

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

Kort:

** Pleitbezorgers van een BAM-tracé met tunnels propageren een vergelijking met het nog nefastere scenario van een viaduct op dat tracé, niet met het stedenbouwkundig gunstiger Meccanotracé*

** De gedeeltelijke afbraak van de viaducten van Merksem en Deurne wordt voorgesteld als een gevolg van de keuze voor een BAM-tracé met tunnels, terwijl zonder aanleg van dat tracé de viaducten makkelijker en zelfs volledig kunnen worden afgebroken*

** Waar nu in Deurne een viaduct plus een op- en afrit van twaalf rijvakken ligt komt bij aanleg van het BAM-tracé met tunnels een open sleuf plus een op- en afrittencomplex van negentien rijvakken*

Na de regeringsbeslissing van 24 september stelde de stad Antwerpen een document op met als titel *Waarom de tunnels?* (oktober 2010). Daarin werd gesteld dat het sluiten van de ring met een tunnel 'volgende potenties' biedt:

- 2 viaducten minder in plaats van 1 viaduct meer;
- verbetering leefbaarheid voor 72.000 inwoners;
- meerwaarde voor circa 750.000 m² ontwikkeling en 11.500 toekomstige inwoners;
- nieuwe kansen voor open ruimte

Dezelfde opsomming van 'potenties' duikt op in een collegebesluit van 4 oktober 2010 waarin sprake is van een 'kwaliteitsprong die kan gemaakt worden in harde en zachte ontwikkelingen op en rond het tunneltracé'.

Viermaal wordt de waarheid hier geweld aangedaan. We evalueren de beweringen.

Viaducten

In het Oosterweeldossier heerst vaak valse rekenkunde. De uitspraak dat het bouwen van een BAM-tracé met tunnels het afbreken van de viaducten in Merksem en Deurne mogelijk maakt is hiervan een schoolvoorbeeld.

Ze is vooreerst gebaseerd op een zwaktebod. De achterliggende suggestie is dat een BAM-tracé met viaduct (Lange Wapper) het weghalen van de bestaande viaducten onmogelijk maakt – wat klopt – en we ons daarom gelukkig mogen prijzen dat in de plaats tunnels komen op dat BAM-tracé. Op die manier creëert de regering pseudo-goed nieuws, door te vergelijken met een nefast scenario dat ze zelf eerst op tafel legde en onder druk van de publieke opinie weer moest afvoeren. Dat scenario (BAM-tracé met viaduct) is al politiek dood sinds de volksraadpleging van 18 oktober 2010. Geen enkele ernstige politicus hield sindsdien nog rekening met het bouwen van een viaduct op het BAM-tracé. Binnen dergelijke context alsnog een BAM-tracé met tunnels positioneren tegenover een reeds

afgevoerd scenario is niet alleen chantage plegen met lege handen maar ook bewust de ogen sluiten voor betere opties.

Bovendien hoef je geen BAM-tracé met tunnels te bouwen om de viaducten in Merksem en Deurne neer te kunnen halen. De geplande afbraak van die viaducten is helemaal geen gevolg van het bouwen van een BAM-tracé met tunnels, al wordt het wel zo voorgesteld. De afbraak wordt gebruikt als glijmiddel om de tunnels verkocht te krijgen. Wellicht kunnen we hier zelfs gewag maken van koppilverkoop, wat strafbaar is: wie de afbraak van de viaducten wil, moet er het BAM-tracé bijnemen.

De echte vraag luidt: moet je tunnels van 3 miljard euro bouwen om stadskankers weg te kunnen werken in Merksem en Deurne? Antwoord: natuurlijk niet. De twee bouwprojecten staan compleet los van mekaar en hoeven om geen enkele reden aan elkaar gekoppeld te worden. Je kunt de viaducten vandaag al afbreken en vervangen door een tunnel, zonder de verplichting van tunnels op het BAM-tracé. Kostprijs van dergelijke afbraak: 20,5 miljoen euro . Kostprijs van het vervolgens intunnelen van de Antwerpse ring tussen het Albertkanaal en het Sportpaleis: 140,2 miljoen euro. Samen kosten deze werken 160,7 miljoen euro. Dat is zo veel als de reeds gemaakte studiekosten voor een viaduct dat er nooit komt en minder dan het bedrag dat de stad Antwerpen op bevel van de Vlaamse regering moet ophoesten om de meerkost van tunnels op het BAM-tracé te financieren.

Verder stellen we vast dat de viaducten van Merksem en Deurne niet eens echt verdwijnen. Ter hoogte van het Albertkanaal wordt het huidige viaduct vervangen door een brug. Andere benaming, maar het blijft wel een autostrade boven het maaiveld, in volle stad. De zichtlijn blijft wat ze is, evenals het lawaai. Ironisch genoeg is het uitgerekend de geplande aanleg van een BAM-tracé met tunnels die het weghalen van dit deel van het viaduct onmogelijk maakt. De uitlopers van die tunnels verhinderen immers het verdiepen van de Antwerpse ring ter hoogte van het Albertkanaal. Daarom moet de Antwerpse ring er nog steeds over het kanaal heen. Dit centrale deel van het huidige viaduct tussen Deurne en Merksem kan enkel verdwijnen wanneer men géén BAM-tracé met tunnels bouwt. Bijvoorbeeld bij keuze voor het alternatieve Meccanotracé.

Leefbaarheid

Omdat bij vasthouden aan het BAM-tracé geen ringtunnel onder het Albertkanaal mogelijk is, zal het ringverkeer aan beide kanten van het kanaal toch nog over een brug moeten, wat lange hellingen noodzaakt. In werkelijkheid worden de viaducten van Merksem en Deurne dus vervangen door een brug met aanvoerhellingen die aansluiten op een verdiepte ringweg in open sleuf. Over die brug zal heel wat vrachtverkeer rijden, dat vanuit de sleuf gas moet geven om de brug op te geraken.

De sleuf kan er niet worden overkapt omdat ze leidt naar de brug én omdat de Europese Tunnelrichtlijn niet toestaat dat binnen een tunnelsegment en tien seconden voor en na de tunnelmond het aantal rijstroken wordt gewijzigd. Dat laatste is het geval in het plan van de regering, omwille van de uitsplitsing richting de kanaalbrug en de tunnels op het BAM-tracé maar ook wegens de koppeling aan het geplande op- en afrittencomplex aan het Sportpaleis – de zogenaamde ‘paperclip’ met zeven bovengrondse parallelwegen. Ter hoogte van die paperclip zullen negentien

rijvakken het verkeer verwerken. Dit terwijl bij de volksraadpleging over het BAM-tracé nog heftig geprotesteerd werd tegen de toentertijd achttien geplande rijvakken aan het Sportpaleis.

In *Waarom de tunnels?* ziet de stad Antwerpen niets dan potenties bij de aanleg van de open sleuf, de aanvoershellingen en de paperclip:

Door de Ring langsheen het Lobroekdok in open sleuf te realiseren wordt een oude breuk in de stad hersteld. Het gebied is met de aanwezigheid van het kanaal, het Lobroekdok, het spoor en de Ring sterk doorsneden. Door het verdwijnen van het bestaande viaduct zal echter een nieuwe dialoog tussen binnen- en buitenstad mogelijk zijn. Een volledig heringerichte Schijnpoortweg, die niet langer onder het viaduct maar over de Ring loopt, in combinatie met een plein over de Ring, kan daarbij een kwalitatieve publieke ruimte verbinding tussen binnen- en buitenstad verzekeren.

Of hoe je een open autostradesleuf met twaalf rijstroken verkoopt als het herstellen van een breuk. De bekendste open sleuf van Vlaanderen ligt in Boom (A12). Daar gaat het om tweemaal drie rijstroken, ofwel de helft van wat in Deurne wordt gepland. In september 2010 ging VTM er nog de omwonenden interviewen. Ze klaagden steen en been over het lawaai en de uitstoot komende uit de open sleuf die hun stad in twee snijdt. De sleuf wordt er niet als het herstel van een breuk ervaren.

Boven de Antwerpse sleuf plant men een 'plein over de Ring', aan de publieke opinie gepresenteerd als kwalitatieve publieke ruimte. Het plein zal boven twaalf rijvakken autostrade liggen, wat dubbel zo breed is als de Parijse périphérique. Wie gehecht is aan de eigen gezondheid blijft beter weg van dit plein.

Sarcastisch bijna is volgende passage uit *Waarom de tunnels?*: 'De verdiepte ligging van de Ring kan een belangrijke meerwaarde opleveren voor de woningen langsheen de Ten Eekhovellei en de open ruimte van de Schijnvallei.' Net ter hoogte van de Ten Eekhovellei komen de hoger beschreven negentien rijvakken. Nergens anders op de Antwerpse ring liggen zo veel rijvakken.

Meerwaarde

In het collegebesluit van 4 oktober 2010 staat een politieke leugen van de eerste orde:

Circa 750 000m² nieuwe ontwikkelingen rondom de infrastructuur krijgen een meerwaarde wanneer bij het sluiten van de Ring geopteerd wordt voor een tunneloplossing.

De waarheid is dat deze meerwaarde vandaag al voor het grijpen ligt. Al die nieuwe ontwikkelingen kunnen er evengoed, en makkelijker nog, komen zonder het sluiten van de ring. Andermaal worden de tunnels op het BAM-tracé valselijk als een voorwaarde naar voor geschoven om positief in te grijpen in het stedelijke landschap.

Zo bestaat bijvoorbeeld de plots door lokale politici aangeprezen potentiële 'meerwaarde' van de zone Mexico-eiland – die ze nog onbelangrijk vonden bij het plannen van de Lange Wapper – uiteraard vandaag al, zonder dat je er tunnels onder bouwt. Het is opnieuw valse rekenkunde om die 'meerwaarde' te vergelijken met de minwaarde van het gebied in een scenario waarbij de Lange Wapper zou worden gebouwd. Het college lijkt dat ook te beseffen, want in het collegebesluit heeft

men het over 'vermeden waardevermindering', lees: de aanleg van het viaduct had tot waardevermindering geleid. Dat is de enige correcte analyse.

Het is dan ook cynisch van de Vlaamse regering om Antwerpen te dwingen tot het betalen van het kostprijverschil tussen een viaduct en een tunnel. Vergelijk het met een overheid die je komt vertellen dat je mag kiezen tussen een viaduct of een tunnel door je tuin, en dat je bij keuze voor een tunnel de 'meerwaarde' van je tuin moet investeren in die tunnel. Een en ander heeft iets weg van afpersing: je staat ons je winst af op geplande vastgoedoperaties, of we bouwen een viaduct op je eigendom. Na de regeringsbeslissing had een Antwerpse politicus het over 'een strafexpeditie jegens een opstandige stad': de Antwerpenaar betaalt omdat hij protesteerde tegen een viaduct. Het is een vaststelling die best niet uit het debat verdwijnt.

Conclusie: de stad Antwerpen investeert de vastgoedmeerwaarde van nieuwe ontwikkelingen (die sowieso al bestaat zonder tunnels op het BAM-tracé) in het gedeeltelijk afbreken van twee viaducten in Merksem en Deurne (die ze sowieso en helemaal kan afbreken zonder tunnels op het BAM-tracé). Deze operatie – die perfect kan gebeuren zonder dat tunnels worden gebouwd op het BAM-tracé – wordt als glijmiddel gebruikt om een zinloos bouwproject van 3 miljard euro politiek verkocht te krijgen. Of hoe een lokaal bestuur meegaat in het voorliegen van de eigen bevolking om toch maar een Vlaamse regering overeind te houden.

Open ruimte

In het collegebesluit van 4 oktober 2010 lezen we ook:

Van Eilandje tot Schijnpoort wordt het Albertkanaal, met Straatsburgdok en Lobroekdok, één langgerekt kadefront met mogelijkheden aan beide oevers voor kwalitatieve publieke ruimten, en niet langer een knelpunt met grote open ruimten in de schaduw van viaducten.

In werkelijkheid komt over het Albertkanaal een autostradebrug en naast het Lobroekdok een open sleuf met twaalf rijvakken. Aan de Schijnpoort komt een op- en afrittenstelsel (paperclip) naast de autostrade, samen goed voor negentien rijvakken. Niet meteen kwalitatieve publieke ruimten.

Dat het anders kan weet het stadsbestuur. In het voorjaar van 2009 maakte de dienst stadsplanning over dit gebied een simulatie 'What if?' in een scenario waarbij het doorgaand verkeer omheen de stad geleid wordt en er geen Oosterweelverbinding komt. In zo'n scenario – bijvoorbeeld met het Meccanotracé – blijkt het mogelijk om de ring volledig te vertunnelen in het beschreven gebied. Pas dan ontstaat op en naast de weggewerkte ring kwaliteitsvolle open ruimte die aangewend kan worden voor stadsontwikkeling, groenaanleg en pleinvorming. Bovendien hoeven in dit scenario de groengebieden Noordkasteel en Sint-Annabos niet te verdwijnen, wat bij aanleg van het BAM-tracé met tunnels wel het geval is.

Het is jammer dat het stadsbestuur de lat voor zichzelf zo laag legt dat het verkiest om – tegen beter weten in – toekomstgerichte stadsontwikkeling in te ruilen voor politiek eigenbelang (*zie mythe 2*). Het is onvergeeflijk dat men met het oog daarop misleidende kromredeneringen de wereld in stuurt. Soms gebeurt dit subtiel, maar de misleiding is er niet kleiner om. Zo lezen we in *Waarom de tunnels?*:

Waar de rest van de stad is “geringd” en antwoorden moeten gezocht worden om de fysieke barrière tussen binnen- en buitenstad te overwinnen, verlenen de tunnels de stad, tussen het Noordkasteel en de noord-zuidverbinding, vrije doorgang.

De vrijwaring van bestaande open ruimte op het Eilandje wordt vergeleken met de barrièrewerking van de huidige ring. Maar uitgerekend de tunnels waarnaar men verwijst zullen die barrièrevorming nog groter maken in de rest van de stad. Want ze zuigen het doorgaande verkeer naar de ring, die daarom op termijn verbreed zal moeten worden (*zie mythe 4*).

Het gebrek aan bestuurlijke ambitie op het vlak van stadsontwikkeling blijkt vooral uit het negeren van de stedenbouwkundige potenties van het alternatieve Meccanotracé. Alle voordelen die in *Waarom de tunnels?* en het collegebesluit van 4 oktober 2011 worden opgesomd blijken immers wél en ondubbelzinnig te gelden voor dat tracé: de viaducten van Merksem en Deurne kunnen volledig verdwijnen, er komt geen open sleuf en wel een overkapping van de ring ter hoogte van het Sportpaleis, het lawaai en de uitstoot worden er fel teruggedrongen, de leefbaarheid van veel meer dan 72.000 inwoners verbetert en een veelvoud van 750,000 m² – inclus grote oppervlakten open ruimte – komt vrij voor ontwikkelingen.