

ER WAS GENOEG INSPRAAK OVER DE OOSTERWEEELVERBINDING

Groen!, de belangengroepen en zelfs transportspecialist Willy Winkelmans mogen dan wel zeggen dat er in het Oosterweeldossier te weinig inspraak is geweest, het klopt gewoonweg niet, zegt **JAN VAN RENSBERGEN**. Als er een viaduct over Antwerpen komt, zal dat niet zijn door een gebrek aan inspraak, maar omdat het het beste alternatief is.

Tegenwerking is geen inspraak meer

Professor Willy Winkelmans, ook wel eens de 'vader' genoemd van de transporteconomie, pleitte er vorige maand in *Trends* (9 april) voor om bij grote bouwprojecten een lange periode van inspraak in te lassen. 'Hadden we tien jaar geleden zo'n aanpak gehad bij de besluitvorming van de Oosterweelverbinding, dan was een viaduct over de stad hoogstwaarschijnlijk zelfs niet op de tekentafel geraakt', besluit de professor zijn opiniestuk. Met deze conclusie is de BAM het grondig oneens. Zij gaat immers uit van de premisse dat er geen inspraak zou zijn geweest in het besluitvormingsproces.

Een week eerder stelden Manu Claeys en Peter Verhaeghe in hun opiniestuk 'de onmacht van de burger' (*DS* 2 april) namens het bewonerscollectief Straten-Generaal dat hun tunnelalternatief nooit objectief be-

Een objectieve vergelijking van tracés veronderstelt een vergelijking onder dezelfde spelregels

keken is en zonder nader onderzoek is opzij geschoven. Zij volhardten in deze bewering. Ook onlangs nog, toen zij op 12 mei op uitnodiging van Wim Van Hees hun betoog mochten houden op een debatavond in zaal Horta te Antwerpen.

Toevallig diezelfde dag kondigde Groen! op een persconferentie aan om via de rechtbank de stedenbouwkundige vergunning voor Oosterweelverbinding tegen te willen houden. De partij borduurt verder op de standpunten van Straten-Generaal: uit het alternatievenonderzoek van ARUP/SUM zou blijken dat het ondergronds tracé een redelijk alternatief vormt. Volgens Groen! werd dit alternatief ten onrechte niet onderzocht in de milieu-effectenrapporten (MER's) en zouden deze rapporten onwettig zijn.

Men heeft het verkeerd voor. Het door Straten-Generaal voorgestelde tunnelalternatief is in de MER-procedures wel degelijk op zijn haalbaarheid geëvalueerd. In 2003, nog voor de regeling wettelijk van kracht was, liet BAM een plan-MER opmaken over het Masterplan. Voor het eerst in Vlaanderen werden de milieueffecten van een beleidsplan op het gebied van mobiliteit in kaart gebracht. De Vlaamse Regering kon op basis van dit MER en op grond van een evenwichtige belangenaf-



Het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel behoort al sinds 2000 tot de 'spelregels' voor de Oosterweeloplossing.

© blg

weging tot een zorgvuldig besluit komen.

De door de overheid erkende MER-deskundigen hebben het ondergrondse tracé van Straten-Generaal in het plan-MER niet behouden als redelijk alternatief. Een dergelijke tunnelvariant was eerder al (in de haalbaarheidsstudie van 2000) als niet haalbaar beschouwd.

De veiligheidsrisico's enerzijds en de zeer hoge onderzoekskosten anderzijds waren voldoende redenen om verder onderzoek van het tunnelalternatief overbodig te maken. Naast de argumenten in verband met veiligheid, werd geoordeeld dat een ondergronds tracé geen redelijk alternatief vormde in vergelijking met het niet bestaande of beperkte milieuvoordeel dat dit ondergronds tracé kan bieden ten opzichte van een boven-

gronds tracé. De Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening sloot zich bij deze beoordeling aan in haar advies bij de vaststelling van het GRUP.

Dat er tussen het BAM-tracé en het Straten-Generaal-tracé op vlak van het leefmilieu geen noemenswaardig verschil bestaat, wordt overigens door de recente alternatievenstudie van ARUP/SUM bevestigd. De conclusie van het plan-MER blijft dus actueel.

In 2007 werd in het project-MER opnieuw de technische haalbaarheid en de interne veiligheid van het voorgestelde tunnelalternatief onderzocht. Intussen had Straten-Generaal haar concept gewijzigd, zoals later nog meermaals zal gebeuren.

Eens te meer bleek het project Straten-Generaal technisch niet haalbaar omdat het de nautische toeganke-

lijkheid van de haven beperkte en de bedrijfszekerheid in het gedrang bracht. Een manuele tolheffing voor vrachtwagens ter hoogte van de Kennedytunnel bleek eveneens technisch onmogelijk. Ook uit de kwalitatieve beoordeling van de milieueffecten van het alternatief bleek dat het alternatief Straten-Generaal globaal gezien onder alle randvoorwaarden met betrekking tot tolheffing slechter scoorde dan het BAM-tracé.

Deze randvoorwaarden, zoals de ontsluiting van de haven en de stad via het Oosterweelknooppunt, een tol-vrije doorgang voor personenwagens en het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel zijn niet op sluiswijze 'ingeslopen', zoals Straten-Generaal het wil doen geloven. Deze randvoorwaarden zijn spelregels die resulteren uit een brede maatschappelijke consensus die dateert van 2000.

Het tunneltracé is wel degelijk geëvalueerd, en niet goed bevonden

Een objectieve vergelijking van tracés veronderstelt een vergelijking onder dezelfde spelregels, zoniet wordt een ander spel gespeeld.

Rekening houdend met deze randvoorwaarden, bevestigt de ARUP/SUM-studie de resultaten van de beide milieu-effectenrapporten.

Wat betreft inspraak in de besluitvorming, past het tenslotte om een paar zaken op een rij te zetten.

Een schoolvoorbeeld van geslaagde samenwerking met de actiegroepen, is de wijze waarop de natuurinrichtingsprojecten Middenvijver, Burchtse Weel en Sint-Annabos zijn tot stand gekomen.

Van bij het eerste schetsontwerp zaten de vzw Actiecomité Linkeroever (ALO), het Actiecomité Zwijndrecht en de vzw Natuurpunt WAL als gelijkwaardige partners rond de ontwerptafel. Zij maakten deel uit van de ambtelijke stuurgroep die als uiteindelijke taak had om het definitief ontwerp en bestek goed te keuren, samen met het uitvoerings- en monitoringsprogramma.

BAM kijkt tevreden terug op de vlotte en constructieve manier waarop de samenwerking binnen deze projecten is verlopen.

Jan Van Rensbergen is ceo van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).