



De Oosterweelverbinding in Antwerpen zou de grootste publiek private samenwerking (PPS) van ons land moeten worden. Geschatte kostprijs 3 miljard euro. Dit viaduct zou nodig zijn om het verkeersinfarct in deze economische metropool op te lossen. De autostrade over de rand van de stad was "de best mogelijke oplossing" die men na tien jaar dure studies wil opdringen aan de bevolking. De gevolgen voor de betrokken buurten, het gezondheidsaspect, het stijgende kostenplaatje en de ondemocratische besluitvorming zorgde voor heel wat weerstand. Locale actiegroepen zoals Ademloos en Stratengeneraal, betrokken architecten en havenpatroons slikten de gang van zaken

niet langer. Evenals de geraamde kostprijs blijft het protest tegen dit plan toenemen. Niet door een gebrek aan communicatie van de betrokken politici maar door één van de slechtst verstopte vorm van wanbeheer ooit.

Er zijn slechts zelden zo weinig argumenten geweest om niet tegen een megalomaan project te zijn. De Oosterweelverbinding heeft het allemaal. Ze zou de verkeerschaos voor Antwerpen niet verbeteren maar enkel verschuiven. Ze zou de hoeveelheid fijn stof, die nu reeds boven de Europese norm ligt voor het centrum van Antwerpen nog doen toenemen. Ook linkeroever en Merksem delen in de klappen. De stad zou volledig omsloten worden door een ring die veel te dicht tegen de woonkernen ligt. Daarbij komt dat Antwerpen één van de minst groene regio's in het land is en met het huidige tracé zouden de laatste groene plekken ook daar verdwijnen. Uit alle studies blijkt echter dat deze groene zones de meest effectieve buffers zijn voor fijn stof. Bovendien ligt de geschatte prijs van het project waanzinnig hoog en is de kost die nu reeds gemaakt werd voor studies en voorbereidingskosten te waanzinnig om los te lopen.

Het idee van de Oosterweelverbinding en de Lange Wapper, de brug over de schelde, moest de ring rondom Antwerpen vervolledigen. Men wil het verkeer splitsen in personenverkeer en vrachtverkeer. Het zware vrachtverkeer van de haven zou op die manier niet meer vermengd worden met het gewone personenverkeer. Het vrachtverkeer zou via de Lange Wapper om moeten rijden en tol betalen. Personenverkeer zou zoals nu via de Kennedytunnel blijven rijden en niet betalen. Via deze tolheffing zou men de bedrijven die welvaren met deze aansluiting laten meebetalen voor de kost van het project. Dat was de opzet. De oorspronkelijke raming in het jaar 2000 werd geschat op 500 miljoen euro en moest afgewerkt worden in 2008.

Toonbeeld van belangenvermenging

Het huidige bedrag van 3 miljard euro, cijfers afkomstig van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), doen denken aan de staatsdotaties van onze Belgische regering aan de noodlijdende banken. Net als bij die schenkingen aan de as van onze kapitalistische economie is de vraag wat de maatschappelijk relevantie is van deze investeringen. Waar gaat het geld naartoe en wat krijgen wij als mede investeerders terug? Is de Belgische bevolking gebaat bij investeringen als deze? Hoe contradictorisch ook, lijken we in dit dossier net steun te vinden bij deze "noodlijdende" banken. In de huidige recessie is er geen enkele financiële instelling bereid een som te verlenen van 3,5 miljard euro, het totaal bedrag van het hele stadsproject. Moest men de plannen die nu op tafel liggen toch willen doorduwen, m.a.w. wil de Vlaamse overheid financieel garant gaan staan voor de onderneming, dan zal de belastingbetaler net zoals bij de Liefkenshoektunnel indertijd volledig opdraaien voor de kosten.

Weinig bouwprojecten deden zoveel stof opwaaien voor hun bouw als de Oosterweelverbinding. Vanaf de start van het project in 2001 stootte de hele onderneming al veel mensen danig tegen de borst. Weerstand kwam er niet enkel van de betrokkenen, ongeïnformeerde burgers, maar ook van projectontwikkelaars die al snel juridische stappen zetten in verband met de procedure van openbare aanbesteding. Wat een voorbeeldproject van publiek-private samenwerking moest worden, werd een onuitwisbaar toonbeeld van belangenvermenging.

Zoals bij veel grote infrastructuurwerkzaamheden wou men ook hier te werk gaan via openbare aanbesteding. Aan de hand van vooropgestelde criteria zoals kostprijs, inplanting en haalbaarheid werden vier potentiële kandidaten geselecteerd. Voor men echter bij de uiteindelijke selectie van de kandidaten geraakte werden er al drie onthouden op basis van zeer vage en twijfelachtige argumenten. Zo werd er gesjoemeld met het kostenplaatje, werden er regels toegevoegd om voorliggende plannen simpelweg te weerhouden. Dat het een viaduct over Antwerpen en liever nog een brug over de schelde moest worden was meteen duidelijk. Voor alternatieve routes of oplossingen was geen sprake. Zo is duidelijk te zien in de aflevering van Panorama (26 oktober 2008) dat Antwerps ex-gouverneur Camille Paulus het als een droom beschouwde een brug te zien boven de Scheldestad, dit zonder om te kijken naar gevolgen voor mens en stad.

Het feit dat er zoveel protest komt tegen dit project heeft alles te maken met de grofheid waarop men het spel speelt. Voor de beleidsmakers ligt het aan de gebrekkige communicatie tussen hen en de bevolking en men stelde daarom Karel Vinck, ex-baas van de NMBS, aan als nieuwe voorzitter van de beheersmaatschappij. Maar windowdressing zal niet langer volstaan. Zeker niet, omdat net de communicatie, één van de walgelijkste aspecten is binnen dit dossier.

Aasgieren zonder scrupules

Tien jaar geleden was men zich reeds bewust van de situatie in Antwerpen. Onze ministers die altijd prat gaan op goed bestuur zetten het project in 2001 in de startblokken: "masterplan Antwerpen". De BAM wordt opgericht, een groep vrijgestelde parlementairen die als taak heeft de uitvoer van het project te begeleiden en te communiceren naar de bevolking. Tegelijkertijd wordt de SAM opgericht. De SAM vormt een tijdelijk vennootschap waar ingenieurs en studiebureaus onderzoek doen naar mogelijke tracés voor de verbinding. Dit is op zich al vreemd omdat van in het begin een brug als enige optie werd gezien en dus geen tunnel of uitbreiding van het sporennet rondom de haven. De leden van de raad van bestuur van de BAM ontvingen voor hun steun aan het vaderland, naast hun gewone wedde als parlementair, jaarlijks nog eens 12.500 euro. Men kan zich meteen al de vraag stellen of het rekken of uitstellen van dit project bepaalde individuen niet te gemakkelijk verrijkt heeft?

Dat is echter nog niet laatste van het verhaal. De tijdelijke vennootschap SAM heeft na tien jaar om en bij de 100.000 euro uitgegeven aan studies. Na tien jaar is er een filmpje, een maquette, een berg studies maar vooral heel veel onduidelijkheid. Wat iedereen verwacht van een dergelijke instelling is dat ze kijkt naar de meest betaalbare, werkbare, ecologische, economische oplossing van het probleem met zo weinig mogelijk hinder voor de betrokken buurten. In de realiteit loop dat dus even anders. Er werkten vier studiebureaus voor SAM met als meest roemruchte de Groep C, het communicatiebureau van Noël Slangen de notoire algemeen directeur van Open Vld. Los van het feit dat het nogal stinkt wanneer een partijfunctionaris kan factureren aan een overheidsbedrijf en dat die klaarblijkelijk geen contract nodig heeft, is het onderzoek dat ze deden, De psyche van de Antwerpenaar, Economie en mobiliteit de reinste vorm van persoonlijke verrijking op de kosten van de belastingbetaler. Voor deze mooie schrijfsels mocht Groep C om en bij de 5 miljoen euro ontvangen. Het is duidelijk dat de aasgieren van de wetstraat in dit dossier amper scrupules kende.

Zonder de kleinste details in dit dossier te kennen, is het hele verhaal niet minder dan wraakroepend. Elke gewoon mens is zich bewust van de algemene crisis. Wij zullen onze levensstijl moeten aanpassen aan de dalende koopkracht, en onze uitgaven die kunnen wachten, uitstellen. Het hele project is een duidelijk voorbeeld van hoe men in bepaalde sectoren geld door ramen en deuren smijt en in andere de geldkraan dichtdraait. Wanneer men spreekt over mobiliteit, ecologie, maar evengoed over onderwijs, gezondheidszorg en andere sociale voorzieningen is er altijd geld te weinig.

Kiezen voor een andere weg dan die van de asfalt

Wij willen met iedereen nadenken over een alternatief voor dit goedogend gedrocht. Want hoe mooi de maquette er misschien kan uitzien, de effectieve inplanting van deze brug zou niets dan ellende meebrengen voor de regio en zou een verkwisting zijn van geld. De kans op verpaupering van heel de noordrand van Antwerpen ten gevolge van het viaduct is reëel. Niemand zal graag onder een autostrade gaan wonen en het zullen opnieuw de armste zijn die in het smog en in de geluidsoverlast zullen terecht komen. Uitbreiding van het openbaar vervoer in combinatie met de verbreding van het spoor in de haven zijn nauwelijks onderzocht. Het zou een ecologische, menselijke en economische mogelijkheid bieden uit deze impasse. Voor ons is het geen kwestie van hoe de Oosterweelverbinding er komt, de strijd gaat over de reductie van geautomatiseerd verkeer en dus van fijn stof. Een vervollenden van de ringweg biedt misschien tijdelijk wat verlichting maar andere grote steden zoals Brussel, leren ons dat dit fundamenteel niet werkt. De uiteindelijke oplossing van ons mobiliteitsprobleem zal over een andere weg moeten gaan dan die van de asfalt.

Wij zijn voor grootschalige projecten die gedragen worden door het grootste deel van de bevolking. Deze projecten mogen en zullen geld kosten. Geld dat iedereen graag zou uitgeven als het inderdaad goed besteed werd. De huidige mobiliteit in gans België en bij uitbreiding Europa is nefast voor mens en milieu. Een ver doorgedreven globaal mobiliteitsplan waar treinen, bussen, kanalen, zee en luchtruim op een zo verantwoord mogelijke manier aangewend zouden worden, zou uiteindelijk de mensen minder geld kosten dan de geïndividualiseerde politiek van vandaag. Werkgevers die meer van thuis uit zouden laten werken, busverbindingen die gehele industriezones zouden overspannen, openbaarvervoer dat gratis en gebruiksvriendelijker zou zijn... Met daartegenover taksen en regelgeving op beurshandel, een publieke financiële sector en de opheffing van het bankgeheim, een verhoging van belasting op kapitaal zouden al deze zaken mogelijk maken en mogelijkheden scheppen waar wij zelfs nu de gehele impact niet van kennen.

www.ademloos.be

www.stratengeneraal.be