

## Oosterweelmythologie - *Mythe 1: het BAM-tracé werkt*

Kort:

*\* verkeerssimulaties wijzen al jarenlang uit dat het BAM-tracé geen oplossing biedt voor de files*

*\* om dit tracé toch te behouden voegden Vlaamse regeringen over de jaren heen tal van 'hulpstukken' (verbreding van de huidige ring, parallelwegen en extra rijstroken aan inkomende snelwegen, bypasses om de stad heen) toe aan het Antwerpse Masterplan*

*\* het Masterplan wordt zo stelselmatig herschreven op maat van een tracé in plaats van een mobiliteitsoplossing*

Om te verhelpen aan het Antwerpse mobiliteitsprobleem besliste de Vlaamse regering in 2000 om de halve ring rond Antwerpen te vervolledigen met het zogenaamde BAM-tracé. Een volledige ring kan meer verkeer verwerken, luidde de redenering. Bovendien moeten bepaalde verkeersstromen dan niet langer via de overbelaste Kennedytunnel de Schelde kruisen.

Eén probleem hierbij: uit verkeerssimulaties blijkt sindsdien stelselmatig dat het vervolledigen van de Antwerpse ring met het BAM-tracé geen oplossing biedt voor het Antwerpse fileprobleem. Die vaststelling leidde echter nooit tot het politiek in vraag stellen van het project en tot het exploreren van fundamenteel alternatieve oplossingen. Integendeel: precies met als doel het politiek vastgeklonken BAM-tracé overeind te houden voegden diverse regeringen de voorbije jaren – vaak met kunst- en vliegwerk – bijkomende wegplannen toe aan het pakket van het Antwerpse Masterplan Mobiliteit. Dat Masterplan werd telkens herschreven op maat van het BAM-tracé, niet op maat van het Antwerpse mobiliteitsprobleem.

Zo viel in 2003 plots de beslissing om de huidige Antwerpse ring te verbreden. Het BAM-tracé zal doorgaande verkeersstromen naar de huidige Antwerpse ring blijven leiden in plaats van ze er weg te houden. Uit verkeersmodelleringen bleek dat de zuidelijke en de westelijke delen van de ring daardoor congestiegevoelig blijven. Bovendien noodzaakt de complexe koppeling van het BAM-tracé aan de huidige Antwerpse ring een kilometerslange verzwaring van het ringstelsel. Gevolg: de Antwerpse ring tussen Berchem en Merksem moet met vier tot zes rijstroken uitgebreid worden. De beslissing werd toegevoegd aan het oorspronkelijke Masterplan.

De operatie werd verkocht met een verhaal in een verhaal. Gecommuniceerd werd dat de huidige ring zou worden opgesplitst in een doorgaande ringweg (DRW) en een stedelijke ringweg (SRW), en daarom waren extra rijstroken nodig. In de praktijk, zo besepte men en zo bleek later ook uit de plantekeningen, werkt dergelijk systeem van verkeersscheiding wel op een autostrade *naast* een stad – zoals bijvoorbeeld te Sint-Niklaas – maar niet op een ringweg *in* een stad. Op dergelijke ringweg moeten doorgaande en lokale verkeersstromen ter hoogte van koppelingen met inkomende snelwegen – en met het geplande BAM-tracé – naar mekaars trajecten kunnen blijven rijden. De plantekeningen werden jarenlang niet vrijgegeven, mede uit angst voor kritiek van de Antwerpse bevolking op de geplande verbreding van de Antwerpse ring vlakbij woongebieden.

In 2008 toonden twee studies opnieuw aan dat ingebruikname van het BAM-tracé niet zou leiden tot het wegwerken van de structurele verzadiging aan de Antwerpse Kennedytunnel en op diverse delen van de Antwerpse ring. De studies waren besteld door de Wase burgemeesters en door de

Antwerpse haven. Om de 'Oost-Vlaamse' files richting de Scheldekrusingen te verlichten werden daarop parallelwegen bepleit langs de E34 en de E17. Die parallelwegen zijn sindsdien toegevoegd aan het Antwerpse Masterplan.

In 2009 bleek nogmaals uit een overheidsstudie (*Tactische Studie E313*) dat het BAM-tracé én de geplande verbreding van de ring niet zouden volstaan om de bottleneck aan het knooppunt van de E313 met de Antwerpse ring (Borgerhout) te verlichten. De administratie suggereerde om ook de E313 ten zuiden van het Rivierenhof te verbreden met minstens twee rijstroken in elke richting, tot 2 x 6 rijstroken. In het Masterplan 2020 van 24 september 2010 nam de Vlaamse regering volgende cryptische zin op: 'Vandaag kan niet uitgesloten worden dat er een bijkomende verbreding dient te komen tussen Ranst en de R1.'

Op 18 oktober 2009 werd het BAM-tracé bij volksraadpleging weggestemd. Enkele weken later bleek uit een analyse van IGEAN-dienstverlening (ditmaal besteld door de burgemeesters van de Antwerpse rand) andermaal dat het tracé geen oplossing biedt voor de Antwerpse files: de Kennedytunnel en de Antwerpse ring zouden verzadigd blijven. Toch besliste de Vlaamse regering in maart 2010 (dubbelbesluit) om vast te houden aan het BAM-tracé. Om de verkeersdruk op de Antwerpse ring enigszins te doen afnemen voegde de regering het bouwen van de A102 toe aan het infrastructuurpakket, puttend uit het inmiddels door Forum 2020 en de actiegroepen naar voor geschoven alternatieve Meccanotracé.

Het studie bureau Arup/SUM had die A102 in 2009 reeds in het vooruitzicht gesteld, ter versterking van het eigen tracé binnen een globale mobiliteitsaanpak. Het noordelijk gesitueerde Arup/SUM-tracé en de A102 liggen in het verlengde van elkaar. Samen zouden ze verkeersstromen op logische wijze rond de stad Antwerpen leiden, in tegenstelling tot het BAM-tracé dat niet rechtstreeks koppelt aan de A102. Politieke pleitbezorgers van het BAM-tracé schreeuwden moord en brand: die A102 mocht er niet komen, en dus ook niet het Arup/SUM-tracé (of was het omgekeerd?). De Vlaamse regering bestelde vervolgens geen studie over het verkeersoplossend vermogen van het Arup/SUM-tracé in combinatie met de A102. Dat was een gemiste kans, want ook deze studie zou uitwijzen dat het BAM-tracé verkeersmatig ongunstig afsteekt tegenover alternatieve tracés ten noorden van de stad. Korte tijd na de volksraadpleging werd het Arup/SUM-tracé zonder enige motivering verworpen door de Vlaamse regering. Enkele maanden later voegde diezelfde regering wel de A102 toe aan het Antwerpse Masterplan, ter ondersteuning van ... het eigen BAM-tracé.

In augustus 2010 volgde alweer een negatieve evaluatie van het BAM-tracé, ditmaal door het Vlaams Verkeerscentrum. Uit een interne nota van het centrum bleek dat zelfs na toevoeging van de A102 nog tal van knelpunten bleven bestaan en dat nieuwe zouden opduiken:

*De knelpunten situeren zich hoofdzakelijk op de aansluitingen van de radiale snelwegen (A12 Noord, E19 Noord, E313), de Kennedytunnel, de doorgaande ring tussen Antwerpen Zuid en de aftakking naar de Oosterweelverbinding, de stedelijke ring tussen Antwerpen Zuid en Antwerpen Oost, enkele takken in de aansluitingscomplexen Centrum, Zuid, Oost en Noord, de aansluiting op 1 rijstrook naar de stedelijke ring vanuit het noorden en enkele stedelijke opritten. Buiten de hoofdweg is er zeer grote druk op de Waaslandtunnel.*

Zeg maar: blijvende filevorming aan de Kennedytunnel en op grote delen van de hele Antwerpse ring. Gewaarschuwd werd voor onderdimensionering (!) van de geplande doorgaande en stedelijke

ringweg. Zelfs de voorziene verbreding van de huidige Antwerpse ring zou volgens de nota niet volstaan om de verkeersstromen te verwerken. Over de nieuwe infrastructuur (BAM-tracé en A102) werd gesteld dat ze dan weer respectievelijk amper 43% en 31% van hun capaciteit zouden vullen tijdens de spits. Dure infrastructuur dus voor weinig verkeer.

Het Leuvense studiebureau Transport & Mobility (TML) kwam begin september 2010 tot gelijkaardige conclusies: na aanleg van het BAM-tracé zou de Antwerpse ring ter hoogte van Berchem en Borgerhout congestiegevoelig blijven. De Antwerpse ring zou er substantieel verbreed moeten worden om de voorziene verkeersstromen te kunnen verwerken. Ook over de benutting van de combinatie BAM-tracé/A102 kwam TML tot dezelfde bevindingen als het Verkeerscentrum: sterke onderbenutting van de capaciteit.

Maar ook deze waarschuwingen sloeg de Vlaamse regering in de wind: op 24 september 2010 besliste ze om nog steeds vast te houden aan het tracé. Aan het zwellende pakket van hulpstukken voor het BAM-tracé werd deze keer de R11 als vertunnelde snelweg toegevoegd. Die R11-tunnel moet meer verkeer naar de geplande A102 leiden en verkeer weghouden van de Antwerpse ring, die dan minder drastisch verbreed zal moeten worden (*zie mythe 4*). De politieke improvisatie bij het in mekaar knutselen van een Antwerps Masterplan nam intussen zo'n hoge vlucht dat de vertunnelde R11 amper twee dagen voor de regeringsbeslissing aan het pakket werd toegevoegd, zonder enige verkeersmodellering van de mobiliteitseffecten ervan (*zie mythe 2*).

Het toevoegen van de R11 aan het Antwerpse Masterplan zette andermaal de lage intrinsieke mobiliteitswaarde van het BAM-tracé in de verf. Dat tracé blijkt telkens weer niet zo'n stevig oplossingsmodel als reeds jarenlang door regeringsleden wordt voorgehouden. Overal in en rond Antwerpen moeten snelwegen en rijstroken worden toegevoegd om de mythe van een functionerend BAM-tracé overeind te houden. Niemand binnen de regering durft op de reset-toets te drukken door die ene evidente vraag te stellen: waarom bekijken we het niet eens fundamenteel anders?