

## **Actiegroepen hekelen maandenlange schijnvertoning door Vlaamse regering**

*Meest essentiële DAM-werkgroep over Oosterweeldossier kwam slechts 1 keer samen in maanden na volksraadpleging*

*Lectuur van verslag vergadering werkgroep – zie bijlage – leert dat Vlaamse regering nooit de intentie had om een alternatief te zoeken voor het bij de volksraadpleging verworpen BAM-tracé*

*→ Verzoek van burgemeester Patrick Janssens om binnen werkgroep terug te gaan naar wit blad bij zoektocht naar alternatief voor BAM-tracé geweigerd*

*→ Vergadering leidde enkel tot opdracht aan Verkeerscentrum om eigen kritiek op Arup/SUM-tracé nogmaals te staven*

*→ Relatie overheid met bouwconsortium Noriant belangrijker geacht dan zoeken van een structurele oplossing voor mobiliteitsprobleem*

*De actiegroepen Ademloos en stRaten-generaal moeten vaststellen dat de regering maandenlang moedwillig geen ruimte liet voor het actief zoeken van alternatieven voor het BAM-tracé. Dit plaatst het vasthouden aan dit tracé binnen het dubbelbesluit van 30 maart 2010 in een heel ander daglicht.*

*De actiegroepen tekenen daarom formeel protest aan tegen deze manier van handelen door de Vlaamse regering, die als niets anders kan worden gelabeld dan als 'obstructiepolitiek'.*

Dat ook buiten de actiegroepen velen niet akkoord gaan met de manier waarop de Vlaamse regering tot haar recente dubbelbesluit kwam in het Oosterweeldossier moge blijken uit het feit dat de actiegroepen recentelijk via de klassieke gunstige wind het verslag in handen kregen van de DAM-werkgroep die de voorbije maanden een alternatief moest zoeken voor het bij de volksraadpleging verworpen BAM-tracé.

Lectuur van dit verslag bevestigt wat de actiegroepen al lang aanvoelen: de Vlaamse regering heeft het resultaat van de volksraadpleging nooit ernstig genomen, wilde ook na de volksraadpleging vooral blijven vasthouden aan het BAM-tracé en beperkte de opdracht van DAM-werkgroep V daarom tot het andermaal maken van een vergelijkende analyse door het Verkeerscentrum over het BAM-tracé en het Arup/SUM-tracé. Vragen vanuit de werkgroep om verder te kunnen gaan dan de zoveelste herhaling van deze vergelijking werden verworpen.

### **'Bezigheidstherapie'**

De belangrijkste DAM-werkgroep (die na 18 oktober moest gaan zoeken 'naar mobiliteitsoplossingen voor de derde Scheldekrusing') vergaderde in november 2009 één keer. Uit goede bron vernamen we dat de werkgroep pas begin maart 2010 nogmaals samenkwam.

Diverse leden van de vergadering vroegen in die eerste vergadering van DAM V om een vergaderkalender samen te stellen. De voorzitter van de vergadering antwoordde dat de timing van die vergaderingen bepaald zou worden door het vergaderritme van en de opdrachten vanuit het vijfhoekige ministeriële comité. Vervolgens werd maandenlang niet meer bijeengekomen.

Al die maanden werd door de regering intussen wel de indruk gecreëerd dat men bezig was met het onderzoeken van mogelijke alternatieven voor het verworpen BAM-tracé. Niets blijkt minder waar.

Als lid van die werkgroep tekende burgemeester Janssens van bij aanvang verzet aan tegen de voorgestelde werkwijze, waarbij nog maar eens enkel en alleen een vergelijking zou worden gemaakt tussen het BAM-tracé en het Arup/SUM-tracé. Hij verwees daarbij naar het negatieve referendum, 'waaruit blijkt dat het door de NV BAM voorgestelde tracé geen maatschappelijk draagvlak heeft' en wees ook op de 'meer fundamentele vraag: gaan we kiezen om meer verkeer naar de ring rond Antwerpen te trekken of gaan we het doorgaand verkeer elders afwikkelen?'

Het weze duidelijk: wie vasthoudt aan het BAM-tracé, houdt ook vast aan het bestendigen van doorgaand verkeer op de ring, want alle verkeer op het BAM-tracé passeert onvermijdelijk langs Luchtbal en het Sportpaleis. Het uitbreiden van de volledige bestaande ring is de volgende onvermijdelijke stap bij een keuze voor het BAM-tracé.

Mobiliteitsexpert Chris Tampère (KUL) deelde de bekommernis van burgemeester Janssens. Hij vroeg op de vergadering waarom vastgehouden werd 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 bepleitte vruchteloos om 'voldoende na te denken rond alternatieve routes dan de ring van Antwerpen'.

Burgemeester Janssens vroeg expliciet om meer te exploreren dan louter die twee tracés. Hij wilde passen voor wat hij bezigheidstherapie noemde.

Als politicus die ongetwijfeld beseft hoe kapot gepolitiseerd het Oosterweeldossier intussen is, vroeg hij ook of het dossier gedepolitiseerd kon worden. Dit is een opmerkelijke uitspraak van een burgemeester in een technische werkgroep. De burgemeester bedoelde met zijn vraag wellicht of het dossier buiten de klassieke kabinettenlogica gehouden kon worden, om op die manier een meer onbevangen en objectieve benadering van de problematiek mogelijk te maken. De burgemeester suggereerde meteen ook om de DAM-werkgroep anders samen te stellen en om een andere werkwijze te hanteren. Deze twee logische vragen werden niet gehonoreerd. Wel werd vervolgens de werking van de werkgroep maandenlang on hold gezet. Het bleek een efficiënte manier om tegelijk vanuit de regering naar de buitenwereld toe de indruk te wekken dat er gewerkt werd en om intern zij die reëel naar alternatieve oplossingen wilden zoeken – bijvoorbeeld de burgemeester – in de wachtkamer te plaatsen.

## **U draait, wij vragen**

De uitspraak van de burgemeester dat hij wilde 'passen voor bezigheidstherapie' was profetisch. In retrospect blijkt dat de werking van die DAM-werkgroep effectief bezigheidstherapie was. De werkgroep kwam 1 keer samen om te beslissen dat het Verkeerscentrum nog maar eens een vergelijkende analyse mocht maken tussen het BAM-tracé en het Arup/SUM-tracé. Elke insider wist dat de uitkomst van dergelijke analyse al vastlag. Immers: tien dagen voor het referendum legde Eddy Peetermans namens het Verkeerscentrum al uit in het Vlaams parlement waarom hij geen voorstander was van het Arup/SUM-tracé. De uitkomst van zijn analyse kende eenieder in de DAM-vergadering al. Zou bijgevolg overblijven als enige optie: het BAM-tracé.

Het Vlaamse Verkeerscentrum is een capabele instelling en Eddy Peetermans is een expert inzake verkeersmodelleringen. Maar tegelijk mag Peetermans ook beschouwd worden als een van de geestelijke vaders van het BAM-tracé. Al sinds halfweg de jaren negentig verklaart hij dat enkel het BAM-tracé een oplossing kan bieden voor de Antwerpse mobiliteitsproblematiek. Alle andere tracés deugen

niet. Een werkgroep die bij het zoeken naar mogelijke alternatieven voor dit tracé uitgerekend weer bij het Verkeerscentrum en coördinator Peetermans terecht komt voor de finale analyse weet meteen ook welk antwoord mag verwacht worden. Het verlenen van dergelijke opdracht verraadt alleen maar de politieke onwil om effectief naar mogelijke alternatieven te zoeken.

## **Noriant**

Tijdens deze eerste verkennende vergadering van de DAM-werkgroep werd erkend dat het moeilijk wordt om tot andere oplossingen te komen dan het BAM-tracé, wanneer de Vlaamse regering het denkkader niet aanpast. De Vlaamse regering hield vervolgens vast aan het denkkader.

Op de vraag van een externe mobiliteitsexpert aanwezig in de vergadering waarom de vergadering niet uitgaat van het mobiliteitsprobleem om van daaruit een structurele oplossing te vinden, antwoordde de voorzitter van de werkgroep (= kabinetschef van minister-president Kris Peeters) dat het out of the box denken consequenties zal hebben op de timing en de huidige relaties met het consortium Noriant. Hield de Vlaamse regering vast aan het oude denkkader in functie van het alsnog toekennen van de bouwopdracht aan Noriant? Zo lijkt het wel.

Dat men na het dubbelbesluit intussen zelfs overweegt om al een halve opdracht toe te kennen aan Noriant – ondanks de DBfM-constructie voor een volledig bouwproject – bevestigt deze these. De Vlaamse regering beseft dat het nogal du jamais vu is om in de loop van de aanbestedingsperiode een bestek in twee te hakken en aan de ene resterende kandidaat plots de halve opdracht te gunnen. Maar binnen de regering wordt dit 'risicomanagement' genoemd. Lees: je kunt het maar proberen als regering om je eigen wet op overheidsopdrachten te negeren, tot je eventueel juridisch teruggefloten wordt.

## **Politique politicienne i.p.v. depolitisering dossier**

Hoofdconclusie: begin maart 2010, vier en een halve maand na het referendum, stond de Vlaamse regering nog geen meter verder bij het zoeken naar een alternatieve oplossing voor het BAM-tracé. Dat blijkt uitdrukkelijk ook de bedoeling te zijn geweest.

De aanvankelijke ambitie van burgemeester Janssens om effectief buiten dat tracé te mogen denken en om het uittekenen van de toekomst van Antwerpen buiten de Vlaamse kabinettenlogica te houden werd politiek onmogelijk gemaakt vanuit de Vlaamse regering. Toen dat voor de burgemeester duidelijk werd, kon hij enkel nog inzetten op het vervangen van het viaduct door een tunnel op het politiek vastgeklonken BAM-tracé.

Dat werd het politieke compromis: we blijven de verkeersstromen naar de Antwerpse ring zuigen, zij het eventueel via een tunnel in plaats van een viaduct.

De genese van dit compromis wijst erop dat de kar voor het paard gespannen werd: niet het vinden van een beste oplossing was de ambitie, wel het overeind houden van het BAM-tracé.

Dat laatste is een belediging voor al wie jarenlang te goeder trouw ijverde voor verandering in dit dossier. Verandering van tracé. Maar ook verandering van modus operandi bij de besluitvorming. Transparantie, weet uw wel. Het wordt meer dan tijd dat de Vlaamse regering het Oosterweeldebat eindelijk met open vizier durft aan te gaan. Met het oog daarop eisen de actiegroepen nu al wekenlang het publiek maken van enkele cruciale documenten, binnen de wet op openbaarheid van bestuur.

Voor Ademloos, Wim van Hees en Guido Verbeke

Voor stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe