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) er al in januari op gewezen had dat de Vlaamse overheid ondermaats communiceert over de financiële impact van grote infrastructuurwerken. *Trends* citeert ook de Deense academicus Bent Flyvbjerg, nu hoogleraar in Oxford, die na de analyse van gelijkaardige projecten besloot dat er in de meeste gevallen sprake was van'strategic misinterpretation' . 'Of vrij vertaald, schrijft het blad, leugen en misleiding die bewust worden aangewend om het project effectief van start te doen gaan en hieruit de nodige winstcijfers te puren, op de rug van de belastingbetaler.' ...

Flyvbjerg is mijn gids in de verdere verkenning van het Oosterweeldossier. Het materiaal waarmee hij werkt is indrukwekkend: 258 megaprojecten in twintig landen en vijf continenten. Het gaat om spoorwegen, tunnels, bruggen en snelwegen. In negen van de tien gevallen is er sprake van budgetoverschrijding. Voor wegenwerken ligt het gemiddelde tekort op 20procent, voor de bouw van tunnels en bruggen op 40procent. De impact op milieu en omwonenden wordt onderschat, de heilzame invloed op tewerkstelling te hoog geraamd. De prognose van toekomstige verkeersstromen is dikwijls al even gebrekkig. Meestal is er overschatting, waardoor de voorziene inkomsten van tolgelden deels achterwege blijven. Ook vertragingen zijn legio. En het vertrouwen in de

politiek loopt schade op. Omdat de overheid bij dergelijke projecten altijd betrokken partij is krijgt zij gewoonlijk de schuld voor wat verkeerd gaat.

Survival of the unfittest

Dat de afweging van kosten en baten zo vaak grote mankementen vertoont, heeft volgens Flyvbjerg drie oorzaken. De technische voorbereiding faalt. Omdat er geen betrouwbare databanken zijn. Of bij gebrek aan ervaring. Er is, ten tweede, een factor van psychologische aard. In de omgang met informatie schuwen mensen dissonanten. We staan open voor wat onze opvattingen bevestigt en sluiten ons af voor wat daar tegen ingaat. (In mijn lessen voor eerstejaars illustreerde ik het verschijnsel van selectieve waarneming aan de hand van een passage in de autobiografie van **Charles Darwin**. Daarin zegt hij: **'Elke observatie die tegen mijn bevindingen ingaat, schrijf ik onmiddellijk op, want ik heb er mij op betrapt dat dergelijke informatie vaker en sneller uit het geheugen verdwijnen dan wat mijn theorie bevestigt.'**)

Die diepgewortelde neiging, beweert Flyvbjerg, zorgt bij planners van megaprojecten onbewust voor een blind optimisme: succes is verzekerd, de risico's zijn te verwaarlozen. Welbewuste strategie, 'planners liegen met cijfers', is de derde en verreweg de belangrijkste bron van ontsporingen. Megaprojecten genereren winst, macht en prestige voor bedrijven, planbureaus en politici. Stevige competitie is onvermijdelijk. Dan lokt het beroep op een opgesmukte voorstelling van zaken: camouflage van kosten en risico's, overdrijving van de baten. Met zo'n aanbod win je de ratrace. 'Machiavelli's formule' noemt Flyvbjerg dat: (onderschatting van de kosten) + (overschatting van de baten) = (aanvaarding van het project). Uiteraard komt daarbij ook politieke druk spelen. Het resultaat is de 'survival of the unfittest', Darwin op zijn kop.

Flyvbjerg reist de wereld rond met een alternatief voor deze gang van zaken. Het heet in techneutentaal 'referentiegroep prognose' (RGP) en is bedoeld als proactieve reality check, als vaccin tegen collectief zelfbedrog. Bij de voorbereiding of evaluatie van een projectvoorstel zijn drie stappen te zetten. Eén: identificeer een aantal vergelijkbare projecten die in binnen- en buitenland al zijn uitgevoerd. Twee: kom op basis van gegevens over de gemiddelde reële kosten en baten ervan tot het profiel van dat type van infrastructuurwerken. Drie: vergelijk het opzet van het eigen project met dat profiel om tot een geobjectiveerde prognose van budget en resultaten te komen. In Nederland is dit scenario in 2006 voor het eerst toegepast. ...

Muurvast

... De mensen van de BAM en vele politici hebben zich mispakt aan het verzet in delen van de bevolking. Actiegroepen waren tot voor kort kortlevende, vluchtige sparring partners. Dat is, zo is in Antwerpen aangetoond, niet langer het geval. Deze krant heeft het op 22 december 2005, in het jaaroverzicht architectuur, al aangekondigd: 'Als de burger zich goed organiseert, krijgt hij zelfs gehaaide bouwpromotoren op de knieën. Hij heeft daar geen rechters of politici voor nodig. Wel kennis van zaken over de ingewikkelde procedures voor ruimtelijke ordening, deugdelijke architecturale en stedenbouwkundige inzichten, en de media.' Tom Naegels schreef hier (DS 22 augustus 2009) dat politici moeten leren omgaan met burgerbewegingen: 'Betrek ze vanaf het begin, erken hun macht en hun legitimiteit.' Maar, voegt hij daar aan toe, 'de publieke opinie is een traag beest dat veel te laat wakker wordt'. De Oosterweelverbinding als leerschool kan ons op weg zetten naar een gedeelde visie op wat democratie is in de omgang met megaprojecten zou kunnen zijn.

De BAM moet ontmanteld worden

Tijd/Belga

BAM moet ontmanteld worden – Terzake

"De BAM moet ontmanteld worden", aldus, Christian Leysen, woensdagavond in *Goossens en Van Cauwelaert* op Kanaal Z. Volgens hem heeft de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel zich "arrogant en onbetrouwbaar" opgesteld.
Leysen vindt dat de Vlaamse overheid zware fouten heeft gemaakt in het dossier en dat ze zich heeft laten leiden door de Belgische betonlobby.

Bij het opdoeken van de BAM moet een stuk terugvloeien naar de Vlaamse administratie. Daarnaast moet een tolheffingmaatschappij in het leven geroepen worden die over alle Schelde-oeververbindingen tol kan heffen. Een projectmaatschappij moet het project uitvoeren, terwijl de Vlaamse regering aan het stuur blijft, aldus Leysen.

"In alle lastenboeken proberen de aannemers de agenda te bepalen. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de Vlaamse overheid via de BAM alle acht Belgische bouwheren tegenover zich aan tafel heeft gehad en zch op sleeptouw heeft laten nemen door Noriant. Waardoor het lastenboek op maat van dat bouwconsortium werd gemaakt. De overheid heeft daar de controle verloren.
In 1999 waren de Belgische bouwondernemingen niet in staat om boortunnels te bouwen, vandaag is dat wel het geval. De reden waarom dit dossier niet is bijgestuurd, is omdat er steeds grote druk werd uitgeoefend, ook op het bedrijfsleven. En ik stel vast dat de druk nog altijd zeer groot is."

Christian Leysen gelooft niet dat het project zichzelf kan financieren via de tolgelden, "laat staan dat men de aanpassingen zal kunnen financieren die nog moeten gebeuren om de brug ter hoogte van het Sportpaleis aangesloten te krijgen". Ook het argument dat het verkeersinfarct dreigt, vindt Leysen een drogreden: "Tien jaar geleden al werd gezegd dat Antwerpen zou stilvallen, en al die jaren later blijkt dat men nog altijd schermt met dat infarct".

De Oosterweelverbinding en het ontbrekende alternatief

Bruno De Borger (UA) en Stef Proost (KUL) – Leuvense economische standpunten

De geplande Oosterweelverbinding heeft, zoals elk groot infrastructuurproject, al veel commotie veroorzaakt. Dit is niet verwonderlijk, want elk omvangrijk project heeft voordelen en nadelen; het is onvermijdelijk dat dergelijke projecten een verbetering inhouden voor sommige groepen van de gemeenschap maar dat anderen er op achteruitgaan.

Op dit ogenblik is de publieke discussie sterk toegespitst op de keuze tussen twee opties: het sluiten van de ring rond Antwerpen via (i) het bouwen van o.a. een brug (de Lange Wapper) of (ii) een eventueel andere oplossing zonder brug, waarbij de Arup/ Sum studie een tunnel als alternatief heeft naar voor geschoven.

Dit standpunt gaat niet over de keuze tussen brug of tunnel die het debat beheerst.

Integendeel zelfs, we argumenteren dat de nadruk op de twee genoemde opties het debat zeer sterk vernauwt, en we trachten de discussie open te trekken. Zijn alle alternatieven wel bekeken om de mobiliteit rond Antwerpen te verbeteren? Zijn er bijvoorbeeld geen mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te benutten; indien men dat doet, aangevuld met enkele kleinere ingrepen, zijn brug of tunnel dan nog noodzakelijk? M.a.w., zijn de voorgestelde projecten inderdaad zinvol? Zijn de opgelegde randvoorwaarden rond vb. tolheffing zinvol?

We hebben in dit standpunt met een eenvoudige berekening aangetoond dat tolheffing in de Kennedy tunnel erg belangrijk is om op de korte termijn de fileproblematiek aan te pakken. Concreet hebben we drie stellingen verdedigd. Ten eerste, dat door een verstandige tolheffing de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen reeds in ruime mate zouden verbeteren. Ten tweede, dat men eerst moet nadenken over dergelijke tolheffing vooraleer over te gaan tot zeer grootschalige investeringen. Met andere woorden, een goede (verfijnde) tolheffing in de Kennedytunnel laat toe de bouw van de Oosterweelverbinding uit te stellen. Misschien maakt het de verbinding zelfs overbodig en,

zelfs als dat niet zo is, geeft het de tijd om de discussie tussen brug en tunnel grondig te evalueren in alle facetten. Ten derde, ook bij het bouwen van een extra brug/tunnel doet men er goed aan tol te heffen op zowel de Kennedytunnel als op het nieuwe alternatief. ...

Een belangrijke opmerking ter afsluiting. In veel landen (bvb. Nederland) wordt voor elke belangrijke infrastructuurbeslissing, niet alleen een kosten-batenanalyse van de meest realistische alternatieven gevraagd, maar daar bovenop is altijd een 'second opinion' voorzien die al het studiewerk nog eens kritisch bekijkt.

Deze procedure heeft in Nederland al aanleiding gegeven tot sterke bijsturing en tot het afvoeren van projecten. In Vlaanderen is de traditie van een 'second opinion' nog onderontwikkeld. In het concreet geval van de Oosterweelverbinding bleef ze beperkt tot het bekijken van een alternatief tracé, zij het in veel minder detail.

Geen vrachtwagens en caravans door Antwerpse lucht

Opiniestuk De Morgen Christian Leysen

Het Pomphuis en het toekomstige Havenhuis op het Eilandje (zonder Lange Wapper als fly-over)

Ik houd van Antwerpen, waar ik woon en werk: ik zeg zondag nee tegen het BAM-tracé. Ik wens dat internationaal transitverkeer – zoals elders ter wereld – zo veel en zo ver mogelijk van de stedelijke kern wordt weggehouden. Dat kan in Antwerpen al op korte termijn door de Liefkenshoektunnel, thans slechts voor 30 procent benut, beter aan te sluiten op de E17 en er geen tolheffing te vragen zolang de Oosterweelverbinding niet af is. **Ik ben overtuigd dat een volledig geboorde tunnel met aansluiting in Luithagen (havengebied) als langetermijnoplossing beter voor de stad en mobiliteit is. De verkeersstromen noord-zuid worden erdoor volledig ontdubbeld en je vermijdt een ongelukkig aansluitingscomplex ter hoogte van het Sportpaleis. Een geboorde tunnel zonder viaduct is eenvoudiger te bouwen, levert financieel minder verrassingen op en betekent beduidend minder hinder tijdens de werken**.

Zo kan de stad ook natuurlijk blijven groeien in de richting van het oude havengebied: de Antwerpse Docklands. **Steden hebben als roeping een aangename plaats te zijn om te wonen en te werken. Niet om vrachtwagens en caravans door de lucht te zien rijden**.

Een of twee jaar langer wachten op een goede oplossing is mij, die dagelijks over de ring naar mijn werk rijd, dat dubbel en dik waard.

Ik zeg nee tegen het BAM-tracé omdat de ontwerpers vandaag zelf vinden dat hun huiswerk niet goed gemaakt is. Een oplossing voor de manke aansluiting aan het Sportpaleis heeft men weliswaar in petto, maar die kost zowaar een kleine 800 miljoen euro

extra bovenop de 2,2 miljard euro die tot voor kort als maximum beloofd werd. Dit maakt het project niet alleen beduidend duurder dan de tunneloptie, maar bewijst dat de BAM het project niet onder controle heeft. Dat het consortium van de acht grootste bouwondernemingen de exclusieve onderhandelingspartner is van de BAM is vanuit mijn ondernemerservaring bovendien een ramp.

Ik pleit – met alle respect voor de voorbije inzet van de medewerkers van de BAM – voor de ontmanteling van deze instelling. Het onderbrengen van te veel uiteenlopende projecten in een onervaren en niet te controleren structuur samen met de illusie van een gemakkelijke financiering buiten de overheidsbegroting hebben geleid tot het huidige fiasco van steeds langere uitvoeringstermijnen en hogere budgetten.

Ik ben ontstemd over het gebrek aan relevante inhoud in de dure promotiecampagnes opgezet door de mij onbekende 'Antwerpen Hogerop' en 'Antwerpen Vooruit' alsook door Voka-Antwerpen met als onderliggende boodschap: "het BAM-tracé of de chaos". Wie werkt hier voor wie?, vraag ik me dan af. En wie betaalt in laatste orde die campagnes? De filmpjes met rokende kinderen 'omwille van het fijn stof' waren even ongepast, maar die betaal ik niet mee via belastings- of lidmaatschapsgelden .

Ik stem nee, omdat het anders kan én moet. Breng alle onderdelen van het Masterplan Mobiliteit die geen betrekking hebben op de Oosterweelverbinding terug onder de Vlaamse administratie en laat de investeringen - zoals het hoort - via de begroting lopen. Zorg ervoor dat regulerende tolheffingen de internationale verkeersstromen sturen naar de Scheldeovergangen ver van het stadscentrum. Richt hiervoor een tolexploitatiemaatschappij op: zij sluist de inkomsten rechtstreeks door naar de Vlaamse begroting.

Start zo snel mogelijk met de werken op de linkeroever die de verkeersregeling in de aanloop naar de Kennedytunnel en tevens de aansluiting aan de Liefkenshoektunnel beduidend verbeteren. Zij zijn trouwens gelijklopend zowel voor het BAM-tracé als voor de tunneloptie.

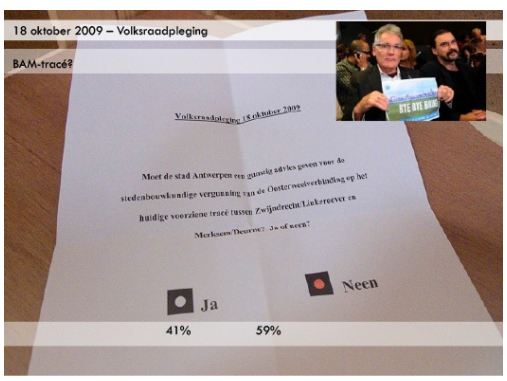
Het feit dat 50.000 Antwerpenaren een referendum hebben aangevraagd, is op zichzelf al een sterk signaal 'dat we niet goed bezig zijn': een soort motie van wantrouwen ten aanzien van de beleidsaanpak. Ik weet dat een referendum met vragen over stadsontwikkeling en mobiliteit geen lachertje is voor de modale burger. Het is wel een unieke gelegenheid om iedereen goed te informeren en met ieders bezorgdheden rekening te houden. Dit referendum is de gelegenheid om de uitvoering van infrastructuurwerken zonder globale visie noch controle een halt toe te roepen.

Ik droom nog altijd van een brug over de Schelde. Maar ik ben tegen een viaduct – weliswaar met het uiterlijk van een brug – over het oude havengebied, rakelings langs de stad. Laten we nu werk maken van een duurzame en financieel beheersbare Oosterweelverbinding zonder viaduct-'brug'. De stedelijke ring wordt anders de 'open bouwwerf' van de eeuw. Stop de tanker die BAM heet, vooraleer hij Antwerpen en Vlaanderen de romp openscheurt. Daarom stem ik zondag nee tegen het Bam-tracé.

Ik droom nog altijd van een brug over de Schelde. Maar ik ben tegen een viaduct – weliswaar met het uiterlijk van een brug – over het oude havengebied, rakelings langs de stad.

Wikipedia

Aanloop en gevolgen van de volksraadpleging (augustus-november 2009)
In opdracht van de ontwerpers van het BAM-tracé peilde het onderzoeksbureau TNS-media in augustus 2009 naar de mening van de Antwerpenaar in het vooruitzicht van de geplande volksraadpleging. Dit onderzoek wees uit dat slechts 1 op 3 van de Antwerpenaren gewonnen was voor het BAM-tracé. Het onderzoek gaf ook aan dat meer dan de helft van de Antwerpenaren voorstander was van het Arup-/Sumtracé en er weinig echte tegenstanders waren van dit tunnelalternatief. De actiecomités Ademloos en stRaten-generaal wilden de bevolking meer naar dit alternatief bevragen, maar de Antwerpse gemeenteraad wees deze eis op 3 september 2009 af omdat ze vond dat deze vraag het alternatieve tracé zou gaan "legitimeren".



De actiegroep Ademloos was in september 2008 gestart met het verzamelen van de nodige handtekeningen voor de organisatie van een volksraadpleging over het BAM-tracé. Op 18 oktober 2009 werd deze te Antwerpen gehouden. De vraag luidde: "Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding op het huidig voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne? Ja of Neen?". 40,76% zei "Ja" en 59,24% "Neen". De uitslag van deze volksreferendum was evenwel niet bindend. Het was enkel een advies dat de bevolking van Antwerpen en zijn districten geeft aan de gemeenteraad van de stad Antwerpen die op zijn beurt adviseert aan de Vlaamse regering.

---

19 NOVEMBER 2010

Zakenlui en tegenstanders Oosterweel vormen front

De Tijd

Er is een opmerkelijke krachtenbundeling in het Oosterweeldossier: een tiental Antwerpse bedrijfsleiders en academici heeft de actiegroep stRaten-Generaal in de arm genomen om een doorbraak te forceren in het Antwerpse mobiliteitsdossier.

Manu Claeys, Nicolas Saverys, Christian Leysen en Peter Verhaeghe van actiegroepen Straten-generaal en Forum 2020

Voorstelling Memorandum (hln.be)

Duurzame oplossing voor mobiliteit vereist meer dan bijkomende Scheldekruising

Memorandum van het Forum 2020 voor een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen

Conclusies en aanbevelingen

Afgezien van voorgaande bevindingen over de verschillende scenario's en hun voor- en nadelen heeft het proces van overleg en discussie in het Forum 2020 en tussen het Forum 2020 en talrijke gesprekspartners geleid tot een aantal bijkomende algemene inzichten die men als aanbevelingen wil meegeven aan de besluitvormers.

- **Een maatschappelijk acceptabele totaaloplossing wordt niet bereikt door na te denken over deze problematiek vanuit een te strikt lokaal standpunt of met een te strikte technische aanpak. Ieder strategisch plan van betekenis noodzaakt hechte samenwerking en breed overleg tussen stad, voorsteden, de omliggende regio (WAK gebied) en het Vlaams gewest**.
  Niet alleen verkeerstechnische oplossingen zijn van belang maar ook maatschappelijke bekommernissen zoals gezondheid, milieu en de leefbaarheid van de omgeving.
- Bij het zoeken van oplossingen voor een dergelijk strategisch en complex probleem lijkt het aangewezen om de formulering van een strategisch concept, de uitwerking van project en de opvolging en uitvoering ervan te scheiden. Iedere fase vereist een andere aanpak en competentie, gaande van politiek en maatschappelijk overleg in de fase van conceptvorming waarbij communicatie een centrale rol speelt, tot technisch en financieel toezicht in de fase van uitvoering waarin projectplanning en -opvolging sleutelcompetenties zijn.
- Een duurzame en structurele oplossing voor de Antwerpse verkeersknoop moet vertrekken van het principe om het doorgaand verkeer op te vangen en rond te leiden vooraleer het de R1 bereikt zodat (personen)stadsverkeer en doorgaand (vracht)verkeer in een vroeg stadium kunnen worden gescheiden.

- Iedere duurzame en structurele oplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen veronderstelt een integrale benadering waarbij tegelijk wordt ingezet op het openbaar vervoer en andere milieuvriendelijke verkeersdragers.
- Een duurzame en structurele oplossing bestaat niet enkel uit 'hardware' – een gepaste infrastructuur – maar ook uit 'software' namelijk een slim en technologisch up to date systeem van congestieprijszetting dat de weggebruikers aanspoort de infrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken en tegelijk fiscale inkomsten genereert.
- Iedere keuze veronderstelt een afruil tussen verschillende aspecten – mobiliteit, economie, leefbaarheid, haalbaarheid, etc. Het Forum 2020 is van oordeel dat het combiscenario een goed verdedigbaar compromis is tussen de verschillende criteria en aspecten en de vergelijking met andere scenario's kan doorstaan. Het scenario is ook flexibel, faseerbaar en tot op zekere hoogte te combineren met andere voorstellen.

Het is duidelijk dat een finale keuze afhangt van de gewichten die men toekent aan de verschillende criteria. Wie budgettaire implicaties laat doorwegen, kiest voor het referentiescenario (met aangepaste inkomstengenererende 'software'"). Wie snelheid van uitvoering laat doorwegen, kiest voor het Oosterweel (brug)scenario, (mits het project in zijn oorspronkelijk geplande vorm wordt uitgevoerd). Wie mobiliteit en veiligheid laat doorwegen, kiest voor de combi (meccano), een scenario dat ook goed scoort op gezondheid en milieu. Het maatschappelijk debat over deze scenario's zal hoe dan ook impliciete gewichten moeten toekennen aan de verschillende criteria en moet leiden tot een onvermijdelijke afruil tussen kostprijs, mobiliteit, gezondheid en milieu, snelheid van oplossing, werkgelegenheid en benutting van capaciteit van de bouwsector. Het Forum 2020 hoopt dat het met deze constructieve reflectie en denkpistes een bijdrage heeft geleverd tot een verantwoorde en duurzame keuze.

Meer uitgebreid uittreksel in hoofdstuk 3 [p.150]. Volledige tekst beschikbaar op de website van Forum 2020.

VRT Berichtgeving

24 FEBRUARI 2010

Knap huiswerk van Forum 2020

Opiniestuk Lex Moolenaar in Gazet van Antwerpen

Forum 2020, de groep van wakkere Antwerpenaars rond de ondernemers Christian Leysen en Nicolas Saverys, heeft een uitermate boeiend 'groenboek' afgeleverd bij minister-president Kris Peeters. In een zeer helder en compact memorandum zet het de verschillende mogelijke oplossingen voor het mobiliteitsprobleem op een rij. Vervolgens combineert het enkele bestaande en nieuwe voorstellen in een totaaloplossing.

Het idee van twee 'bretellen' ten westen en oosten van Antwerpen oogt meteen goed. Dat in het westen de E34 vanaf de Liefkenshoektunnel op de een of andere manier moet worden verbonden met de E17, is al vele jaren duidelijk. Als dat in het Waasland grotendeels met tunnels kan gebeuren, zal het wellicht ook op minder verzet stuiten. Zo hoeft veel doorgaand vrachtverkeer op de as noord-zuid niet meer over de Ring.

Ook de oostelijke bretel ziet er goed uit. Verkeer dat van Nederland via de Kempen naar Duitsland rijdt (of omgekeerd), moet niet meer via de Ring. Bovendien krijgt het belangrijkste knelpunt, de aansluiting van de E313 met de Ring, veel extra zuurstof. En dat is heel goed nieuws voor veel mensen in de rand en de Kempen.

Er is nog een interessant aspect aan de oost-bretel tussen Ekeren en Wommelgem. Hij loopt gelijk met het tracé van de geplande tweede spoorontsluiting van de haven, er is in het ruimtelijk structuurplan al een strook voor gereserveerd en er moeten geen onteigeningen meer voor worden gedaan.

Naast de twee bretellen heeft Forum 2020 ook nog een nieuw tracé gevonden voor de Oosterweelverbinding. Dat gaat met een viaduct over de Noorderlaan en vraagt evenmin om de onteigeningen in Ekeren die voor de tunnel van Arup/Sum wél nodig waren.

Is deze combinatie van projecten het ei van Columbus? Het voorstel ziet er in elk geval heel goed uit, het komt van mensen die weten waarover ze praten en die in de Antwerpse samenleving totaal verschillende belangen verdedigen. Is het mogelijk om ondernemers, professoren en groene actievoerders aan tafel te zetten en hen samen één verhaal te laten schrijven? Ja, dat is nu bewezen. Je zou zowaar beginnen te denken dat er een maatschappelijk draagvlak is ontsproten.

Over naar de politiek. Hoe zullen de Vlaamse regering en het Antwerpse stadsbestuur op de nieuwe ideeën reageren? We zijn benieuwd, want zulk knap huiswerk negeren kan in elk geval geen optie zijn.

2 MAART 2010

Te gast bij ‘Wakker op Zondag’

Manu Claeys en Christian Leysen over Meccano op ATV

Bekijk de video

4 MAART 2010

Presentatie Memorandum voor een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen in het Vlaams Parlement

Forum 2020

Op 5 maart was het Forum 2020 te gast in het Vlaams Parlement en stond er gedurende 4 uur de commissie 'Infrastructuur en Mobiliteit' te woord. Bij deze gelegenheid werd ook de evaluatie van de timing van het combi (meccano) scenario vergeleken met de volledige timing voor het Oosterweeltracé, inclusief de daaropvolgende noodzakelijke werken aan de stedelijke ring. Hieruit blijkt dat beide projecten binnen een vergelijkbare tijdsperiode en voor 2020 kunnen gerealiseerd worden.

Forum 2020 (samen met StRaten Generaal) te gast in de commissie 'Infrastructuur en Mobiliteit' van het Vlaams Parlement (tijd.be)

11 MAART 2010

Meccano en de toekomst van Antwerpen

Opinie Manu Claeys in Gazet van Antwerpen online

Een kwarteeuw geleden, in het eerste jaar van de fusie (1983), telde de stad Antwerpen 488.000 inwoners. In het jaar 2003 was dat aantal gedaald tot 452.000. De stadsvlucht leek maar niet te stoppen. Maar sinds enkele jaren groeit Antwerpen weer. Vorig jaar stond de teller opnieuw op 488.000. Prognoses wijzen uit dat tegen 2026 het inwonersaantal van de stad nog met 60.000 tot 120.000 zal toenemen. Een of twee keer de stad Aalst erbij, zeg maar.
Die nieuwe Antwerpenaren zullen ergens gehuisvest moeten worden, naar school moeten gaan, de hond moeten uitlaten, zich sportief moeten kunnen uitleven. De enige zone in de stad waar nog ruimte is voor grote projectontwikkeling, is de omgeving van de Antwerpse ring. Niet toevallig plant het stadsbestuur precies daar zowat alle nieuwe stadsdelen met woongebieden. De namen van deze stukjes Antwerpen-in-wording zijn inmiddels voldoende bekend: Regatta, Nieuw-Zuid, Nieuw-Zurenborg, Cadix, Lobroekdok, Kop van Merksem enzovoort. ...

Medische literatuur over de relatie tussen drukke verkeersaders en gezondheid blijkt dat de kritische grens op vijfhonderd meter ligt. Antwerpen groeit, maar belandt zelfs bij zijn zoektocht naar ruimte voor nieuwe crèches steeds weer in de zone vlak naast de ring. Zo schaars is de nog beschikbare ruimte.

De toekomst van Antwerpen ligt onvermijdelijk in de omgeving van de ring. Om dat gebied op te waarderen moeten de verkeersstromen er drastisch naar beneden worden gehaald. De ring moet een lokale expresweg worden. Het doorgaande verkeer moet een andere route krijgen, om de stad heen.

Zo ontstond het Meccanotracé met een derde Scheldekruising diep in de haven plus twee zogenaamde bretellen die de nieuwe bypass nabij de rand van de stad vastgespen aan de grote autosnelwegen. De groeiende stromen van doorgaand vrachtverkeer kunnen voortaan om de stad heen voeren. Liefst 80 procent van de vrachtwagens die door Antwerpen rijden, doet immers alleen dat: door Antwerpen rijden. Slimme verkeerssturing kan dit verkeer aanmoedigen om de nieuwe route te volgen. Zo wordt de verkeerstechnische logica overstegen die slechts uitgaat van benodigde capaciteit en kort-

ste routes tussen a en b. Die logica leidt alleen maar tot het uitbreiden van het aantal rijstroken overal op de Antwerpse ring, of dat nu aan het Sportpaleis (achttien rijstroken gepland) is, ten zuiden van het Rivierenhof (twaalf rijstroken) of in Berchem (negentien rijstroken).

Is dit ook het wondermiddel tegen het sluipverkeer in de rand? Neen. Een goede doorstroom op het hoofdwegennet mildert dit enigszins, maar de grote stromen van randstedelijk sluipverkeer hebben lokale oorzaken. In dat verband alle heil verwachten van welke bypass voor de Antwerpse ring dan ook is de eigen lokale verkeersmorfologie ontkennen. Diverse studies wezen dit intussen uit. Geen enkele derde Scheldekruising lost deze problematiek op. Daartoe zijn punctuele ingrepen op het onderliggende wegennet nodig en de verdere uitbouw van een intelligent openbaarvervoersnet. En ook hierbij zijn beleidskeuzes minstens zo belangrijk als louter verkeerstechnische computeranalyses.

16 MAART 2010

De Oorlog om de Lange Wapper

Humo (Uittreksel)

“Mannen in maatpak kunnen perfect samenwerken met mannen met een paardenstaart”, zegt Leysen. Nicolas Saverys, CEO van rederij Exmar, lacht als hij over de vergaderingen van het Forum begint: “De actievoerders kwamen op de fiets naar de vergadering, wij in een zware Mercedes of BMW. Maar we hebben elkaar toch gevonden. Zij kenden het dossier van haver tot gort, en wij beseften dat we het niet mochten laten verrotten. Voilà”.

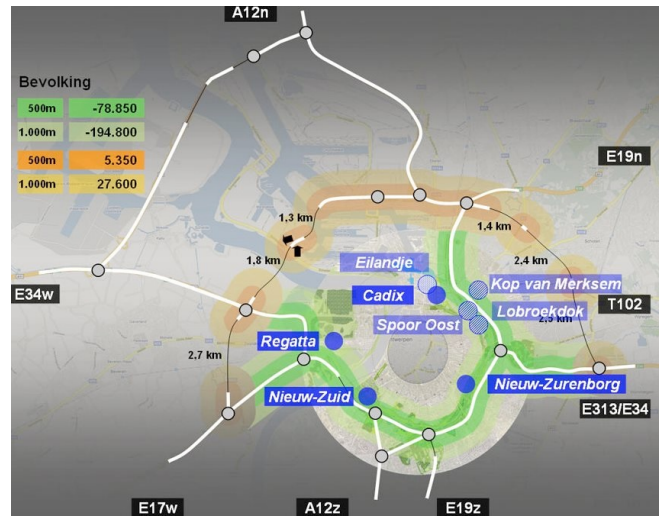
Geert Noels is hard aangepakt. In de opstartfase van zijn nieuwe bedrijf Econopolis is hij onder druk gezet om Forum 2020 te verlaten. Het gerucht werd zelfs verspreid dat hij er was uitgestapt. Waarop Noels twitterde: “Ik ga niet elke dag op de barricaden staan, maar ik sta volledig achter Forum 2020: voorbeeld van ondernemerschap en burgerdemocratie”. Tegenover Humo verklaarde hij: “Forum 2020 is burgerdemocratie van de bovenste plank, meer wil ik er niet over kwijt. Ik zit momenteel in een te delicate positie. Het spijt me”. Nicolas Saverys, CEO van rederij Exmar, verklaarde:

“Ik heb dingen meegemaakt die je normaal alleen in films ziet. Maar ik ben een reder. Reders zijn van nature vrije mensen, die zet je niet makkelijk onder druk”.

De juiste beslissing is beter dan een snelle beslissing

Persontmoeting Forum 2020

Tijdens een persontmoeting te Antwerpen, gaf het Forum 2020 toelichtingen bij het hoofdstuk ‘openbaar vervoer’ van het studierapport van Manu Claeys en Peter Verhaeghe ‘Van Knelpunten naar knooppunten’ en werd de Vlaamse regering uitgenodigd een juiste eerder dan een snelle beslissing te ambieren.



Meccano stuurt verkeer via bewonersarme gebieden

Het besef groeit dat in Antwerpen het aantal stadsregionale verplaatsingen nog fors zal toenemen. Een aangepast openbaarvervoersysteem zal hierbij een sleutelrol spelen. Het huidige netwerk is relatief oud, niet meegegroeid met de agglomeratie, voornamelijk radiaal (centrumgericht) uitgebouwd en heeft een lage commerciële snelheid door gebrek aan doorstroming.

Twee recente ingrepen op het bestaande spoornet creëren kansen om hieraan te verhelpen.
Door de aanleg van de HST-tunnel en de Liefkenshoekspoortunnel ontstaat capaciteit op het bestaande ringspoor voor de uitbouw van een lokaal expresnet (lightrail). Na de aanleg van een eventuele tweede spoorontsluiting zal deze capaciteit nog toenemen. Liefkenshoekspoortunnel en tweede spoorontsluiting vormen dan een noordelijke bypass voor het goederenverkeer rond de stad, zoals het meccanotracé dat doet voor het hoofdwegennet. In de stad zelf komt meer ruimte vrij op het bestaande netwerk voor lokale verplaatsingen. In combinatie met de verdere operationalisering van de zogenaamde ‘dubbele T’ (= Antwerpse premetro) en nieuwe eindhalten voor het streekvervoer per bus kan het Antwerpse netwerk voor openbaar vervoer de ruggengraat vormen voor verdere stadsontwikkeling.

30 MAART 2010

Reactie op herziene Masterplan Vlaamse Regering

Manu Claeys en Christian Leysen op ATV

Bekijk de video

Wikipedia

In februari 2010 deed de Raad van State uitspraak in verband betreffende de belangenvermenging bij de opmaak van de MER's. Het hof nam de conclusies van de auditeur niet in overweging. De klacht omvatte een onduidelijkheid waardoor niet voldaan werd aan de vereisten voor een inhoudelijke behandeling van de klacht door de Raad van State. De DAM-werkgroep betreffende de vergunningen concludeerde op 20 maart dat het bijgevolg mogelijk blijft dat de onafhankelijkheid van de MER-deskundigen opnieuw aan bod kan komen in eventuele procedures bij afgifte van de stedenbouwkundige vergunning.
Op 24 februari 2010 stelde het forum zijn alternatief, het Meccanotracé, voor het eerst voor. Een van haar belangrijkste uitgangspunten was het weghouden van het doorgaand verkeer van de R1 in Antwerpen door een combinatie van verbindingen tussen de verschillende snelwegen aan de noordzijde van Antwerpen. Op dezelfde dag werd ook een vernietigende DAM-nota gepubliceerd over het Memorandum van het Forum 2020. De pers was globaal lovend voor de nieuwe invalshoek die het forum aanreikte. De krant De Standaard daarentegen oordeelde op 25 februari 2010 dat het

voorstel achilleshielen bij de vleet had. Volgens de krant zou het tunneltracé minstens zes gevaarlijke petrochemische bedrijven kruisen. Diezelfde dag, daags voordat het Forum 2020 een toelichting zou geven aan het Antwerpse stadsbestuur, maakte havenschepen Marc Van Peel (CD&V) in de Gazet van Antwerpen duidelijk dat hij de Wapper Light als enige optie zag. Het Forumvoorstel beschouwde hij niet langer als een optie omwille van de 20% opoffering van havengronden en het ontbreken van tijd voor aanvullend studiewerk.
Tijdens het actualiteitsdebat over de Oosterweelverbinding op 3 maart 2010 vergeleek Dirk de Kort (CD&V) het Forum 2020 met het verhaal van de Tien Kleine Negertjes omdat naar zijn zeggen de groep van tien verschrompeld en niet langer kritisch achter haar plan zou staan. Het Forum 2020 antwoordde hierop de volgende dag tijdens het parlementaire debat dat het niet begreep waarom Dirk de Kort zulke geruchten lanceerde. "Alsof een groep van onafhankelijken zich zou distantiëren van zijn eigen conclusies," besloot topman Christian Leysen. Hij gaf hierop aan Dirk De Kort het stripverhaal Kuifje in Afrika omdat hij het verhaaltje van de Tien Kleine Negertjes niet had kunnen vinden.
Eind maart 2010 meldde de gemeente Schoten geen bezwaren te hebben tegen een ondertunnelde snelweg op haar grondgebied. De gemeente Zwijndrecht vroeg op hetzelfde ogenblik aan de Vlaamse Regering om het alternatief tracé ernstig te onderzoeken omdat het volgens de gemeenteraad mogelijk een betere mobiliteit en leefbaarheid in en rond de gemeente bewerkstelligt.
Op 30 maart 2010 besliste de Vlaamse regering principieel in te stemmen met het Masterplan 2020. Dit plan is een herbevestiging van de vroegere visie over de Antwerpse mobiliteit en van haar beslissing van 28 maart 2009. Tevens wordt een tunneltracé op het tracé van de viaduct in overweging genomen. Als voor de zomer 2010 dit tunneltracé technisch onmogelijk zou blijken, duurder zou zijn of de bouw meer tijd in beslag zou nemen, zou de oorspronkelijke brugvariant alsnog worden uitgevoerd. Aanvullend wordt ook de aanleg van de A102 voorzien om een deel van het doorgaand verkeer van de R1 af te leiden.

6 MEI 2010

Stellingname Forum 2020 naar aanleiding dubbelbesluit Vlaamse Regering

Het Forum heeft kennis genomen van de beslissing van de Vlaamse Regering, met name het dubbelbesluit voor een ondertunneld BAM-tracé met brug/viaduct als terugvalpositie, en hiervan een eerste evaluatie gemaakt.

De genomen beslissing is een politiek compromis tussen uiteenlopende visies van de verschillende politieke overheden aansluitend op het referendum van 18 oktober en tracht de door de BAM reeds uitgewerkte plannen te verzoenen met de bezorgdheid rond stadsontwikkeling.

Het Forum stelt vast dat in het kader van de besluitvorming het Meccano-plan slechts zeer oppervlakkig en onvolledig werd bestudeerd op basis van een nota opgesteld door een medewerker van de BAM. Het Forum werd daarbij op geen enkel ogenblik gecontacteerd om het Mecanno-plan ten gronde toe te lichten.

Dit heeft geleid tot een foute en misleidende rapportering over het plan, die trouwens via bepaalde media werd verspreid.

Het Forum beschouwt het opnemen van de verbinding tussen Wommelgem en Ekeren via een ondertunnelde A102 (oostelijke bretel) als een belangrijke verworvenheid in het kader van een actualisatie van het Masterplan.

De realisatie van het plan van Interwaas ter ontlasting van de verkeersstromen in het Oosten daarentegen beschouwt het Forum niet als een afdoende oplossing. Het Forum blijft daarom pleiten voor de realisatie van de westelijke bretel, waardoor een noodzakelijke rechtstreekse verbinding tussen de E 17 en de expressweg ter hoogte van Melsele ontstaat.

Het Forum beschouwt de keuze voor ondertunneling als positief, maar is verbaasd over het feit dat een brug-viaduct op het BAM-tracé als terugvalpositie werd opgenomen als onderdeel van de beslissing. Het Forum gaat ervan uit dat deze terugval zou ge-

beuren op basis van een aangepaste aansluiting aan het Sportpaleis 'Lange Wapper-light' genoemd. Het begrijpt niet dat de Vlaamse regering haar toetsing en beslissing beperkt tot deze terugvalpositie, temeer omdat de afweging van een tunnel-oplossing op het BAM-tracé, een oplossing is die nog verder moet uitgewerkt worden en moet vergeleken worden met een alternatief waarvan de uitwerking tot op heden helemaal niet bekend is.

Het Forum ziet in het behoud van het BAM-tracé – waardoor in hoofdzaak het sluiten van de kleine stedelijke Ring rond Antwerpen wordt beoogd – geen duurzame oplossing voor het omleiden van het doorgaand verkeer buiten de stadskern (zowel van het noorden als vanuit het oosten, met name de E313), en pleit aldusdanig voor het aanhouden het Meccano-plan als langetermijnstrategie. Het vraagt de toetsing ten gronde van het dubbelbesluit aan de effectieve impact op de ontlasting van de stedelijke ring op korte en middellange termijn.

Het vraagt de Vlaamse regering eveneens een beroep te doen op onafhankelijk advies om een optimale keuze te maken tussen en duidelijkheid te scheppen over de totale kostprijs en financieringsvoorwaarden van de voorliggende projecten.

8 JUNI 2010

Masterplan Antwerpen niet gediend met spitsvondig begroten

Opiniestuk Christian Leysen & Jo Van Dierdonck

Affiche voor de financiering van de autosnelwegen in Belgie in de jaren 70'

Het Masterplan Antwerpen, het grootste infrastructuurproject ooit in Vlaanderen, heeft als doel een duurzaam antwoord te geven op de groeiende mobiliteitsbehoefte, maar wordt voor velen herleid tot een binaire vraag of het nu een brug of tunnel wordt. Een duurzame oplossing houdt niet enkel rekening met verkeerstechnische aspecten maar ook met stadsontwikkeling, technologische innovatie en last but not least gezonde kostprijsbeheersing en een adequate financiering. Wat dit laatste betreft, wringt echter het schoentje. In de beginfase was er sprake van een investering van 2,5 miljard euro voor het hele Masterplan, waarvan 500 miljoen euro voor de Oosterweelverbinding. Vandaag circuleren er bedragen tussen de 6 en 9 miljard euro voor het hele Masterplan waarvan de helft enkel voor deze Oosterweelverbinding.

Initieel was het de bedoeling om het Masterplan te financieren met de tolinkomsten die zouden worden geheven op de Oosterweelverbinding. Dit zou toelaten om de investering via een publiek-private samenwerking, een zogenaamde PPS-constructie, uit te voeren en zo buiten de begroting van de Vlaamse Overheid te houden. De financiering ervan is echter nog steeds niet geregeld en de financiële haalbaarheid van het hele project werd ondermeer door Karel Vinck in twijfel getrokken toen er nog sprake was van een totaalkost van 3 miljard euro. Ook Dirk Van Mechelen, toenmalig Vlaams minister van begroting, waarschuwde er einde 2008 voor dat kredietverstrekking voor de Oosterweelverbinding niet gegarandeerd is.

De opkomst van grote PPS-constructies is voornamelijk gedreven door (1) Het Europese verdrag van Maastricht en het stabiliteitspact die de overheidsfinanciën aan “strenge” regels onderwerpen en (2) Europese initiatieven die PPS transacties promoten na-

dat het actieplan om de transportinfrastructuur te verbeteren via zuivere overheidsinvesteringen niet werd ingevuld.

Om de berekeningen van overheidsdeficiten te harmoniseren werd het Europees Systeem van Rekeningen 1995 (ESR 95) geïnstalleerd. Europa laat toe dat PPS-structuren buiten de begroting geboekt kunnen worden ('ESR 95 neutraal' in het geijkte jargon) en zo niet bij de toetsing van overheidsdeficit worden meegerekend. Voorwaarde is dat het grootste deel van de inkomsten van het nieuwe juridisch vehikel niet door de overheid wordt geleverd of gegarandeerd. De neiging om via PPS-projecten de kosten van overheidstaken zo buiten de begroting te houden, is voor overheden aanlokkelijk. De BAM, opgericht door de Vlaamse regering en voorgesteld als PPS-project voor het beheer en de financiering van het Masterplan Antwerpen, heeft echter geen enkel privé-aandeelhouderschap. Europa liet intussen verstaan dat de investeringen vanuit BAM in de overheidsbegroting moeten worden ingebracht (geen ESR 95 neutraliteit), omdat ze de BAM niet als overheidsonafhankelijk beschouwt. De Vlaamse regering wil dit opvangen door voortaan de NV Liefkenshoek als financieringsvehikel te gebruiken, ook al is deze een 100% dochter van de BAM. Er bestaat echter geen zekerheid dat deze nieuwe constructie door Europa aanvaard zal worden.

Een PPS-constructie bouw je voor meer efficiëntie en een hogere value-for-money over de totale levenscyclus, niet voor een begrotingstechnische 'window-dressing'.

Vandaag heeft de overheid nog steeds een lage schuldgraad en een benijdenswaardige AA+ rating. Een PPS-constructie zal nooit aan gelijkaardige intrestvoeten kunnen lenen. Het verschil wordt momenteel geraamd op minstens 2% per jaar, op bv. 6 miljard euro toch een mooie 120 miljoen euro per jaar! Dus net op het vlak van financiering kan de overheid wellicht efficiënter optreden dan de privé-partners. Bovendien zijn de Vlamingen wellicht bereid om, naar analogie met de E17 leningen in de jaren 70, in te schrijven op een staatsobligatie van hun eigen deelstaat.

'Management by objectives' was de grote managementslogan tijdens de laatste decennia van de vorige eeuw. Te strenge of onhaalbare objectieven leiden echter tot 'mis-management by objectives'. De maatstaven worden aangepast of weggeschreven om de objectieven te behalen, in het geval van overheden het terugdringen van het begrotingstekort tot de vooropgestelde Europese norm. De BAM-constructie is een voorbeeld van 'mis'management by objectives op Vlaams niveau . De druk om investeringen buiten de begroting te houden heeft geleid tot de oprichting van een instelling met duidelijk te veel opdrachten: het concipiëren, het mede-ontwerpen, de financiering, de toe-

zicht op de uitvoering en de exploitatie van Vlaanderens belangrijkste infrastructuurproject. Het Masterplan 'ESR neutraal' maken werd de topprioriteit, terwijl het optimaliseren en verhogen van de maatschappelijke return van het project onaanvaardbaar naar de achtergrond verschoof. De ESR-neutraliteit werd een theoretisch doel dat praktische verbeteringen in de weg staat. Schakelt Europa het als begrotingsmiddel dan niet beter uit en stuurt ze er vervolgens op aan om lopende uitgaven en investeringen – ongeacht de gebruikte techniek – open en eerlijk mee te laten opnemen in de beoordeling van de overheidsbegrotingen?
Transportinfrastructuur aanbieden is één van de toptaken van een overheid en hoort ook door deze gefinancierd en in haar begroting opgenomen te worden . De verleiding om van begrotingstechnische spitstechnologie te gretig gebruik te maken is zuiderse EU landen zopas zuur opgebroken. Deze waarschuwing waartoe debudgettering – geoorloofd of niet – kan leiden, komt dan ook niet ongepast.

JUNI 2010

Van knelpunten naar knooppunten

Studieopdracht voor Forum 2020 – Manu Claeys en Peter Verhaeghe (Uittreksel)

Conclusies

Bekijk PDF

De Antwerpse regio – stad én rand – kent een hoge congestiegevoeligheid, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Dit weegt negatief op de economie (hoge opportuniteitskost, verminderde bereikbaarheid), de stadsontwikkeling (ruimtelijke impact) en de lokale gezondheid (luchtkwaliteit, geluid). Prognoses wijzen bovendien uit dat de mobiliteitsbehoefte nog significant zal toenemen, zowel voor vrachtverkeer als personenverkeer.

Om deze mobiliteitsproblematiek gericht aan te pakken moeten oorzaken en knelpunten in kaart gebracht worden. We deden dit in een eerste hoofdstuk. De twee grootste knelpunten op het hoofdwegenniveau bevinden zich aan de uiteinden van de oost-westas op de ring, met name aan de Kennedytunnel en aan de verkeerswisselaar Antwerpen-Oost, waar de E313/E34 aantakt op de ringweg. Dit laatste knelpunt vormt de belangrijkste bottleneck in het hele systeem, met cascades van filevorming die dagelijks reiken tot voorbij Zwijndrecht, Brasschaat en Wommelgem. Daardoor ontstaat ook druk op het onderliggend wegennet.

De Vlaamse overheid wil hieraan verhelpen door de huidige driekwartsring te sluiten in het noorden van de stad. Het uiteindelijke plan stoot echter op weerstand, zowel bij delen van de Antwerpse bevolking (volksraadpleging) als bij de lokale politieke overheid (negatief advies). Gewezen wordt op de negatieve impact van het vlakbij de kernstad gesitueerde tracé, met name op het vlak van stadsontwikkeling en gezondheid.
Om uit deze impasse te geraken worden in een tweede hoofdstuk van deze visienota diverse scenario's met elkaar vergeleken op het niveau van het hoofdwegennet. Onderzoek van de scenario's leert dat een lange-termijnoplossing gevonden kan worden in het combineren van de basisprincipes uit de diverse scenario's.
Zo ontstaat een scenario waarbij alle doorgaand oostwest- en noordwestverkeer -tevens de grootste vrachtverkeersstromen via een bypass om de stad heen geleid wordt,

wat tot een significante ontlasting van de huidige ring leidt. Dit scenario wordt uitgewerkt volgens het meccano-principe: de totale bypass bestaat uit diverse infrastructuurwerken die elk een eigen oplossend vermogen hebben voor deelproblematieken. De oostelijke tangent (T102) biedt ontlasting voor het grootste knelpunt (Antwerpen-Oost), werkt als bypass voor het oostelijke ringdeel en creëert een directe verbinding tussen de haven en het hinterland. De westelijke tangent ontlast de Kennedytunnel en functioneert als een miniversie van de nooit-gebouwde grote ring door het Waasland, met betere doorstroming naar de Waaslandhaven, de Liefkenshoektunnel en de A12-noord. De noordelijke, eveneens havenontsluitende tangent vormt zowel een derde Scheldekruising als het sluitstuk van de volledige bypass, tussen de twee 'bretellen'.

De respectievelijke tangenten kunnen los van elkaar functioneren. De kracht van de meccano schuilt evenwel in het geheel: wanneer de deelprojecten met mekaar verbonden worden, verhoogt hun functionele waarde bij het deviëren van de verkeersstromen die niet in de stad moeten zijn en dus bij het ontlasten van de Antwerpse ring. Interessant is ook dat elke tangent onafhankelijk in tijd en ruimte gerealiseerd kan worden, waardoor gefaseerd kan worden beslist en gebudgetteerd welke tangent het eerst gebouwd moet/kan worden.
Deze nieuwe verkeersinfrastructuur is essentiële hardware. Om ze optimaal te laten functioneren is echter ook software nodig, ofwel intelligente sturing van verkeersstromen door middel van dynamisch verkeersmanagement (routeadvies), modulering van de snelheid en het internaliseren van externe kosten. Infrastructuur (aanbodzijde) en informatie (vraagzijde) vormen één geheel. De structurele congestie wordt immers veroorzaakt 'door een terugkerende mismatch tussen de vervoersvraag en het capaciteitsaanbod van de weg' (*Tactische Studie E313*). Om deze congestie aan te pakken zijn behalve het aanleggen van alternatieve infrastructuur ook maatregelen nodig die ingrijpen op het verplaatsingsgedrag. Enkel nieuwe hardware plus software op het hoofdwegennet zal evenmin volstaan om de globale congestie aan te pakken en de lokale leefkwaliteit (stadsontwikkeling, gezondheid) te bevorderen. Daartoe zijn ook investeringen nodig in het onderliggend wegennetwerk en in het openbaar vervoer.
In een derde hoofdstuk worden twee voorstellen gedaan op het niveau van het onderliggend wegennet.

Het meccanoscenario biedt -mits een aantal voorwaarden- de mogelijkheid om de huidige Antwerpse ring te herprofileren als lokale, stedelijke expresweg, met aangepaste snelheid en een stedelijke ruimtelijke inbedding (incluis Groene Singel). Een dergelijke herprofilering biedt grote kansen voor de stad Antwerpen, aangezien vooral in deze reeds dichtbevolkte ringzone nieuwe woongebieden, kantoorlocaties, attractiepolen

en vergroening gepland worden. De geslaagde heraanleg van de ringwegen rond Barcelona (Ronda de Dalt) en Madrid (Calle Trenta) kan hierbij inspiratie bieden.

In de stedelijke rand moet werk worden gemaakt van een inhaaloperatie op het vlak van optimalisering van het dragend wegennetwerk. Nu heerst daar een gebrek aan efficiënte interne hiërarchie en continuïteit, wat mee het sluipverkeer in de rand bevordert. Ook hier blijkt nood aan de toevoeging of versterking van ontsluitende tangenten, die het verkeer met lokale herkomst en/of bestemming verzamelen richting het hoger wegennet. In het Waasland en de Noordrand wordt nu al werk gemaakt van de uitbouw van dergelijke tangenten. In de zuidoostelijke rand van de agglomeratie dienen wat dat betreft nog lacunes ingevuld, zowel op het vlak van studiewerk als besluitvorming.

Ten slotte wordt -in een vierde hoofdstuk- ook een schaalvergroting voor het Antwerpse openbaar vervoernet bepleit. Het bestaande netwerk is relatief oud: het is niet meegegroeid met de agglomeratie, functioneert (zoals het wegennet) voornamelijk radiaal en heeft op vele lijnen een lage commerciële snelheid (o.a. door gebrek aan doorstroming). Aanscherping van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer vertaalt zich overigens niet enkel in meer aanbod, maar moet ook vertaald worden naar de criteria snelheid, frequentie, betrouwbaarheid, comfort, leesbaarheid en flexibiliteit.

Gedetailleerde analyse van de stedelijke structuur van de regio (incluis demografische cijfers), van het functioneren van de hoofdassen in het bestaande hoogwaardige spoornetwerk (tramlijnen plus treinverbindingen in eigen bedding) en van diverse geplande projecten door De Lijn en Infrabel (NMBS) wijzen uit dat de Antwerpse regio alles in huis heeft om verder een geïntegreerd en efficiënt openbaar vervoersnet uit te bouwen. Daarbij verdient het aanbeveling om een goed leesbare hiërarchie aan te brengen tussen een volledig te operationaliseren premetronetwerk dat de kernstad met districten en randstedelijke gebieden verbindt en een lighttrainsysteem dat -grotendeels gebruik makend van bestaande en reeds geplande infrastructuur- zowel tangentiële verbindingen binnen de agglomeratie als radiale verbindingen met de omliggende kleinstedelijke gebieden verzorgt. Samen vormen ze de ruggengraat van het openbaar vervoernet en zijn ze de belangrijkste dragers van geconcentreerde stadsontwikkeling en ontsluiting van grote attractiepolen (ziekenhuizen, winkelgebieden, voetbalstadion, Sportpaleis, kantoorlocaties, P&R-zones, scholen, …).
Rond strategisch ingeplante knooppunten als verdichtings- en ontwikkelingsgebieden kan verder een gericht beleid voor het streekbusvervoer en voor de zachte weggebrui-

ker in het algemeen gevoerd worden, met aandacht voor wandelcorridors, snelfietspaden, kwaliteitsvolle overstapplaatsen, enzovoort.

De beschreven transformatie van de huidige Antwerpse ring in een lokale expresweg, gekoppeld aan zowel de aanleg van een noordelijke bypass voor doorgaand verkeer als het uitbouwen van een hoogwaardig openbaar vervoersnet, past binnen een bredere evolutie in het denken over duurzame stadsontwikkeling. ...

Een andere belangrijke vaststelling is dat in de Antwerpse stadsregio geen overkoepelend orgaan of groot-Antwerps samenwerkingsverband bestaat dat een geïntegreerde visie ontwikkelt rond de mobiliteitsproblematiek. Op een dergelijk niveau is er verbazingwekkend weinig formeel overleg tussen het Vlaamse Gewest, de stad, de rand, de haven, het bedrijfsleven, experten en de diverse vervoersmaatschappijen.

Elke gemeente heeft wel een eigen structuurplan en een eigen mobiliteitsplan, maar steevast ontbreekt de koppeling naar een stadsregionale visie of naar een economische onderbouw van de plannen binnen een grootstedelijke strategie. In een uitdijende stad leidt dergelijke versnipperde aanpak tot gemiste kansen op het vlak van ruimtelijke ordening, mobiliteit en slimme logistiek.
Om geen enkele kans te missen is nood aan de oprichting van een formeel samenwerkingsverband op stadsgewestelijk niveau.
Een stadsregionaal strategisch partnerschap dient aan visieontwikkeling te doen op het schaalniveau tussen de individuele gemeenten en het Vlaamse Gewest. Binnen een door dit partnerschap bepaalde strategische visie worden technische uitvoeringsmaatschappijen en exploitatiemaatschappijen ingeschakeld.
Tijdens de opmaak van onderhavige visienota werden geslaagde buitenlandse voorbeelden van dergelijke stadsregionale beheersstructuren en hun projecten bestudeerd, met name in Amsterdam (Stadsregio Amsterdam), Rotterdam (Stadsregio Rotterdam), Dublin (Dublin Transport Authority), Barcelona (Barcelona Regional) en Zaragoza (Ebropolis). Deze vijf stadsgewestelijke associaties zijn actief sinds de eerste helft van de jaren negentig en focussen vooral op verkeer- en vervoertaken, ruimtelijke ordening, economische ontwikkeling en wonen. Elk hebben ze een eigen soort organisatiestructuur, maar gemeen hebben ze de geïntegreerde benadering op stadsgewestelijk niveau.

Juni-memorandum van het Forum Mobiliteit 2020

Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 pleit voor een coherente beleidsvisie op zowel federaal als Vlaams beleidsniveau op basis van volgende premissen.

Voorstelling Juni-memorandum Forum 2020 op de Antwerp Management School (hln.be)

1. Vlaanderen en België moet als transitland bij uitstek koploper worden – zowel wat technologie als implementatie betreft – inzake invoering van intelligente verkeerssturingsystemen (zowel met als zonder tolheffing of rekeningrijden).

2. De overheid moet belangrijke infrastructuurwerken gefaseerd uitvoeren en aanbesteden in loten om een snelle opstart en competitieve prijszetting mogelijk te maken.

3. Infrastructuurwerken vereisen voorafgaand duidelijkheid omtrent hun financiering ofwel rechtstreeks via de begroting of in alle transparantie via door de overheid gespecialiseerde financieringsvehikels. Alternatieve financieringsstructuren buiten begroting zijn enkel aangewezen als de totale kost gedurende de hele levensduur van het project (‘life-cycle cost of ownership’) niet significant groter wordt.

4. Bestaande infrastructuur moet prioritair geoptimaliseerd worden en nieuwe infrastructuur voor internationaal transitverkeer moet buiten de stedelijke kom aangelegd worden.

5. Bij het ontsluiten van nieuwe verkeersaders moet optimaal gebruik gemaakt worden van de synergieën in infrastructuur tussen de verkeersmodi wegvervoer en spoor.

6. Belangrijke infrastructuurwerken moeten steunen op een breed maatschappelijk draagvlak door vroegtijdig overleg en transparantie van de beslissingsprocessen en beheerstructuren.

Het forum pleit voor een herziening van het aangepast Masterplan Mobiliteit Antwerpen (het zogenaamde dubbelbesluit) in overleg met alle stakeholders op federaal, Vlaams en stedelijk vlak, en stelt voor dit te doen op basis van het volgende prioriteitenprogramma:

- uitbouw technologiecluster voor intelligente verkeerssturing met versnelde invoering van intelligente verkeerssturing in de regio Antwerpen;
- heraanbesteding van infrastructuurwerken in Antwerpen in beperkte loten;
- financiering door de Vlaamse overheid via ad-hoc vehikel in plaats van gebruik van BAM als oneigenlijke PPS structuur;
- prioritaire aanleg van de twee bretellen volgens het Meccano-plan;
- aanleg van rechterbretel Wommelgem-Ekeren samen met spoorwegen;
- oprichting van echte overlegstructuur voor de creatie van een breed maatschappelijk draagvlak.

Het Forum pleit ervoor om te kiezen voor een snelle doorstart van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen waarbij prioritair de bestaande infrastructuur wordt geoptimaliseerd door intelligente verkeerssturing in combinatie met de uitvoering van twee bretellen (toeleiding verkeer naar Liefkenshoektunnel, en ontlasting knooppunt ring/E313 door rechtstreekse verbinding Wommelgem/E313 via ondergrondse A102).

Het Forum is de mening toegedaan dat een derde Scheldeoeververbinding slechts het sluitstuk is van een maatschappelijk zinvol en gedragen masterplan. Deze fasering laat eveneens toe over tracé en technieken een objectief en sereen debat zonder tijdsdruk te voeren.

31 AUGUSTUS 2010

Mobiliteitsoplossing begint aan onze grenzen

Opiniestuk in De Standaard van 31 van Christian Leysen en Geert Noels

Vlaanderen heeft ambitie als logistieke draaischijf en gelooft in ‘slimme logistiek'. Een duurzame oplossing voor het verkeer langs zijn logistieke en economische hart Antwerpen werd echter nog niet gevonden. Die vereist minstens vier elementen: een selectieve keuze van logistieke stromen, een intelligent systeem van verkeerssturing, een gefaseerde aanpak, en een gezonde financiering.

Verkeerssturing vanuit Nederland

Een logistieke draaischijf moet een zo groot mogelijke toegevoegde waarde leveren voor de regio als return voor de directe kosten, de infrastructuur, maar ook de indirecte kosten (vervuiling, congestie en veiligheid). Een zuivere transitfunctie of het versassen van containers naar de ons omringende landen zijn daarvoor onvoldoende en niet slim.

Slimme logistiek vraagt om selectiviteit: men moet verkeersstromen durven ontraden, en zeker geen ‘bulklogistiek' zowat gratis doorgang verlenen. Dit zou het mobiliteitsdossier in Antwerpen veel helpen. 80 procent van het vrachtverkeer en 40 procent van het personenverkeer op de ring heeft geen (economisch) verband met stad of haven.

Een intelligenter verkeerssysteem is een tweede element van een duurzame mobiliteitsoplossing. Dynamische steden in Europa houden transitverkeer verder van de stad weg door omleidingswegen. Elke Vlaamse toerist op terugweg van het zuiden weet dat hij voor Lyon wordt omgeleid naar Parijs via de nieuwe (omweg) A46. Hij mist voortaan het langdurige zicht op de Rhône tijdens ellenlange files die hij vroeger mocht bewonderen in het centrum van Lyon. In Rijsel gebeurt hetzelfde, en wordt hij via een omweg tot bijna in Doornik opnieuw op weg gezet naar Gent. Het ‘natuurlijk tracé' via het centrum wordt niet meer aangegeven en de gps zit mee in dit complot. De overheid

durft er bijsturen, iets wat we in Vlaanderen niet doen. Wie vandaag vanuit Nederland naar het zuiden reist via Breda, volgt ‘Gent' en belandt op de Antwerpse stedelijke ring. De mogelijkheid om via de Liefkenshoektunnel te rijden wordt verzwegen. Erger: de vermelding ‘tol' zonder ‘Gent' of ‘Doorgaand verkeer' ontraadt de laatste zuinige noorderbuur en andere transit van zo'n plan. We spreken dan nog niet over zinvolle financiële prikkels om de stedelijke ring en andere bottlenecks te ontraden. Een systeem van intelligente verkeerssturing is nochtans geen science fiction: de huidige technologie laat toe via digitale meldpunten transitverkeer in stedelijke omgeving op te sporen en extra te laten betalen.
De huidige verkeersborden met aanduiding van het fileleed en de doorlooptijd op de ring zijn een welkome verbetering, maar lijken wat op de melding hoeveel wachtenden er voor u zijn bij een telefooncentrale. Een echte sturing start aan onze grenzen met de buurlanden. De automobilist en vrachtwagenchauffeur moeten daar bij congestie een alternatieve route op het bord krijgen.

Hoe groter en complexer de opdracht, en hoe kleiner de concurrentie, hoe duurder de kostprijs van het bouwwerk. De huidige oplossing beantwoordt aan deze bouwwet. Een gefaseerde opdracht verlaagt de complexiteit – en dus de kostprijs – en voldoet aan enkele prioriteiten waaraan de Oosterweelverbinding niet voldoet.

Voor de haven was vijftien jaar geleden – en nu nog steeds – een rechtstreekse toegang vanaf de rechteroever naar het Duitse hinterland (verbinding vanuit het knooppunt Ekeren rechtstreeks naar Wommelgem) zo'n prioriteit. Maar de tien jaar oude keuze door een kransje experten voor een Schelde-oeververbinding op één bepaald tracé is een dogma geworden. Internationale studiebureaus zoals Arup/Sum (een groep van 6.000 ingenieurs) hebben een andere visie. Maar Vlaanderen – weliswaar opdrachtgever van het studiewerk – heeft geen oren naar deze onafhankelijke meningen en alternatieven. Er is een onderbouwd alternatief concept: het Meccano-tracé. Dat werd gelanceerd door het Forum 2020 op basis van een studierapport. Het werd interessant bevonden maar even goed de facto genegeerd door het beleid. Een essentieel verschil is dat het een gefaseerde aanpak voorstelt, met duidelijke prioriteiten: een betere toegang tot de Liefkenshoektunnel (linkerbretel), rechtstreekse toegang tot de haven vanuit Wommelgem (rechterbretel) en als slotstuk een meer noordelijk gelegen Scheldeovergang. Volgens het studierapport is dit in zijn totaliteit niet duurder, maar kan het ook in stukjes worden uitgevoerd. Het heeft ook geen langere doorlooptijd dan het voorstel van de Vlaamse regering. Een omleiding van het transitverkeer buiten de Antwerpse Ring vermijdt immers belangrijke, dure en hinderlijke werken aan de Antwerp-

se ring na het realiseren van de eigenlijke Oosterweelverbinding aan het Sportpaleis. De gefaseerde aanpak staat toe sneller enkele belangrijke flessenhalzen op te lossen en dat tegen een fractie van de kostprijs van de Lange Wapper. Dit is in tijden van crisis en besparingen belangrijk voor politici, die niet meer in de budgettaire weelde van tien jaar geleden moeten opereren.

Dit brengt ons bij het vierde: het financiële plaatje. De Vlaming is ongeduldig en mort over het gekissebis over de Lange Wapper. De reactie dat ‘er nu moet beslist worden' is begrijpelijk. Maar het snel doorduwen van een suboptimale en dure oplossing is niet het antwoord. De kosten van het project zijn in het verleden al exponentieel de hoogte ingegaan. Geplande maar niet aanbestede werken zoals de ‘herdimensionering' van de ring tot aan de Kennedytunnel doen voor een herhaling vrezen. Het financieel plan is ook aan bijsturing toe: het voorgestelde tolheffingconcept is achterhaald en kan geen financieel evenwicht garanderen door de kostenexplosie. Grote infrastructuurprojecten die uiteindelijk een veelvoud van het budget kosten zijn onaanvaardbaar, zeker gezien de overheidstekorten. Wat we zelf doen, moet ook financieel efficiënter gebeuren. Een zuinigere gefaseerde aanpak, met een transparante financiering gevoed door inkomsten van een slimmere logistieke sturing zijn dus elementen van een moderne aanpak.

Het dubbelbesluit mist deze noodzakelijke viervoudige aanpak. De inhoud, de reële toedracht van de alternatieven en vergelijkingspunten, en nog meer de financiering blijven onbekend. Zolang de juiste kostprijs noch het onderliggende financieringsmodel gekend zijn, blijven we als regio suboptimale financiële en economische investeringen maken waarvan we dachten dat ze bij de oude wafelijzerpolitiek hoorden.

Een duurzame oplossing voor de Vlaamse en Antwerpse mobiliteit vraagt om een nieuwe aanpak: selectiviteit wat betreft de gewenste logistieke stromen en activiteiten, een gefaseerde aanpak met prioriteiten in een duidelijk financieringsschema.

Een volledige en onafhankelijke kosten-batenanalyse moet dan uitwijzen of een bijkomende Schelde-oeververbinding de eerste prioriteit voor Vlaanderen zou zijn, ofwel intelligentere verkeerssturing en een gerichte investering in bretellen ter ontlasting van de Antwerpse ring. Wij geloven dat er wel een breed maatschappelijk draagvlak is voor deze viervoudige aanpak van het mobiliteitsprobleem, omdat het dichter bij de huidige bezorgdheden staat van de bevolking, de economische noden en de portemonnee van de Vlaming.

9 SEPTEMBER 2010

Meccano-principe is enige duurzame lange termijn optie

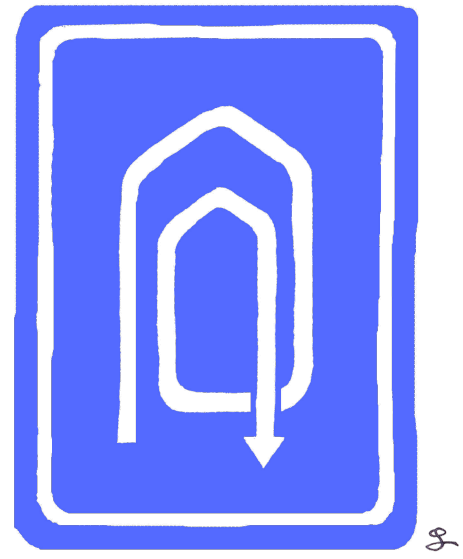
Persbericht Forum 2020

Tijdens een persconferentie op 9 september 2010 te Antwerpen lichtte het Studiebureau Transport & Mobility Leuven de resultaten toe van de studie "Verkeerskundige analyse en MKBA van een nieuwe Scheldekruising in Antwerpen" in opdracht van het Forum 2020. Het Forum 2020 had voor de zomer tevergeefs aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd een verkeerskundige analyse te maken van het Meccano-tracé. Het Forum 2020 besliste derhalve een onafhankelijke studie te laten maken door het studiebureau Transport & Mobility Leuven, een joint venture tussen de KUL en het Nederlandse instituut TNO.

Griet De Ceuster (TML) licht studierapport toe

Oosterweel verdient een ongebruikelijke demarche

Opiniestuk Christian Leysen in De Morgen



NIEUW ANTWERPS VERKEERSBORD OM HET NIEUWE AUTOVERKEER ROND TE LEIDEN

De moeizame weg naar een duurzame oplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen heeft al heel wat inkt doen vloeien. Het aantal keren dat 'beslist' werd is niet te tellen. Toch staan we op een belangrijk kruispunt. Vlaanderen moet vandaag keuzes maken. En die keuzes betekenen meer dan 'beslissen'... iets wat al te vaak niet meer betekende dan dat we ons zelf wilden feliciteren 'beslist te hebben'. Het is meer dan tijd keuzes te maken die zich enten op een duurzame en toekomstgerichte oplossing met een breed maatschappelijk draagvlak. 'Voortschrijdend inzicht' is een mooie omschrijving om met zijn allen toe te geven dat we vandaag meer weten dan tien jaar geleden en om het geweer van schouder te veranderen om echt vooruitgang te boeken.

Twee fenomenen blijven ons bij. Allereerst de positieve betrokkenheid van velen om een duurzame oplossing te zoeken en eraan mee te werken. Wie had gedacht dat bedrijfsleiders, academici en actiegroepen zich gemeenschappelijk zouden scharen achter een project om het dossier uit het slop te trekken? Het Meccanotracé (dat een ruimere cirkel rond Antwerpen trekt dan het BAM-tracé. Het bestaat uit 'bretellen' die bestaande wegen verbinden, nvdr) is de resultante van de wil om een uit de hand gelopen infrastructuurproject weer in goede banen te leiden. De opbouw in open dialoog met de stadsbesturen van Antwerpen en de randgemeenten was een mooi voorbeeld van hoe het wel kan.

Als tweede fenomeen blijft ons verbazen **de grote moeite van structuren in Vlaanderen om participatie van niet verzuilde noch gepolitiseerde stakeholders in het beslissingsproces toe te laten**.

Het Forum 2020 heeft de overheid aangeboden zijn werkstuk aan te reiken, maar moest vaststellen dat contacten gemeden werden, op twee beleefdheidsgesprekken

na. Het is dan ook niet te verbazen dat de overheid op basis van onvolledige documenten overhaaste analyses van ons Meccanotracé liet opmaken. Het is niet leuk voor de auteurs noch bevorderlijk voor het imago van de overheid dat onvolledige en onjuiste informatie naar de pers werd doorgespeeld. Dit valt wellicht te verklaren door de ongebruikelijke demarche. Maar een dossier dat al meer dan tien jaar aansleept verdient een ongebruikelijke demarche.

Echte keuzes maken

De Vlaamse regering mag derhalve het werkstuk van het Forum 2020 niet naast zich neerleggen en moet nu echte keuzes maken, eerder dan in het kader van een partijpolitieke agenda de 'zoveelste' beslissing te nemen. Verder gaan met dezelfde werkmethodes zal leiden tot dezelfde (zeer magere) resultaten. Beslissingen zonder impact en opnieuw jarenlang sukkelen en bakkeleien over wat nu juist beslist is, kan geen oplossing zijn.

De keuzes die de Vlaamse regering moet nemen, zijn viererlei:

- Zonder dralen intelligente verkeerssturing opstarten. Het voorstel van VAB om gedurende piekuren tijdens een proeffase de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken kost wel iets, maar is een kortetermijnactie die toelaat principes rechtstreeks in de praktijk om te zetten. Verkeersborden installeren voor transitverkeer dat meer doet dan te waarschuwen voor de doorlooptijd via Antwerpen, maar routeadvisering inhoudt, kan ook op relatief korte tijd gebeuren. Zoveel andere mogelijkheden waarvan de technologie reeds voorhanden is, kunnen later ingeschakeld worden.
- Vastleggen dat zoals in andere steden (denk maar aan Lille en Lyon) het doorgaand verkeer rond en niet door het stadscentrum zijn weg moet vinden. De keuze voor 'bretellen' opgenomen in het Masterplan 2020 van de Vlaamse regering is een stap in de goede richting, maar staat haaks op de wens het BAM-tracé voor een Scheldeoeververbinding te behouden.
- De opdracht geven om een duurzame mobiliteitsoplossing te faseren en opnieuw aan te besteden en durven de prioriteiten weer te bepalen in functie van bovengaande keuzes: 'bretellen eerst'. Dit zal toelaten om sneller tot resultaten te komen en de kosten in de tijd te spreiden rekening houdend met de moeilijke financiële context.

- Het maatschappelijk draagvlak herstellen door de dialoog aan te gaan met al degenen die het goed menen met Vlaanderen en Antwerpen maar geen deel uitmaken van de administratie noch een politiek mandaat bekleden.

Alle betrokkenen, alle partijen op zijn minst hebben hun mening herzien of bijgestuurd in de loop van de voorbije maanden. Het vraagt visie en moed om de bakens juist te zetten. Maar doen de actiegroepen dat vandaag ook niet door te pleiten voor 20 kilometer nieuwe snelwegen rond Antwerpen, waar zij gewoonlijk enkel voor meer groen pleiten?

Het Oosterweeldossier kan een voorbeeld worden van hoe Vlaanderen kiest voor een nieuwe en toekomstgerichte aanpak van echt 'slimme' logistiek. Slim door intelligente verkeerssturing, slim door doorgaand verkeer ver van de stad te houden, slim door gebruik te maken van het aangeboden brede draagvlak voor het 'Meccanotracé'.

Wikipedia

Op 22 september 2010 werd de beslissing genomen te kiezen voor de tunnelvariant (3,05 miljard euro) van het BAM-tracé. De meerkost voor deze keuze (geschat op 352 miljoen euro) zou door de Stad Antwerpen en de haven gedragen worden. De aanleg van een ondergrondse A102 (700 miljoen euro à 1 miljard euro) werd bevestigd maar zal slechts worden aangevat na de voltooiing van het BAM-tracé. Bovendien werd aanvullend in de eindonderhandeling ook beslist een ondertunneling te realiseren van de R11 (425 à 530 miljoen euro) tussen de E313 en de E19 na 2021. De globale raming voor de bouw van de Oosterweelverbinding, A102 en R11 samen varieert tussen 4,2 miljard en 4,6 miljard euro. De voorziene verbreding van de volledige R1, zoals voorzien in het Antwerpse Masterplan sinds 2004, zou door de uitvoering van de beide tangenten aan de oostzijde van de stad geen noodzaak meer zijn en werd geschrapt uit het Masterplan.

Prioritaire aanpak verbinding haven-hinterland

Persmededeling Forum 2020

Forum 2020 blijft bestaan als klankbord van bezorgde bedrijfsleiders en academici omtrent de mobiliteit in en rond Antwerpen. Het Forum zal de verdere uitwerking van de mobiliteitsplannen opvolgen, stelling nemen wanneer strategische keuzes worden voorbereid of gemaakt en deze toetsen aan vijf essentiële en kritische succesfactoren:

- het omleiden van het doorgaand verkeer buiten de stedelijke kern
- het opdelen van een globaal plan in apart uitvoerbare en op zich zelf zinvolle deelprojecten
- het gebruik maken van intelligente verkeersturing
- het waken op de kosteneffectiviteit en de financierbaarheid van investeringen
- het behoud van de leefbaarheid in stedelijke omgeving

Het knooppunt Ekeren is voorzien op aansluiting met A102 voor een rechtstreekse verbinding haven-hinterland

Wat betreft de huidige plannen van de Vlaamse Regering lijkt het volgens het Forum aangewezen om prioritair de werken op RO te starten (A102/R11). Het belang van een rechtstreekse verbinding van Wommelgem naar Ekeren zal immers een belangrijke bijdrage leveren tot de files bij de aansluiting Ring/E313 en ontlasting betekenen voor de huidige Antwerpse ring R1.
De ondertunneling van de R11 draagt bij tot een oplossing voor zowel lucht, spoor en wegvervoer (verlenging startbaan, nieuwe toegang voor goederenverkeer per spoor, doorstroming lokaal verkeer); de R11 creëert immers nu al leefbaarheidsproblemen.

Forum 2020 laat bijkomend studiewerk uitvoeren

Persmededeling (Uittreksel)

Vermits het Vlaams Verkeerscentrum verklaarde niet gemachtigd te zijn om het Meccano-plan op zijn verkeersoplossend vermogen te toetsen, heeft het Forum in de zomer 2010 beslist het studiebureau Transport & Mobiliteit, een joint venture tussen de KU Leuven en het Nederlandse instituut TNO, te belasten met het analyseren van de resultaten van de verschillende tracés en concepten. Deze studie werd afgeleveerd op 1 september 2010 en is beschikbaar op de website www.forum2020.be.

Cover Knack (knack.Be)

In het najaar 2010 heeft de Vlaamse Regering haar plannen gewijzigd onder de naam Masterplan Mobiliteit 2020 waarbij werd afgezien van de bouw van het Lange Wapperviaduct, de verbinding Ekeren-Wommelgem (A102) werd opgenomen in haar plannen en een ondertunnelde rechtstreekse verbinding van Wommelgem tot Wilrijk werd voorzien (R11).

Het forum heeft in een mededeling van januari 2011 een aantal ontwikkelingen positief geevalueerd maar tevens gepleit voor een gefaseerde aanpak met prioritaire behandeling van de werken op de rechteroever.

Gezien deze nieuwe ontwikkelingen en het uitblijven van publiek beschikbaar studiemateriaal, heeft het Forum 2020 in de maand mei beslist Transport & Mobility te belasten met een aantal bijkomende berekeningen van de mogelijke tracés op basis van de meest recente ontwikkelingen. Deze studie zal in de maand juni bekend worden gemaakt.

19 JUNI 2011

Forum 2020 in debat met politici

Debat op ATV met Nicolas Saverys, Dave Sinardet, Dirk De Kort, Liesbeth Homans, Jan Penris en Mieke Vogels

Bekijk de video

Waarom sluit de Vlaamse Regering zich telkens op?

Opiniestuk Christian Leysen – Nicolas Saverys – Jo Van Dierdonck (Uittreksel)

EERSTE ECHTE GEDETINEERDEN
AANGEKOMEN IN "DE POORT VAN BEVEREN"

Het Forum 2020 verzet zich niet tegen bijkomende gevangeniscapaciteit noch tegen de uiteindelijke inplanting ervan te Beveren. De inplanting van de gevangenis en het Meccanotracé zijn immers perfect verenigbaar. Reeds in februari 2011 vroegen de actiegroepen een corridor voor de eventuele westtangent vrij te houden en de gevangenis vlak naast de voorziene zone te bouwen. Op 18 mei jongstleden adviseerde Vlaroco aan de Vlaamse regering hier dan ook rekening mee te houden, maar deze
laatste legde dit advies naast zich neer. Met andere woorden sluit de Vlaamse Regering zichzelf op door opnieuw alternatieven voor haar Oosterweel(BAM)-tracé onmogelijk te maken.
Toen voor het eerst de publieke invraagstelling van het Oosterweel/BAM-tracé een brede weerklank kreeg, heeft de Vlaamse Regering in 2008 de kritieke willen counteren door het internationaal gerenommeerde ingenieursbureau Arup/Sum een opdracht te verlenen. Tot haar eigen grote verbazing en ontgoocheling bleek toen al dat alternatieven niet alleen technisch haalbaar maar tevens verkeerskundig beter waren. Ze had zich immers ten onrechte opgesloten in zeer restrictieve en objectief niet houdbare randvoorwaarden.
De compromisbeslissing van september 2010 van de Vlaamse regering, gedoopt 'Masterplan 2020 ' (om de woorden Oosterweel en BAM niet langer te moeten hanteren) komt meer en meer onder druk te staan, zowel vanwege het kostenplaatje, de technische haalbaarheid, het verkeersoplossend vermogen als de impact op de leefbaarheid voor de stad. Daarom pleit het Forum voor een prioritaire aanpak van de oosttangent van het Meccanoplan, die tevens opgenomen is in het Masterplan 2020 van de Vlaamse Regering. Het Forum pleit er uitdrukkelijk voor dat er vandaag reeds werk gemaakt

wordt van (1) de aanleg van de R11 en de A102 – de oostelijke bretel, en (2) de implementatie van intelligente verkeerssturing, niet net voor het oprijden van het Antwerpse knooppunt maar reeds aan of voor de landsgrenzen daar de mobiliteit in Antwerpen een regionaal gegeven is.
Bovendien vragen wij bij de planning voor de gevangenis te Beveren rekening te houden met de mogelijke aanleg in een latere faze van de Westtangent van het Meccanotracé. **Vlaamse regering, sluit u niet op in uw eigen gelijk door alternatieven uit te sluiten! Wees de voorgeschiedenis indachtig en voer vandaag de vergelijkende studie tussen BAM- en Meccano tracé voor de scheldeovergang en de Westtangent uit: u zal die ook in de toekomst toch niet kunnen ontlopen.**

Sinds de compromisbeslissing van de Vlaamse regering in het Oosterweeldossier einde 2010 stijgt de consensus dat de geijkte procedures die gepaard gaan met zulke infrastructuurwerken opnieuw dienen doorlopen te worden. Alle lof verdient de opdracht aan Gouverneur Cathy Berx om voor de oosttangent, de omleiding via A102 en R11 bis op de rechteroever, een streefbeeldstudie te maken met consultatie en inspraak van alle stakeholders, gemeentebesturen en actievoerders inbegrepen. Waarom op rechteroever de juiste aanpak, en op linkeroever opnieuw in de oude ziekte vervallen?

Het Forum 2020 heeft aangetoond dat academici, bedrijfsleiders, consultants, actiegroepen en milieubewegingen een gemeenschappelijk standpunt kunnen innemen met een ruim maatschappelijk draagvlak in een uiterst complex dossier. Zij zijn bereid de ingeslagen weg van opbouwende inspraakprocedures zoals voor de oosttangent mee te steunen en te schragen om nu eindelijk tot een realistische, haalbare en betaalbare oplossing te komen voor de Antwerpse mobiliteit. Het compromis vandaag is eerder een politiek compromis. De mobiliteit verdient beter dan een (onbetaalbaar) politiek compromis: het verdient een gefaseerde, betaalbare en maatschappelijk gedragen efficiente oplossing.
De lijdensweg in dit dossier doet soms denken aan de wereld zoals beschreven door Ayn Rand in Atlas Shrugged. Wij willen allen geen maatschappij die wordt beheerst door onderdrukkende bureaucratie, die zich opsluit in een verstikkende mediocriteit. Who is John Galt? ‘Atlas Shrugged’ is daarom allen aangeraden als zomerlectuur.

24 SEPTEMBER 2011

Consumptiefederalisme ‘op Vlaamse wijze’

Opiniestuk Christian Leysen (website De Standaard)

Vlaanderen wil tot de sterkste regio’s van Europa behoren, is het credo van de Vlaamse regering. Goed bestuur. Begroting in evenwicht. Investeren in de toekomst. Modelde-mocratie. De ‘beslissing’ om een deel van de Oosterweelverbinding toe te kennen aan Noriant is echter een duidelijke stap in de verkeerde richting. Haar eigen ombudsman tikte de Vlaamse regering zopas nog eens op de vingers omdat ze ‘geen klare taal’ spreekt. Financiale hoogstandjes zoals de BAM-constructie om investeringen buiten de begroting te houden mogen op instructie van de EU niet langer gebruikt worden. Ba-sisconcepten van ruimtelijke ordening worden over het hoofd gezien. Files vermijden via doorgedreven intelligente verkeerssturing met moderne technologie lijkt uit den boze. De mondige burger laat zijn stem horen via het afdwingen van een referendum, maar wordt genegeerd. Onderbouwde voorstellen van actiegroepen en fora van be-drijfsleiders en academici mogen niet ten gronde onderzocht worden. Neen. Zo wordt Vlaanderen zeker geen sterke regio. De Vlaamse regering ‘beslist’ telkens weer, maar blijft steeds steken in het moeras van een oorspronkelijke welbedoelde maar slecht ge-stuurde en slecht geconcipieerde aanpak van het mobiliteitsprobleem in Antwerpen. ‘Management by declaration’, de nieuwe mantra. Door te zeggen dat men beslist, doen geloven dat men beslist heeft. … De ‘beslissing’ van toewijzing is wellicht bedoeld om niet met lege handen voor het Vlaamse Parlement te komen, één jaar na de vorige ‘be-slissing’. De mobiliteit verdient beter dan een (onbetaalbaar) politiek compromis: ze verdient een gefaseerde, betaalbare en maatschappelijk gedragen efficiënte oplossing. Of gaat het er om vooral geen geld in de Vlaamse kas te houden door het snel in halve infrastructuurprojecten te steken. Om zo te vermijden dat de federale begroting zou kunnen gesaneerd worden, of om nog ergers te vermijden: met een overschot onze Waalse landgenoten financieel een handje toe te steken. Consumptiefederalisme ‘op Vlaamse wijze’. Is Vlaanderen nu echt gebaat met een tunnel onder de Schelde die uit-mondt in een put nabij het vroegere Noordkasteel, zonder dat een aansluiting op de Ring technisch en financieel haalbaar èn mobliteitstechnisch zinvol is?

Neen!

Beslissingen van beton

Opinie Manu Claeys in De Standaard

Een van de oudste politieke trucs voor wie een beleidsbeslissing wil doordrukken: de tegenvoorstellen zo lang mogelijk negeren. Zo lang, tot je een punt hebt bereikt waarop je kunt zeggen: die voorstellen zijn misschien wel het overwegen waard, maar daarvoor is het nu te laat want de besluitvorming over onze eigen beslissing is rond.

Sinds de jaren 1970 wordt die politieke strategie van voldongen feiten bemoeilijkt door eigentijdse regelgeving. Door inspraakprocedures, openbare onderzoeken en adviesrondes verloopt de besluitvorming in principe meer open. Met meer inkijk dus. Checks and balances, zoals ze dat in de VS noemen. Op die manier worden overheden verplicht om alternatieve denkwijzen ernstig te nemen als ze politieke afwegingen maken.

Veel politici hebben het daar moeilijk mee: ze blijven voorstander van het oude regime. Daarom gaan ze nogal eigenzinnig om met de door henzelf goedgekeurde nieuwe inspraakwetgeving. Naar buiten toe vinden ze het prima dat burgers en adviesorganen gehoord worden, maar op politiek niveau waken ze erover dat de eigen beslissing voorsprong behoudt op de inspraakverlening. **Dat de actieve participatie door de burgermaatschappij op die manier een lege doos is, blijkt op het moment dat die plaatsvindt**.

Het Vlaamse modelvoorbeeld van die politieke aanpak is wellicht de Oosterweelverbinding. Tussen 1998 en 2005 werd de politieke beslissing daartoe zo stevig mogelijk in feiten omgezet. Toen eind 2005 de eerste inspraakronde werd georganiseerd en er alternatieven gepresenteerd werden, klonk het politieke antwoord unisono: misschien wel goed bedacht, maar nu is het te laat om de steven nog te wenden. Want het dossier is al aanbesteed, de tekeningen liggen al klaar en 'we zijn al zeven jaar bezig'.

Pijnpunten

Dat discours hield de politieke meerderheid nog vier jaar vol, inspraakronde na inspraakronde en onder steeds toenemende druk. Tot een onafhankelijke studie in maart 2009 de pijnpunten van het overheidsproject in kaart bracht en dat project vervolgens op een volksraadpleging in oktober van datzelfde jaar werd weggestemd. **Had men in 2005 op een ernstige wijze omgesprongen met wat toen als alternatieven werd gesuggereerd, dan was er wellicht nooit een volksraadpleging gekomen en waren we nu al het best mogelijke project aan het bouwen**.

Een ezel stoot zich geen tweemaal aan dezelfde steen. Maar voor de Vlaamse regering gaat dat gezegde in dit dossier niet op. Ook na de volksraadpleging bleef binnen de regering de consensus overeind dat het eigen project het beste was. De Antwerpse actiegroepen bleven ijveren voor een alternatief, namelijk een noordelijke bypass door de haven in plaats van een binnenstedelijke nieuwe autosnelweg. Want die autosnelweg zou alle doorgaande verkeer op de huidige ring verankeren en daartoe bijvoorbeeld aan het Sportpaleis een verkeerscomplex van negentien rijstroken noodzakelijk maken.

Toen vier maanden na de volksraadpleging een aantal bedrijfsleiders, transporteconomen en de Antwerpse actiegroepen samen een alternatief tracé voorstelden (het Meccanotracé), verzeilde de regering meteen in de oude modus. Op Kanaal Z zei minister-president Kris Peeters in die periode dat de regering haar eigen beslissing zou 'betonneren'. Het tegenvoorstel werd geen blik waardig geacht. Het alternatieve tracé verkeerskundig laten onderzoeken weigerde de regering, ondanks de vaststelling dat uit een onafhankelijke modellering bleek dat dit alternatief goed werkte. Steeds klonk het politieke adagium: wacht uw tijd af, wacht op de inspraakrondes, dan kunnen jullie dat alternatief voorleggen en op dat moment zullen we het wel onderzoeken.

Gevangeniscomplex

We zijn intussen twee jaar verder. De eerste inspraakronde over de nieuwe Oosterweelverbinding wordt nu georganiseerd: een milieueffectenrapport wordt opgemaakt. Tijdens die procedure moet volgens de Europese regelgeving eindelijk het Meccanotracé officieel bestudeerd worden als valabel alternatief. Dat is ook aan het gebeuren. Maar wat stellen we nu vast? Dat in die twee voorbije (en verloren) jaren de Vlaamse regering alle vergunningen heeft geleverd om een gevangeniscomplex te bouwen pal op het Meccanotracé. Sinds maart 2010 vragen de pleitbezorgers van het alternatief om dat complex 48 meter westwaarts op te schuiven, opdat het Meccanotracé niet dwars door een bedrijventerrein zou moeten worden aangelegd. Tijdens alle wettelijk voorziene inspraakprocedures rond de gevangenis is die vraag formeel neergelegd. Maar ook die redelijke vraag werd consequent genegeerd.

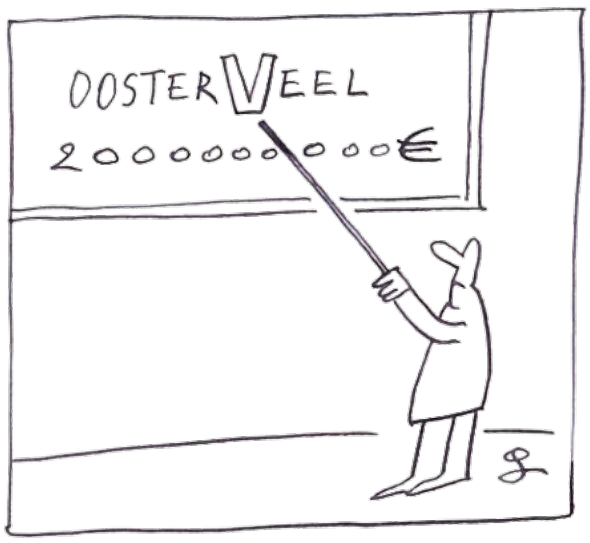
Het Vlaams Parlement maakt dit voorjaar werk van een nieuw decreet over de besluitvorming rond grote investeringsprojecten. In dat decreet wordt de cultuur van de inspraakverlening verder versterkt, omdat de politiek naar eigen zeggen lering wil trekken uit het Oosterweeldebacle. Voortaan zal eerst grondig geconsulteerd worden, waarbij eenieder suggesties kan doen. Zodra de brede problematiek en mogelijke oplossingen in kaart zijn gebracht, zal men daarover onderzoek plegen. Pas daarna worden politieke beslissingen genomen. De contouren van het decreet zijn veelbelovend.

Maar de huidige praktijk in het Oosterweeldossier maakt duidelijk dat de politieke wil om dat decreet ook in de praktijk om te zetten, er nog lang niet is.

Gisteren titelde *De Standaard*: 'Uitvoering Oosterweel verloopt volop in stilte'. Dat is net het probleem. Die stilte is het geluid van de politieke achterkamer waar beslissingen 'gebetonneerd' worden. Op de eerste publieke infoavond over de nieuwe Oosterweelverbinding met negentien rijstroken aan het Sportpaleis is het intussen nog altijd wachten geblazen. De overheid zal die avond organiseren als het eigen project onaantastbaar geacht wordt.

Het Verdriet van Vlaanderen: de verdoken kosten van Oosterweel

Opiniestuk Christian Leysen & Jo Van Dierdonck



REKENHOF STELT ZICH VRAGEN OVER OOSTERWEEL

Sinds de beslissing van Vlaanderen van september 2011 om advies te vragen aan de Europese Commissie omtrent de Oosterweelverbinding ziet – na zeven maanden stilte – opnieuw een initiatief van de BAM – waarvan de ontmanteling al in september 2010 werd aangekondigd – het daglicht. Een nieuwe studie over de verbinding op de rechteroever werd toegekend aan Grontmij, aldus een persbericht op datum van heden van deze laatste. De vraag stelt zich in hoeverre het publiek een volledig zicht mag hebben op de gemaakte afspraken in dit dossier. Eens te meer stelt zich eens te meer de vraag naar de draagwijdte van de beslissing van 23 september 2011 om het advies in te roepen met de vraag of de bouwgroep Noriant de opdracht alvast gedeeltelijk mag uitvoeren? Het loont de moeite nader in te gaan op dit laatste punt.Tot nog toe zag slechts één overeenkomst tussen BAM/Vlaamse Regering en Noriant uit die periode het daglicht in het kader van de openbaarheid van bestuur. Deze houdt in dat Vlaanderen zich ertoe verbindt te trachten de opdracht nog gedeeltelijk te kunnen gunnen aan Noriant. Noriant verplicht zich er enkel toe om tot nader bericht geen schadevergoeding te eisen. Opmerkelijk is dat deze overeenkomst met Noriant niet alleen door de BAM maar ook door vijf Vlaamse Ministers in persoon ondertekend werd. Er valt ook te noteren dat de partijen, zodra een positief antwoord van de Commissie voorligt, “te goeder trouw” zullen onderhandelen over “de te wijzigen financiële en contractuele voorwaarden”.

De vraag aan de Europese Comissie is onrealistisch omdat alle werkzaamheden voorzien in het oorspronkelijke lastenboek op de rechteroever geschrapt werden. Bij dergelijke ingrijpende wijziging van het lastenboek zullen de geweerde concurrenten van Noriant onvermijdelijk schadeclaims indienen. Zij zullen de vraag stellen of er nog

sprake is van een open, transparante en non-discriminatoire selectieprocedure. Want zelfs al groepeert Noriant thans acht van de belangrijkste aannemers in het land, zij had ook concurrenten in de aanbestedingsprocedure, zowel Belgische aannemers als grotere buitenlandse groepen, die de schending van de regels van vrije concurrentie en behoorlijke aanbesteding niet door de vingers zullen zien. De vraag van de Vlaamse Regering aan de Europese Commissie verwijst naar een dossier over een uitbreiding van de London Underground, waarbij de EU toegestaan heeft om na de gunning van de opdracht een bepaalde aannemer belangrijke wijzigingen aan het lastenboek te laten doen. Dit kan echter niet als precedent gelden: de Commissie bevestigde dat de wijzigingen in de zaak van de Londense metro enkel toegestaan konden worden onder Europees recht omdat er geen substantiële wijzigingen werden doorgevoerd waardoor andere partijen wel aan de openbare aanbesteding zouden hebben deelgenomen en tevens de prijs ook niet nadelig beïnvloed werd.

Eenieder met kennis van zaken stelt zich bij de lezing van dit publiek gemaakt document van de Vlaamse regering onmiddellijk de vraag: waar is het addendum of de achterliggende overeenkomst? Vragen aan de EU mag je natuurlijk altijd stellen maar wat als de uitkomst meer dan onzeker is èn het antwoord van de Europese Unie voor alle partijen in de overeenkomst lang, en liefst zeer lang mag uitblijven? Wat is de tegenprestatie voor dit 'tijd-kopen'? Wat zouden de aannemers redelijkerwijze gevraagd kunnen hebben? Volgens de contractuele bepaling gekend door het Rekenhof is dit maar 1,2 miljoen euro, maar men mag natuurlijk grotere schade (trachten te) bewijzen. Zou de Vlaamse Regering of de BAM zich door het consortium hebben laten strikken in de logica van een schadevergoeding voor gederfde winst? De wetgever noch de rechtspraak kennen een precies gevalideerde fomule voor de berekening van schadevergoeding bij het schrappen van een 'gegeven opdracht' inzoverre dit het gevolg is van een eenzijdige beslissing van de opdrachtgever. Wel mag je verwachten dat aannemers in zulk geval een eis zouden kunnen stellen ten belope van de gebruikelijke winstmarges (meestal geraamd op 10 à 20% van de contractwaarde). Zou de BAM of de Vlaamse Regering zich - in schrifte of in feiten - geëngageerd hebben tot meer dan wat officieel bekend werd gemaakt? Dit zou de Vlaamse belastingbetaler met een extra rekening van meer dan 400 miljoen ter compensatie van gederfde winsten kunnen opzadelen, ook al zijn de reële kosten gemaakt door de aannemers slechts een fractie van dit bedrag.

Zou dit de reden kunnen zijn waarom de Vlaamse Regering de hete aardappel wil doorschuiven naar een hogere instantie, met name de Europese Unie? Waarom ook een inplanting van een federale gevangenis te Beveren zo voorzien dat het alternatieve Mec-

cano-tracé onmogelijk gemaakt wordt? Een tracé dat de Vlaamse Milieuadministratie - verplicht - als alternatief moet onderzoeken in het kader van de MER-studie voor het Oosterweeldossier. Met het systematisch blokkeren van het Meccano-tracé als (goedkoper) alternatief, jaagt de Vlaamse Regering niet alleen de EU op stang maar brengt ze tevens de beloofde 700 miljoen financiering door de Europese Investeringsbank (EIB) in het gedrang.

Daarom zou het goed zijn dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt in de echte agenda van de Vlaamse Regering. Gelooft zij nog in haar Masterplan 2020 met een overhaast aangekondigde R11 (verbinding Wommelgem-Ekeren) en een 19-baans 'paperclip' aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis? Of wenst ze gewoon het uur van de waarheid in dit dossier niet alleen over de gemeenteraads- maar ook over de Vlaamse verkiezingen van 2014 te tillen om de financiële katharsis van de ontmanteling van de BAM en het afboeken van honderden miljoenen studiekosten - al dan niet aangevuld met een krachtige slok schadevergoedingen - op te biechten? Laten we hopen dat zulks niet het geval is.

Echo's uit de aannemerswereld verwijzen steevast naar een duidelijke deal met de overheid omtrent de Oosterweelverbinding. **Als aannemersbedrijven hun winstmarge mogen opstrijken zonder te werken, stelt zich de vraag of – met een vage wetgeving over schadevergoeding – de rechtsleer en rechtspraak in België niet al te gul zijn voor de bouwsector. Een wetgevend initiatief lijkt wellicht aangewezen**.

Noch de schrik voor politiek gezichtsverlies, noch de onvermijdelijke opname van de verloren studiekosten ('sunk costs') in de reguliere begroting zijn een reden voor twee jaar extra immobilisme. We maken in alle hypotheses best zo snel mogelijk werk van de twee 'bretellen' om de mobiliteit in en rond Antwerpen te herstellen: de verbinding Ekeren-Wommelgem (A102) om de haven direkt met zijn Duitse hinterland te verbinden en een verbinding tussen de E34 en de E17 (betere toegang tot de Liefkenshoektunnel) om het verkeer van Nederland naar Frankrijk buiten het stedelijk gebied te houden. Deze 'missing links' worden niet betwist en zijn prioritair. Stop de 'Oosterweel'-kwelgeest terug in zijn fles en schrijf een einde aan dit 'Verdriet van Vlaanderen'.

16 SEPTEMBER 2012

Heeft Noriant een geheime deal gesloten met de Vlaamse regering?

Column Veronique Goossens na interview op Kanaal Z

Interview met Veronique Goossens op Kanaal Z

"Maar waarom zou de Vlaamse regering zich in zo'n situatie laten manoevreren dring ik voor de zoveelste keer aan bij Christian Leysen, terwijl Sara, de schminkster, het beige poeder van zijn huid wrijft."

"'We hebben een deal,' zei meer dan één van de betrokkenen in dit dossier. Mevrouw Goossens, een deal staat volgens mij altijd op papier," antwoordt de voorzitter van de logistieke dienstengroep Ahlers.

Christian Leysen heeft in Z-Talk Goossens net verteld dat de Vlaamse regering zich flink heeft laten ringeloren in het dossier van het Masterplan Antwerpen, lees: de Lange Wapper en co.

Enkele soundbites:

"De Vlaamse regering heeft zich zeer snel vast gereden in de relatie met het bouwconsortium Noriant. Het is te vergelijken met een auto die in de gracht rijdt. Hoe meer die er tracht uit te komen, hoe meer hij vastslibt."

Leysen is ervan overtuigd dat, nu het Masterplan helemaal in de vangrails ligt, de Vlaamse overheid niet meer van Noriant afgeraakt en het bouwconsortium voor honderden miljoenen schadevergoeding kan eisen. Minstens 400 miljoen euro met name. Dat zijn de reeds gedane kosten en de winst die Noriant misloopt.
Voor de goede orde: Noriant is de tijdelijke handelsvereniging bestaande uit ondermeer CFE, Aannemingen Van Wellen, Besix, Cordeel Zetel Temse, Dredging International…

Leysen in Z-Talk: “Ik was stomverbaasd dat zoveel stemmen die te maken hebben met dat dossier mij zegden: “we hebben een vette vis binnen.” Ofwel voelt men zich juridisch sterk, ofwel heeft men een schriftelijke afspraak met de Vlaamse regering.“

Dat zou sterk zijn. Er zijn verschillende documenten die alvast niet in die richting wijzen. Het voorcontract tussen de BAM en Noriant bijvoorbeeld. Maar ook documenten van het Rekenhof, voortgangsrapportages van de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, antwoorden van Vlaams minister Crevits op schriftelijke parlementaire vragen.

Toch verneemt Christian Leysen herhaaldelijk in aannemers- en politieke kringen dat Noriant een contract heeft gesloten met de Vlaamse regering, waarin staat dat als Noriant niet aan boord blijft voor de werken van het Masterplan de Vlaamse regering zich engageert voor een schadevergoeding van minstens 400 miljoen. De afspraak is wel dat iedereen zijn mond moet houden.

Met andere woorden, als Leysen correct werd geïnformeerd, dan kunt u er gif op innemen dat Noriant de opdracht zal binnenhalen als er een aanbesteding wordt uitgeschreven voor het nieuwe Masterplan. U kunt zich de woede van andere geïnteresseerden als Antwerpse Bouwwerken en Bouygues wel voorstellen.

Er is overigens nog een eigenaardig fenomeen. Zo heeft de Vlaamse regering eind vorig jaar aan de Europese Commissie gevraagd of Noriant alvast met de helft van de werken van start mag gaan. De aanbesteding is dus in twee gehakt – de brug is er uit gehaald, want die wordt een tunnel – en het deel waar geen discussie over is zou Noriant alvast willen afwerken.

Leysen in Z-Talk:

“Nu vragen ze dus aan Europa of ze de concurrentieregels mogen overtreden. Dat is zo ongeveer hetzelfde als: mag ik door het rood rijden want ik ben kleurenblind?“

Waarmee het vermoeden rijst of deze kunstgreep niet eerder bedoeld is om de gevoelige materie over de Antwerpse titanenstrijd van volgende maand te tillen en bij uitbreiding zelfs over de verkiezingen van 2014.

Alweer een fraai hoofdstuk in een mobiliteitsepos dat al tientallen jaren aansleept. Wie durft er de vlam in te zetten en aan een nieuw (lasten)boek te beginnen?

8 JANUARI 2013

De kracht van verandering begint met gezond realisme

Opiniestuk Christian Leysen & Geert Noels

De kracht van verandering begint met gezond realisme. Het Antwerpse bestuursakkoord is leerrijk. Over mobiliteit wordt eerst verklaard dat 'beslist beleid' over de Oosterweelverbinding wordt uitgevoerd om in een volgende paragraaf te stellen dat op basis van ‘Plan-MER’ (milieu-effectenrapport)’ een keuze zal gemaakt worden tussen vijf alternatieven, waaronder de 'Diepe Wapper' op het BAM-tracé alsook de gefaseerde oplossing volgens het Meccanotracé. Deze cryptische en diplomatisch-horoscopische omschrijving laat dus alle opties open. Wat betekent trouwens 'beslist beleid'?

Mobiliteit

“Unieke kans om tabula rasa te maken”

Ondernemers Christian Leysen en Geert Noels willen een doorbraak in de Antwerpse mobiliteit. FOTO WIM HENDRIX

Ondernemers Leysen en Noels pleiten voor duidelijke keuzes

Uittreksel Gazet van Antwerpen (gva.be)

Wie googelt, leest dat dit woord een verplicht nieuw 'label' (mooi Nederlands!) is voor beslissingen van de Vlaamse overheid met concrete, goedgekeurde maatregelen. Maar wat als de overheid en de meest gezaghebbende politici twijfelen of de genomen beslissing ooit uitgevoerd wordt? Zo liet Bart De Wever op de vooravond van de verkiezingen zijn scepticisme over de Oosterweelverbinding zelf optekenen in De Standaard ('onbetaalbaar', behoudens A102 en misschien iets met Liefkenshoektunnel komt er voor de rest 'vrees ik': 'niets') . In de Tijd verklaarde hij dat indien het MER geen duidelijk scenario naar voren schuift: 'we ons (zullen) concentreren op de minst gecontesteerde delen', en verwees hierbij ook naar de A102, de ondertunnelde rechtstreekse verbinding tussen tussen Ekeren en Wommelgem. 'Beslist' is dus een rekbaar politiek. Al meer dan 12 jaar is de Vlaamse overheid aan zet om een oplossing te bieden voor de mobiliteit in en rond Antwerpen. Wat liep er mis en wat is de weg naar de "afrit oplossingen"?

1. **Mobiliteitsexpertise moet voorrang krijgen**. Het oorspronkelijke lastenboek lijkt wel geschreven om een bouwtechnisch hoogstandje te realiseren met randvoorwaarden die voor alle gegadigden: tunnelbouwers, baggeraars, bruggenbouwers en specialisten in complexe 'kunstwerken' zoals verkeerswisselaars.

2. **De plannen zijn erg 'pre-financiële crisis' en niet aangepast aan de huidige financiële mogelijkheden**. Kosmetica is gebruikt om de overheidsbegroting mooi te laten ogen (debudgettering van overheidsinvesteringen) wat geleid heeft tot de creatie van parallelle structuren die de Vlaamse Regering gijzelaar heeft gemaakt van haar creatief financieel beleid. Zowel de BAM (opdrachtgever van de 'Oosterweelverbinding' als de NV Liefkenshoek (eigenaar van de Liefkenshoektunnel, tijdelijk in fiscale leasing gegeven aan Amerikaanse investeerders) hebben een logische beslissing bemoeilijkt door allerlei financiële constructies.

3. **Belangrijke infrastructuurwerken moeten op een breed maatschappelijk en politiek draagvlak kunnen rekenen**. Het referendum heeft hier een richting gegeven. Een overkapping van de Ring, en meer nog het wegleiden van verkeer van de kleine Ring naar ondertunnelde "bretellen" kan Antwerpen leefbaarder, ruimer en mobieler maken met een goedkopere kostprijs. Dat is een wervend project, en geen egotripperij.

4. **In het digitale tijdperk heeft de overheid haar informatie- en studiemonopolie verloren**. Beschikbaarheid van krachtige hulpmiddelen (van Google Earth tot Powerpoint) in combinatie met openbaarheid van bestuursdocumenten maken niet alleen toetsing van overheidsbeslissingen mogelijk maar laten tevens toe alternatie-

ven geloofwaardig en grondig op tafel te leggen. Het referendum over de Oosterweelverbinding van september 2009 is geen 'ongelukkige' – maar democratisch onvermijdbare - beslissing van het toenmalige Antwerpse stadsbestuur. "The wisdom of crowds" heeft ingezien dat dit een verkeerd geconcipieerde en financieel volledig uit de hand gelopen mega-investering betrof. Daarom heeft een groep van ondernemers en academici zich begin 2010 verenigd onder de noemer 'Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020' met als doelstelling op basis van onbevangen studiewerk een doorbraak voor nieuwe oplossingen aan te reiken. Op basis van het studiewerk van Manu Claeys en Peter Verhaeghe en in overleg met zowel Ademloos als talrijke gemeentebesturen uit de regio werd de omleiding van het internationaal transitverkeer in een grotere ring ten noorden van Antwerpen bepleit en uitgewerkt. De Vlaamse Regering heeft de uitgestoken hand (toen) nog niet willen aannemen, en reagerde tot nu toe in de oude politieke stijl. De administratie werd ertoe aangezet in zeven haasten op basis van onvolledige informatie de voorstellen van de kaart te vegen. Ook al heeft de Vlaamse regering ietwat later een essentieel onderdeel van het Meccanotracé (de A102)in haar eigen ondertussen omgedoopt 'Masterplan 2020' opgenomen: weliswaar met behoud van de sluiting van de kleine Ring volgens het BAM-tracé: maar iedereen ziet in één oogopslag dat beiden niet op elkaar aansluiten.

Nu de politieke machtsverhoudingen in Vlaanderen zowel op Vlaams als op Antwerps niveau gelijk lopen, is er een unieke kans om tabula rasa te maken. De N-VA levert in de Vlaamse Regering de Minister van Begroting en Ruimtelijke Ordening. In het Antwerpse stadsbestuur is er niet alleen de burgemeester, maar ook de schepenen verantwoordelijk voor mobiliteit en ruimtelijke ordening. De politieke meerderheden in de Antwerpse randgemeenten volgen dezelfde politieke lijn . De beslissing vertragen tot na de 'moeder van alle verkiezingen' anno 2014 is geen toekomstvisie.

Begraaf zo snel mogelijk de Diepe Wapper, want niet alleen is dat mobiliteitstechnisch een miskleun (met een verkeerde aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis) ook financieel is dit niet realistisch. **Ontmantel zo snel mogelijk de BAM, zoals reeds meer dan twee jaren 'beslist' door de Vlaamse regering en probeer niet van de NV Liefkenshoektunnel een nieuwe BAM te maken**.

De gevolgen kunnen zijn dat de studie- en beheerskosten uit het verleden retroactief moeten worden opgenomen in de begroting van de Vlaamse overheid. Dit betekent eveneens dat de ware kostprijs van de oplossing voor de Antwerpse mobiliteit vanaf nu transparant aan de oppervlakte komt, en juist meegenomen wordt in een budgettaire

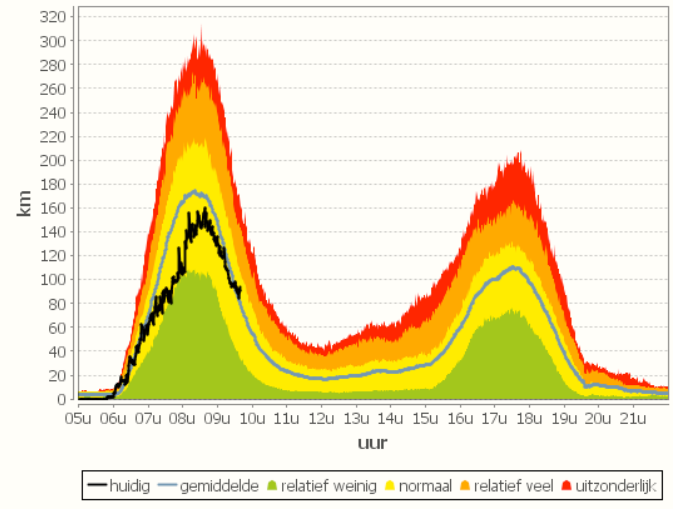
toekomstprojectie van de Vlaamse gemeenschap. Dit zal toelaten terug te vallen op de voorspelling van Bart De Wever daags voor de verkiezingen en 'quick wins' te realiseren: zorg ervoor dat het havenverkeer vanuit Ekeren direct naar Wommelgem kan zonder over de Ring te rijden (A102) en faciliteer het gebruik van de Liefkenshoektunnel. Vervolledig dit door het afschaffen van tol (discriminatie) op één scheldeovergang zorg voor het doelgericht weghalen van het Nederlandse transitverkeer van de stedelijke ring door intelligentie verkeersturing.

6 NOVEMBER 2013

We rijden ons vast met Oosterweel

Interview De Tijd – Marc De Roo

"Oosterweel is een fata morgana geworden", zegt topman Leysen van de Antwerpse logistieke groep Ahlers. "Plots verschijnt het. Dan is het weer weg en dan komt het terug als iets anders: eerst als viaduct, dan als brug, als brug/tunnel, als tunnel. Maar de essentie is dat de Oosterweelverbinding geen oplossing is voor de mobiliteit rond Antwerpen." Leysen vindt het absurd dat de Vlaamse regering aan Europees commissaris Michel Barnier vraagt of men de bouw van het Oosterweelproject mag toekennen aan het Belgische consortium Noriant, dat destijds de aanbesteding heeft gewonnen voor de Lange Wapperbrug, terwijl men eerst alle aanbestedingen voor een tunnel had uitgesloten. "Ik kan evengoed aan de politie vragen of ik door het rode licht mag rijden omdat er geen auto te zien is."



De lengte van de files in Vlaanderen volgens uurtijd (Vlaams Verkeerscentrum – files 19 maart 2014)

Leysen stelde jaren geleden via het Forum 2020 met een tiental Antwerpenaren het meccanotracé' voor als alternatief. Dat trekt een ruimere cirkel rond Antwerpen en bestaat uit 'bretellen' van bestaande wegen. Leysen houdt vast aan zijn 'meccano' waarbij het mobiliteitsprobleem in fases en via verschillende projecten wordt aangepakt. Eerder dan een alsmaar duurder 'monsterproject' te bouwen.

Leysen: "Met verschillende aanbestedingen kan je autosnelwegen bouwen voor een prijs die maar een fractie is van wat nu op tafel ligt. In drie jaar kan je wonderen doen. Zolang men de mobiliteit niet bekijkt vanuit de behoeftes van de verkeersstromen – haven, stad en internationaal transitverkeer – zit men vast aan een megaproject dat niet financierbaar is. Jaren geleden werden de kosten geraamd op een half miljard. We zitten nu aan 3,5 miljard. Het wordt wellicht 5 miljard. Welke bank wil dat financieren?"

Leysen pleit voor een stap terug. Back to basics. “Een man die verkeerd rijdt, zegt altijd: ‘Ik kan dat nog regelen, ik rij nog wat verder’. Mijn vrouw zegt altijd: ‘Nee, je moet terugrijden naar waar je verkeerd bent gereden’. (lacht) Dat moeten we ook met Oosterweel doen. Misschien hebben mannen te veel te inspraak in het dossier. En dan heb ik het over Kris Peeters en zijn kabinet. Misschien hebben we meer vrouwelijke intuïtie nodig. Van Crevits bijvoorbeeld.”

Voor oplossingen op korte termijn verwijst Leysen naar topman Marc Geerts van het Antwerpse transportbedrijf Corneel Geerts. Die verklaarde dit weekend Antwerpen te verlaten omdat de files hem te veel geld kosten. “Corneel Geerts vestigde zich ooit in Wommelgem omdat het rekende op de bouw van de A102, de doorsteek tussen Ekeren en Wommelgem. Het plan ligt al 25 jaar op tafel maar is nooit uitgevoerd.”

Leysen pleit er ook voor het internationaal transitverkeer te verplichten tijdens de piekuren via de Liefkenshoektunnel te rijden. Aangepaste signalisatie op de autowegen naar Antwerpen is een must. Leysen: “Nu zie je op de wegwijzers: Gent rechtdoor, tol rechts. Geen enkele Nederlander zal rechts nemen, natuurlijk.” Volgens Leysen zijn alle verkeersstromen perfect te controleren via automatische nummercontrole. “Truckers die geflitst worden op de verkeerde ring, kan je laten wachten, je hoeft ze zelfs niet te beboeten.” Leysen pleit ook voor selectieve tolheffing zoals in Duitsland, bijvoorbeeld door de lokale bevolking haar tolgelden te laten aftrekken van de verkeersbelasting.

Leysen:

“Behalve de studiebureaus is niemand nog gelukkig met Oosterweel. Het basisconcept is niet goed. Een knooppunt aan het Sportpaleis is waarschijnlijk een technisch hoogstandje maar de werken zullen alles twee jaar platleggen.”

Volgens Leysen heeft de regering zich vastgereden met de aannemers die 400 miljoen euro schadevergoeding kunnen claimen. “Ik vrees dat men zich voor de verkiezingen zal verbinden tot iets dat achteraf niet kan worden verwezenlijkt en dat we een halve oplossing krijgen. Men zou beter 100 miljoen euro investeren in intelligente verkeerssturing en tegen het transitverkeer zeggen: gebruik de toltunnel of rij in het weekend. De politicus die dat durft, verdient de verkiezingen te winnen.”

6 NOVEMBER 2013

De spin in het Vlaamse web

De Tijd (Uittreksel)

Raf Suys, de kabinetschef van Kris Peeters en architect van het politieke compromis én de financiële constructie rond het fel bediscussieerde infrastructuurproject om de mobiliteitsknoop in Antwerpen op te lossen. Als er één man is die het Oosterweeldossier tot in de kleinste puntjes beheerst – de afspraken met het bouwconsortium Noriant, de begrotingstechnische aspecten, enzovoort – dan is het wel Raf Suys.

... 'Hij is een sleutelfiguur in het functioneren van Vlaanderen', zegt een voormalige Vlaamse kabinetschef. 'Kris Peeters verzorgt de public relations, Suys is de man die de dossiers erdoor duwt', zo schetst een voormalige liberale kabinetsmedewerker de taakverdeling.

Suys is de spin in het web op Vlaams niveau. Als kabinetschef van de minister-president zit hij elke donderdagavond de vergadering van kabinetschefs voor die de Vlaamse ministerraad van de volgende dag voorbereidt. Hij legt de agenda vast en oordeelt welke dossiers rijp zijn en welke niet. Hij is ook de secretaris van de ministerraad en daardoor als enige buitenstaander aanwezig bij het overleg tussen de Vlaamse ministers. Hij weet alles. ...

In 1999 werd Stefaan De Clerck voorzitter van CD&V. Suys volgde hem naar het partijapparaat en werd partijsecretaris en penningmeester. Nationaal penningmeester van CD&V is hij nog altijd. Maar hij speelt ook nog een andere rol in de partij. 'Hij is de fixer van CD&V. Hij sluit mee voorakkoorden. Je komt hem overal tegen', zegt een voormalige hoge liberale kabinetsmedewerker. 'Hij werkt in stilte, zoekt nooit de schijnwerpers op. Maar in de partij geniet hij veel aanzien en heeft hij veel gezag', zegt een prominente CD&V'er. ... Suys blijft het liefst op de achtergrond.

Zie ook: Boerenverstand op het Martelarenplein

7 NOVEMBER 2013

De tunnelvisie rond Oosterweel overstijgen!

Opiniestuk Christian Leysen en Geert Noels in de Standaard

Middelheim museum ligt op het dak van de Craeybeckxtunnel

Antwerpen staat nu aan de top in de wereldranking van de files. Ondernemingen verlaten of vermijden de stad. Vroeger stond de Randstad (Nederland) op die plaats. Maar onze noorderburen pakten de fileproblematiek grondig aan. Meer beton in Wegen van de Toekomst, maar ook een andere visie op professioneel gebruik van de auto en een kwaliteitsvol openbaar vervoer.
Om allerlei redenen is dat niet volledig te kopiëren in ons land. Om te beginnen is onze ruimtelijke (wan)orde een beperkende factor.
In combinatie met een abominabel spoorbedrijf en een middelmatig openbaar vervoer, zijn er geen echte alternatieven dan grote infrastructuurwerken. Alleen moeten die niet de toestand van de jaren negentig van de vorige eeuw reflecteren, maar een post-crisis nieuwe realiteit en de technologische ontwikkelingen meenemen.
Helaas is Oosterweel een verouderde visie op de problemen. Het is duur, milieuonvriendelijk, ingewikkeld en bovenal: het lost de files rond Antwerpen niet op. Oosterweel is een project van voor de financiële en economische crisis. Op vier vlakken merk je hoe voorbijgestreefd de ingebakken uitgangspunten wel zijn.

1. Financieel: *kunnen we het Masterplan nog wel privaat-publiek financieren*?
   Oorspronkelijk (in 2000) was de kostprijs van Oosterweel geraamd op 594 miljoen euro, maar ondertussen is de factuur al ver boven de 3 miljard euro opgelopen en schat het Rekenhof dat het kostenplaatje van het hele Masterplan realistisch gezien 7,5 miljard euro zal bedragen.
   Vóór de bankencrisis zou het al een hele klus geweest zijn dat bij elkaar te krijgen, maar vandaag is het bijna onmogelijk geworden in een privaat-publieke organisatie met een Belgisch of internationaal bankenconsortium.

De ontleningscapaciteit van de Belgische banken is absoluut ontoereikend. De buitenlandse banken die actief zijn in België kunnen dat gat nooit dichtrijden. Buitenlandse banken kunnen worden aangesproken, net als de Europese Investeringsbank, maar elke insider zal toegeven dat de financiering krap zal zijn als men binnen een publiek-private structuur wil werken, laat staan dat de tolheffing die berekend was op het oorspronkelijke budget met dezelfde factor vermenigvuldigd kan worden. De Vlaamse overheid heeft ook niet zoveel ruimte om zelf te ontlenen, wil ze haar rating behouden.

2. Ego versus bescheidenheid: *Oosterweel was een prestigeproject. Vandaag tellen bescheidenheid en pragmatische oplossingen.*
   De Lange Wapperbrug was de droom van de bezielende politici. De termen 'landmark', 'wereldwijde uitstraling' en 'architecturaal meesterschap' klinken mooi, maar hebben een kostprijs. Op sommige momenten leek het belangrijker om een landmark te hebben dan een echte oplossing voor de mobiliteit.
   De simulaties wijzen uit dat niet het rondmaken van de Ring - het uitgangspunt in 1996 - de files oplost, maar wel punctuele ingrepen in bepaalde flessenhalzen, zoals er gisteren een paar zijn aangekondigd. Het kan dus goedkoper, pragmatischer maar daardoor misschien met minder prestige. Antwerpenaren willen niet in de eerste plaats prestige, ze willen vooral een oplossing voor de files.

3. Ecologisch: *Oosterweel is niet visionair over de leefbaarheid van de stad Antwerpen*. Ondertunneling en overkappingen maken een nieuwe, moderne en leefbare stad.
   Steden zoals Madrid, Barcelona, Londen, maar ook Stockholm, Groningen en Maastricht hebben een complete verandering ondergaan in het afgelopen decennium. Uitdagingen zoals fijn stof, lawaai, verkeersveiligheid, nieuwe (groene) ruimte winnen hebben tot dusver totaal geen rol gespeeld in de Oosterweelbesluitvorming. Antwerpen verdient een oplossing voor mobiliteit die ook ecologisch de stad drie stappen vooruit helpt. Ondertunnelde tracés en een (minstens gedeeltelijke) overkapping van de ring zouden Antwerpen écht veranderen en verbeteren.

4. De visie op mobiliteit is achterhaald: *Oosterweel zal bij voltooiing de files niet oplossen*. De echte test zal pas komen in... 2025? Zal de verkeersellende rond Antwerpen opgelost zijn? Het antwoord zou een serieuze ontnuchtering kunnen zijn. Meer punctuele ingrepen die minder kosten, hebben wellicht een grotere impact dan het gecontesteerde sluitstuk. Vlaanderen kan inzetten op intelligente verkeerssturing door het gebruik tijdens de spitsuren voor te behouden voor bestemmingsverkeer

(van/naar de haven en de stad) en het internationaal transitverkeer verplicht om te leiden naar de Liefkenshoektunnel of de Nederlandse Westerscheldetunnel. Vandaag is dit gemakkelijk te implementeren dankzij digitale nummerplaatherkenning. Een fractie van de 100 miljoen euro gemaakte studiekosten zou hebben volstaan om Antwerpen weg te halen van de top van de filesteden.
Om het met een toepasselijk beeld te schetsen: er is een tunnelvisie ontstaan rond Oosterweel. De huidige politici, of ze nu Peeters of De Wever heten, hebben dit geërfd. Ze durven niet meer achteruit, zelfs al zouden ze bovenstaande analyse delen. We moeten hen echter toelaten om deze beleidsbocht te maken. Daarvoor moet Europa niet als zondebok dienen, maar moeten we gewoon toegeven dat de tijden veranderd zijn. 'If the facts change, we change our minds', zei Churchill.
De grootste fout die we nu kunnen maken, is onder het mom van daadkracht een project doorduwen dat de realiteit van twee decennia geleden weergeeft en niet een post-financiële crisisrealiteit combineert met een duurzame visie.

31 JANUARI 2014

Juiste prioriteiten en een goedkopere financiering

Persmededeling Forum 2020

Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 ... heeft de voorlopige conclusies van de milieueffectenrapportering (MER-studie) aangaande de Oosterweelverbinding, de Meccano-oplossing en andere alternatieven bestudeerd. Het Forum komt tot volgende conclusies en opmerkingen:

- De berekeningen van het ontwerp van MER bevestigen dat de vaste randvoorwaarde van de Vlaamse Regering, met name tolheffing enkel op de nieuwe Scheldeoeververbinding in combinatie met een verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel, geen duurzame verbetering van de mobiliteit tot stand brengt.
- Het Forum herhaalt daarom zijn stelling dat de eerste prioriteit het opzetten van een mechanisme van intelligente verkeerssturing moet zijn om het internationaal transitverkeer verder buiten het stadscentrum te leiden in afwachting dat bijkomende capaciteit wordt opgeleverd.
- De Vlaamse Regering zal derhalve het tolheffingssysteem, alsook de financiering van dit infrastructuurproject volledig moeten herzien. Samen met de vragen van de Europese Commissie omtrent de juridische structuur van het project (BAM/Liefkenstunnel NV) vergroot dit in de huidige economische en budgettaire omgeving de twijfels rond financierbaarheid van het hele Masterplan. Het Rekenhof schat de totale kosten van het Masterplan op 7.3 miljard euro (de oorspronkelijke raming was 1,5 miljard euro).

Het Forum herhaalt zijn pleidooi – in lijn met de beleidsnota van AGHA (de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven) van 1998: absolute prioriteit voor de rechtstreekse verbindingen E17-Liefkenshoektunnel en Haven-Wommelgem via het knoopunt Ekeren (A102) . Deze aanpak zal toelaten sneller tot tastbare verbetering van de mobiliteit te komen dankzij de oplevering van deelprojecten, beduidend vroeger dan de vooropgestelde einddatum van de Oosterweelverbinding volgens het BAM-tracé met aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis.

Het Forum roept de Vlaamse Regering op duidelijkheid te scheppen over de mogelijke schadeclaim van Noriant. Deze schadeclaim, die naast de gemaakte kosten van ca. 60 miljoen euro ook een winstdervingsvergoeding voor de aannemers ter hoogte van 400 miljoen zou inhouden, valt onder een communicatie-embargo ten gevolge van een standstill-overeenkomst tussen de Vlaamse Regering, BAM en de aannemers. Transparantie hierover is een basisvoorwaarde voor een correct besluitvormingsproces.

Het Forum pleit voor een directe financiering van nieuwe infrastructuurwerken met behulp van een staatsgewaarborgde volkslening ten laste van de begrotingen van de Vlaamse overheid.

Dit moet het gebruik van (fictieve) 'publiek-private samenwerkings (PPS)' structuren zoals BAM, resp. NV Liefkenshoektunnel overbodig maken. De interestlasten op een volkslening zullen beduidend lager zijn dan de financieringskosten via een PPS-structuur.

Het Forum herhaalt dat een Oosterweelverbinding via het BAM-tracé met aansluiting aan het Sportpaleis – na meer dan 15 jaar studeren en telkens nieuwe plannen maken – de facto bewezen heeft geen duurzame, realistische noch betaalbare oplossing te kunnen verschaffen. **Toegeven dat studie en technologische vooruitgang vandaag het oorspronkelijk project niet meer verantwoorden is geen schande**.

Het Forum roept de Vlaamse Regering op om na de volgende verkiezingen de basis te leggen voor een gefaseerde aanpak met juiste prioriteiten: intelligente verkeerssturing, omleiding van internationaal transitverkeer, en een directe verbinding haven-hinterland, op basis van de principes zoals voorzien in de Meccano-oplossing die al begin 2010 door het Forum voorgelegd werd aan de Vlaamse Regering. Dit zal leiden tot:

- Een duurzame stedelijke en regionale mobiliteit met eigentijdse technologie en concepten
- Snellere resultaten via afgewerkte deelprojecten en minder hinder
- Betere leefomstandigheden voor 100.000 inwoners
- Goedkopere financiering

Wikipedia

Op 5 februari 2014 werd het plan-MER voor de Oosterweelverbinding afgewerkt, waarin de tunnel van het dubbelbesluit vergeleken werd met het Meccanno-tracé, een Oosterweel-Noord-tracé (het Arup/Sum-tracé), een centrale tunnel en een bijkomende Kennedytunnel. De Oosterweelverbinding scoorde hier het beste inzake mobiliteit, Meccanno en Oosterweel-Noord werden ook performant bevonden en behaalden een tweede plaats. Inzake leefbaarheid waren er geen significante verschillen inzake geluid en fijn stof, maar scoorde Meccanno door zijn ligging ver van het stadscentrum het beste inzake algehele leefbaarheid door significant verschil in NO2-uitstoot. Oosterweel scoorde qua leefbaarheid goed ter hoogte van de zuidelijke R1, maar minder goed in Deurne-Noord, Merksem en Luchtbal.

Wanneer op 14 februari ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) afgewerkt was, kon de Vlaamse Regering een definitief besluit nemen. Aangezien Oosterweel de beste mobiliteitsoplossing zou bieden, de regering de verschillen inzake leefbaarheid niet doorslaggevend bevond en volgens de MKBA Oosterweel meer dan 30 procent maatschappelijk rendabeler zou zijn dan Meccanno (vooral inzake onderhoud) werd de keuze voor de Oosterweelverbinding vastgelegd. Om de negatieve effecten rond Merksem en Luchtbal, vermeld in het plan-MER, te beperken, werd er eveneens gekozen om ring ter hoogte van het Albertkanaal ook in een tunnel te leggen, in plaats van de eerder voorgestelde brug.

19 FEBRUARI 2014

Oosterweel is op financieel drijfzand gebouwd

Interview Christian Leysen in Knack

Het dossier is voor de zoveelste keer op onderdelen bijgestuurd, maar in feite is er niets nieuws beslist.' ...

Het MER heeft slechts een halve Meccano vergeleken met de Oosterweelverbinding, die op de valreep nog is bijgestuurd met ingrepen aan de Ring in het oosten van de stad. De Vlaamse regering argumenteert dat het Meccano-tracé 300 miljoen euro duurder is en voor het verkeer een langere omweg rond de stad betekent. Dat tweede is niet zo vreemd, want dat doen ze in steeds meer Europese steden om er het transitverkeer weg te houden.

We zijn tevreden dat het verbod voor vrachtwagens in de Kennedytunnel wordt opgeheven, dat begonnen wordt met een overkapping van de Ring, en dat enkele tangenten worden beschouwd als essentieel voor een oplossing. Er blijven twee grote bezwaren. De aansluiting van de Oosterweelverbinding met de Ring aan het Sportpaleis is peperduur en voor de mobiliteit technisch fout. Bovendien krijgen niet de juiste prioriteiten voorrang. De Oosterweelverbinding in zijn huidige vorm is vooral een cadeau voor het doorgaand verkeer van en naar Nederland.

De **quick wins** van minister Crevits hadden al lang een feit moeten zijn. De Vlaamse overheid moet het verkeer durven te sturen. In Antwerpen kan dat door tijdens de spitsuren het transitverkeer door de betalende Liefkenshoektunnel te leiden. Op de rest van de Ring is dan plaats voor haven- en stadsverkeer.

De BAM is een constructie om de investeringen buiten de Vlaamse begroting te houden, maar de Vlaamse overheid staat er wel borg voor. De Oosterweelverbinding zou 3,2 miljard euro kosten, aan het hele Masterplan 2020 hangt een prijskaartje van bijna 7,5 miljard. Als je de laatste bijsturingen en alle kosten voor de R11bis en de A102 meerekent, kom je uit bij 10 tot 12 miljard euro. De beslissing van vorige week is op financieel drijfzand gebouwd. Er zal gewoon niet genoeg geld zijn.

Interview met Vlaams bouwmeester Peter Swinnen

dS Weekblad

Peter Swinnen (in het Vlaams Parlement)

Knopen doorhakken, wars van de eigen populariteit: dat zou bij de pers best weleens goed kunnen vallen.

‘Om het niet over Oosterweel te hebben. Mijn voorgangers bOb Van Reeth en Marcel Smets hebben dat door hun vingers zien gaan – letterlijk en figuurlijk. De inspraak van de bouwmeesters reikte niet verder dan een commission d’embellissement die mocht zeggen: dat is nu toch wel een schone brug, hé. Zonder mee te beslissen over het ingenieurstechnische karakter ervan, of over welk traject werd gevolgd. Dat saucissoneren van een proces is dodelijk.’

Is het niet vreemd dat een project met zo’n, in eerste instantie lokale, impact beslist wordt in Brussel?

‘Eén: wij hebben geen cultuur om met grootschalige infrastructuurwerken om te gaan – een goede les.
Twee: naar ik het begrijp, is het op twee niveaus beslist. Niet alleen van bovenaf, maar ook lokaal. Koen Kennis – als standin voor De Wever – en Kris Peeters spraken uit één mond.’ ‘Van in het begin hebben ze de complexiteit van dit dossier schromelijk onderschat.
Daarom is het zo’n martelgang geworden. Bij een project van die omvang moet je kunnen landen met een gevoel dat je gewonnen hebt: technisch, maatschappelijk, ecologisch. Niet alleen een nood lenigen, maar meerwaarde creëren.’

Conclusie: beter dan niks?

(lacht) ‘Het zou meer moeten zijn. Ik kan niet zeggen of dit nu het juiste tracé is. Met cijfers kun je alles bewijzen. Welke parameters welk gewicht hebben gekregen, daar

hangt alles van af. Die op het eerste gezicht minuscule verschillen in fijn stof: het zou verfrissend zijn als men daar begrijpbaar over communiceert.'

'Als je op een meer abstract niveau kijkt naar de ontsluiting van een stad zoals Antwerpen: dat moet je zo groot mogelijk opentrekken, doorgaand verkeer zover mogelijk weghouden.
In Madrid hebben ze al een vierde ring met slimme dwarsdoorsneden, helemaal overkapt, waardoor er publieke ruimte ontstaat. Dat kost een bom geld, maar Madrid is wel uitgerust voor de volgende honderd jaar.'
'In het geval van Oosterweel werd gaandeweg duidelijk dat het nooit als een systeem bedacht is. Dit verhaal mag niet afgelopen zijn. Ik verwacht – en zo heb ik het ook tegen de mensen van het BAM gezegd – intelligente koppelingen met publieke ruimte, combinaties met zachte verkeersinfrastructuur, openbaar vervoer. Er bijvoorbeeld vijf plekken uitpikken en als pilootproject uitwerken, zodat je toont dat je verder gaat dan alleen het lenigen van een nood.'

De overkapping van de Antwerpse Ring, Park Spoor Oost, daar hoor je niets meer van.

'Ik heb schepen van Stadsontwikkeling Rob Van de Velde horen zeggen op ATV dat Park Spoor Oost nog altijd op de agenda stond. Als iemand dat live op tv zegt, zal het wel zo zijn, zeker?'
'Natuurlijk is de lokale nood hoog, maar ik heb nog maar weinig partijen horen uitzoomen om na te denken in een netwerkstructuur. Antwerpen staat immers niet op zich. We zijn blijven steken in een ringdiscours, de meest domme structuur die je kunt bedenken. Logisch, maar dom. Als die ring niet op een intelligente manier is gekoppeld aan een netwerk – in de ene richting naar de stad, in de andere naar het hinterland – kun je letterlijk alleen maar rondjes blijven draaien. Met het invullen van dat stukje Oosterweel is de oefening niet af. Vlaanderen als volwaardig mobiliteitsnetwerk binnen Europa: zo luidt de opdracht voor de volgende regering.'

Laten we vooral uitzoomen, maar intussen ziet de Antwerpenaar volgens de Adviesraad Welzijn, Gezondheid en Gezin zijn levensverwachting met drie jaar ingekort door de luchtverontreiniging.

'Het verkeer zoals het nu is, zal niet lang meer bestaan. Er worden andere voertuigen ontwikkeld. Er wordt gekeken naar hoe die in blok kunnen rijden. Alternatieven voor benzine en diesel: ook die markt wordt verder opengebroken. Binnen tien jaar zal de uitstoot drastisch zijn teruggedrongen.'

Innovatie moet ons redden van de traagheid van de politiek?

'Ik denk dat de politiek meer rekening moet houden met de opportuniteiten die technologie biedt. We zitten aan onze limiet.
Het voelt niet lekker als je hier buiten stapt. Niet alleen door de vervuiling, maar ook door de stortvloed aan visuele en auditieve impulsen. In Tokio staan ze verder. Er rijden ontzettend veel wagens, maar je hoort en ruikt ze niet. Dus ja: de uitstoot hier is onrustwekkend, maar het kan ook een hefboom zijn om positieve druk te leggen op een aantal andere issues. Laten we Oosterweel als een vliegwiel zien, niet als een finaliteit. Want dat zou dramatisch zijn.'

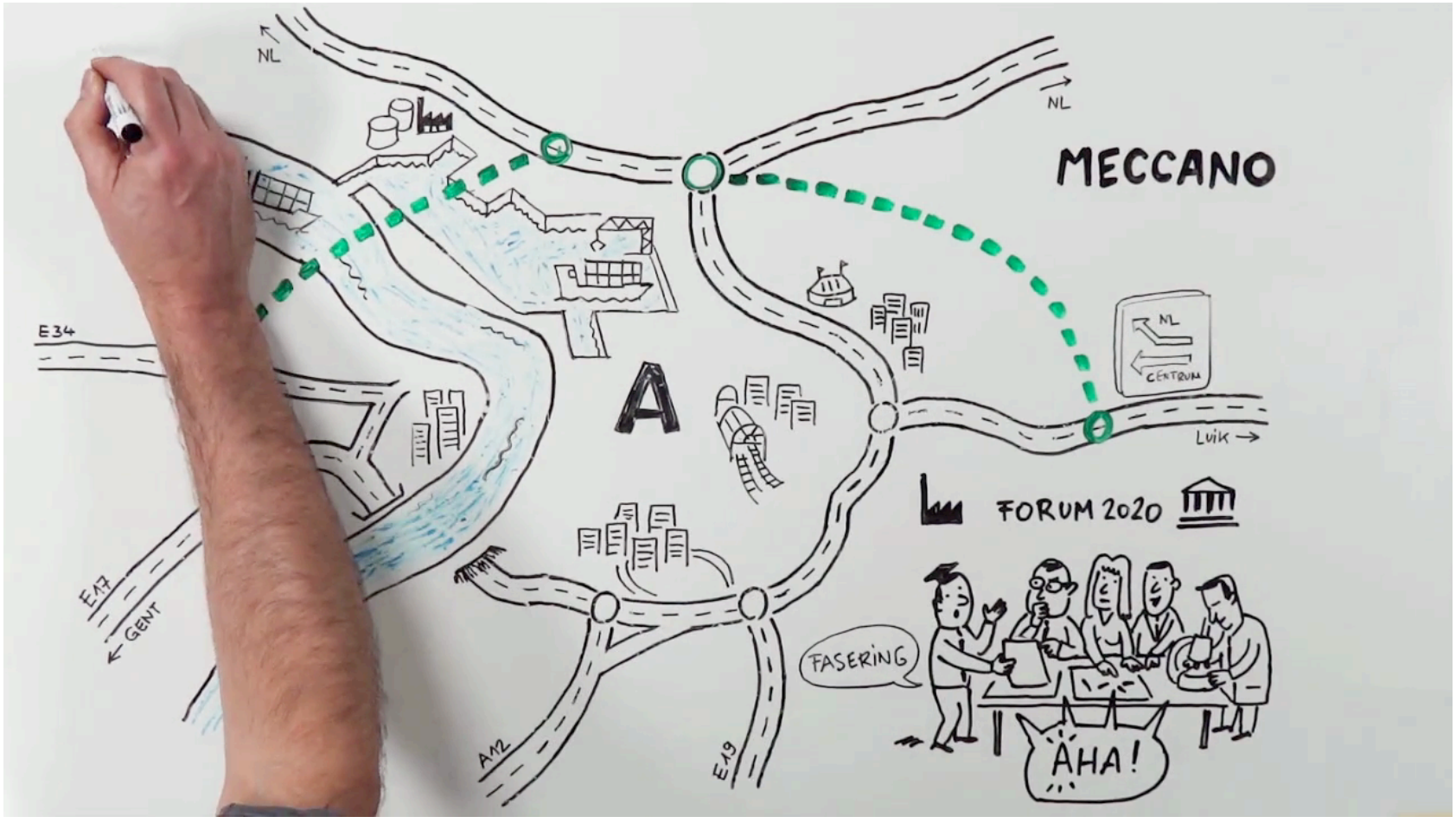
Over rekeningrijden

Er wordt nog altijd onvoldoende werk gemaakt van het mobiliteitsvraagstuk. Dat rekeningrijden: gewoon doen. Waarom betaal ik met de glimlach péage in Frankrijk, koop ik een vignet van 30 euro in Zwitserland? Je moet zeker niet alles privatiseren, maar voor wegeninfrastructuur werkt het. De wegen in Frankrijk liggen er veel beter bij.
Van rekeningrijden zou je moeten zeggen: dit is beslist beleid. Incrementeel desnoods, gespreid over tien jaar. Zelfs nu nog is dat een haalbaar dossier. Maar ze durven gewoon niet. Ook weer uit angst voor de perceptie in de pers.'

2 APRIL 2014

4 minuten film over mobiliteit via sociale media

Persmededeling Forum 2020



Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 ... lanceert informatieve film over mobiliteit via sociale media: 'Antwerpen op zoek naar een efficiënte, betaalbare en duurzame oplossing' ten einde de lange termijnuitdagingen en oplossingen beter begrijpbaar te maken voor het grote publiek. Hierbij stelt het duidelijk dat de Vlaamse Regering tijdens de voorbije legislatuur belangrijke verbeteringen aan het Masterplan heeft aangebracht (vervanging Lange Wapper door tunneloplossing, opheffen vrachtverbod in Kennedytunnel en opname rechtstreekse verbinding haven-hinterland (A102)) maar blijft pleiten voor een bezinning rond de juiste prioriteiten (eerst aanleg van A102 èn bijkomende verbinding Liefkenshoektunnel/E17 vooraleer met extra scheldekruising te beginnen, en maximaal inzetten op omleiden international transitverkeer tijdens piekuren buiten de stedelijke ring).

Het Forum vraagt de Vlaamse Regering ook om maximale transparantie te verschaffen omtrent de berekeningen die aan de basis liggen van de gepubliceeerde MER-conclusies en daar waar nodig het nodige 'huiswerk' in het kader van het beslissingsproces af te werken.

Aldus kunnen verdere vertragingen vermeden worden en de vertrouwensbasis gelegd worden voor de verdere uitwerking van een mobiliteitsoplossing met een duurzaam karakter.

Het Forum pleit er voor dat de volgende Vlaamse regering prioritair werk maakt van betere processen rond vergunningen en inspraak meer bepaald wat betreft het vereenvoudigen, bundelen en daar waar nodig coordineren van de verschillende adviesinstanties binnen en buiten de Vlaamse overheid. Hierbij kan de Nederlandse praktijk voor een verregaande inspiratie zorgen.

Het Forum zal zich onthouden van verdere stellingnames tot na de verkiezingen van 25 mei.

Video's op YouTube:

Nederlandstalige versie

Engelstalige versie

3 MEI 2014

Antwerpen verdient een beter antwoord dan Oosterweel

Memorandum Ringland voor de volgende Vlaamse Regering (De Morgen)

De Antwerpse leefmilieu- en mobiliteitsproblematiek vraagt om een geïntegreerde oplossing. Dit grootste infrastructuurproject van Europa, moet tegelijk een antwoord bieden voor de mobiliteitsproblemen en de volksgezondheid en een hefboom vormen voor vernieuwende stadsontwikkeling. Elke verminderde ambitie zou een ontzettende gemiste kans betekenen, zowel voor de stad Antwerpen als voor heel Vlaanderen.

Het veronderstelt een omkering van de prioriteiten, te beginnen met de overkapping van de hele Antwerpse Ring. Dit concept verhoogt de huidige vervoerscapaciteit, maakt tegelijkertijd de aanpak van de milieuproblematiek mogelijk (geluid en fijn stof) en creëert extra ruimte, zo groot als de hele Antwerpse binnenstad, voor bijkomend en noodzakelijk groen en boeiende stadsontwikkeling.

Ringland kost minder dan Oosterweel en valt ruim binnen dezelfde periode te realiseren. Het project vertrekt van de 'omkering van de prioriteiten', waarbij de eventuele sluiting van de Ring het sluitstuk vormt in het hele verhaal, niet het begin.

Ondergetekenden vragen dan ook uitdrukkelijk aan alle regeringsonderhandelaars:

1. Neem de overkapping van de hele Antwerpse Ring als absolute prioriteit op in het nieuwe Vlaamse regeerakkoord. Hou daarbij rekening met de resultaten van de MER-studie A102/R11bis en schrap de Oosterweelverbinding.

2. Breng alle gronden onder in een 'land trust' en werk een systeem uit voor de ontwikkeling van het gebied. Bestem daarbij 80% van de nieuwe vrije ruimte voor groen (in allerlei vormen), naast 20% voor gerichte stadsontwikkeling.

3. Richt een structuur op, naar het voorbeeld van de Franse Communautées Urbaines of de Agglomeratieraad in Zurich, om het project aan te sturen, met vertegenwoordigers van alle betrokken beleidsniveaus en partners.

4. Werk aan een maatschappelijk draagvlak, door alle bewoners van de stad, de districten en alle betrokken randgemeenten maximaal te betrekken bij de hele discussie en bij de uitwerking van alle voorliggende plannen.

5. Stel een onafhankelijke internationale wetenschappelijke stuurgroep samen en een multidisciplinair ontwerpteam met stedenbouwkundigen, mobiliteitsdes-kundigen en landschapsarchitecten, voor de begeleiding van het hele project.

6. Neem maatregelen die de situatie op korte termijn verbeteren, zoals een maximumsnelheid van 90 km/u op de Ring en maak de Liefkenshoektunnel tolvrij. Werk intussen een systeem uit van rekeningrijden.

7. Investeer verder in de hoogwaardige multimodale uitbouw van de verkeers-infrastructuur, met klemtoon op de kwalitatieve aanleg van het tramnetwerk in de hele regio, naar het voorbeeld van Franse en Zwitserse steden.

8. Vervolledig de infrastructuur in de agglomeratie waar nodig. Een eventuele vierde oeververbinding vormt daarbij hooguit het sluitstuk, niet de prioriteit. Bij de verdere uitwerking zijn diverse tracés te onderzoeken, niet andersom.

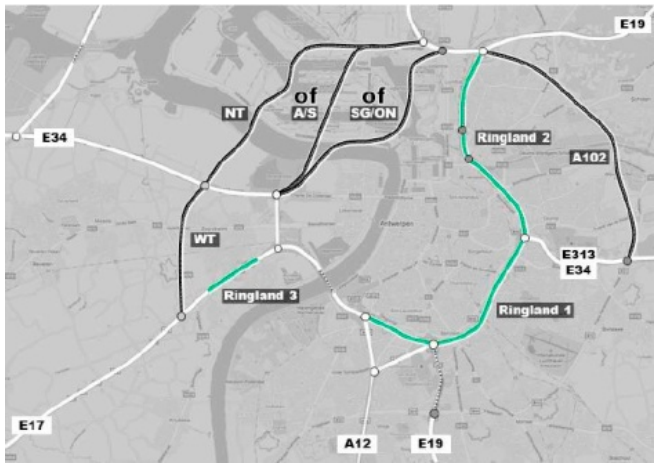
De lijst van de ondertekenaars

‘Uit de ban van de ring’ op Youtube

4 MEI 2014

Een plan B voor A

Persbericht stRaten-Generaal & Ademloos



Plan B voor A van stRaten-Generaal en Ademloos (mei 2014)

Rekening houdend met alle voorhanden studiemateriaal sinds maart 2009, met een inschatting van het maatschappelijk draagvlak en met het streven naar een balans tussen verkeersnoden en leefbaarheidseisen menen we dat vandaag alle bouwstenen op tafel liggen voor een duurzame herinrichting van het snelwegennet in de stad Antwerpen. Die bouwstenen zijn:

- de A102 (Oosttangent tussen Wommelgem en Ekeren)
- de zogenaamde Westtangent (tussen de E17 en de E34, ten westen van Zwijndrecht)
- het overkappen van de Antwerpse Ring (Ringland 1 en Ringland 2) en de E17 tussen Zwijndrecht en Burcht (Ringland 3), met mogelijke uitbreiding naar de A12 in Wilrijk en de E313/E34 in Deurne, cfr. eveneens deRingvanA en Ecopolis als varianten van Ringland
- een bijkomende Scheldekruising door de haven die de Kennedytunnel en de ring ontlast plus het overkappen van de ring mogelijk houdt, nl. een van deze drie varianten: Oosterweel-Noord (= stRaten-generaal-tracé, 2005), Arup/SUM (boortunnel, 2009) en Meccano (Noordtangent, 2010). Technische ontwerpen en doorrekeningen met gedifferentieerde tol – ook op het vlak van luchtkwaliteit en geluid – moeten hier uitsluitsel brengen.

Dit in combinatie met slimme verkeerssturing, meer performante netwerken van fietsroutes en openbaar vervoer (tramverlengingen, voorstadstreinen, regiobussen) en voetgangersvriendelijke stadsontwikkeling volgens de principes van Transit-Oriented Development (TOD) = de Acht Principes voor Betere Straten en Betere Steden.

4 MEI 2014

Verkeer onder de grond en de mensen erboven

Toespraak Christian Leysen op Spoor Noord

‘Stappen om te overkappen’ – Spoor Noord

Ik ben bijzonder blij samen jullie hier op Spoor Noord te staan … als Antwerpenaar maar ook als ondernemer omdat ik overtuigd ben dat Leefbaarheid & Mobiliteit hand in hand gaan en dat stad en haven hierin een gemeenschappelijk agenda hebben.

Wij willen allen minder files èn een gezonde lucht.

Ondernemingen hebben niet alleen enthousiaste, gemotiveerde maar ook gezonde en liefst sportieve medewerkers nodig.

Wij allen inwoners of werkenden in deze stad hebben gezonde ondernemingen nodig die niet alleen goede producten en diensten leveren, maar die ook bereikbaar zijn en blijven... op een efficiente en milieuvriendelijke manier.

Goede oplossingen zijn duurzame oplossingen. Beslissen gewoon om te kunnen zeggen dat men beslist heeft staat daar haaks op. Inzake mobiliteit betekent duurzaam dat internationaal of en Vlaams verkeer dat noch stad of haven als bestemming heeft, ver van de stadskern wordt gestuurd.

Dat betekent ook dat als er dan toch bepaalde snelwegen via de stad gaan, zij overkapt moeten worden. Verkeer onder de grond en de mensen erboven en niet omgekeerd.

Ondernemers zijn ongeduldige mensen en willen dat het vooruit gaan.

En ook zijn we het niet over alles eens, wil ik duidelijk stellen – samen met de bedrijfsleiders en academici van Forum 2020 – dat de haven geen nood heeft
... aan een verkeersknoopunt aan het sportpaleis om nog meer vrachtwagens en campingcars uit Nederland op de stedelijke ring te zien rijden,
... maar al 15 jaar vragende is naar een rechtstreekse verbinding vanuit de haven naar het hinterland zonder langs de stedelijke ring te moeten passeren.

Als we 4 jaar stilstand hebben in dit dossier, dan ligt het niet aan de actiegroepen of ondernemers die met alternatieve oplossingen komen, maar aan het zeer langzame voortschrijdend inzicht van de Vlaamse regering.

Indien men 4 jaar geleden de uitgestoken hand voor een oplossing met draagvlak zoals Meccano had aanvaard, dan was er al lang een spade in de grond gestoken, dan hadden we al lang internationaal transitverkeer tijdens de piekuren op de ring geweerd, en was een overkapping al lang een vanzelfsprekend essentieel onderdeel van eenderwelk Vlaamse regeerakkoord.

Wij willen met z'n allen vooruit. Met de juiste prioriteiten. Tijd voor Plan B voor A!

16 MEI 2014

Antwerpen beleeft een fluwelen revolutie

Gazet van Antwerpen – Opinie Lex Molenaar (Uittreksel)

Na alle commotie en politieke recuperatie van de voorbije dagen, trad gisteren ook Ringland zelf nog eens op de voorgrond. Opvallend was dat op de persconferentie ook Ademloos, stRaten-generaal en Forum 2020 (het collectief van academici en ondernemers onder leiding van Christian Leysen) waren vertegenwoordigd.

Politici die de Antwerpse actiegroepen willen wegzetten als goed bedoelende amateurs, maken vandaag vooral zichzelf belachelijk. In werkelijkheid gaat het om een burgerbeweging zoals die nooit eerder heeft bestaan in België, tenzij je gewrongen vergelijkingen wil maken met de Koningskwestie of zo.

Een beweging die anno 2014 moeiteloos een nieuw referendum kan organiseren, als ze dat nodig vindt. Die dankzij Ringland perfect weet hoe ze haar boodschap via de sociale media over de hele wereld kan verspreiden. En die in tien jaar een netwerk heeft opgebouwd met academici, culturele iconen en mediafiguren uit alle disciplines. Kortom, een netwerk dat niet kan worden genegeerd.

Jaren geleden zei Manu Claeys, een van de twee mannen achter stRaten-generaal, mij eens: “Het zijn de burgers die de samenleving veranderen, de politiek bepaalt alleen het tempo waarin dat gebeurt.”

Wie het Oosterweeldossier sinds het begin van deze eeuw heeft gevolgd, weet inmiddels dat die opmerkelijke uitspraak klopt. Niet voor het eerst verwijs ik graag naar Bob Dylan: *the times they are a-changin*'.

Oosterweel is uitgegroeid tot een laboratorium voor de vernieuwing van onze democratie. Sommige toppolitici hebben dat nog niet door en blijven zweren bij de fetisj van het ‘beslist beleid’.
Krampachtig proberen ze de wettelijke procedures zo te wijzigen dat de democratische rechten van de burger(s) worden beperkt. Maar dat zijn achterhoedegevechten.
De strijd om meer burgerparticipatie is een gevolg van de revolutie in de communicatie, ze woedt overal ter wereld en ze is onomkeerbaar.

18 JUNI 2014

Inzetten op intelligente verkeerssturing, juiste prioriteiten en overkapping van de stedelijke ring

Memorandum van Forum2020 aan de onderhandelaars voor een Vlaams Regeerakkoord in verband met mobiliteit te Antwerpen (Juni 2014)

Het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen (Forum 2020) opgericht in het najaar 2009 en bestaande uit een groep bedrijfsleiders en academici om een werkbare en duurzame oplossing te vinden voor de mobiliteitsproblemen van de regio, richt onderstaand memorandum van 10 punten aan de onderhandelaars voor een Vlaams Regeerakkoord. De nieuwe Vlaamse beleidsploeg moet aldus het forum - een coherente en uitvoerbare visie op mobiliteit èn stedelijke ruimtelijke ordening prioritair stellen in het nieuwe regeerprogramma en daarbij rekening houden met de technologische ontwikkeling en gewijzigde maatschappelijke betrokkenheid.

De tien aktiepunten voor een geintegreerd mobiliteits en ruimtelijk toekomst plan voor Antwerpen zijn volgens het Forum 2020:

- Verklaar dat het oorspronkelijke concept 'Oosterweelverbinding' 15 jaar na datum technologisch voorbijgestreefd is en bevestig dat mobiliteitsoplossingen hand in hand kunnen gaan met een gezonde visie op stadsontwikkeling.
- Schep duidelijkheid over risico's en mogelijke kosten omtrent de beëindiging van de relaties met Noriant (wat zijn rechtsgronden, welke bedragen, welk redelijk compromis na te streven) en ga voor een harde onderhandeling als belangrijke klant van de aannemerswereld.
- Verlaat in dit complexe dossier de keuze van volledige uitbesteding via publiek-private samenwerking (PPS) en design, build, finance, maintain (DBFM) als financierings- en aanbestedingsmethode om te kiezen voor individuele aanbesteding van (deel)projecten met duidelijk afgebakende omvang en doelstellingen.
- Kies voor een volkslening ter financiering van de werken (en gebruik het voordeel in financieringskost om de schadevergoeding aan Noriant te betalen).
- Laat vanaf nu alle ingrepen omtrent het secundair wegennet rond Antwerpen voorafgaand valideren door een gedepolitiseerd coördinatieorgaan voor de Regio Antwerpen.

- Beslis een verplichte omleiding voor het internationaal transitverkeer uit het Noorden tijdens piekuren (via de toltunnels Liefkenshoektunnel of Westerscheldetunnel in Nederland)
- Verhef intelligente verkeerssturing als prioritaire strategie voor Vlaanderen als centrale logistieke regio voor Europa.
- Bouw aan een tweede (halve) ring rond Antwerpen in het noorden in plaats van de bestaande drie-vierde ring te sluiten ter hoogte van het Sportpaleis. Start de bouw van deze noordelijke halve ring met de prioritaire aanleg van de A102 (Ekeren-Wommelgem) en van de verbinding E17-Liefkenshoektunnel (de zogenaamde tangenten).
- Stimuleer een arbeidsorganisatie gericht op de noden en op de technologie van de 21ste eeuw om piekbelasting op het wegennetwerk te vermijden.
- Maak van Antwerpen een toekomstgerichte, vlot bereikbare en milieuvriendelijke stad door stapsgewijs de gedeeltelijke overkapping van de Antwerpse Ring te realiseren in het kader van een breed gedragen termijnstrategie van stadsontwikkeling.

Als logistieke regio en als economische draaischijf kan Antwerpen (zowel stad als regio, inclusief Waasland) zich niet permitteren om geen goede oplossing voor de mobiliteit – die ook voldoende draagvlak heeft – te krijgen.

5 jaar na het referendum: geen tijd te verliezen

Manu Claeys (stRaten-generaal), Wim van Hees (Ademloos)
Christian Leysen (Forum 2020), Peter Vermeulen (Ringland)

Vijf jaar geleden, op 18 oktober 2009, trok Antwerpen naar de stembus, niet voor verkiezingen, wel voor een volksraadpleging over een groot infrastructuurproject.

Aan de Antwerpenaren werd gevraagd of ze vonden dat het stadsbestuur een vergunning moest afleveren voor een snelweg op het tracé 'tussen Zwijndrecht en Merksem/Deurne'. Het ging om de Oosterweelverbinding op het zogenaamde BAM-tracé. In de informatiebrochure die het stadsbestuur verspreidde werd dat tracé geplaatst tegenover het Arup/SUM-tracé, ofwel een snelweg door de haven in plaats van door de stad. Het was een historische volksraadpleging, de grootste in België sinds de koningskwestie (12 maart 1950). Met navenant ook wekenlange persaandacht, druk bijgewoonde debatten en een felle campagne aan beide kanten. De bekendmaking van de uitslag werd live gecoverd door de nationale televisie: 60 % van de ruim honderdduizend opgedaagden stemde tegen. Voor veel Vlamingen betekende die dag het zichtbare hoogtepunt van het Oosterweeldebat. Maar in Antwerpen begon toen pas het echte werk. Een groep van bedrijfsleiders en transporteconomen die zichzelf Forum 2020 noemde benaderde de Antwerpse actiegroepen met deze analyse: jullie hebben nu een 'neen', maar waar schuilt dan de 'ja'? Uit het daarop volgende denkproces kwam het Meccanotracé naar voren, een verbeterde versie van het Arup/SUM-tracé, incluis 'bretellen' rond de stad, intelligente verkeerssturing en een ruim 6 kilometer lange overkapping van de Antwerpse ring. Ambitieus was het zeker.

Ringland

Publieksavonden over deze voorstellen leverden bomvolle zalen op. Ook grote zalen als de Roma of zaal Horta werden meermaals moeiteloos gevuld. De actiegroepen publiceerden studies en boeken, organiseerden congressen over tunnelbouw, gezondheid of luchtkwaliteitsnormen – met buitenlandse sprekers vaak – en namen op grondige wijze deel aan de wettelijk voorgeschreven inspraakprocedures. In het najaar van

2012 werd de ambitie van het overkappen van de ring nog verder opgeschaald, wat in maart 2014 met 'Ringland' een gezicht kreeg. De almaar groeiende achterban kwam massaal op straat en manifesteert zich ook actief op facebook of bij petities. Begin mei 2014 verzamelden de actiegroepen op amper drie dagen tijd 15.000 handtekeningen voor spreekrecht in het parlement. Voor veel Antwerpenaren is het inmiddels glashelder: het is de combinatie van de twee voorstellen - een volwaardige overkapping van de ring plus doorgaand verkeer noordwaarts en havengerelateerd rond de stad sturen - die de toekomst zal uittekenen van het nieuwe Antwerpen. Niet een Oosterweelverbinding die beide proposities onmogelijk maakt. Uit een inmiddels opgemaakt milieueffectenrapport blijkt dat het alternatieve tracé door de haven alvast een oplossing biedt voor de mobiliteit én beter scoort voor leefbaarheid dan het overheidsvoorstel. Het mag niet verbazen dat zo'n alternatief in combinatie met slimme sturing en de overkapping van de ring op een draagvlak kan rekenen in de stad. Of zoals Gazet van Antwerpen het eerder deze week nog formuleerde: 'Het is opmerkelijk hoe actiegroepen er in slagen om alternatieven aan te bieden en massa's mensen achter hun project te scharen. Een schril contrast met de overheid die nauwelijks vooruit geraakt.'

Burgerregime

In een recente masterthesis duidt Raf Pauly op interessante wijze wat in Antwerpen gebeurde na de volksraadpleging. Hij heeft het over diverse groepen (stRaten-generaal, Ademloos, Forum 2020, Ringland) die samen een strategisch netwerk bouwden. Dat netwerk noemt hij een 'new urban regime' dat erin slaagde een nieuwe agenda te ontwikkelen rond een set van kernwaarden die een brede diversiteit van mensen en middelen mobiliseert. Tegenover dit 'burgerregime' als netwerk van verschillende bewegingen met gedeelde ambitie en impliciete rolverdeling plaatst hij het 'Oosterweel-regime'. Hoofdkenmerk van dat regime 'is het feit dat de coördinatie ervan gestructureerd is rond leden en strategieën van de Vlaamse politieke partijen'. Na de volksraadpleging paste het Oosterweelregime, aldus de auteur, 'non-learning techniques' toe: doof blijven voor wat borrelt en gist in Antwerpen, studies en onderzoek politiek blijven aansturen, een cultuur van in-transparantie in stand houden, zelfs het fysiek onmogelijk maken van alternatieve voorstellen, bijvoorbeeld door een gevangenis te bouwen op een alternatief tracé.

Geen tijd te verliezen

De daardoor ontstane patstelling zal maar doorbroken raken, wanneer het nieuwe netwerk ernstig genomen wordt en de idee van een snelweg door de stad bijgevolg mentaal losgelaten wordt. De bevolking deed dat al op 18 oktober 2009. Nu nog de politiek. Er valt geen tijd meer te verliezen (aan doodlopende procedures en dovemansdiscussies), we moeten eendrachtig werk maken van een oplossing voor de mobiliteit, de volksgezondheid én de stadsontwikkeling. Die oplossing moet Antwerpen uit de top-10 van de meest filegevoelige steden halen en in de top-10 van meest leefbare steden loodsen. Daar ligt de lat: een belangrijke stad moet de uitdaging om zijn wegennet op orde te brengen als een kans grijpen om een stad van de toekomst te worden, en dit in een open en breed gedragen besluitvormingsproces. In dat besef schuilt de werkelijke erfenis van de volksraadpleging

MOBILITEIT IS MEER DAN INFRASTRUCTUUR

Duurzame oplossing voor mobiliteit vereist meer dan bijkomende Scheldekruising

Memorandum van het Forum 2020
voor een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen (Februari 2010)

Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020 bestaat uit een groep Antwerpse bedrijfsleiders en academici die een constructieve bijdrage willen leveren tot een duurzame oplossing van de mobiliteitsproblemen in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg. Het Forum is apolitiek en heeft als doel om zonder vooringenomenheid een aantal zinvolle toekomstgerichte denkpistes aan te reiken die een structureel antwoord kunnen bieden aan de problematiek van de mobiliteit in en rond Antwerpen en die maatschappelijk ook voldoende draagvlak kunnen vinden. Het Forum heeft daartoe een studieopdracht toevertrouwd aan de heren Manu Claeys en Peter Verhaeghe. Ze kregen de opdracht om een aantal denksporen te ontwikkelen ten behoeve van het Forum. ... Het Forum heeft de afgelopen drie maanden direct en indirect tal van gesprekken gevoerd met deskundigen, beleidsverantwoordelijken en actievoerders om zo breed mogelijk geïnformeerd te zijn over de problematiek, de voorkeuren en de mogelijkheden. ...

Toestand

De problematiek van de mobiliteit in en rond Antwerpen is niet alleen een Antwerps probleem, of een probleem van de regio Waasland-Antwerpen-Kempen (WAK), maar een Vlaams probleem. De WAK regio huisvest meer dan één kwart van de Vlaamse bevolking en is direct verantwoordelijk voor meer dan één derde van het BNP van het

Vlaams Gewest. De regio, met zijn haven en industrie, is een cruciale spil van de Vlaamse, nationale en zelfs de West Europese economie.

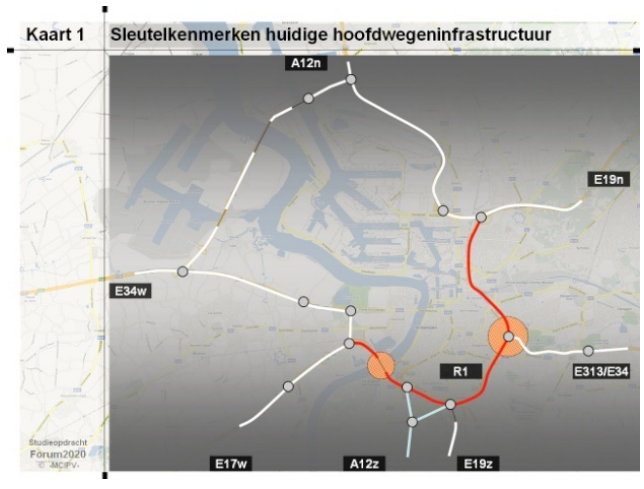
De verkeersdruk is een zware belasting op de leefbaarheid en de economische aantrekkelijkheid van de regio. Het lijkt onmogelijk om met de huidige verkeersinfrastructuur – zelfs met een slimme exploitatie – een aanvaardbaar leefklimaat te creëren dat te verzoenen is met een duurzaam en welvaartsscheppend economisch weefsel.

Enkele cruciale sleutelkenmerken van de huidige hoofdwegeninfrastructuur beletten dit (zie kaart 1).

- Antwerpen is een strategisch verkeersknooppunt met zes drukke snelwegen (A12, E19, E313, E19, E17, E34) die uitmonden op één tangentiële verzamelweg namelijk de niet gesloten Antwerpse ring R1.
- Op de verzamelweg R1 rijdt veel doorgaand verkeer – 80% van het vrachtverkeer en 40% van het personenverkeer moet niet in Antwerpen zijn – en de vermenging van het vooral lokaal personenverkeer met het hoofdzakelijk doorgaand vrachtverkeer is uniek.

Het netwerk openbaar vervoer is onvoldoende fijnmazig en heeft een uitgesproken radiale layout waardoor het een te beperkt alternatief biedt voor het lokaal personenvervoer met de auto.

Deze structuur van het hoofdwegennet en het onvoldoende dicht openbaar vervoer netwerk leidt tot chronische files, sluipverkeer en milieuoverlast. De aansluitingen met de zeer verkeersintensieve oost-west as van de Ring R1, namelijk de Kennedytunnel, maar bijzonder het knooppunt ring/E313, vormen de belangrijkste bottlenecks in het hele systeem.



Kaart 1: sleutelkenmerken huidige hoofdwegeninfrastructuur

Uitgangspunten

Voor deze ingewikkelde en brede problematiek bestaat geen “golden bullet” oplossing. Iedere totaaloplossing zal een onderhandeld en maatschappelijk uitgepraat compromis moeten zijn tussen economische, verkeerstechnische, sociaal maatschappelijke en politieke haalbaarheid.

Een acceptabele totaaloplossing wordt niet bereikt door na te denken over deze problematiek vanuit een te strikt lokaal standpunt. Het verkeersknooppunt Antwerpen heeft niet alleen een stedelijk, voorstedelijk, regionaal maar ook een nationaal en internationaal karakter. Ieder strategisch plan van betekenis noodzaakt hechte samenwerking en overleg tussen stad, voorsteden, de omliggende regio (Waasland-Antwerpen-Kempen) en het Vlaams gewest.

Bij de ontlasting van de verkeersknoop Antwerpen mag niet voorbijgegaan worden aan twee belangrijke principes, namelijk:

- het opvangen en omleiden van het doorgaand verkeer – bijzonder het vrachtverkeer – vooraleer het de overbelaste ring R1 bereikt door bijkomende tangentiële verbindingswegen tussen de belangrijkste hoofdwegen, waardoor het doorgaand verkeer maximaal wordt gescheiden van het lokale stadsverkeer;
- het voorzien in alternatieven voor het autoverkeer naar en in de stad door uitbouw van de capaciteit aan openbaar vervoer en aan milieuvriendelijke alternatieven (onder meer fietsverkeer) waardoor congestie, veiligheid en leefbaarheid in de stad en stadsrand kan worden verbeterd.

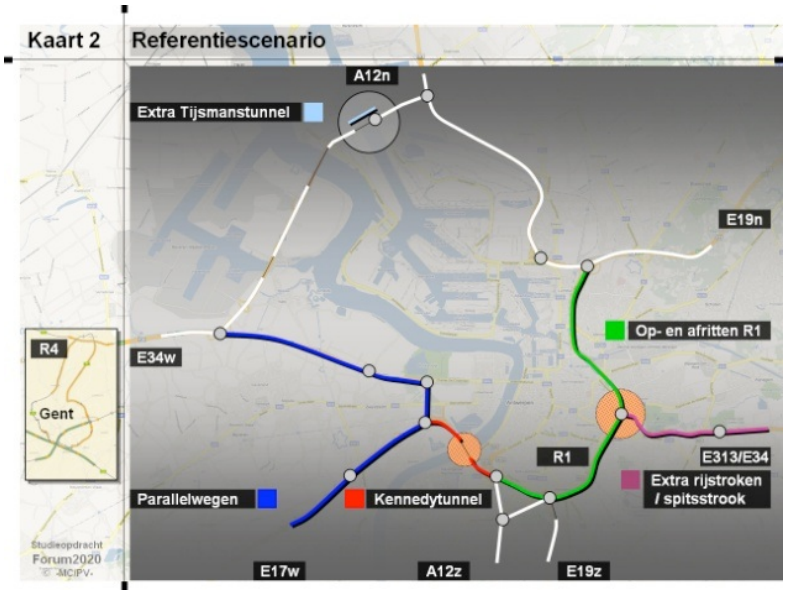
Criteria en gewichten

Er is geen unieke optimale oplossing voor het complexe probleem van de mobiliteit in en rond Antwerpen. Iedere oplossing is noodzakelijkerwijze een compromis tussen meerdere criteria: verkeersdruk, veiligheid, kostprijs, technische complexiteit, uitvoeringstermijn, gezondheids- en milieuaspecten, werkgelegenheid en politieke haalbaarheid. Niet iedereen is het eens over de gewichten die moeten toegekend worden aan ieder van deze criteria. Voor wie iedere dag naar Antwerpen pendelt, is de verkeersdruk en verkeersveiligheid belangrijk. Voor wie verantwoordelijk is voor de financiering en het financieringsrisico, geeft de netto kostprijs de doorslag. Wie infrastructuur ziet verschijnen naast zijn deur of boven zijn hoofd, heeft een begrijpelijke

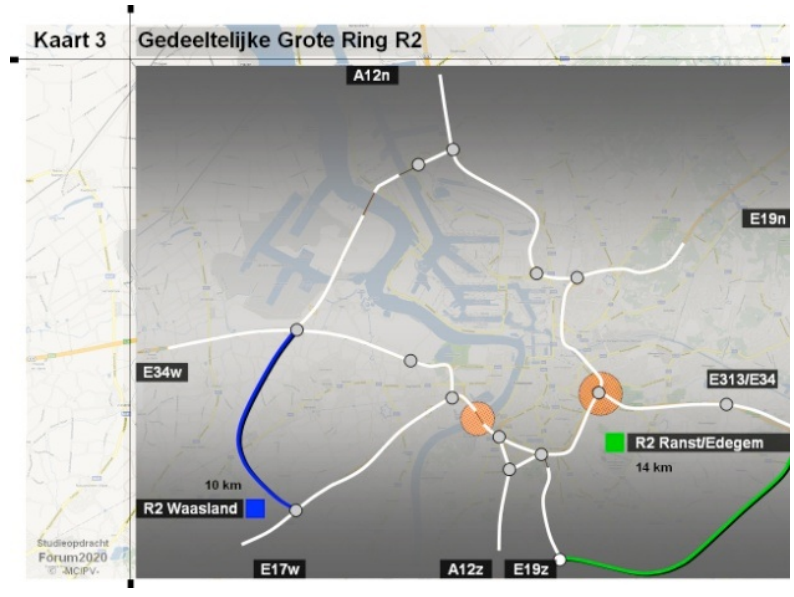
'nimby' reactie uit terechte bezorgdheid voor gezondheid en woonkwaliteit. Wat minstens kan gedaan worden, is een geïnformeerd debat organiseren door zo goed mogelijk na te gaan hoe ieder van de oplossingen scoort op de verschillende relevante criteria. Op basis van een geïnformeerd maatschappelijk en breed overleg kunnen de collectieve voorkeuren tot stand komen waardoor in het debat aan ieder criterium een gepast impliciet gewicht wordt toebedeeld. ...

De scenario's

Forum 2020 heeft vier infrastructuurscenario's weerhouden: (i) een referentiescenario; (ii) een gedeeltelijke Grote Ring R2; (iii) een derde Schelde kruising (Oosterweel verbinding) en (iv) een combinatie (meccano) van tangentiële wegen. De scenario's verschillen in de sleutelkenmerken van het toekomstig hoofdverkeerswegennet.



Kaart 2: referentiescenario



Kaart 3: gedeeltelijke grote ring R2

In het *referentiescenario* wordt geen nieuwe hoofdwegeninfrastructuur aangelegd. Dit scenario omvat wel een aantal verbeteringen op het bestaande hoofdwegennet die zich opdringen door nieuwe (kosteneffectieve) technologische mogelijkheden of door internationale of nationale reglementering op vlak van verkeersveiligheid. Het scenario omvat eventueel de uitvoering van een aantal projecten die de bestaande infrastructuur verbeteren zoals een extra tunnel aan de Tijsmanstunnel, bijkomende parallelwegen (voorstel Interwaas en F. Huts) of het vereenvoudigen van op- en afrittensystemen (zie kaart 2) .

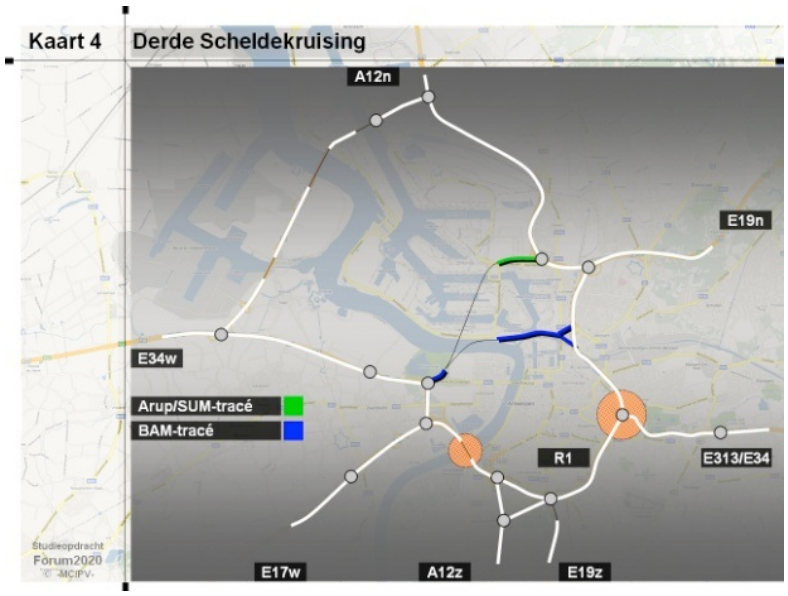
Het scenario *gedeeltelijke Grote Ring R2* (zie kaart 3) voorziet in de aanleg van een tangentiële en gesegmenteerde (tunnel)verbinding (10 km) in het Waasland tussen de E17 ter hoogte van Haasdonk en de E34 ter hoogte van het knooppunt naar Liefkenshoek en een tangentiële en gesegmenteerde (tunnel)verbinding (14 km) tussen de E19 ter hoogte van Edegem en de E313 ter hoogte van Ranst.

Met het scenario *derde Schelde kruising* (Oosterweelverbinding) (zie kaart 4) wordt de ring R1 in het noorden gesloten met aanleg van een nieuwe Schelde kruising. Dit scenario omvat een derde Schelde kruising, hetzij aansluitend op het tracé Lange Wapper zoals voorzien in het BAM Masterplan - de brugverbinding met aansluiting op de R1 ter hoogte Deurne-Merksem - hetzij op het tracé voorgesteld door Arup/SUM – de tunnelverbinding met aansluiting ter hoogte van de Noorderlaan.

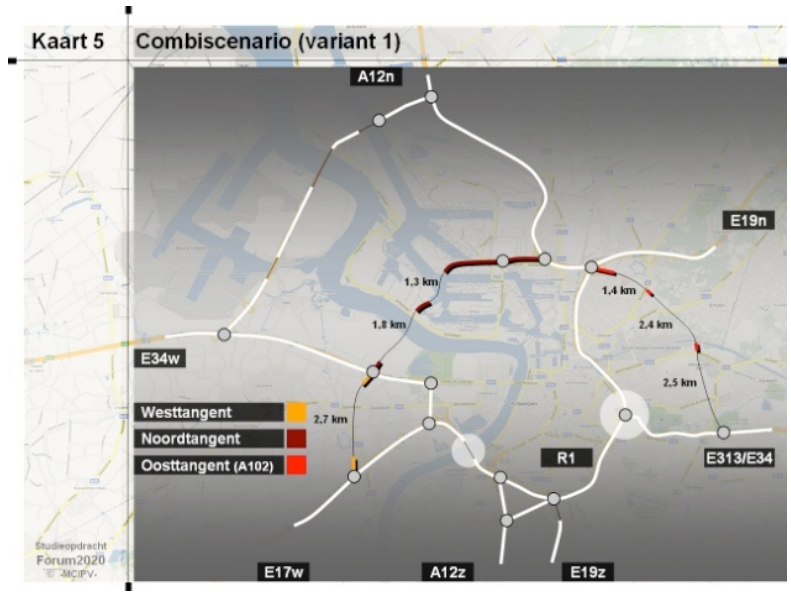
Het *combi- of meccanoscenario* (zie kaarten 5, 6 en 7) omvat het creëren van een noordelijke bypass rond de Antwerpse agglomeratie door het combineren van drie tangentiële verbindingen: (i) een oostelijke bretel – een gesegmenteerde tunnel (T102) - tussen de E313 en de E19 die in synergie wordt aangelegd met de geplande spoorweginfrastructuur; (ii) een westelijke bretel – een gedeeltelijk ondertunnelde verbinding - tussen de E17 ter hoogte van Melsele (industriegebied Schaarbeek) en de E34 in Zwijndrecht (Canadalaan) en (iii)een noordelijke tangent meteen derde Schelde kruising.

Het scenario wordt aangeduid met de termen “combi” of “meccano” omdat ieder van deze tangentiële verbindingen een eigen finaliteit heeft – de oostelijke bretel verbindt de haven met het hinterland, de westelijke bretel zorgt voor aansluiting van de E17 naar de Waaslandhaven en de Liefkenshoektunnel, de noordelijke bretel levert de Scheldekruising als sluitstuk - maar tegelijk ook past in een volledige bypass rond de Antwerpse agglomeratie.

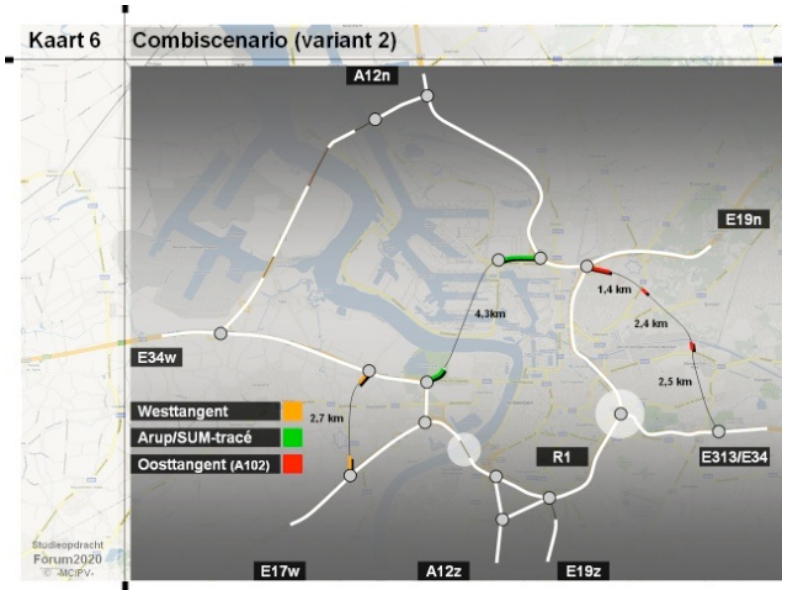
Het combiscenario biedt ook de mogelijkheid om de westelijke tangent te combineren met de verbinding naar de Lange Wapper, wat de minst noordelijke aansluiting op de R1 ter hoogte van Deurne-Merksem oplevert, of met het tunnel tracé (Arup/Sum) met de meer noordelijke aansluiting ter hoogte van de Noorderlaan. Een tangent nog meer ten westen van beide voornoemde mogelijkheden is het traject dat in dit scenario is weerhouden.



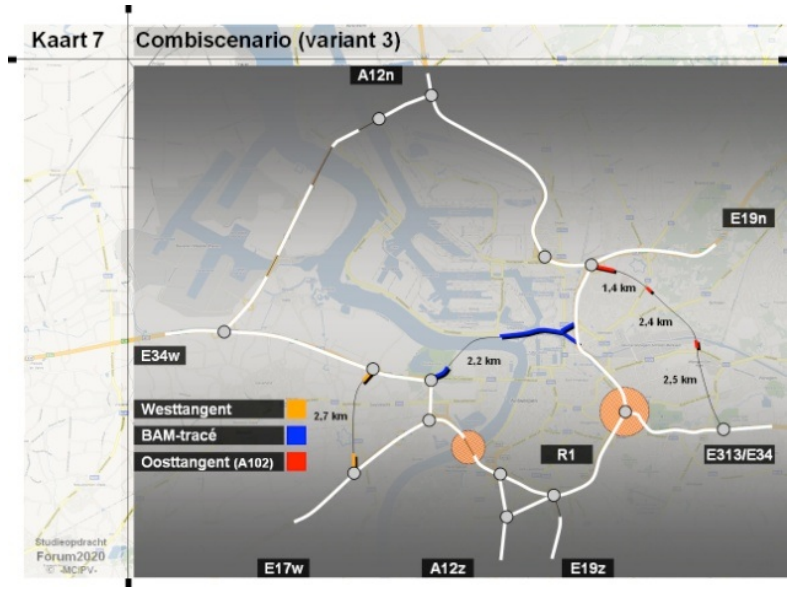
Kaart 4: derde Scheldekruising



Kaart 5: combiscenario (variant 1)



Kaart 6: combiscenario (variant2)



Kaart 7: combiscenario (variant 3)

Voorgaande omschrijving van de scenario's beperkt zich tot het aanduiden van de onderscheidende kenmerken van het hoofdwegennet. In ieder van deze scenario's moet de weginfrastructuur ook gecomplementeerd worden met een aangepast programma van verbetering van het openbaar vervoer. Ook in dit geval zijn tangentiële verbindingen prioritair om het bestaande voornamelijk radiaal tram- en busnetwerk aan te vullen.

Een evaluatie

Bij de keuze tussen dergelijke ingrijpende plannen is een afruil tussen meerdere criteria onontkoombaar. Om die keuze transparant te maken kunnen de relevante criteria worden opgelijst en de scenario's stuk voor stuk worden gerangschikt op hun merites.

Dit maakt de keuze enkel transparant, niet gemakkelijker, omdat ieder scenario onvermijdelijk zijn sterke en zwakke punten heeft.

Forum 2020 ziet als belangrijkste criteria: het (gunstig) effect op de mobiliteit (vermindering congestie, bereikbaarheid, tijdsbesparing, veiligheid, enz.), de (netto) kostprijs (investerings- en onderhoudskosten, mogelijkheden van terugverdien effecten door rekeningrijden), de uitvoeringstermijn (aanlooptijd, uitvoering), de effecten op gezondheid en milieu (bevolking in het betrokken gebied, incidentie van uitstoot, enz.), de directe toegevoegde waarde (tewerkstelling in de bouwsector, onderhoud, toelevering, enz.) en de politieke haalbaarheid (reacties van actiegroepen, maatschappelijk draagvlak, enz.)

Het Forum 2020 heeft noch de pretentie, noch de mogelijkheden om dé definitieve kostenbaten studie en sociaal economische evaluatie van het Antwerps mobiliteitsprobleem op te maken. Toch waagt het Forum 2020 zich aan het opstellen van een verdedigbare rangorde in de scenario's op verschillende relevante criteria. Deze rangorde is gebaseerd op het studiewerk van de adviseurs van het Forum, van deskundigen, van 'expert opinion', van studie van literatuur en documentatie, en op grond van discussies met betrokken partijen met intense kennis van het dossier.

Onderstaande tabel vat de verkregen beoordelingen samen (1= beste score, 4= slechtste score).

Criteria/Scenario	Referentie scenario	Gedeeltelijke Grote Ring	Oosterweel varianten	Combi met noordelijke bypass
Mobiliteit	4	3	2	1
Kostprijs	1	2	3*	4**
Uitvoeringstermijn	1	4	2*	3
Gezondheid &milieu	4	2	3	1
Toegevoegde waarde	4	3	2	1
Maatschappelijke haalbaarheid	1	4	3	2

* exclusief aanleg Stedelijke Ringweg en aanpassingen aansluiting met R1
** inclusief T102

In alle scenario's wordt verondersteld dat de "hardware" – de infrastructuur – wordt gecomplementeerd met een goed functionerend systeem van verkeerssturende prijszetting ("software") met als hoofddoel om de exploitatie van de infrastructuur te optimaliseren, zodat op dat vlak de scenario's op gelijke manier kunnen worden beoordeeld.

Mobiliteit en verkeersveiligheid

Uit analyses van de verkeersstromen blijkt dat het combiscenario de grootste mogelijkheden biedt om het verkeer in en rond Antwerpen op een snelle, kosteneffectieve en veilige manier af te wikkelen. De belangrijkste reden is dat dit scenario een structureel antwoord biedt op de centrale problematiek van de Antwerpse verkeersknoop namelijk het opvangen van doorgaand verkeer – vooral vrachtverkeer – door alternatieve aaneengesloten tangentiële routes (bretellen)in de plaats van het gebruik van de oververzadigde R1. Het scenario ontlast ook het belangrijkste Antwerpse verkeersknelpunt namelijk de aansluiting R1/E313, wat andere scenario's niet of slechts in beperkte mate doen. Ook wordt het doorgaand verkeer in dit scenario maximaal gescheiden van het stadsverkeer en het vrachtwagenverkeer van het personenverkeer. Dit scenario is bovendien in staat om de toekomstige groei in de mobiliteit op te vangen. Het combiscenario biedt – mits een aantal voorwaarden – de mogelijkheid om de R1 tot een stadsweg om te vormen en het ruimtegebruik rond de R1 te heroriënteren. In alle andere scenario's – met uitzondering van de gedeeltelijke Grote Ring – blijft de R1 de cruciale tangentiële hoofdweg tussen de belangrijke radiale verkeersaders in en rond Antwerpen. Geen van de andere scenario's biedt een structurele oplossing voor de belangrijkste file oorzaak namelijk de R1/E313 aansluiting.

Uitvoeringstermijn

Het is aannemelijk dat aanpassingswerken en verbeteringswerken van de bestaande infrastructuur in het referentiescenario het snelst te operationaliseren zijn. Ook de projecten van het scenario Oosterweelverbinding (tracé Masterplan) zijn wellicht op relatief korte termijn uitvoerbaar aangezien alle belangrijke procedures met goed gevolg zijn doorlopen en het noodzakelijke studiewerk voor de uit te voeren bouwwerken ver gevorderd is.

Voor de realisatie van de gedeeltelijke Grote Ring en voor het combiscenario mag men zich verwachten aan een aanloop fase voor procedures en studie die een aantal jaren zal duren alvorens men tot realisatie kan overgaan. Het voordeel van het combiscenario is wel dat het modulair is en dat men de realisatie van het scenario kan spreiden over de tijd, in functie van de budgettaire mogelijkheden.

Gezondheid en milieu

De negatieve impact op gezondheid van de bevolking in de onmiddellijk nabijheid van zware verkeersaders blijkt overduidelijk uit de uitgebreide recente medische literatuur gepubliceerd in gerenommeerde internationale tijdschriften.

Voor de beoordeling van het aspect gezondheid en milieu gebruikt het Forum 2020 de omvang van de bevolking die in de onmiddellijke nabijheid van open verkeersinfrastructuur woont als indicator.

Het referentiescenario is wellicht de meest schadelijk situatie. De druk op het milieu en de gezondheid in het referentiescenario is zeer groot omwille van de hoge intensiteit van het verkeer in de onmiddellijke nabijheid van het stedelijk centrum en de drukbevolkte stadsrand.

Ook de gedeeltelijke Grote Ring – zelfs rekening houdend met gedeelten van het traject in tunnels – loopt vrij dicht bij een aantal grote bevolkingskernen.

Ook het scenario Oosterweelverbinding – bijzonder in de variant Lange Wapper – scoort slecht omdat deze open infrastructuur de grote bevolkingsconcentraties in het noorden van Antwerpen zeer dicht passeert.

Het combiscenario is het minst schadelijk alternatief. Grote gedeelten van de infrastructuur zitten in tunnels en lopen langs industriezones of zijn relatief ver verwijderd van belangrijke woonzones.

Directe toegevoegde waarde

Een belangrijk aspect van de keuze tussen scenario's is de directe toegevoegde waarde die wordt gecreëerd door deze omvangrijke infrastructuurwerken en bouwprojecten. Die toegevoegde waarde omvat de directe tewerkstelling en de benutting van de capaciteit van de bouwsector en de met de bouw aanverwante activiteiten. De toegevoegde waarde is uiteraard sterk gecorreleerd met de kostprijs van de investeringsprojecten. In de regel geldt dat bouwprojecten met een hogere kostprijs ook meer directe toegevoegde waarde scheppen. Daarom is de score op dit criterium de inverse van de score op kostprijs.

Maatschappelijke haalbaarheid

Tot slot is er het criterium van de maatschappelijke haalbaarheid. Hiermee wordt voornamelijk het maatschappelijk draagvlak voor de verschillende scenario's bedoeld. Op basis van uitvoerige contacten met het maatschappelijk middenveld, actiegroepen, politieke verantwoordelijken en mandatarissen wordt weliswaar de inertie van het referentiescenario algemeen verworpen maar blijft het vinden van een breed draagvlak voor de andere scenario's moeilijk.

Na het referendum van 18/10/2009 kan men moeilijk besluiten dat er een breed draagvlak is rond het scenario Oosterweel. Op basis van de contacten met actiegroepen en beleidsverantwoordelijken in de randgemeenten die op het traject liggen van de Grote Ring blijkt ook een sterk latent verzet tegen dit scenario. Bij de uitwerking van het combiscenario werden de bezwaarlijke elementen voor wonen, milieu en ruimtelijk impact zorgvuldig opgelijst. Verder werd afgetoetst met lokale verantwoordelijken en actiegroepen op welke manier de negatieve "footprint" van dit scenario zo beperkt mogelijk kan worden gehouden.

Conclusies en aanbevelingen

Afgezien van voorgaande bevindingen over de verschillende scenario's en hun voor- en nadelen heeft het proces van overleg en discussie in het Forum 2020 en tussen het

Forum 2020 en talrijke gesprekspartners geleid tot een aantal bijkomende algemene inzichten die men als aanbevelingen wil meegeven aan de besluitvormers.

- Een maatschappelijk acceptabele totaaloplossing wordt niet bereikt door na te denken over deze problematiek vanuit een te strikt lokaal standpunt of met een te strikte technische aanpak. Ieder strategisch plan van betekenis noodzaakt hechte samenwerking en breed overleg tussen stad, voorsteden, de omliggende regio (WAK gebied) en het Vlaams gewest. Niet alleen verkeerstechnische oplossingen zijn van belang maar ook maatschappelijke bekommernissen zoals gezondheid, milieu en de leefbaarheid van de omgeving.
- Bij het zoeken van oplossingen voor een dergelijk strategisch en complex probleem lijkt het aangewezen om de formulering van een strategisch concept, de uitwerking van project en de opvolging en uitvoering ervan te scheiden. Iedere fase vereist een andere aanpak en competentie, gaande van politiek en maatschappelijk overleg in de fase van conceptvorming waarbij communicatie een centrale rol speelt, tot technisch en financieel toezicht in de fase van uitvoering waarin projectplanning en –opvolging sleutelcompetenties zijn.
- Een duurzame en structurele oplossing voor de Antwerpse verkeersknoop moet vertrekken van het principe om het doorgaand verkeer op te vangen en rond te leiden vooraleer het de R1 bereikt zodat (personen)stadsverkeer en doorgaand (vracht)verkeer in een vroeg stadium kunnen worden gescheiden.
- Iedere duurzame en structurele oplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen veronderstelt een integrale benadering waarbij tegelijk wordt ingezet op het openbaar vervoer en andere milieuvriendelijke verkeersdragers.
- Een duurzame en structurele oplossing bestaat niet enkel uit “hardware” – een gepaste infrastructuur – maar ook uit “software” namelijk een slim en technologisch up to date systeem van congestieprijszetting dat de weggebruikers aanspoort de infrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken en tegelijk fiscale inkomsten genereert.
- Iedere keuze veronderstelt een afruil tussen verschillende aspecten – mobiliteit, economie, leefbaarheid, haalbaarheid, etc. Het Forum 2020 is van oordeel dat het combiscenario een goed verdedigbaar compromis is tussen de verschillende criteria en aspecten en de vergelijking met andere scenario’s kan doorstaan. Het scenario is ook flexibel, faseerbaar en tot op zekere hoogte te combineren met andere voorstellen.

Het is duidelijk dat een finale keuze afhangt van de gewichten die men toekent aan de verschillende criteria. Wie budgettaire implicaties laat doorwegen, kiest voor het referentiescenario (met aangepaste inkomstengenererende "software"). Wie snelheid van uitvoering laat doorwegen, kiest voor het Oosterweel (brug)scenario, (mits het project in zijn oorspronkelijk geplande vorm wordt uitgevoerd). Wie mobiliteit en veiligheid laat doorwegen, kiest voor de combi (meccano), een scenario dat ook goed scoort op gezondheid en milieu. Het maatschappelijk debat over deze scenario's zal hoe dan ook impliciete gewichten moeten toekennen aan de verschillende criteria en moet leiden tot een onvermijdelijke afruil tussen kostprijs, mobiliteit, gezondheid en milieu, snelheid van oplossing, werkgelegenheid en benutting van capaciteit van de bouwsector. Het Forum 2020 hoopt dat het met deze constructieve reflectie en denkpistes een bijdrage heeft geleverd tot een verantwoorde en duurzame keuze.

Het zwarte gat van de Oosterweel

Manu Claeys – Uittreksel uit het boek 'Stilstand' (Van Halewijck 2013)

Cartoon Lectrr (De Standaard)

In november 2008 wijst het Rekenhof hierop en maant het de BAM aan om alsnog afbreukrisico's op te nemen in een voorcontract. Dat gebeurt niet. Integendeel: op 15 oktober 2008 laat de BAM toe dat Noriant het zogenaamde Gecoördineerd Contract Dossier – ofwel de finale offerte die de basis moet vormen voor volgende contractuele afspraken – indient. Dat is vlak voor de Vlaamse regering op 24 oktober bekendmaakt dat het onafhankelijk alternatievenonderzoek zal worden gegund aan de tijdelijke vereniging Arup uk (London)/SumResearch.

Een nachtelijke overeenkomst

En dan gebeurt iets vreemds. Op 3 maart 2009, in de nacht vóór het studieconsortium Arup/Sum zijn resultaten van het alternatievenonderzoek publiek maakt, leggen de BAM en Noriant nieuwe afspraken vast in de voorziene *Design Sign-Off* (DSO). De overeenkomst wordt ondertekend door het management van de BAM en door de ingenieurs Lode Franken en Olivier Legrand namens Noriant, onder opschortende voorwaarde van goedkeuring door de raad van bestuur van BAM en het directiecomité van Noriant tegen uiterlijk 20 maart 2009. Het is een merkwaardig moment om een dergelijk voorakkoord op papier te zetten, wetende dat enkele uren later het dossier een drastisch andere wending kan nemen.

Aan het Vlaams Parlement legde BAM-CEO Jan Van Rensbergen op 17 juni 2008 al uit wat zo'n *Design Sign-Off* inhoudt: 'DSO is de term die ik gebruik om eigenlijk driekwart van het DBFM-contract af te sluiten in een voorakkoord betreffende het defini-

tieve aanbiedingsontwerp, de conformiteit, de overeenstemming met onze gewijzigde vraagspecificatie, de kostprijs – de investering, het onderhoud, alle kostprijselementen die niet financieringsgerelateerd zijn: alle documenten die we *ne varietur* wensen vast te leggen.'

In het geval dat de raad van bestuur van BAM die DSO effectief goedkeurt, zal Noriant dus 'driekwart' van het eindcontract op zak hebben. Maar zover zal het misschien niet komen, beseffen de betrokkenen daags na de nachtelijke beraadslaging. Want op 4 maart 2009 krijgt het BAM-tracé een onvoldoende in het eindrapport van het alternatievenonderzoek. Er wordt onder andere gewezen op ruimtelijke problemen aan het Sportpaleis, waar het BAM-tracé middels 19 rijstroken zal worden gekoppeld aan de huidige Antwerpse ring. Daarvoor is een viaduct nodig met een breedte van 106 meter, midden in dichtbevolkte woonwijken. Tijdens de powerpointpresentatie aan de regering, het Antwerpse college en later die dag ook aan de BAM en stRaten-generaal toont Arup/Sum een rangschikking van de onderzochte alternatieven, waarbij het BAMtracé de tweede plaats krijgt na het alternatieve tracé van stRaten-generaal. Op vraag van de opdrachtgever (Vlaamse regering) wordt de dia uit de presentatie verwijderd die later aan pers en publiek wordt getoond. Officiële reden: het opmaken van een rangschikking behoorde niet tot de opdracht van Arup/Sum. Ook een optimalisering formuleren van het stRaten-generaaltracé behoorde niet tot de opdracht. Maar het studieconsortium doet dit toch. Het nieuwvoorgestelde alternatief gaat iets westelijker door de haven en telt een op- en afrittencomplex minder. Het wordt het Arup/Sum-tracé genoemd.

Over dit scenario bestelt het Antwerpse college op 3 april 2009 in samenspraak met de Vlaamse regering een vervolgstudie bij Arup/Sum. Desondanks, en voorbijgaand aan de onvoldoende voor het BAM-tracé in het alternatievenonderzoek, beslist de raad van bestuur van de BAM op 17 april 2009 om de *Design Sign-Off* om het BAM-tracé te bouwen toch goed te keuren. Deze beslissing is niet alleen vermetel, gelet op de context. Ze vormt ook een kantelmoment in de contractuele relatie tussen de BAM, de Vlaamse regering en Noriant. Fase 1 uit het eerder niet-ondertekende maar wel door beide partijen goedgekeurde voorcontract van mei 2008 wordt erdoor afgerond. Want het 'volledig en in overeenstemming' verklaren door de BAM van het definitieve aanbiedingsontwerp voorgelegd door Noriant was een voorwaarde om een DSO op te maken. Verder wordt overeengekomen dat fase 2 uit hetzelfde niet-ondertekende voorcontract op korte termijn contractueel bevestigd zal worden. In het Vlaams Parlement had BAM-CEO Van Rensbergen op 17 juni 2008 al uitgelegd dat een DSO de voorwaarde was voor het van kracht worden van deze fase uit het voorcontract. In dat contract was bepaald

dat de voor fase 2 relevante delen van de projectkwaliteitsplannen en deelkwaliteitsplannen 'zo spoedig mogelijk na *Design Sign-Off* aan BAM ter Acceptatie worden voorgelegd'. In de *Design Sign-Off* zelf verbindt de BAM zich ertoe zich in te spannen om 'tegen uiterlijk 30 september 2009' een 'aan de huidige situatie aangepast' voorcontract te tekenen dat 'gebaseerd zal zijn op het voorcontract met betrekking tot het precontractueel ontwerp door Noriant en de precontractuele acceptatie door BAM, zoals goedgekeurd door de raad van bestuur van BAM op 16 mei 2008'. De *Design Sign-Off* werpt ook zijn schaduw vooruit. In de overeenkomst engageert Noriant zich om binnen twee maanden – dus voor half juni 2009 – haar kernteam en de externe engineeringsbureaus te hermobiliseren, waarna een periode van tien maanden nodig is 'voor het opstellen en het accepteren van het Integraal Ontwerp en het Conditionerings- en Werkvoorbereidingsdossier', dit wil zeggen de documenten uit de tweede fase van het eerder niet-ondertekende voorcontract. Ondanks de alarmsignalen over de haalbaarheid van de Oosterweelverbinding (verbrokkelend maatschappelijk draagvlak, negatieve evaluaties in onderzoeken) en zonder de resultaten af te wachten van het door het Antwerpse college opgestarte onderzoek over een veelbelovend alternatief, zet de BAM Noriant opnieuw aan het werk. De BAM voert sindsdien aan dat Noriant geen financiële rechten kan putten uit de DSO zolang er geen getekend DBFM-contract is, verwijzend ook naar juridisch advies (13 maart 2009) van Stibbe en naar een beoordeling (21 januari 2010) door het Rekenhof. Een DSO houdt inderdaad geen verplichting in om de opdracht daadwerkelijk te gunnen, maar het document – 'driekwart van het DBFM-contract' – verstevigt wel een eventuele claim, bij niet-gunning, dat het bouwconsortium significant dichter dan voorheen bij het binnenhalen van de opdracht stond en dat de BAM ook een dergelijk signaal uitzond. Noriant kan aanvoeren dat de DSO de BAM en Noriant in een nieuwe contractuele fase van de onderhandelingen bracht, al was het maar omdat de opmaak van een dergelijk voorakkoord niet voorzien was in het oorspronkelijke bestek. De in het bestek opgenomen onderhandelingsleidraad kan voortaan niet zonder meer worden beschouwd als het alfa en omega voor de financieel-juridische relatie tussen BAM en Noriant. Er is een kwalitatief nieuwe stap gezet, voorbij de in het bestek gevraagde engagementen door het bouwconsortium.

Schadeclaim

Een week na de nachtelijke ondertekening van de *Design Sign-Off* lijkt BAM-woordvoerder Nick Orbaen deze stelling te bevestigen in de media: 'Noriant is uit de procedure gekomen als *preferred bidder* en we hebben al een principeovereenkomst over de

offerte. In deze fase kan Noriant een schadevergoeding eisen als het contract toch nog naar een andere aannemer gaat' (*De Morgen*, 10 maart 2009). De volgende vraag wordt dan: wat wordt bedoeld met een 'schadevergoeding'?

In *Bang voor de brug* (januari 2010) vertolkt Jean-Charles Verwaest de zienswijze hierover van Noriant: 'Bouwconsortium Noriant maakt zich sterk dat het zich tijdens de hele aanbestedingsprocedure en tijdens alle onderhandelingen correct heeft gedragen en dat het dit ook eist van de overheid als contractspartner. Een schadeclaim bij contractbreuk kan dan ook zeer hoog oplopen. Vermoedelijk wordt deze claim in twee delen opgesplitst: een vergoeding voor de directe en indirecte kosten van de aanbesteding, en een vergoeding voor het derven van de uitvoering en de winstmarge op het project dat niet meer mag worden gebouwd.' Dat Noriant minstens vergoeding voor de geleverde prestaties zal nastreven, beseft ook de BAM. Bij de 13de parlementaire voortgangsrapportage (21 januari 2010) zegt CEO Van Rensbergen hierover: 'Natuurlijk valt te verwachten dat Noriant bij een eventueel definitief afbreken van de onderhandelingsprocedure zijn belangen ten volle zal verdedigen, door het indienen van een schadeclaim ter vergoeding van alle gemaakte kosten.' Op basis van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek kan het bouwconsortium effectief aanspraak doen gelden op een dergelijke vergoeding voor alle voorbereidende werk. Dit deel van de Noriant-schadeclaim zal alleszins hoger liggen dan de 1,3 miljoen euro vastgelegd in het bestek of de 4,3 miljoen euro 'verworven' na de volledigheidsverklaring van het aanbiedingsontwerp.

In maart 2009 plakt Noriant zelf al het bedrag van 30 miljoen euro hierop, ofwel iets meer dan 1 procent van de toentertijd gehanteerde kostprijs van 2,8 miljard euro voor de Oosterweelverbinding. Op 19 april 2012 heeft *De Tijd* het over 50 miljoen euro investeringskosten, waarvan Besix en cfe als belangrijkste bouwgroepen binnen het consortium Noriant elk een kwart voor hun rekening namen. Voor het andere deel van een eventuele schadeclaim zal Noriant uitgaan van een vergoeding voor gederfde winst, dit wil zeggen het bedrag dat het bouwconsortium misloopt door het niet-binnenhalen van de bouworder. In aannemerskringen wordt hierop gemeenlijk een cijfer tussen 10 procent en 17 procent van de totale kostprijs van het bouwproject geplakt. Om dit deel van de schadeclaim te bepleiten zal Noriant minstens moeten kunnen aantonen dat er een reëel perspectief bestond op het afronden van de onderhandelingen én dat de BAM onzorgvuldig handelde in de aanloop naar het afbreken van die onderhandelingen. Eventuele rechten kunnen daarbij worden geput uit het bestaan van voorcontracten of voorakkoorden.

Vóór 17 april 2009 kan alleszins geen sprake zijn van 'contractbreuk'. Tot die dag wordt een klassieke aanbestedingsprocedure gevolgd op basis van een bestek waarin (bescheiden) kostenvergoedingen zijn voorzien voor geleverde prestaties, met name het voorleggen van een *Best and Final Offer* en van een bouwaanvraag. Na de goedkeuring van de *Design Sign-Off* wordt een en ander discutabel, want ook een voorakkoord is een contract. Minstens kan worden aangevoerd dat de DSO wijst op een meeting of minds, een verondersteld akkoord afgeleid uit de handelswijze van de onderhandelingspartner en voorafgaand aan de effectieve contractsluiting.

Toeval of niet, maar op 7 maart 2009 – enkele dagen na de nachtelijke ondertekening – wordt voor het eerst een exorbitant bedrag geplakt op een mogelijke schadeclaim door Noriant. De krant *De Tijd* heeft het over 400 miljoen euro, ofwel ca. 15 procent van de toenmalig gehanteerde kostprijs van de Oosterweelverbinding. Het bedrag wordt op 12 maart bevestigd (of overgenomen?) in *Trends*, dat een parlementair onderzoek bepleit. Op dat specifieke moment heeft het consortium enkel een niet-getekend voorcontract en een nog niet goedgekeurd DSO in handen. Het is daarom weinig waarschijnlijk dat Noriant op die data aanspraak kan maken op een dergelijk bedrag. Maar dat verandert dus op 17 april 2009.

Politiek schijnmanoeuvre met gevolgen

Twee weken later zet de BAM nog een volgende stap in de onderhandelingsprocedure met de voorkeursbieder. Op 4 mei 2009 dient de beheersmaatschappij de bouwaanvraag in die Noriant heeft opgemaakt voor de Oosterweelverbinding.

Na de bekendmaking van het Arup/Sum-rapport was begin maart een breuk ontstaan in de Vlaamse regering: sp.a wilde een vervolgstudie bestellen over het Arup/Sum-tracé, Open Vld en cd&v wilden doorgaan met het BAM-tracé. Tien weken voor de Vlaamse verkiezingen was het voor minister-president Peeters zaak om zijn regering samen te houden. Het politieke compromis was dat de stad Antwerpen de vervolgstudie mocht bestellen en dat de Vlaamse regering tegelijk, via de BAM, de bouwaanvraag mocht indienen. Dit compromis van 28 maart 2009 kreeg de krachtige term 'dubbelbesluit' opgekleefd, maar in feite was het een zwaktebod voortkomend uit politieke logica in plaats van bestuurlijke coherentie.

In het dubbelbesluit zat voor elke regeringspartij wat wils, opdat een ieder met de eigen trofee kon zwaaien richting de verkiezingen van 7 juni 2009. Maar zo ontstond een

absurde en rechtsongeldige situatie: het openbaar onderzoek over de bouwaanvraag – de allerlaatste stap richting bouwvergunning – werd opgestart, terwijl tegelijk nog een studie in opmaak was over een alternatief voor het te vergunnen bouwproject. Zonder kennisgeving van de inhoud van een alternatievenstudie kan een overheid geen correct openbaar onderzoek voeren over een bouwaanvraag. Dat had het advocatenbureau Stibbe in de zomer van 2008 al uitgelegd aan de BAM, toen de BAM overwoog om de bouwaanvraag in te dienen tijdens het eerste alternatievenonderzoek.

Achter het dubbelbesluit ging niet alleen een partijpolitieke logica schuil maar ook een procedurele. Op 15 mei 2009 zou de regering een nieuwe Vlaamse codex ruimtelijke ordening goedkeuren, die een beperking in de tijd voorziet bij de behandeling van bouwaanvragen. De nieuwe codex zou op 1 september 2009 van kracht worden. Door de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding nog vóór die data te laten indienen, garandeerde de regering dat geen vervaldatum zou gelden voor de aanvraag. Het dubbelbesluit was een politiek schijnmanoeuvre, als electorale communicatie gericht op de korte termijn. Maar voor Noriant bracht de regeringsbeslissing wel twee reële gevolgen met zich mee, die het bouwconsortium op lange termijn kan benutten in een rechtsgang. Met haar beslissing van 28 maart 2009 gaf de regering vooreerst groen licht aan de BAM om korte tijd later, op 17 april, de *Design Sign-Off* te ondertekenen.
De bouwaanvraag indienen zonder een bereikt akkoord over het ontwerp en de ermee overeenstemmende kostprijs heeft immers geen zin, legde BAM-CEO Van Rensbergen al uit op de raad van bestuur van 19 september 2008, aangezien het ontwerp intellectueel eigendom is van Noriant. Verder creëerde de beslissing ook de context voor de laatste fase in de wettelijk voorziene procedure richting een bouwproject: het indienen van de bouwaanvraag.
Op de raad van bestuur van de BAM van 21 maart 2008 werd de fase van het goedkeuren van de bouwaanvraag reeds bestempeld als een van de drie sleutelmomenten in de onderhandelingsprocedure, samen met het ondertekenen van de DSO en de precontractuele acceptatie van het Integraal Ontwerp.
Het enige overheidsniveau dat het project na indiening van de bouwaanvraag administratief nog kan afkeuren is de Vlaamse regering, als vergunningverlener. Aanvoeren dat de bouwaanvraag niet voldoet, wordt alvast moeilijk voor de regering, nadat het via de BAM zelf de bouwaanvraag voor volledig liet verklaren en nadat het middels een regeringsbeslissing had laten verstaan ‘geen belemmeringen’ te zien en akkoord te kunnen gaan, ‘gelet op het geleverde studiewerk en de gemaakte evaluaties’ dat de BAM de bouwaanvraag indient voor de Oosterweelverbinding.

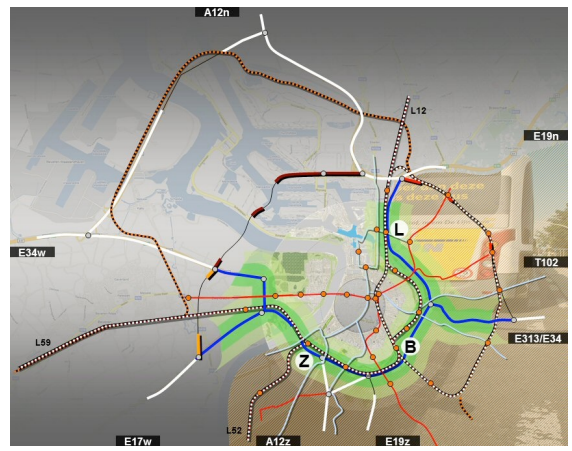
De politieke dynamiek die ervoor zorgde dat enkele weken voor de verkiezingen van juni 2009 nog vlug de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding werd ingediend, heeft de juridische positie van Noriant versterkt.
Met het ondertekenen van de DSO en het indienen van de bouwaanvraag binnen een periode van twee weken haalde Noriant twee 'vette vissen' binnen, twee belangrijke stappen in de onderhandelingsprocedure die het bouwconsortium als verworven kan beschouwen. Sinds 17 april en 4 mei 2009 is Noriant daarom meer dan zomaar een bieder.
Op 21 januari 2010 stelt het Rekenhof in het Vlaams Parlement dat de BAM bij niet-gunning van de opdracht niet verplicht is een schadevergoeding te betalen 'krachtens de normale regels van de overheiDSOpdrachten'.
De relevante vraag is echter of dat ook geldt bij onderhandelingsprocedures waarbij een voorakkoord is getekend en de bouwaanvraag reeds is ingediend.
Gelet daarop kan het afbreken van de onderhandelingen op zich als een culpa in contrahendo (nalatigheid of fout tijdens de contractvorming) worden beschouwd.

Tegen beter weten in (negatieve evaluatie door Arup/Sum, afkalvend draagvlak) heeft de regering eind maart 2009 de kans gemist om de onderhandelingen met Noriant stil te laten leggen. Om politieke redenen (geen gezichtsverlies lijden, nakende verkiezingen) heeft ze daarentegen de relatie met de bouwgroep geheractiveerd, contractueel verdiept en via toestemming om de bouwaanvraag in te dienen ook procedureel in een nieuwe fase gebracht. Sindsdien beschikt de bouwgroep over juridische munitie om met enige werkelijkheidszin te dreigen met schadeclaims bij verbreking van die relatie. Sindsdien en als gevolg daarvan werd de Oosterweelverbinding een fetisj voor de Vlaamse regering. Welk voortschrijdend inzicht ook over de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen neerdaalde, het BAM-tracé moest en zou deel blijven uitmaken van het Masterplan. Het risico op schadeclaims was te groot geworden.

Openbaar vervoer vormt de ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkeling

Uittreksel uit Van Knelpunten naar knooppunten [p.93]. Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen, Manu Claeys en Peter Verhaeghe (juni 2010)

Nood aan significante uitbreiding netwerk



Antwerpen kent een vrij stevig uitgebouwd openbaar vervoernetwerk, met niet minder dan twaalf tramlijnen en een fijnmazig busnetwerk. Dat is een zegen. Maar het bestaande netwerk is relatief oud en slechts in beperkte mate aangepast aan de noden van een moderne grootstad. In een rapport van 2006 noteert Studiegroep Omgeving/Tritel over de drager van dit netwerk (het tramnet):

"De hoofdstructuur van het tramnet in Antwerpen ontstond reeds in het begin van de twintigste eeuw. Sindsdien zijn er slechts een beperkt aantal aanpassingen gebeurd (gedeeltelijk ondergronds brengen van een aantal lijnen en vervanging van een aantal tramlijnen door busdiensten)."

Het huidige netwerk kent daardoor drie opvallende zwaktes, die samen in de weg staan van een meer concurrentiële positionering tegenover het autogebruik.

1.

Op veel lijnen (tram en bus) ligt de commerciële snelheid laag door een gebrek aan doorstroming. In de nauwe straten van de oude stad en de negentiende-eeuwse gordel is oponthoud soms moeilijk te vermijden: één slordig geparkeerde auto, één niet-inklapbare autospiegel kan minuten wachttijd veroorzaken voor een tram. Maar ook wie op de grote verkeersassen zoals de Bredabaan, de Turnhoutsebaan, de Grote Steenweg

of de Sint-Bernardsesteenweg het openbaar vervoer neemt, staat vaak lang te wachten om dan plots een hele flottielje trams en bussen na elkaar te zien komen. Dergelijk opponthoud wordt deels veroorzaakt door een gebrek aan eigen bedding en deels door het frequente halt houden voor stoplichten.

2.

De bestaande lijnvoering is vooral radiaal gericht, d.w.z. dat bijna alle tram- en buslijnen van en naar het stedelijke centrum rijden. De Werkgroep Integrale Aanpak Masterplan plaatste daar twee bemerkingen bij:

"Ten eerste zijn expliciet tangentiële verbindingen (tussen kernen of bestemmingen in de eerste gordel randgemeenten) niet op een gelijkwaardige manier opgenomen in het netwerk, hoewel ook voor deze relaties een belangrijke en groeiende vraag bestaat. Ten tweede bestaat er in het aanbod van openbaar vervoer binnen het grootstedelijk gebied Antwerpen een zekere overlap van ontsluitende lijnen, stamlijnen en streeklijnen. Deze overlap draagt echter niet bij tot de leesbaarheid noch tot de betrouwbaarheid."

Het netwerk is niet evenwichtig opgebouwd. Relaties worden wel gelegd tussen de kernstad en de eerste gordel van districten en randgemeenten, maar hoogwaardige tangentiële verbindingen tussen de districten en randgemeenten onderling ontbreken in belangrijke mate. Bovendien komen op de radialen diverse lijnen met verschillend karakter en bereik (lokaal en regionaal) samen. Dit leidt tot een gebrek aan flexibiliteit in het gebruik van het netwerk. In een evenwichtig opgebouwd net kan het aantal overstappen geminimaliseerd en de overlap geoptimaliseerd worden.

3.

Het netwerk is niet meegegroeid met de agglomeratie, noch op de radialen (verbinding met voorstad) noch op de tangenten (interne verbinding). Er bestaat m.a.w. geen volledig uitgewerkt openbaar vervoernetwerk voor het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt hierover dit:

"Het stedelijk openbaar vervoer in Antwerpen heeft een reikwijdte van slechts 10 tot 15 km en is overwegend centraal georiënteerd. Dit leidt ertoe dat in de rand van het stedelijk gebied geen alternatief van openbaar en collectief vervoer beschikbaar is

voor de belangrijke verkeersstromen. (…) De grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en in mindere mate Gent hebben een belangrijke regionale en zelfs bovenregionale uitstraling. De huidige geringe uitbouw van het net voor openbaar vervoer in deze stedelijke gebieden maakt deze vervoersvorm voor afstanden van minder dan 20 km onvoldoende attractief voor verplaatsingen van en naar dit gebied. De zwakke uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer kan op termijn het vooropgestelde bundelingsbeleid in de grootstedelijke gebieden hypothekeren en zelfs onmogelijk maken.

Er is een lacune ontstaan in de bediening van de voorstad: de NMBS richt de dienstverlening vooral op het interstedelijk verkeer, De Lijn trok het aanbieden van hoogwaardig stedelijk vervoer niet door tot de grens van het uitdeinend stedelijk gebied. Het voorstedelijk vervoer bleef daardoor onvoldoende sterk uitgebouwd. Deze lacune werd niet weggewerkt bij de opmaak van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, wellicht ten dele omdat het spoorverkeer geen bevoegdheid is van het Vlaamse Gewest: bijgevolg werd de NMBS niet betrokken bij een eventueel versterken van het voorstadsnet."

Deze drie zwaktes dienen aangepakt, wil men huidige en toekomstige autogebruikers in het Antwerpse een performant alternatief aanbieden. Een hoge reissnelheid, goede aansluitingen en een vlotte bereikbaarheid worden immers als belangrijker ervaren door de reiziger dan de kostprijs van de verplaatsing, zo blijkt uit tal van studies. Dit geldt voor de autogebruiker, maar ook voor de gebruiker van het openbaar vervoer.

Omwille van bovenstaande vaststellingen bepleitte de Werkgroep Integrale Aanpak Masterplan al in 2002 een 'schaalsprong' voor het openbaar vervoer in Antwerpen, wat 'de introductie vergt van een autonoom net van grootstedelijk verbindend openbaar vervoer' (rapport WIAM, hoofdstuk Netwerken, openbaar vervoer). De modale shift die toen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd vooropgesteld ging reeds uit van een stijging van het aandeel openbaar vervoer met 50% en van een verdubbeling van het aanbod (capaciteit en/of frequentie).

De opgestarte openbaar vervoerprojecten (een aantal tramverlengingen in eigen beddingen) passen in dat kader, maar blijken nog te weinig ambitieus en onvoldoende ingebed in een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio. De totale investeringskost van het Masterplan bedraagt 4,2 miljard euro, slechts een vijfde daarvan (850 miljoen euro) gaat naar het openbaar vervoer. Ter vergelijking: om de lokale verkeerscongestie aan te pakken investeert de stadsregio Dublin (met eenzelfde grootte als de stadsregio Antwerpen) 21,8 miljard euro in de periode 2001-2016, volgens een verdeelsleutel één kwart (5,3 miljard euro) wegenwerken en drie kwart (15,7 miljard euro) openbaar vervoer - plus nog 800 miljoen euro integratie en traffic management. ...

Sneltrams en light-trains

Waar liggen de concrete prioriteiten bij het verder ontwikkelen van een performant openbaar vervoernet in de Antwerpse regio, als alternatief voor het wegverkeer? Het ruimtelijk structuurplan van de Provincie Antwerpen (2001) geeft de belangrijkste principes aan: uitbouw van hoogwaardig voorstedelijk vervoer, toevoeging van tangentiële verbindingen, aanduiden van knooppunten voorstedelijk vervoersnet als verdichtings- en ontwikkelingsgebieden, aanleg van goed uitgeruste multimodale knooppunten (transferia aan te sluiten op een krachtig openbaar vervoersysteem en fietsnetwerken), optimalisatie van de onderlinge uitwisseling tussen verschillende transportmodi.

Dit structuurplan is bijna tien jaar geleden goedgekeurd. De sterke principes werden helaas nauwelijks in de praktijk omgezet. Op het terrein is intussen weinig veranderd. In juni 2004 maakte de stad Antwerpen een Mobiliteitsplan op basis van een openbaar vervoernetwerk dat conceptueel erg nauw aansluit bij de door de Provincie naar voor geschoven principes. Het was de eerste keer dat een volledig raster uitgetekend werd dat mobiliteitsrelaties wilde aanbrengen tussen wijken, stadsdelen en de gordel van voorsteden. Dit raster van knooppunten blijft zijn actualiteit behouden.

In 2009 bracht de vervoersmaatschappij De Lijn een Mobiliteitsvisie 2020 naar buiten over het spoorgebonden stadsregionaal vervoer in Antwerpen. Belangrijk in deze visie is het besef dat enkel een verdere uitbouw van het tramnetwerk niet volstaat om de noodzakelijke schaalsprong te bewerkstelligen. Er is ook nood aan een aanbodniveau met zowel breder bereik als hogere snelheid.

Daarom wordt bij de verdere uitbouw van de grondstructuur van het openbaar vervoernetwerk een onderscheid gemaakt tussen IR-treinen, lighttrain, sneltrams en het stedelijk tram- en busnetwerk.

IR-treinen en lighttrain maken gebruik van bestaande NMBS-sporen, rijden dus volledig in eigen bedding en zonder conflict met andere transportmodi. Het bereik van de IR-treinen is groter dan dat van het lighttrainsysteem: ze rijden van regio naar regio, bv. van Antwerpen naar Turnhout of Mol. De lighttrain is daarentegen een voorstedelijke trein die sneller kan optrekken en afremmen, meer haltes aandoet en een hogere frequentie (4/uur) heeft. Als concrete lighttrain-lijnen schuift De Lijn de verbindingen Antwerpen-Kapellen-Essen-Roosendaal en Antwerpen-Hemiksem-Boom naar voor, met verlenging voor die laatste lijn tot Mechelen (via Willebroek) en Sint-Niklaas (via Puurs).

Blijkens de Mobiliteitsvisie 2020 rijden sneltrams op tramsporen, met even hoge snelheid (50 km/uur) en even hoge frequentie (4/uur) als de lighttrain. Binnen de Antwerpse context stelt zich hier echter een probleem. Om deze snelheid te halen moeten in de verdichte agglomeratie stopplaatsen worden geschrapt. Zo wil De Lijn de bestaande tramlijn 24 in Borgerhout ondergronds brengen in de reeds gebouwde pijp onder de Turnhoutsebaan, maar worden daarbij vier metrostations niet geopend. De gevolgen voor heel wat tramgebruikers in Borgerhout zijn niet gering: zij zullen de bestaande tram 24 niet langer in hun buurt zien halt houden, waardoor voor hen een vlotte verbinding verdwijnt richting het stadscentrum, het Zuid, Hoboken en Deurne-Zuid. Voor de stadsbewoners gaat de bediening er dus op achteruit, ten voordele van de randstedelingen die sneller in het centrum zullen staan. Dit kan niet de bedoeling zijn.

De sneltram wil inzetten op reissnelheid, maar dit dreigt ten koste te gaan van de bereikbaarheid en ontsluiting van dichtbevolkte wijken in de stad, waardoor schrappen van haltes niet evident is. De bestaande lijn 24 heeft alleen al in Deurne-Zuid nog een tiental haltes die moeten bediend worden. Wordt dit aantal ook gehalveerd? De sneltram belandt op die manier tussen twee stoelen: snel op sommige delen van het traject en traag (frequente stops) op andere. Het is aangewezen om een duidelijke keuze te maken en het hybride concept sneltram-die-van-ver-komt te vervangen door een lighttrain, waar nodig ook met nieuwe sporen.

Binnen de stad en in de eerste gordel van randgemeenten kan dan verder ingezet worden op de optimalisatie van het stedelijk tram- en busnetwerk, dat - zo stelt ook de Mobiliteitsvisie - een lagere snelheid (25 km/uur) maar een hogere frequentie (6/uur) haalt dan de lighttrain.

In Dublin werd een gelijkaardige hiërarchie, complementariteit en verwevenheid in het openbaar vervoernet ingebouwd. Het recentelijk sterk verbeterde netwerk kan bijna model staan voor het Antwerpse net zoals dat conceptueel is uitgetekend in de Mobiliteitsvisie van De Lijn. Ook in Dublin wordt een onderscheid gemaakt tussen IR-trein (suburban rail), lighttrain (DART), onderliggend tramnetwerk en bussysteem. Het onderliggend tramnetwerk kent dan ook nog eens - zoals in Antwerpen - een opsplitsing in een ondergronds systeem (Metro, ofwel de dubbele T in Antwerpen) en bovengrondse tramlijnen (LUAS).

De lighttrain (DART) heeft een bereik tot aan de grenzen van de stadsregio, het tramnetwerk reikt niet verder dan de voorstad. Omdat voor personenverkeer - zoals in Antwerpen - de congestie op het hoofdwegennet de drijvende factor is naar modale shift, zijn het vooral de lange afstandsverplaatsingen die overstappen naar het openbaar vervoer.
De lighttrain speelt hierbij een vitale rol, met voldoende concurrentiële snelheid, hoge frequentie, geen conflict met andere transportmodi en een kwaliteitsvolle context.

Om ook in Antwerpen een aanbodniveau te creëren met breder bereik en hogere snelheid moet een openbaar vervoersysteem worden uitgebouwd dat de hele stadsregio bestrijkt en maximaal in eigen bedding functioneert. ...

Knooppunten worden overstapmachines

(Het)... verdient... aanbeveling om een goed leesbare hiërarchie aan te brengen tussen een volledig geactiveerd premetrostelsel en een te ontwikkelen lighttrainsysteem. Die dubbele gelaagdheid levert de onderbouw voor een nieuwe mentale kaart van Antwerpen, een kaart die de samenhang van de stadsregio hertekent op basis van de grote, interne openbaar vervoersassen. De premetro biedt snelle en ruimtelijk structurerende hoofdlijnen tussen de kernstad, de districten en de randstedelijke gebieden door een verdere operationalisering van de zogenaamde dubbele T binnen de Singel en een verbeterde doorstroming daarbuiten. Nieuw-geplande lijnen naar voorheen tramloze districten (Wilrijk, Ekeren) of randgemeenten (Brasschaat, Schoten, Borsbeek, Hove) worden zo veel als mogelijk geïntegreerd in dit premetrosysteem.

Het lighttrainsysteem heeft een breder bereik en verzorgt – grotendeels gebruik makend van bestaande en reeds geplande infrastructuur – zowel tangentiële verbindingen binnen de agglomeratie als radiale verbindingen met de omliggende kleinstedelijke gebieden.

Samen vormen ze de ruggengraat van het openbaar vervoernet en zijn ze de belangrijkste dragers van geconcentreerde stadsontwikkeling en ontsluiting van grote attractiepolen (ziekenhuizen, winkelgebieden, voetbalstadion, Sportpaleis, kantoorlocaties, P&R-zones, scholen, …). De ontwikkeling van een lighttrain- en premetronetwerk moet dan ook gesitueerd worden binnen een globaal stadsvernieuwingsproject. Openbaar vervoer en stadsontwikkeling gaan hand in hand, zijn afhankelijk van elkaar. Openbaar vervoer wordt meer rendabel naarmate er grotere verdichting is nabij de vervoersassen. De bereikbaarheid van woongebieden wordt groter naarmate er betere ontsluiting is met het openbaar vervoer.

Wanneer we het verhogen van de gemiddelde commerciële snelheid willen combineren met het opvullen van geografische lacunes (verdere uitbreiding plus nog fijnmaziger bereik), is het aanbrengen van een functionele gelaagdheid en bijhorende knooppuntenhiërarchie in het Antwerpse openbaar vervoersnet noodzakelijk. Complementaire niveaus worden daarbij zo strategisch mogelijk met elkaar verwerven rond knooppunten. In *Oh Duurzaam Antwerpen* (2009) wijst Peter Vermeulen op het belang hiervan:

"De veelheid aan verplaatsingen en het uiteenlopend karakter ervan vraagt een sterke onderlinge afstemming, verweving en samenhang van deze verschillende netwerken. Daardoor krijgen mensen keuze tussen verschillende vervoersalternatieven en het gecombineerd gebruik ervan (auto-openbaar vervoer, fiets-trein, …). Uiteindelijk is iedereen voetganger aan het begin en het einde van zijn/haar verplaatsing, tussenin zijn verschillende verplaatsingswijzen mogelijk. Die betere onderlinge afstemming maakt ketenmobiliteit mogelijk."

De grote knooppunten moeten worden uitgebouwd als heuse overstapmachines. Centraal knooppunt is uiteraard de zone tussen Antwerpen Centraal en de Leien, met de grote premetrostations Astrid en Opera. Andere belangrijke knooppunten situeren zich op de kruisingen tussen het stadstramnet, het premetrosysteem en het lighttrainstelsel. In concreto is dat op diverse plekken aan de Leien, de Singel en de fortengordel. Terecht stelt het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (2006) dat dergelijke plek-

ken de basis moeten vormen voor het locatiebeleid: 'De knooppunten van de verschillende vormen van openbaar vervoer moeten de ontwikkelingspolen van de stad bepalen.'

In de buitenste gordel van de agglomeratie bevinden zich specifieke knooppunten (transferia) voor autogebruikers, met name de Park & Ridezones. Het intelligente inplanten en uitbaten van dergelijke zones is een wetenschap op zich. Genereert het transferium op zich geen nieuwe behoeften en bijkomend autoverkeer op de wegen? Kan een voldoende hoge frequentie gegarandeerd worden, opdat potentiële gebruikers niet te lang moeten wachten op hun aansluiting? Hoe koppel je het handhaven van frequentie aan de daluren, wanneer zich weinig pendelaars aandienen?

Nog verderop bevinden zich de kleinstedelijke 'hubs' die hun eigen, lokale centraliteit hebben maar tegelijk – via het lighttrainsysteem – toegang bieden tot het Antwerpse centrum. Voorbeelden daarvan zijn de stations van Sint-Niklaas, Boom, Lier, Herentals of Kapellen.

Het belang van kwaliteitsvolle openbaarvervoersknooppunten kan nauwelijks overschat worden in een moderne stadsregio. Het zijn de nieuwe publieke ruimten van de stad, waar de voetganger centraal staat. In kringen van openbaar vervoer werd het concept 'overstappen' lang als negatief bestempeld, stelt Vermeulen, maar in een moderne verkeersorganisatie die inspeelt op de diffuse verplaatsingspatronen van mensen is het overstappen onvermijdelijk geworden en hoeft het – mits een kwaliteitsvolle omgeving – ook niet als negatief ervaren te worden.

Een voorbeeld van hoe zo'n overstapplek best niet aangelegd wordt is het knooppunt vlak voor de Nationale Bank aan de Frankrijklei. Vermeulen:

"Het vooropgestelde stedelijke plein ter hoogte van de Nationale Bank is niet gerealiseerd en het is al evenmin een aantrekkelijke overstaphalte geworden, daarvoor overheerst het verkeerskarakter veel te sterk. (…) Oversteken voor voetgangers (reizigers) en zeker voor fietsers is ontzettend gecompliceerd."

Overstappunten vragen om een gericht beleid voor de zachte weggebruiker, met aandacht voor efficiënte wandelcorridors, veilige oversteekplaatsen, nuttige randvoorzieningen en comfortabele wachtplekken. De ruimtelijke vormgeving van het geheel is belangrijk, maar evengoed de aangewende technologie bij de dienstverlening: krijg ik real-time-gegevens te zien op de informatieborden, zijn de ticketautomaten gebruiks-

vriendelijk, volstaat een uniform ticket voor de verschillende transportmodi, is mijn parkeerticket of mijn concertticket gekoppeld aan een openbaar vervoersbiljet?

De slaagkans van een knooppunt is niet enkel afhankelijk van de waaier aan opties om bestemmingen vlot te bereiken. Een goed knooppunt overstijgt het loutere samenbrengen van vervoerssystemen. Het wordt een publieke ruimte waar zich meer afspeelt dan het wachten op een vervoermiddel. Je bent er tegelijk onderweg en te gast.

Voor het fietsnetwerk binnen de stadsregio gelden gelijkaardige principes. Ook daar is nood aan een breed palet van soorten fietspaden met gelaagdheid in gebruiksniveau en intelligente interne verweving via knooppunten. Brede fietssnelwegen zonder verkeerslichten of kruispunten kunnen hoogwaardige verbindingen vormen tussen de voorstad en het centrum en tussen centra binnen de agglomeratie. Een dergelijk netwerk kan evengoed de functionele samenhang van de stadsregio hertekenen en een nieuwe mentale kaart vormen.

In het tijdschrift Ruimte & Planning (2009) vraagt Geert Noels zich het volgende af:

"Waarom geen eigen fietsavenues? Een fietsavenue tot in het centrum van Antwerpen zou veel mensen aanzetten om te fietsen. Maar dan heb je ook veilige fietsenstallingen nodig, want je wilt je fiets wel in goede staat terugvinden. Misschien hebben we te eenzijdig voor openbaar vervoer gekozen en een te zwak fietsbeleid uitgestippeld - dat is in onze steden nog altijd onderontwikkeld. (…) Antwerpen wil honderd kilometer fietspaden aanleggen, maar misschien zou de stad beter investeren in twintig kilometer snelfietspad waarop mensen ongelooflijk veilig naar het centrum kunnen rijden. We hebben geen behoefte aan benepen fietspaden maar aan ruime fietswegen waar we, zoals op autosnelwegen, met drie of vier naast elkaar kunnen rijden."

Mobiliteit in de toekomst: laten we ons verrassen?

Hilde Decrem

In de late 19de eeuw vreesde men dat steden zoals Londen en New York tegen 1950 zouden verdrinken in de paardenmest. Tot de auto paard en kar op stal zetten. En wij een eeuw later in de file uitrekenen dat het te paard misschien sneller zou gaan…

Het verleden zomaar doortrekken om de toekomst te voorspellen is even absurd als in de achteruitkijkspiegel kijken om te zien wat voor je ligt. Het paard staat op stal en de auto in de file. Toch ziet het er volgens de OESO niet naar uit dat de wereld van plan is om op een bank onder een boom te blijven zitten. Tegen 2020 zullen wereldwijd 2 miljard auto's rondrijden, dubbel zoveel als in 2010. Het aantal passagiersvluchten? Ook maal twee. Tel daarbij de komende 15 jaren een verdrievoudiging van de goederenvluchten en een vervierdubbeling van het containervervoer. Om dat allemaal in goede banen te leiden, heeft de wereld tegen 2030 een investering nodig van $11.000 miljard in transportinfrastructuur.

Maar misschien draait het anders uit. Als jongeren nu langer wachten om een rijbewijs te behalen, wat betekent dat voor het aantal auto's op de baan? Voor het aantal fietsongevallen? Voor het aantal verkochte treintickets? Bij voorspellingen gaat men ervan uit dat bepaalde trends in de economische, sociale of culturele sfeer zich doorzetten en komen een reeks scenario's op tafel. Schijnbaar kleine verschuivingen in die trends, kunnen voor verrassingen zorgen.

Welke kopzorgen onze mobiliteit ons morgen zal ons bezorgen, weten we niet met zekerheid. Die van vandaag kennen we maar al te goed. Wie weet zorgen bescheiden of minder bescheiden oplossingen die we vandaag bedenken wel voor grote veranderingen in de toekomst.

Hoe kunnen meer delen, minder verkeersslachtoffers, meer mensvriendelijkheid, meer psychologisch vernuft en meer ondergronds een rol spelen in de mobiliteit van morgen?

1. Meer delen

Fietsdelen is al zeer goed ingeburgerd in Europese steden. Brussel en Parijs krijgen daarvoor internationaal zelfs een pluim. In Gent kun je via Cambio trouwens niet alleen een auto delen, maar ook bakfietsen. Auto's delen zit dan wel in de lift, maar naar de grote doorbraak is het uitkijken. Het aantal gebruikers wereldwijd werd eind oktober 2012 geschat op 1.788.000 verspreid over 43.550 auto's en 27 landen. Europa doet het goed met ongeveer 47% van de gebruikers en een verviervoudiging van het aantal autodelers zou erin zitten tegen 2020. Het lijkt bijna een evidentie: een auto die er alleen is als we die nodig hebben, bespaart ons een pak kopzorgen en kosten.

De vraag is of het 'carsharen' of autodelen het gebruik van een eigen wagen aanvult of vervangt. Is het vooral fijn voor stadsbewoners die een wandeling, de fiets of het openbaar vervoer minder aantrekkelijk vinden als het regent? Daar ziet het niet naar uit. Onderzoek in de VS schat dat ongeveer een op de twee geregelde gebruikers van autodelen geen eigen wagen meer koopt. Tussen 2006 en 2012 zou autodelen zo ongeveer 500.000 nieuwe of tweedehandswagens van de baan hebben gehouden. Als de voorspelde verviervoudiging van het aantal bestuurders dat een auto deelt realiteit wordt, dan mag de OESO zijn voorspelling al wat naar onderen bijstellen.

Hiriko, naar een idee van MIT Media Lab

Veelbetekenend is de interesse van autoconstructeurs in het fenomeen. Zo werkte Ford bijvoorbeeld een partnership uit met de Amerikaanse marktleider in autodelen, Zipcar. Maar ook andere spelers springen mee en dus biedt de Duitse spoorwegmaatschappij Deutsche Bahn via Flinkster autodelen aan om de klant ook voor die laatste kilometers naar de bestemming een flexibele oplossing te bieden. Als alles goed gaat, voegt Deutsche Bahn binnenkort ook de eerste tweepersoons, elektrische en opvouwbare wagen, de Hiriko, in Berlijn toe aan het wagenpark.

In Parijs rijden via autodeler Autolib' trouwens al 2000 elektrische wagens rond en zijn er al om en bij de 110.000 abonnees. Dergelijke initiatieven verhogen de zichtbaarheid van de elektrische wagen in een stad.

Het delen van fietsen, scooters of auto's vraagt een verandering van mindset. Het dwingt ons om mobiliteit vanuit een ander perspectief te bekijken: we kopen niet langer een voertuig, maar een ticket tot een flexibele transportdienst. En een dienst die 'gemakkelijk, snel en fun' is, die verkoopt zichzelf toch? Niet toevallig prijst Scootnetworks op die manier scooters delen aan in San Francisco: Ze zijn elektrisch en worden geactiveerd met een smartphone: 'easy, fast and fun'. Cool.

Combinaties van nieuwe diensten en openbaar vervoer maken ook deel uit van die veranderende mindset. Zo wil het Europese BiTiBi-project het gebruik van fiets en trein combineren en combineert een slimme vervoerskaart zoals Mobib de abonnementen van bus, trein, gedeelde auto of fiets en zelfs parking. Daarmee bevindt het voertuigdelen zich de ruimer wordende zone tussen privé- en openbaar vervoer. Van dat laatste mogen we verwachten dat het zoekt naar een antwoord op de toenemende vraag naar comfort en flexibiliteit. On demand transportsystemen kunnen de zaak optimaliseren. De Belbus of gedeelde taxiritten zijn een stap in die richting. Maar om tot een echt flexibele oplossing te komen is meer nodig.

De universiteit van Tokio experimenteert bijvoorbeeld met bussen on demand: passagiers kunnen zich laten oppikken en afzetten op elke plek naar keuze en geven ook hun uur van vertrek en aankomst op. De bus heeft geen vooraf bepaalde route en rijdt enkel naar de plek waar zich passagiers bevinden. In principe zou dat in een afgelijnde, dichtbevolkte omgeving een win-win oplossing moeten zijn. Maar hoe organiseer je dergelijke diensten buiten de stad? En wat belet ons eigenlijk om onze eigen auto's, motors en fietsen te delen met onze buren ? Blijven zoeken.

2. Minder verkeersslachtoffers

Verkeerongevallen veroorzaken onschatbaar veel verdriet. Jaarlijks vallen er wereldwijd 1,3 miljoen doden en 50 miljoen gewonden in het verkeer. Het verschil tussen rijke en arme landen is duizelingwekkend: in armere landen valt 90% van de dodelijke slachtoffers. Europa doet het in vergelijking met Afrika beter, maar toch stierven 26.000 mensen op Europese wegen in 2013. In vergelijking met 2001, toen er 54.900 slachtoffers vielen, is dat meer dan een halvering.

Vandaag zijn we niet langer bereid dit te aanvaarden en het beleid is er ook naar. Europa wil tegen 2050 geen verkeersslachtoffers meer. Trager rijden, niet drinken én rijden, gebruik van helmen, veiligheidsgordels en kinderzitjes zijn goedkope maatregelen die hun efficiëntie hebben bewezen. Bovendien zijn het maatregelen die we volledig zelf in handen hebben. We weten het en toch doen we het niet (altijd).

Onderzoeker Ralph Keeney legt een verband tussen dodelijke ongevallen en slechte persoonlijke beslissingen zoals drinken, te snel rijden, geen gordel dragen of rijden combineren met drugs, afleiding, eten en vermoeidheid. In vergelijking met vroeger zijn de kansen om ons te laten afleiden in de auto alleen maar toegenomen. We kunnen tekstberichten sturen en zelfs surfen op internet in onze wagen. Op de parking is dat geen probleem, onderweg wel. Na de 'vliegtuigstand' van onze smartphones, is het tijd voor een 'autostand' die alle communicatie via onze smartphones uitschakelt als we in de auto stappen. Er zijn apps voor, maar recent is het ook een standaardeigenschap van bepaalde smartphones. Helaas, zolang mensen met de wagen rijden, zullen ze fouten blijven maken.

Technologieën die de kans op fouten kleiner maken zijn ook in zowat elke auto te vinden, zoals sensoren die ons helpen parkeren of signaleren wanneer de chauffeur van zijn rijbaan afwijkt of indommelt. Helemaal radicaal lijkt de autonome auto: de 'robotwagen' die zelf stuurt. De technologie staat op punt, of toch bijna... In principe zou die ongevallenvrij moeten zijn omdat die beter de regels naleeft, de toestand van de weg beter inschat en zich niet laat afleiden. Toch kunnen zich situaties voordoen waarbij een aanrijding niet te vermijden is. En dan duiken er interessante ethische vragen op. Stel nu dat zo'n zelfsturende wagen in een situatie terecht komt waar hij een keuze moet maken tussen een aanrijding met een weggebruiker of een andere, welke afweging zou de wagen moeten maken? En wie is dan verantwoordelijk voor de keuze die de wagen maakt? Welke soort crashtests moet men dan gaan uitvoeren? Of hebben we er geen meer nodig?

3. Meer psychologisch vernuft

Innovatie is lastig als het bij woorden blijft. In de praktijk zijn overheden en regelgevers er vaak niet klaar voor: innovatieve systemen die vraag en aanbod dichter bij elkaar brengen maar concurreren met bestaande, gereguleerde systemen worden vaak geweerd. Om de zaken te laten vooruitgaan is een samenwerking tussen alle partijen

die betrokken zijn bij mobiliteit in de stad noodzakelijk. Het stof dat opvliegt rond, geeft onder andere aan dat overheden niet hadden voorzien wat mogelijk de impact zou zijn van dergelijke netwerktechnologieën op de strak gereglementeerde taxisector. Het is ook moeilijk is om de mogelijke toepassingen en gevolgen van nieuwe technologieën volledig in te schatten.

Ook de effecten van de opmars van alternatieven brandstoffen kunnen voor verrassingen zorgen. De energieprijzen zullen naar alle verwachtingen blijven stijgen en dus ziet het ernaar uit dat de doorbraak van energiezuinige voertuigen eraan komt. Mogen we dan zeker zijn van de positieve effecten daarvan op de luchtkwaliteit en op ons budget? Misschien wel, maar misschien ook minder dan verwacht. In de naar hem genoemde paradox, stelde econoom William Jevons in 1865 vast dat door de mogelijkheid om kolen efficiënter te gebruiken, ook de consumptie van kolen paradoxaal genoeg toenam, en niet daalde. Door de toegenomen consumptie wordt de toegenomen efficiëntie voor een stuk teniet gedaan. Het effect van de toegenomen efficiëntie ligt in de praktijk dus een stuk lager dan de mogelijke theoretische besparing. Hoe dan het gebruik van elektrische wagens of voertuigen die weinig of geen uitstoot produceren inschatten? Gaan we met andere woorden hetzelfde aantal kilometers blijven rijden of gaan we de besparing vieren met extra kilometers?

Het gaat om niet altijd rationele economische beslissingen van mensen, aangestuurd door technologische vooruitgang. En daarbij trekken we dus best ook economen en psychologen mee in het bad. Inzicht in de manier waarop mensen beslissingen nemen in het verkeer, helpt om het beter te organiseren. Door de evolutie van de informatietechnologie, kunnen we verkeersstromen volledig analyseren. De intelligente verkeerssturing die daaruit groeit, kan leiden tot kostenefficiëntere verplaatsingen en slimme systemen die de bestaande infrastructuur optimaal gebruiken.

Die moeten ervoor zorgen dat we niet allemaal op dezelfde wegen in dezelfde vertragingen terecht komen, maar een deel van de verkeersstroom bijvoorbeeld afleiden via alternatieve routes. Dat is een haalbare technische oplossing voor de congestie.

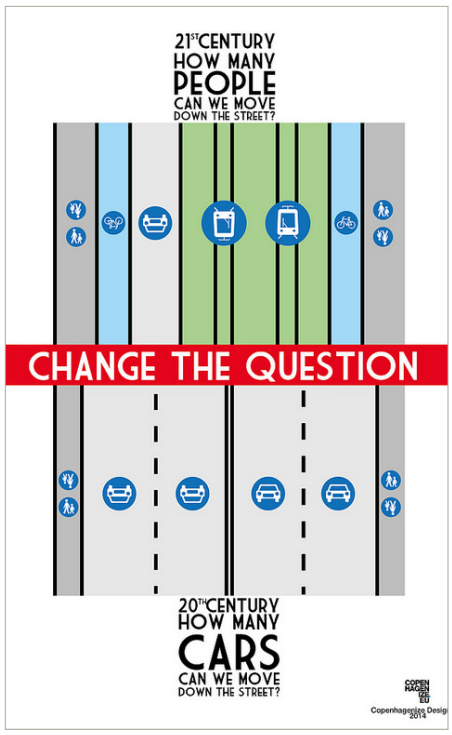
Reclamegoeroe Rory Sutherland pleit ervoor om niet enkel te zoeken naar technische oplossingen en houdt een betoog voor psychologische oplossingen. Hij vraagt zich onder andere af of de gigantische investeringen voor een hogesnelheidstrein die de reistijd tussen Parijs en Londen inkort efficiënt zijn besteed. Tijd is niet enkel een objectief gegeven, maar ook een subjectief gevoel. Was die tijdswinst echt noodzakelijk of had men treinreizigers een heel ander gevoel van tijd op de trein kunnen geven met

goedkopere oplossingen zoals WiFi of ander entertainment? Soms bieden eenvoudige oplossingen al voldoende soelaas. Informatieborden die wachttijden aangeven op autowegen of wanneer je staat te wachten op bus of metro, zorgen ervoor dat we die wachttijd anders ervaren. Hetzelfde principe wordt ook toegepast bij aftelsystemen van rode lichten. Verkeersagressie en irritatie nemen af wanneer mensen zien hoe lang ze moeten wachten. Maar pas hetzelfde principe toe op groene lichten en het aantal ongevallen stijgt omdat mensen op het nippertje plankgas geven om nog net het groene licht mee te pikken.

4. Meer mensvriendelijkheid

Meer dan de helft van de mensen wereldwijd woont sinds 2008 in steden. Concentratie heeft voordelen: Zo wordt het organiseren van collectief vervoer in de stad in principe evidenter. Tegelijkertijd groeit ook consensus voor verkeersluwe stadscentra: de wagen maakt lawaai, slokt teveel ruimte op en verpest de luchtkwaliteit. Op zich zijn verkeersluwe stadscentra niets nieuws: in het oude Rome was verkeer overdag verboden omdat de stegen veel te druk en te nauw waren voor de brede karren. De goederenbevoorrading moest er 's nacht plaatsvinden en van slapen kwam door het lawaai niet veel in huis. Het lijkt alsof er niet veel is veranderd. Maar ondertussen zijn we met zijn allen wel mondiger geworden. Wie in de stad woont, wil niet alleen ruimte, rust en groen maar eist ook inspraak in ruimtelijke orde en mobiliteit. De manier waarop de actievoerders van 'Ringland' erin slaagden om hun plannen voor de overkapping van de Antwerpse Ring op de politieke agenda te plaatsen is daar een illustratie van.

Frisse lucht en groene zones moeten helpen om de neveneffecten van ons verkeer te verteren en de stad mensvriendelijker te maken. Maar dat zal niet lukken zonder iets te doen aan de vervuilende verkeersuitstoot. De Europese Commissie stelde een ambitieus plan om water en vuur met elkaar te verzoenen: de uitstoot verlagen en de mobiliteit verhogen. Zo kwam een stappenplan tot stand dat een en ander zal veranderen aan de manier waarop wij ons verplaatsen en ons goederentransport regelen. Zo bant het auto's op conventionele brandstoffen helemaal uit de steden tegen 2050. Dat betekent meer kleinere, schone voertuigen, meer collectief vervoer en meer verplaatsingen te voet en met de fiets.



The New Question for 21st Century Cities – Copenhagenize.com

Steden die de fiets nu al promoten zijn helemaal mee. De aanpak van Kopenhagen inspireert: het verdubbelde het gebruik van de fiets tussen 1980 en 2010 en 52% van de inwoners fietst er dagelijks naar het werk of naar school. Fietsen werd er comfortabeler gemaakt: fietspaden werden verbeterd, er kwamen voetsteunen zodat fietsers niet moeten afstappen aan lichten, betere fietsparkings en fietsherstelldiensten en groene golven geven fietsers het groene licht aan hun kant. Fietsen is er ondertussen 'het nieuwe normaal'. Er rijden vijf keer zoveel fietsen rond als auto's. Op de website Copenhagenize, kun je in real time zien hoeveel kilometers de inwoners van Kopenhagen aan het bijeen fietsen zijn en vind je filmpjes die uitleggen welke designelementen mensen aan het fietsen krijgen. Dé reden bij uitstek om het niet te doen is de regen: als we een natte dag voelen komen, zoeken we een ander vervoersmiddel. En we hebben de neiging om de kans op regen te overschatten. Om de perceptie dat het vaak regent te ontkrachten, berekende de stad hoe vaak je nat dreigt te worden als je elke dag van en naar het werk fietst: 1,5 keer per maand…

We hebben er wel wat voor over om op de been te blijven. We worden namelijk ouder en voor wie ouder en minder mobiel is, zijn verkeersluwe stadscentra tegelijk een zegen en een vloek. Omdat collectieve oplossingen niet voor iedereen even haalbaar zijn, worden oplossingen voor individueel gebruik bedacht. Toyota bedacht het i-Real-concept, een elektrische futuristische driewieler/rolstoel die verschillende posities kan aannemen in functie van de snelheid en die andere weggebruikers detecteert met sensoren. Ook uitwendige skeletten zouden in de toekomst mensen met een beperking hun mobiliteit kunnen teruggeven. Als alles goed gaat, zal een jongeman tijdens de openingsceremonie van de wereldbeker voetbal in Brazilië een balletje trappen in zo'n extern skelet. De impulsen voor de beweging van het skelet worden rechtstreeks door het brein gegeven. Zelfs vliegen is een optie: het Martin Jetpack stuurt je loodrecht de lucht in.

Op een dag vinden we het vast heel gewoon. Maar de kans bestaat dan het de een- of tweepersoons stadwagens zijn die de norm worden. Lichte elektrische wagentjes die tegelijkertijd autonoom rijden als een soort van taxi zonder chauffeur lijken de perfecte oplossing.

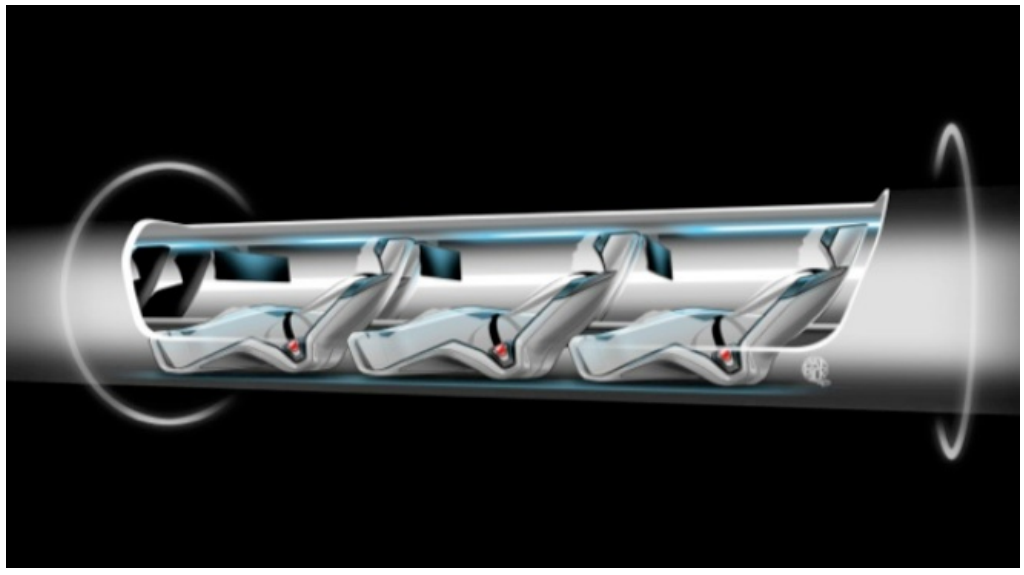
Personal Rapid Transit op Heathrow 1

Deze podcars zien er wat futuristischer uit maar zijn vandaag al wel operationeel. Het zijn elektrische cabines zonder chauffeur die een vooraf ingestelde route volgen. Onder andere op de luchthaven van Heathrow bewijzen die hun dienst en in Abu Dhabi staat een proefopstelling met podcars die deel uitmaken van het (nog) niet volledig gerealiseerd transportsysteem van de universiteit van Masdar City. Je laat een podje komen met een druk op de kop, als met een lift, en vervolgens kies je uit een aantal voorgeprogrammeerde bestemmingen. Ideaal openbaar vervoer dus. Men denkt eraan ook grotere versies te ontwikkelen zodat ook grotere groepen kunnen vervoerd worden. Het is een duurzaam en gedeeld vervoersmiddel dat ook beantwoordt aan de noden van minder mobiele mensen. En het neemt ook weinig plaats in op de baan. In principe zouden steden het podje goedgezind moeten zijn. Praktische kwesties liggen dwars: het systeem werkt met vooraf bepaalde routes, zodat banen moeten aangelegd worden. Voorlopig doet men er enkel ervaring mee op in omgevingen die beperkt zijn qua oppervlakte zoals luchthavens.

5. Meer ondergronds

Voor de meest radicale ideeën moeten we de remmen los laten. Zo dook de idee van een zwaartekrachttrein op in de 17de eeuw: in theorie zou je via een vacuümtunnel in 42 minuten dwars doorhéén de aarde kunnen sporen. Niet moeilijk om een paar redenen te vinden waarom we dat niet zo meteen zullen zien gebeuren.

Het idee is creatief en op zich niet absurd. Uitvinder van raketten en medebedenker van de ruimtevaart Robert Goddard, bedacht het concept terloops aan het begin van de vorige eeuw. Vandaag loopt Elon Musk, uitvinder en eigenaar van Tesla, rond met een concept voor een transportsysteem dat gebaseerd is op het systeem van de vacuümtunnel met magnetische zweeftechniek, Hyperloop genaamd. Er komt een capsule aan te pas die tegen een snelheid van ongeveer 1000 km/uur door een bijna vacuümbuis schiet.



de Hyperloop van Elon Musk

De Hyperloop zou een supersnelle verplaatsing moeten bieden aan een lage prijs en ideaal zijn voor afstanden onder de 1500 kilometer.

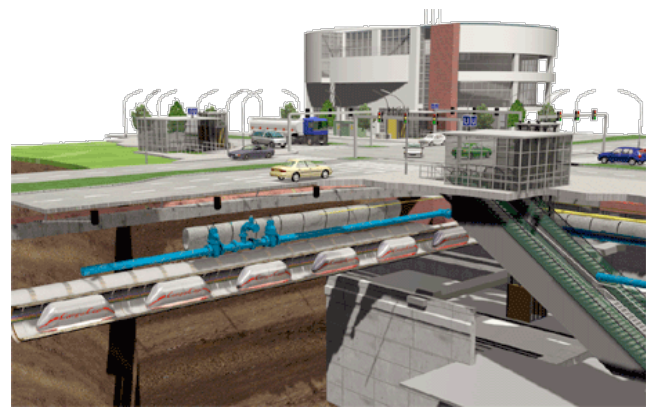
Aan de basis ligt het concept van de magnetische zweeftrein die dankzij een magneetveld gevormd door magneten in de baan of in het voertuig hoge snelheden kan halen. Deze ingenieuze toekomstvisie uit de jaren 1900, resulteerde in 2003 in een zweeftrein die aan een snelheid van 440 km/uur 30 kilometer (!) aflegt tussen de luchthaven van Shanghai en het financiële centrum. In Japan moet tegen 2045 een zweeftrein de volledige 438 kilometer tussen Osaka en Tokyo afleggen in minder dan een uur. Wat dat gaat kosten? 70 miljard Euro… Theoretisch zou een zweeftrein nog veel hogere snelheden kunnen halen, tot zelfs meer dan 5000 kilometer per uur, maar daar komt dan wel een vacuümtunnel aan te pas.

We hebben nog geen ervaring met het vervoeren van mensen door vacuümtunnels, maar met tunnels uiteraard wel en de ambities groeien. De realisatie van de Kanaaltunnel, nu 20 jaar geleden, was een mijlpaal in de geschiedenis: Engeland en het Europese vasteland zijn nu letterlijk met elkaar verbonden. Een tunnel onder de Beringstraat tussen Rusland en Alaska kan hetzelfde doen met Azië en Amerika. In het kader een treinverbindingen van 13.000 kilometer tussen China en VS wordt dit misschien werkelijkheid.

Voor goederentransport biedt het concept van ondergrondse logistieke systemen nog enorme mogelijkheden. Ondergrondse pijpleidingen zijn uiteraard niet nieuw, maar wel nog steeds het kleine broertje van vervoer via de weg, het spoor, de lucht of het water. In 2008 gebeurde 2,6% van het goederenvervoer in België via pijpleidingen. Het Europese gemiddelde lag toen op 4,8%. Om dat aandeel te doen toenemen, rijst de vraag naar de financiering en testprojecten, een werk van lange adem.

In het kader van de capaciteitsproblemen op de Duitse wegen bijvoorbeeld stelden onderzoekers in 1998 al het CargoCap systeem voor. Elektrisch aangedreven aerodynami-

sche capsules waarin telkens twee europalletten passen, worden aan snelheden van 36 km per uur getransporteerd via een ondergronds buizensysteem.



Dergelijke ondergrondse logistieke systemen besparen open ruimte en kunnen zelfs veilig en goedkoper zijn dan bovengronds transport. Zeker in combinatie met vacuümtunnels zijn er enorme mogelijkheden. Transporteconoom Willy Winkelmans ziet een oplossing in pneumatische capsules, die we in kleinere schaal kennen van documententransport in ziekenhuizen. Via magnetische aandrijving zouden ook containers op die manier getransporteerd kunnen worden via bijna vacuümbuizen onder de grond. Doordat zo de luchtweerstand grotendeels wegvalt, is weinig energie nodig om de containers door die buizen te laten zoeven aan hoge snelheden. In het kader van duurzame transportoplossingen klinkt dat goed. En op lange termijn zouden de kosten voor ondergronds goederentransport zelfs lager liggen, omdat de onderhoudskosten van dergelijke oplossingen in vergelijking met die van bovengrondse infrastructuur zo goed als onbestaande zijn.

Zullen af en aan vliegende drone-achtige toestellen pakjes leveren? Hoeveel bestelwagens zou dat aan de kant kunnen zetten? Het blijft zoeken naar antwoorden. Maar het zal wel anders moeten als we ons willen blijven verplaatsen en ook willen blijven ademen. Hoe de middelen die ons daarbij gaan helpen zullen functioneren, blijft een verrassing. De grote lijnen liggen vast in wensbeelden en beleidsnota's: onze mobiliteit zal duurzaam en veilig moeten zijn en toegankelijk voor iedereen. De oplossingen zullen combinaties zijn van vooruitstrevende technische concepten, economisch haalbare oplossingen en psychologisch vernuft. En daarmee begint het verhaal pas.

Meer lezen

Arthur D. Little
The Future of Urban Mobility 2.0

Europese Commissie
Mobility & Transport:
Roadmap to a Single European Transport Area

Vlaamse overheid
Mobiliteitsplan Vlaanderen

OESO
iLibrary:
Transport
Long-run Trends in Car Use
Cycling Health and safety

OESO
International Transport Forum

Rodrigue, J-P et al. (2013)
The Geography of transport systems
Hofstra University, Department of Global Studies & Geography

Stefan Gössling
Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists
Journal of Transport Geography

Transportation futuristics
Visionary Designs in Transportation Engineering:
A virtual exhibit to accompany the installation in the McLaughlin-O'Brien Breezeway on the UC Berkeley campus

Urban Age programme
London School of Economics Cities

LEXICON

Ademloos

Burgerinitiatief ontstaan op de Antwerpse linkeroever uit bezorgdheid voor de impact van de Oosterweelverbinding op het leefmilieu (Wim Van Hees - Dr. Guido Verbeke).
http://www.ademloos.be

Arup

(Arup/Sum)
Internationaal gerenommeerd ontwerpbureau dat samen met het Belgische SUM door het Antwerpse stadsbestuur in 2007 een alternatief uitwerkte voor een nieuwe Scheldekruising (nu Oosterweel Noord-tracé genoemd).
http://www.arup.com
http://www.sum.be

BAM

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. In 2003 opgericht door de Vlaamse Regering voor realisatie van onderdelen van Masterplan 2020, met voorop de Oosterweelverbinding.
http://www.bamnv.be

Bam-tracé

Zie: Oosterweel

Forum 2020

Onafhankelijke denktank van bedrijfsleiders en academici opgericht na het referendum van 2009 om tot een duurzame en gedragen oplossing te komen voor het mobiliteitsprobleem in Antwerpen.
http://www.forum2020.be

Meccano

Voorstel van Forum2020 met stRaten-Generaal om Oosterweelverbinding te vervangen door meer noordelijk gelegen tunnels rond Antwerpen voor doorgaand verkeer en overkapping voor bestemmingsverkeer.

Nimby

'Not in my backyard'

Noriant

Consortium van aannemers waarmee de Vlaamse Regering een akkoord heeft afgesloten om de Oosterweelverbinding uit te voeren. Belangrijkste partners: CFE & Besix.

Oosterweel

(Oosterweelverbinding)
Ontwerp om de Ring rond Antwerpen te sluiten. De oorspronkelijke viaductbrug langs het stadsgedeelte 'Eilandje' is vervangen door een tunneloplossing en een verkeerswisselaar ter hoogte van het Sportpaleis. Genoemd naar vroegere polderdorp. Het traject wordt ook wel **BAM-tracé** genoemd.

Ringland

Alternatief van ontwerpbureau Stramien (Peter Vermeulen) voor Oosterweelverbinding. Vertrekt van de overkapping van de Antwerpse Ring. Geeft extra ruimte voor stadsontwikkeling. Splitsing van lokaal en doorgaand verkeer om files door weefbewegingen te vermijden.
http://www.ringland.be

Stockholmsyndroom

Het stockholmsyndroom is het psychologisch verschijnsel dat soms optreedt tijdens een gijzeling. Het verschijnsel houdt in dat de gegijzelde sympathie voor de gijzelnemer krijgt en verwijst naar een gijzelname in Stockholm in de jaren '70.

stRaten-Generaal

Oplossingsgericht burgerinitiatief (Manu Claeys – Peter Verhaeghe) dat sinds 2005 alternatieven voor de Oosterweelverbinding aandraagt.
http://www.stratengeneraal.be

De Oosterweelverbinding te Antwerpen ligt al 15 jaar op de tekentafel en staat nog steeds ter discussie. Hoe mobiliteit en leefbaarheid in stedelijke agglomeraties met elkaar verzoenen ?

© Lectrr.be

De Antwerpse fluwelen revolutie is het verhaal van de zoektocht naar duurzame oplossingen waarbij burgerinitiatieven en ongewone allianties van bedrijfsleiders, academici, stedenbouwkundigen en actiegroepen een centrale rol spelen. Aan de hand van kaarten, analyses en opiniestukken wordt een stand van zaken gemaakt, maar wordt ook onderzocht waarom er nog geen spade in de grond is gestoken.

Christian Leysen, ondernemer en bezieler van Forum 2020 geeft in een persoonlijk relaas een inzicht in zijn engagement en ervaringen in de loop der jaren. Een chronologisch overzicht van analyses, memoranda en interviews sinds 2005 van diverse bevoorrechte getuigen laat de lezer toe de ontwikkeling in het dossier te volgen. Het geheel wordt afgesloten met een visie op de mobiliteit in de toekomst.

Lex Moolenaar (senior writer Gazet van Antwerpen)
“Oosterweel is uitgegroeid tot een laboratorium voor de vernieuwing van onze democratie. Sommige toppolitici hebben dat nog niet door en blijven zweren bij de fetisj van het 'beslist beleid'. “

Manu Claeys (stRaten-Generaal)
“Het zijn de burgers die de samenleving veranderen, de politiek bepaalt alleen het tempo waarin dat gebeurt.”

Luc Huyse (Prof.Em. Sociologie KUL)
“Hoe het ook afloopt, wat in Antwerpen is gebeurd en nog zal gebeuren is een unieke leerschool. Het zou goed zijn als nu al een cel ‘leren uit Oosterweel’ aan het werk zou gaan.”