

## **Oosterweelmythologie - inleiding**

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

Manu Claeys en Peter Verhaeghe, voor stRaten-generaal

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

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

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

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

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

*Mythe 1: Het BAM-tracé werkt*

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

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

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

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