

Oosterweelverbinding: 15 jaar in de ban van de Ring

BRUSSEL 20/09 (BELGA) =

- **1995:** De afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV) krijgt de opdracht om een oplossing uit te tekenen voor de verkeersproblematiek in en rond Antwerpen. Die studie resulteert (in 1998) in de startnota "Het Masterplan voor de mobiliteit in Antwerpen. De prioriteit der prioriteiten."

- **Oktober 1996:** Antwerps provinciegouverneur Camille Paulus pleit van het sluiten van de Antwerpse ring om een oplossing te vinden voor de verkeersellende. De gouverneur vraagt daarbij de hulp van de Vlaamse regering.

- **1997:** De krijtlijnen van het Antwerpse Masterplan worden uitgestippeld. Het gaat onder meer om nieuwe wegen, werken aan de Leien, tramprojecten, fietspaden, sluizen, enz... Blikvanger moet de sluiting van de ring worden in het noorden van de stad. Die verbinding van zo'n 10 kilometer krijgt later de naam Oosterweelverbinding, genoemd naar het knooppunt op rechteroever. Dat knooppunt ligt op de plaats van het verdwenen polderdorp Oosterweel, waarvan enkel een kerkje is overgebleven.

- **maart 1999:** Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Mobiliteit Steve Stevaert bestelt een haalbaarheidsstudie over het sluiten van de ring. Er worden eerst zes tracés voor de Oosterweelverbinding uitgetekend. Later wordt daar een zevende tracé aan toegevoegd.

Dat zevende tracé, het "geoptimaliseerde middentracé" dat later bekend zal worden als het BAM-tracé, komt als winnaar uit de bus. Het tracé voorziet in een tunnel onder de Schelde die aan rechteroever bovenkomt aan het Oosterweelknooppunt en in een dubbeldeksviaduct (Lange Wapper) over het Eilandje gaat. Bedoeling is om met een tol op de Oosterweelverbinding andere projecten van het Masterplan te financieren.

- **april 2000:** Provinciegouverneur Paulus roept een Staten-Generaal samen. Daarop scharen onder meer de stad, de provincie, de Vlaamse administratie, het Havenbedrijf en De Lijn zich achter het latere BAM-tracé. De Oosterweelverbinding zou 550 miljoen euro kosten en zou klaar zijn tegen 2005. Diezelfde maand oppert Antwerps havenscheper Leo Delwaide kritiek op het voorstel van de Staten-Generaal.

- **december 2000:** De Vlaamse regering onder leiding van Patrick Dewael keurt het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goed.

- **september 2001:** Het studiewerk voor het Masterplan start. De Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (TV SAM) wordt opgericht om de projecten uit het Masterplan voor te bereiden en uit te tekenen. TV SAM is de voorloper van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

- **oktober 2001:** Provinciegouverneur Paulus organiseert een nieuwe Staten-Generaal in het Antwerpse Provinciehuis. Daarop geeft een honderdtal van de belangrijkste economische en maatschappelijke actoren in Antwerpen zijn fiat voor het Masterplan, inclusief Oosterweelverbinding met tolheffing. Niet iedereen is echter even enthousiast.

Zo spreekt de Bond Beter Leefmilieu bijvoorbeeld van "nepinspraak". Gouverneur Paulus formuleert de ambitie om de Oosterweelverbinding in 2005 in te huldigen.

- **september 2003:** De Vlaamse regering richt de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) op. Die publiek-private constructie moet het Masterplan financieren, beheren en uitvoeren.

- **april 2005:** Uit een alternatievenstudie die besteld werd door de stad Antwerpen blijkt dat een tunnel zo'n 600 miljoen euro duurder zou uitvallen dan het Lange Wapper-viaduct.

- **mei 2005:** Goedkeuring plan-MER.

- **juli 2005 :** De Vlaamse regering maakt een stand van zaken op. Het Masterplan zou 3,5 miljard euro kosten, waarvan 1,35 miljard euro voor de Oosterweelverbinding.

- **september 2005:** De nieuwe Vlaamse regering onder leiding van

Vlaams minister-president Yves Leterme legt de tracékeuze voor de Oosterweelverbinding vast. Er wordt gekozen voor het "geoptimaliseerd middentracé" (BAM-tracé).

- **september 2005:** Het Antwerpse bewonerscollectief stRaten-generaal, onder leiding van Manu Claeys en Peter Verhaeghe, is het niet eens met de plannen voor de Oosterweelverbinding. De actiegroep komt op de proppen met een alternatief voorstel dat voorziet in een langere tunnel onder de Schelde en een veel noordelijker gelegen aansluiting. Van een Lange Wapper is in hun voorstel geen sprake meer.

- **oktober 2005:** start procedure project-MER.

- **oktober tot december 2005:** 60 dagen openbaar onderzoek voor het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan)

- **maart 2006:** Jan Van Rensbergen vervangt Bruno Accou als gedelegeerd bestuurder van de BAM.

- **december 2006:** Na een strijd tussen verschillende bouwconsortia wint het consortium Noriant de aanbesteding van de Oosterweelverbinding. De maquette wordt voorgesteld aan de Antwerpse en Vlaamse politici. De reacties zijn bijna unaniem lovend.

- **februari 2007:** Vlaams begrotingsminister Dirk Van Mechelen (Open Vld) plafonneert de kostprijs van de Oosterweelverbinding op 1,85 miljard euro. Intussen zijn in het Vlaams parlement steeds meer kritische geluiden te horen. Verschillende parlementsleden bijten zich helemaal vast in het dossier. In opeenvolgende voortgangsrapportages waarschuwt het Rekenhof voor de beheersing en de financiering van het project.

- **maart 2008:** Naast de actiegroep stRaten-generaal komt ook de vzw Ademloos onder leiding van gewezen reclamemaker Wim Van Hees steeds meer op de voorgrond. Ademloos kant zich tegen de bouw van de Lange Wapper en plaatst de discussie over het fijn stof op de agenda. Enkele maanden later protesteert Ademloos samen met enkele honderden andersvalide leerlingen van het Sint-Jozefinstituut voor het Antwerpse stadhuis tegen Lange Wapper. Het viaduct zou rakelings over de speelplaats van de school scheren.

- **juni 2008:** De regering bestelt een alternatievenstudie. De regering duidt daarvoor studie bureau Arup-SUM aan. Dat bureau zal drie tracés naast mekaar leggen: het BAM-tracé met de Lange Wapper, het Horvath-tracé dat de brug vervangt door een tunnel en het stRaten-generaal-tracé. Aan de hand van die studie wil de Vlaamse regering de Oosterweelknoop definitief doorhakken.

- **juni 2008:** Topzakenman en crisismanager Karel Vinck wordt aangesteld als voorzitter van de raad van bestuur van BAM.

- **oktober 2008:** Vlaams minister van Financiën en Begroting Dirk Van Mechelen waarschuwt dat de kredietcrisis kandidaat-financierders afschrikt.

- **november 2008:** de BAM stopt de samenwerking met het communicatiebureau Groep C van Noël Slangen. Tegen Slangen en zijn communicatiebureau was een berg van kritiek gerezen.

- **maart 2009:** Arup-Sum stelt zijn alternatievenstudie voor. Geen enkel tracé scoort optimaal. Het studie bureau komt met een eigen tracé op de proppen. Dat tracévoorstel ligt in de lijn van het tracé van stRaten-generaal en voorziet in een langere tunnel onder Schelde en haven. De Vlaamse regering raakt het niet eens over de conclusies van de studie. Open Vld zweert bij Lange Wapper, sp.a wil het vierde alternatief van het studie bureau onderzoeken en neemt afstand van de Lange Wapper. De Vlaamse regering beslist dat de BAM een bouwaanvraag mag indienen voor de Oosterweelverbinding. Tegelijk krijgt de stad Antwerpen extra tijd om studiewerk te verrichten en een volksraadpleging te organiseren. De beslissing wordt daarmee over de regionale verkiezingen van juni 2009 getild.

- **april 2009:** de BAM dient de bouwaanvraag in voor haar tracé en het openbaar onderzoek start.

- **juli 2009:** In opdracht van het Antwerpse stadsbestuur heeft Arup-Sum zijn eigen alternatieve tracé uitgewerkt in een vervolgstudie.

Die studie concludeert dat het nieuwe tracé met een 4,3 km lange tunnel een technisch haalbaar en betaalbaar alternatief is voor het BAM-tracé.

- **juli 2009:** Na een klacht van de eigenaar van restaurant Het Pomphuis adviseert de auditeur van de Raad van State om het GRUP voor Oosterweel te vernietigen. Het milieueffectenrapport zou niet onafhankelijk zijn opgesteld. Als de Raad van State de GRUP vernietigt, zou dat de werken jarenlang vertragen.

- **oktober 2009:** Op de Antwerpse volksraadpleging rond het BAM-tracé stemde 59,24 procent nee en 40,76 procent ja. Het Antwerpse stadsbestuur geeft een negatief advies voor de stedenbouwkundige vergunning. In de nasleep van de volksraadpleging en het negatieve advies richt de Vlaamse regering een ministerieel comité 'Duurzame Antwerpse Mobiliteit' (DAM) op. Zeven werkgroepen buigen zich over verschillende aspecten van het mobiliteitsvraagstuk rond Antwerpen.

- **januari 2010:** Het Rekenhof raamt de kosten voor het totale Antwerpse Masterplan intussen op 4,2 miljard euro.

- **februari 2010:** De Raad van State vernietigt het GRUP niet.

- **februari 2010:** Het Forum Mobiliteit Antwerpen 2020, een groep van Antwerpse zakenmensen en academici lanceert een nieuw voorstel, het zogenaamde Meccano-voorstel. Dat voorstel werd uitgewerkt door de actiegroep stRaten-generaal. Centrale doel is om het doorgaand verkeer op te vangen en rond te leiden vooraleer het de Antwerpse Ring bereikt. Daarbij voorziet het in twee nieuwe verbindingen (bretellen) in het oosten en het westen van Antwerpen. Meerderheidspartijen CD&V en N-VA zien het nieuwe voorstel niet zitten, sp.a wil dat het voorstel wel au sérieux wordt genomen. De spanning in de regering stijgt.

- **maart 2010:** Vlaams minister-president Kris Peeters belooft dat zijn regering voor het einde van de maand zal beslissen in het Oosterweel-dossier. Hij kondigt meteen een "totaaloplossing" aan. Die oplossing moet ook "multimodaal" zijn waarbij naast het wegverkeer oog is voor de binnenvaart, de spoorwegen en het openbaar vervoer.

- **30 maart 2010:** De Vlaamse regering bereikt een akkoord rond het "Masterplan 2020", een actualisering en uitbreiding van het bestaande Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Voor de sluiting van de Antwerpse ring nam de regering een zogenaamd "dubbelbesluit". Daarbij werd geopteerd voor een reeks van tunnels in plaats van het Lange Wapper-viaduct. Voorwaarde was wel dat die tunnelvariant haalbaar, niet duurder en even snel realiseerbaar is. Als aan die voorwaarden niet voldaan zou worden, dan zou men toch kiezen voor de brug. De regering beloofde duidelijkheid tegen de zomer, een timing die later opschoof naar het einde van de zomer.

- **september 2010:** Uit een studie van het onderzoeksbureau Transport & Mobility Leuven (TML) blijkt dat het Meccano-tracé superieur is aan het geplande BAM-tracé. Uit het onderzoek zou onder meer blijken dat de Meccano meer verkeer van de Ring zou weghouden. Het Forum 2020, dat opdracht gaf voor het TML-onderzoek, ziet in de studie een bewijs voor de meerwaarde van het Meccano-tracé. Intussen kondigt de actiegroep stRaten-generaal aan dat het een nieuw referendum zal vragen als de regering vasthoudt aan het huidige Oosterweeltracé waarbij de Antwerpse Ring moet verbreed worden.

- **september 2010:** de spanning in de Vlaamse regering loopt opnieuw op. Vlaams minister-president Kris Peeters belooft een oplossing tegen uiterlijk 27 september, de dag waarop hij zijn Septemberverklaring in het Vlaams parlement aflegt. Het belangrijkste knelpunt blijkt het vergelijken van de kostprijs van tunnel en brug. Vooral de N-VA, voorstander van de brug, en de SP.A, verdediger van de tunnel, staan met getrokken messen tegenover elkaar. Cijfers tonen aan dat de tunnel duurder is dan de brug, maar sp.a wil de tunnelpiste toch niet zomaar verlaten. De vraag lijkt dan hoeveel de tunnel duurder mag zijn om maatschappelijk en budgettair aanvaardbaar te zijn.

DRM/(PIM)/

./.

201204 SEP 10