

Oosterweelmythologie - Mythe 2: Het Masterplan 2020 is een weldoordacht, samenhangend geheel van ingrepen

Kort:

- * de politieke omgang met het BAM-tracé berust op dogma's, dooddoeners en paniekvoetbal*
- * als gevolg daarvan bepalen improvisatie en nattevingerwerk wat in of uit het Masterplan gaat*
- * het dieptepunt van deze aanpak werd bereikt in september 2010, toen zonder enig voorbereidend studiewerk de jarenlang geplande verbreding van de Antwerpse ring ineens vervangen werd door een alternatieve rijroute*

Op het eind van de jaren negentig zetten ingenieurs van de administratie Wegen en Verkeer een eerste versie van het Antwerpse Masterplan Mobiliteit op papier. Projectvoorstellen en denkpijsten van diverse departementen, diensten en besturen werden bij mekaar gevoegd, na een beperkte globale evaluatie van zin en onzin ervan. Een lijst van prioriteiten werd samengesteld. Sluitstuk van die operatie was de politieke beslissing om het Masterplan zowel functioneel als financieel op te hangen aan het BAM-tracé.

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

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

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

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

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

In 2003 had de regering beslist dat een substantiële verbreding van de huidige Antwerpse ring noodzakelijk was ten gevolge van de aanleg van het BAM-tracé. In beide richtingen zou de ring worden opgesplitst in een doorgaande (DRW) en een stedelijke (SRW) ringweg, met bijkomende rijstroken en groot ruimtebeslag tot gevolg. Een andere aanpak was niet mogelijk, verkondigde men zeven jaar lang. Eind maart 2010 werd deze beslissing herbevestigd door de regering. Tot september 2010 werd de verbreding van de ring in vergaderingen en werkdocumenten meegenomen als cruciaal element in het Antwerpse Masterplan. In een peer review door Eurostation over de haalbaarheid van tunnels op het BAM-tracé klonk het begin van die maand nog: ‘Het organiseren van de mobiliteit door de aanleg van een doorgaande (DRW) en een stedelijke (SRW) ringweg is een randvoorwaarde voor de aansluiting van de tunnels.’

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

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

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

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

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

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

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

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

De combinatie van een BAM-tracé met een halve grote ring rond Antwerpen had nooit eerder op tafel gelegen. Ze was de vrucht van planologische improvisatie door politici die diezelfde week nog een politiek akkoord wilden communiceren. Terecht concludeerde *Trends* enkele dagen na de regeringsbeslissing: 'In plaats van een resem maatregelen aan te kondigen die een afspiegeling zijn

van de partijpolitieke wensen, zou de Vlaamse regering beter een gemeenschappelijke visie ontwikkelen en daaraan de juiste beleidsdaden koppelen'(30 september 2010). Politicoloog Carl Devos had het over een politieke deal 'waarin elke partij haar eigen belangen diende en niet noodzakelijk zocht naar de allerbeste en goedkoopste oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk' (*Het Nieuwsblad*, 27 september 2010).

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

Eenzelfde opmerking geldt, bij uitbreiding, voor de manier waarop de Vlaamse regering omgaat met alternatieve scenario's in het algemeen. Die worden stelselmatig afgevoerd zonder verifieerbare duiding. De regeringsevaluatie van het Arup/SUM-tracé en het Meccanotracé blinkt uit in vaagheid en zelfs willekeur. Wie binnen de wet op openbaarheid van bestuur studies of verslagen hierover opvraagt, krijgt te horen dat daarover niets op papier staat. Zo kan niemand achterhalen wat volgens de regering niet deugt aan de alternatieven. En zo blijft eenieder in het duister tasten over de werkelijke beweegredenen van de regering, wat het inhoudelijke debat fel bemoeilijkt.

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