

## Een eerlijke kans voor het meccanotracé? Kroniek van het tegendeel

Op maandag 10 mei 2010 maakte de krant *Het Laatste Nieuws* bekend dat Vlaams minister-president Kris Peeters op 22 februari 2010 bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) een anonieme evaluatienota bestelde over het alternatieve meccanotracé van Forum 2020, zonder zijn regeringspartners daarover in te lichten. De evaluatienota werd daags daarop geschreven door BAM-ingenieur Patrick Debaere, projectverantwoordelijke voor het realiseren van de Lange Wapper. De nota stond vol gissingen en interpretaties over het meccanoplan, want Forum 2020 moest op dat moment het volledige plan nog voorstellen op een persconferentie.

Twee dagen later, op woensdag 24 februari, legde de minister-president de haastig bij mekaar geschreven nota voor aan het ministeriële kernkabinet. Op basis van deze nota werd het meccanoplan verticaal geklasseerd door de regering.

Het gebrek aan politieke ernst waarmee dit voor Antwerpen zo belangrijke dossier wordt beheerd is schrijnend. Als auteur van het meccanoplan hekelde stRaten-generaal meteen na kennisname van de anonieme nota het tendentieuze en slordige karakter ervan (persconferentie 28 april). De politieke bestelling van de anonieme wegschrijfnota bij de BAM is geen accident de parcours. Na de volksraadpleging van 18 oktober 2009 – waarbij het BAM-tracé werd weggestemd – heeft minister-president Kris Peeters nooit enige opening willen laten voor het zoeken en vinden van een alternatief voor het BAM-tracé.

We overlopen even het parcours.

Op 19 oktober 2009 – daags na de volksraadpleging – zegt burgemeester Patrick Janssens op de radio:

‘Ik ben toch wel bezorgd over het feit dat heel wat mensen toch zullen proberen met het project door te gaan. En dan denk ik in de eerste plaats aan de ontwikkelaars en aan de bouwfirma’s die het contract hadden gehoopt binnen te slepen. Wij gaan nu denk ik in partnership met het stadsbestuur en de Vlaamse regering moeten bekijken hoe we verder gaan, en dat zal niet noodzakelijk een makkelijke oefening zijn’

Op 21 oktober 2009 maakt minister-president Kris Peeters bekend dat de regering vasthoudt aan alle randvoorwaarden die tot het uittekenen van het BAM-tracé hebben geleid. Verder zal in de komende maanden een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM) bekijken hoe moet worden omgegaan met het verwerpen van het BAM-tracé in de volksraadpleging. Daartoe zullen diverse DAM-werkgroepen studiewerk leveren. Alle werkgroepen zullen worden voorgezeten door de kabinetschef van de minister-president. In sommige werkgroepen zal ook de stad Antwerpen vertegenwoordigd zijn.

Vier weken na de volksraadpleging, op 13 november 2010, komt het ministerieel DAM-comité een eerste keer samen. Na afloop wordt gemeld dat er niets te melden valt. ‘Er zal geen tussentijdse communicatie zijn,’ verduidelijkt de woordvoerder van de minister-president aan de pers. ‘Pas als er

doorbraken gerealiseerd zijn, zullen de ministers naar buiten komen met de resultaten van hun werkzaamheden.’ De krant *De Morgen* schrijft: ‘De resultaatloze eerste zitting van de DAM sterkt de actiegroepen en de oppositiepartijen in hun vrees dat de Vlaamse regering de beslissing over het tracé van de Oosterweelverbinding op de lange baan wil schuiven.’

Op 19 november 2010 komt de belangrijkste DAM-werkgroep – waarin eventuele alternatieven voor het BAM-tracé bekeken zullen worden – een eerste keer samen. Tijdens de vergadering vraagt burgemeester Patrick Janssens om meer te exploreren dan nog maar eens alleen het BAM-tracé (viaduct) en het Arup/Sum-tracé (tunnel). Mobiliteitsexpert Chris Tampère (KUL) deelt de bekommernis van de burgemeester. Hij vraagt waarom per se vastgehouden wordt aan die twee tracés. Waarom niet eerder uitgaan van het mobiliteitsprobleem ‘om van daaruit te zoeken naar een structurele oplossing’? Een ander lid van de vergadering bepleit om ‘voldoende na te denken rond alternatieve routes dan de ring van Antwerpen’. De voorzitter van de werkgroep zegt dat ‘het out of the box denken en alle pistes openzetten consequenties zal hebben op de timing en de huidige relaties met het consortium Noriant’ (verslag) en dat het belangrijk zal zijn ‘om te weten welke ruimte deze werkgroep krijgt’ van het ministerieel DAM-comité. Uit het latere verloop zal blijken dat de werkgroep geen ruimte kreeg om alternatieven te onderzoeken.

Diverse leden van de vergadering vragen om een vergaderkalender samen te stellen. De voorzitter antwoordt dat de timing van die vergaderingen bepaald zal worden door het vergaderritme van en de opdrachten vanuit het vijfhoekige ministerieel DAM-comité. Er worden geen vergaderdata vastgelegd, en de eerstvolgende bijeenkomst van deze werkgroep zal pas in maart 2010 plaatsvinden.

Tijdens de daarop volgende maandenlange inactiviteit van de belangrijkste DAM-werkgroep schrijft BAM-ingenieur Patrick Debaere een nota over het bouwen van de Lange Wapper met aanpassingen aan het Sportpaleis – de zogenaamde Lange Wapper light. Op 22 januari 2010 wordt deze nota rechtstreeks bezorgd aan het ministeriële DAM-comité. De inactieve werkgroep wordt gepasseerd, inclusief de stad Antwerpen. Onduidelijk is wie opdracht gaf tot het schrijven van de nota. De tweede helft van de nota is bijna volledig gebaseerd op materiaal – inclusief architectuurimpressies – gemaakt door het bouwconsortium Noriant, dat de Lange Wapper bouwen wil.

Op 22 februari 2010 bezorgt het Forum 2020 aan de minister-president een kort memorandum (10 blz.) over mogelijke alternatieven voor het BAM-tracé. Een van die alternatieven: het meccanotracé. Het Forum plant twee dagen later een persconferentie over het concrete project en de onderbouw ervan, maar wil de minister-president voorafgaandelijk persoonlijk brieven over de eigen motieven en over de krachtlijnen van de studie.

Die avond bestelt minister-president een evaluatienota van het meccanotracé bij de BAM, zonder zijn regeringspartners daarover in te lichten.

Op 24 februari 2010 legt minister-president Kris Peeters ’s ochtends een anonieme nota voor aan het kernkabinet, onder de titel *Document DAM V Memorandum Forum 2020 Bespreking*. De nota is daags voordien geschreven door ingenieur Patrick Debaere, projectverantwoordelijke voor het realiseren van de Lange Wapper op het BAM-tracé. De nota staat vol gissingen en interpretaties van het meccanotracé, aangezien de auteur enkel voort kon gaan op informatie vermeld in een beperkt aantal paragrafen uit het overhandigde memorandum. De anonieme auteur spreekt zich negatief uit

over de voorstellen van het Forum 2020 en over het gesuggereerde meccanotracé, dat het doorgaande verkeer weg wil houden van de Antwerpse ring.

De minister-president wil de nota meteen aan de pers bezorgen, maar collega-politici vinden dat niet kunnen. Op dat moment is Forum 2020 nog bezig met zijn persconferentie. Beslist wordt om de nota in te houden en om terughoudend te reageren op het meccanoplan tot meer informatie daarover beschikbaar is.

Enkele uren later ligt de nota bij de krant *De Standaard*, die er de volgende dag uit put voor berichtgeving, zonder bronvermelding.

Op 25 februari 2010 zegt minister-president Kris Peeters in Terzake dat er geen tijd meer is om nog eens een aantal dingen te bekijken. Twee uur later zegt burgemeester Patrick Janssens in Phara dat diegenen die het meccanoplan meteen van tafel willen vegen 'arrogant' zijn.

Op 27 februari schrijft *De Morgen*:

*Peeters drong eerst zelf aan op een onderzoek naar alternatieven, dat moest uitwijzen of het BAM-tracé met de Lange Wapper wel echt de enige en beste oplossing was voor de Antwerpse mobiliteitsproblemen. Nee, zo bleek uit de befaamde ARUP/Sum-studie. Tegenslag. Daarop besliste hij om de uitkomst van het Antwerpse referendum af te wachten. Vlaanderen ging Antwerpen immers niet zomaar een brug door de strot rammen. Toen Antwerpen vervolgens tégen die brug stemde, vond Peeters dat de Vlaamse regering daar rekening mee moest houden. Op het einde van de rit is zijn standpunt exact hetzelfde als voor de studie en voor het referendum.*

Dat standpunt is: hoezeer het BAM-tracé ook in twijfel getrokken wordt, we gaan ermee door.

Diezelfde 27 februari blikt *De Tijd* terug op de campagne voorafgaand aan de volksraadpleging:

*De zet van Peeters? Het referendum afwachten, zich - als een echte leider - boven het strijdgewoel plaatsen, fijntjes wijzen op de economische gevolgen van al te lang treuzelen en studeren, maar tegelijkertijd wel de BAM, de rechterarm van de regering, campagne laten voeren vóór het Lange Wapper-tracé.*

De BAM mag campagne voeren in plaats van de minister-president. Nadat het BAM-tracé is weggestemd bij de volksraadpleging mag de beheersmaatschappij in opdracht van de minister-president ook de nota's blijven schrijven tegen mogelijke alternatieven en pro het eigen bouwproject – weliswaar buiten de werking van de DAM-werkgroepen om, want daarin zetelt de stad Antwerpen.

Nog steeds diezelfde 27 februari meldt *Gazet van Antwerpen*:

*Minister-president Kris Peeters blijft voortdurend herhalen dat hij in maart de knoop wil doorhakken. Peeters opteert voor een zogenaamde 'BAM-light', maar wat is dat dan precies?*

*"Wij hebben geen flauw idee, met ons is daar nog geen woord over gesproken", zei een bron binnen sp.a ons gisteren nog. En toen we er zelf naar informeerden bij Peeters, kregen we te horen: "De afspraak is dat we daarover pas communiceren nadat de beslissing is genomen."*

Over het meccanoplan wordt intussen volop gecommuniceerd. Het Forum 2020 opteert voor een open communicatie en plaatst alle informatie over het meccanotracé online. In de pers verschijnen

tientallen artikels over het meccanoplan. De globale teneur is relatief positief. Enkele commentatoren wijzen op het begin van een maatschappelijk draagvlak dat lijkt te groeien voor dit voorstel. Op haar website plaatst het overheidsbedrijf BAM één media-artikel over het meccanoplan – het negatieve stuk uit *De Standaard*, gebaseerd op de anonieme BAM-nota van ingenieur Debaere.

Op 1 maart 2010 komt de DAM-werkgroep die mogelijke alternatieven moet evalueren opnieuw samen – het is de tweede vergadering sinds 18 oktober 2009. Tijdens de vergadering wordt het BAM-tracé nog maar eens met het Arup/SUM-tracé vergeleken. Andere pistes mogen niet worden bekeken. Op het einde van de vergadering worden door mensen van het Vlaams Verkeerscentrum enkele slides getoond over het meccanotracé. Het Verkeerscentrum maakte een ‘eerste, voorlopige analyse’, zo wordt gesteld. Die eerste analyse gebeurde op basis van BAM-verkeersmodelleringen en niet op basis van de parameters (slimme sturing) naar voor geschoven door het Forum 2020. Om het meccanotracé te modelleren volgens deze nieuwe parameters moet een opdracht komen van het ministerieel DAM-comité. Die opdracht komt er niet.

Enkele dagen later bericht de krant *De Standaard* over de getoonde slides, met als titel: Verkeerscentrum kraakt Meccano Forum 2020. De BAM plaatst het artikel meteen op de eigen website, naast het eerdere stuk uit de krant. Op de Antwerpse regionale televisiezender ATV ontkent het Verkeerscentrum het meccanotracé te hebben afgeschoten. De woordvoerder van het Verkeerscentrum vraagt zich openlijk af wie belang heeft bij het lekken van deze eerste analyse naar de krant. Een week later zegt een vorser van het Verkeerscentrum aan een journalist van een lokale radio dat het Verkeerscentrum het meccanoplan niet afwijst en enkel heel wat bemerkingen heeft.

Meteen na de berichtgeving erover in *De Standaard* vragen de actiegroepen het materiaal van de eerste analyse op bij het Verkeerscentrum. Een weigering volgt: de simulaties zijn ‘vertrouwelijk’. Pas eind april worden de simulaties vrijgegeven. stRaten-generaal en het Forum 2020 kunnen dan vaststellen dat het inderdaad om verkeerde modelleringen van het meccanotracé gaat. Andere modelleringen zijn nooit gemaakt: in het derde en laatste verslag van DAM-werkgroep vijf (9 maart 2010) worden de recente opdrachten van het ministerieel DAM-comité opgelijst, zonder vermelding van het meccanotracé.

Na de overhandiging van het korte memorandum door het Forum 2020 op 22 februari 2010 wordt niet één keer vanuit het ministerieel DAM-comité contact genomen met het Forum 2020, noch vanuit de DAM-werkgroepen, de BAM of het Vlaams Verkeerscentrum.

Groot contrast met de interesse die daarbuiten leeft voor het nieuwe voorstel. In de weken na de persconferentie van 24 februari 2010 stromen de uitnodigingen voor presentaties van het meccanotracé binnen bij Forum 2020. Publieke en private toonmomenten volgen mekaar in hoog tempo op. Honderden Antwerpenaren, de voltallige bevoegde parlementaire commissie, de colleges van Antwerpen en Zwijndrecht, de Antwerpse gemeenteraad, Voka, Febetra, Alfaport, RESOC, Interwaas, de petrochemische cluster uit Zwijndrecht, diverse randburgemeesters, ... Alle laten ze zich persoonlijk informeren door het Forum 2020.

Op 4 maart 2010 geeft Forum 2020 een uitgebreide powerpointpresentatie in het Vlaamse parlement, op vraag van de bevoegde commissie. Geen enkel lid van het ministerieel DAM-comité is aanwezig.

Op 13 maart laakt transporteconoom Stef Proost de koppige houding van de regering om alternatieve visies geen echte kans te geven. 'Ik heb gemerkt dat er serieus wordt gelobbyd in dit dossier,' zegt hij. 'Lobbyen is niet verkeerd,' voegt hij eraan toe, 'wel als dat het debat afblokt.'

Een debat over het meccanoplan blijkt onmogelijk binnen het ministerieel DAM-comité.

In een uitgebreid artikel had Stef Proost dit geschreven:

*Een Vlaamse Regering moet natuurlijk heel wat compromissen sluiten maar wanneer over zeer grote infrastructuur beslist wordt tijdens een weekje hard vergaderen, is het risico groot dat er compromissen uit de bus komen die economisch moeilijk te verantwoorden zijn. Een goed politicus moet dan de moed hebben om op zijn mening terug te komen en het geld beter te besteden of de beslissing te laten afhangen van nader onderzoek.*

Opdat de regering de haastige eerste analyses van het meccanoplan zou kunnen overstijgen, bezorgt Forum 2020 op 19 maart 2010 een verder uitgewerkte planologische, verkeerskundige, technische en financiële argumentatie over dat plan aan de minister-president.

In diezelfde periode legt burgemeester Janssens een voorstel op tafel bij de minister-president, een soort blauwdruk voor een kwaliteitsvolle stadsontwikkeling, waarin knelpunten, doelstellingen en een mogelijk oplossingsscenario voor de mobiliteitsproblematiek opgelijst staan. Het scenario leunt aan bij wat Forum 2020 naar voor schuift. Ook wordt intelligente verkeerssturing bepleit.

Op de voorzet vanuit de stad wordt niet ingegaan. De volgende dag schrijft de *Gazet van Antwerpen*: 'Alle activiteit lijkt zich momenteel af te spelen in de schimmige 'achtste werkgroep' die exclusief voor Peeters werkt.'

In die werkgroep wordt – op basis van de BAM/Noriant-nota van 22 januari 2010 – verder gesleuteld aan een zogenaamde Lange Wapper light, waarvan de contouren in de voorbije dagen gespind zijn via de krant *De Standaard*.

Het laatste onderhandelingsweekend komt dichterbij. Op donderdag 25 maart 2010 noteert de *Gazet van Antwerpen*: 'De onderhandelaars van sp.a en N-VA wachten met spanning op een uitnodiging van gezagvoerder Kris Peeters voor het Grote Slotgala.' Dezelfde dag schrijft *Het Laatste Nieuws*: 'Na de neen in het referendum van vorig jaar krijgt burgemeester Patrick Janssens (sp.a) zelfs geen light-versie van de Lange Wapper meer verkocht. "Dat we hoe dan ook het BAM-tracé zullen volgen, is nu wel verworven", zegt een onderhandelaar, "maar de hamvraag blijft: ondergronds of bovengronds?"'

Op de radio heeft de minister-president het over een definitieve beslissing die nakend is, maar niemand heeft hoogte over de richting waarheen die uit kan gaan. Hij noemt het dossier verschrikkelijk complex, met een hoge techniciteit. Daarom wordt het best toevertrouwd 'aan technici die met kennis van zaken een aantal dingen kunnen bekijken'. Wie deze technici zijn is al evenmin duidelijk.

Nog steeds op diezelfde 25 maart komen de Leuvense economen Stef Proost en Saskia van der Loo in het Vlaamse parlement hun studie 'Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onrendabel project is' toelichten. Geen enkele minister in de zaal.

's Avonds roept de gemeenteraad van Zwijndrecht de Vlaamse regering in een motie op om haar beslissing over de Oosterweelverbinding uit te stellen, 'zodat men het voorstel van Forum 2020 degelijk kan onderzoeken'. Motivatie: 'Het voorstel van de groep Forum 2020 is een waardevol alternatief voor het project Oosterweel. Dit voorstel verdient een eerlijke kans als alternatief voor het BAM-tracé'. De gemeenteraad wijst op de potenties van het meccanotracé 'voor een betere mobiliteit en leefbaarheid in en om onze gemeente'.

Een eerlijke kans voor een alternatief voorstel: hetzelfde verhoopte Forum 2020 en stRaten-generaal bij de ontwikkeling van het meccanoplan.

Zaterdag 27 maart 2010: het finale onderhandelingsweekend breekt aan, het politieke eindspel wordt ingezet. Minister-president Kris Peeters gooit de Lange Wapper light van Noriant op tafel. De sp.a zegt neen. De minister-president dreigt met vervanging van de sp.a door de Open Vld in zijn regering. De sp.a houdt het been stijf: als het dan toch het BAM-tracé moet worden, dan minstens met een tunnel. Uiteindelijk landt men op een compromis, waarbij de minister-president zijn BAM-tracé krijgt (doorgaande vrachtstromen blijven op de Antwerpse ring rijden), de sp.a een tunnel (alvast beter voor de stadsontwikkeling aan het Eilandje), Noriant het perspectief van een deel van de werken en de BAM de belofte van verdere betrokkenheid. Het compromis wordt op 30 maart 2010 in een regeringsbesluit gegoten.

Enige tijd later maakt de regering bekend dat de BAM de opdracht krijgt om het tunnelalternatief op het BAM-tracé te bestuderen. In de regeringsbeslissing wordt gewezen op de objectiviteit en transparantie van de BAM.

Zoals het doorgaand vrachtverkeer de lokale automobilisten op de Antwerpse ring in de weg rijdt, zo staat een kluwen van partijpolitiek, aannemersbelangen en administratieve verkramping steeds weer een open blik op het Oosterweeldossier in de weg.

Op 26 februari 2010 adviseerden zowel de commissie-Berx als de commissie-Sauwens aan de Vlaamse regering dat bij politieke besluitvorming over grote bouwprojecten vergelijkingen tussen diverse oplossingsmodellen best in het openbaar gebeuren, niet in zogenaamde achterkamers. Op die manier wordt het publieke debat gevoed en kan eerst naar een maatschappelijk draagvlak gezocht worden voor een politieke beslissing wordt genomen.

Deze grote woorden werden aan de pers meegedeeld. Politiek was intussen al afgesproken dat dit advies niet opging voor het lopende dossier van de Oosterweelverbinding. Diezelfde week had de minister-president het meccanoplan anoniem laten wegschrijven door de BAM.

voor stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe

11 mei 2010