

Persbericht stRaten-generaal
19 maart 2008

Kritiek BAM op tracé stRaten-generaal raakt kant noch wal

stRaten-generaal (SG) woonde gistermiddag de negende voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) bij in de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Reden: BAM zou verduidelijken waarom het alternatief SG-tracé voor de Oosterweelverbinding niet haalbaar is.

Omdat een parlementaire Commissievergadering terecht geen tegensprekelijk debat toelaat met aanwezig op de publiektribune, reageert stRaten-generaal via dit persbericht op de gegeven uitleg van de BAM.

Belangrijkste vaststelling: de argumentatie van BAM raakte kant noch wal. Ze bleek een samenraapsel van desinformatie, nattevingerwerk en stemmingmakerij. Het niveau van de weerlegging – een paar inderhaast opgestelde slides vol onwaarheden en onbewezen slagwoorden – was benedenmaats.

Vershillende aanwezige commissieleden uit diverse politieke partijen wezen na de gegeven uitleg door de BAM op het contrast tussen de grondige presentatie door stRaten-generaal op 12 maart 2008 en dit beperkte niveau van weerlegging door de BAM. Ze bleven op hun honger, net zoals stRaten-generaal zelf.

Tweede vaststelling: stRaten-generaal vraagt inmiddels al ruim twee jaar een onafhankelijk onderzoek van het alternatief tracé. Op de zoveelste bevooroordeelde en zwak onderbouwde evaluatie ervan door de BAM zit niemand nog te wachten, behalve mensen die koste wat het kost vast willen houden aan een ondoordacht en contraproductief verkeersproject.

Kan het inhoudelijke studiemonopolie van de BAM in dit voor Antwerpen en Vlaanderen cruciale en gigantische verkeersproject nu eindelijk eens doorbroken worden?

Derde vaststelling: op deze negende voortgangsrapportage gaf alleen minister Dirk van Mechelen concrete antwoorden op de aan hem gestelde vragen, die vooral de budgettering en de timing van het bouwproject betroffen.

De twee andere voor dit bouwproject politiek verantwoordelijke ministers Kathleen van Brempt (mobiliteit) en Hilde Crevits (milieu) voelden zich op geen enkel moment aangesproken om deel te nemen aan het debat over hun beleidsdomeinen, met name mobiliteit, verkeersveiligheid en milieu – terwijl nochtans een belangrijk deel van de bijna zeven uur durende Commissievergadering daarover ging. Minister Van Brempt verliet de vergadering terwijl de eerste vragen door de parlementsleden werden gesteld (dit onder protest van sommigen onder hen), minister Crevits zei na zes uur vergaderen drie zinnen: de keuze van de regering voor het tracé van de BAM is definitief, onderzoek heeft uitgewezen dat het tracé van stRaten-generaal niet haalbaar is en er komt geen verder onderzoek.

Voor het overige liet minister Crevits het geven van uitleg helemaal over aan de BAM, inclusief het antwoorden op een vraag gesteld door enkele parlementsleden over belangenvermenging bij de opmaak van het alternatievenonderzoek (milieueffectenrapport) en het daardoor schenden van de milieuwetgeving.

Vierde vaststelling: minister Crevits bedekt deze inbreuk op het milieudecreet blijkbaar met de mantel der liefde. Het is een zwaarwegende vaststelling, want daardoor zet ze haar hele decreet over milieueffectenrapportage bij het vuilnis. We komen daar in de toekomst nog op

terug – de focus van dit persbericht is immers de reactie van de BAM op het alternatief van stRaten-generaal.

Nood aan een onafhankelijke, goed onderbouwde analyse

In onderstaande oplijsting maakt stRaten-generaal brandhout van alle door de BAM opgegeven argumenten tegen het tracé van stRaten-generaal. De zogenaamde ‘pijnpunten’ zoals door BAM geformuleerd staan tussen aanhalingstekens, commentaar door stRaten-generaal in cursief.

1. ‘Tracé SG beantwoordt niet aan doelstellingen van Masterplan’

◇ ‘Plan stRaten-generaal biedt geen oplossing voor oost-west verkeersstromen’.

Onzin. Project-MER stelt terecht het tegendeel: ‘De reisafstand op deze verbinding is dezelfde in beide alternatieven. Beide alternatieven kunnen als gelijkwaardig beoordeeld worden’ (p.25)

◇ ‘Deze stroom moet omrijden en bezwaart kernen van Merksem, Ekeren en Luchtbal’.

Onzin en leugen. Bij tracé stRaten-generaal moet deze stroom helemaal niet omrijden (zie hoger) en komt ze zelfs niet in de buurt van Merksem, Ekeren en Luchtbal. Het is net bij keuze voor het tracé van de BAM dat de kernen van Merksem en Deurne bezwaard worden.

◇ SG stelt tol voor in Kennedytunnel voor zwaar verkeer: Kennedytunnel niet geschikt voor ADR-verkeer, tolplein nodig, waarom zwaar verkeer door bewoond gebied sturen, geen verkeerssturing mogelijk.

Misleidende en niet ter zake doende argumentatie. Ook bij tracé stRaten-generaal gaat ADR-verkeer enkel door de Oosterweeltunnel, niet door de Kennedytunnel. Een tolplein is overbodig bij elektronische tolheffing, zoals bij het Duitse Maut-systeem en zoals aangegeven in het milieueffectenrapport. Het tracé stRaten-generaal haalt het zware verkeer evidentierwijs net weg van het stedelijk centrum en de bewoonde gebieden (wegens keuze voor tracé door haven i.p.v. aan Eilandje, Merksem en Deurne). Verkeerssturing is net makkelijker realiseerbaar want beter leesbaar bij tracé stRaten-generaal (cfr. kritiek prof. Allaert op gebrek aan verkeerssturing bij tracé BAM).

2. ‘Raming en kostprijs’

◇ ‘Voorstel SG is onvolledig, dus moeilijk te vergelijken’.

Pijnlijk eerlijke vaststelling, tevens bekentenis van reeds jarenlange onwil om dit voorstel grondig te laten evalueren. Het voorstel van SG is inderdaad niet aangeleverd door een studiebureau (TV SAM) dat intussen al tientallen miljoenen euro aan studiekosten heeft gefactureerd, wel door burgers die naar beste vermogen en zo grondig mogelijk hun dossier hebben opgebouwd. Die burgers vragen verder onafhankelijk onderzoek van hun werk, niets meer.

◇ ‘Gebruik van boortunnels bleek reeds in 2005 te duur’

Pardon? De kostprijs van de BAM-Oosterweelverbinding-met-viaduct is sindsdien geëxplodeerd van 1,34 miljard euro (2005) naar 1,85 miljard in 2007 en wellicht boven de 2 miljard volgend jaar, exclusief onderhouds- en financieringskosten. Vergelijk met de 1,34 miljard euro kostprijs voor tunnel die een bouwgroep eind 2006 nog als richtprijs voor de eigen offerte opgaf.

◇ ‘Zeer korte bochten: vereisen minimaal 4 tunnels met 15 m doorsnede’

De BAM gaat hier zelf kort door de bocht. De maximale bochtcurve in het tracé van stRaten-generaal is op geen enkele plek groter dan de bochtcurves gehanteerd door de BAM bij het viaduct Lange Wapper. Als de bochten in het SG-tracé te kort zijn, dan ook bij het BAM-tracé dus. Bovendien passen in een boortunnel van 15 m doorsnede 3 rijstroken en een pechstrook,

wat meer is dan het door de BAM zelf voorziene aantal stroken in de Oosterweeltunnel (3 rijstroken, geen pechstrook). Waarom wordt de lat voor het tracé stRaten-generaal ook wat dit betreft hoger gelegd dan voor het eigen tracé?

Een autostrade is overigens maar zo 'sterk' als zijn zwakste schakel (cfr. bottleneck aan E34/E313). Waarom dan vier rijstroken op de Lange Wapper en drie in de Oosterweeltunnel? Drie rijstroken op de Lange Wapper volstaan ruimschoots voor de capaciteitsverwerking van het in de verkeersprognoses voorziene verkeer. De extra rijstrook (en navenante meerkost) dient alleen maar voor de organisatie van het voorsorteren van op het viaduct richting de Antwerpse ring, een manoeuvre dat bij het alternatief tracé overbodig is.

◇ 'Probleem zicht – afstanden'

Het is onduidelijk wat de BAM hiermee bedoelt. Wel duidelijk is dat in een dubbeldeksviaduct (tracé BAM) de onderste verkeersstroom deels in de schaduw en deels in het licht rijdt, en bijkomend knipperverblinding ervaart door het wisselend spel van licht en schaduw gecreëerd door het rasteromhulsel van het viaduct.

3. 'Technische haalbaarheid'

◇ 'boortunnel zou ca. 40 m diep zijn, vereist minimale in- en uitritten van 1,5 km, daarvoor is onvoldoende ruimte op LO en aan A12-noord en creëert veiligheidsproblemen.'

Nattevingerwerk en misleidend. Noch op LO noch aan de A12 voorziet stRaten-generaal een boortunnel. Al te vaak wordt stRaten-generaal door de BAM afgerekend op vrije interpretaties door de BAM van het SG-tracé (zo ook in het niet-onafhankelijke alternatievenonderzoek). Waar SG wel een boortunnel voorziet (binnenhaven) is tot heden in geen enkel onderzoek aangetoond waarom men 40 m diep zou moeten gaan.

◇ 'probleem voor ADR-transport aan tweede grootste petrochemische cluster in de wereld'. Dit is stemmingmakerij en opnieuw een leugen. In werkelijkheid scoort het tracé van stRaten-generaal hier beter dan het tracé van de BAM. We citeren uit het milieueffectenrapport: 'Ongevallen met ADR-verkeer zullen geen aanleiding geven tot een significante verhoging van de faalkans van de seveso-installaties. Dit geldt zowel voor het referentieontwerp als voor het ontwerp stRaten-generaal. Samengevat kan men stellen dat het alternatief stRaten-generaal beter scoort voor het aspect externe veiligheid dan het referentiealternatief' (p.20).

4. 'Ontsluiting van de haven'

◇ 'Oosterweelknoop kan niet uitgevoerd worden'

Slaat nergens op en blijkt alweer ook nergens uit het milieueffectenrapport over het tracé-SG. We citeren: 'Voor verkeer vanuit het Westen (E17/N49) is de bereikbaarheid van de haven in het alternatief stRaten-generaal vergelijkbaar met het referentieontwerp. In beide alternatieven worden ter hoogte van Oosterweel en ter hoogte van de A12 in het noorden immers volledige op/afrittencomplexen voorzien' (p.22).

◇ 'Knoop A12/Noorderlaan moet gedegradeerd'

Het tegendeel is waar: de knoop wordt geoptimaliseerd bij keuze voor tracé-SG, dankzij een goed leesbaar, goed bereikbaar en veilig systeem van ronde punten. Op donderdag 21 februari 2008 heeft stRaten-generaal in de kantoren van de BAM o.a. hierover toelichting gegeven aan de top van de BAM, met gebruik van duidelijke visuele beelden. Niemand van de BAM, ook niet hoofdingenieur Patrick Debaere, heeft toen op pijnpunten gewezen.

Reeds sinds 2005 toert de BAM allerhande konijnen uit de hoed om in geïmproviseerde communicatie met de pers zagezegd aan te tonen dat het alternatief van stRaten-generaal niet haalbaar zou zijn of niet zou mogen van Europa. Zonder uitzondering heeft stRaten-generaal stelselmatig alle argumentatie weerlegd. Ook de technische en verkeerstechnische kritiek op het alternatieve tracé.

We zullen dit blijven doen in deze uitputtingsslag, want meer dan dat willen de Vlaamse regering en de BAM er blijkbaar niet van maken. Hun devies lijkt: wanneer zullen die mensen van stRaten-generaal hier eindelijk mee ophouden? En niet: wanneer zullen wij zelf nu eindelijk eens met een goed onderbouwde argumentatie op de proppen komen?

Slechts één optie kan dit welles-nietesverhaal tussen BAM en stRaten-generaal over de kwaliteiten van beider tracés doorbreken: een werkelijk onafhankelijk alternatievenonderzoek. Om dergelijk onderzoek zoals voorzien binnen de wettelijk voorziene procedure vraagt stRaten-generaal nu reeds 27 maanden – sinds 19 december 2005 om precies te zijn, de dag waarop stRaten-generaal een bezwaarschrift indiende.
Tevergeefs.

Manu Claeys

Peter Verhaeghe

voor stRaten-generaal

www.oosterweelverbinding.info

(op de website staat inmiddels de pp-presentatie dd. 12 maart 2008, onder Visueel Materiaal)