



Professor Bestuurskunde Wouter Van Dooren
Foto: Joris Herregods

Politicoloog Van Dooren diep ontgoocheld in Oosterweel: “Er dreigt voor Antwerpen een donker scenario”

08/05/2019 om 10:00 door Karin Vanheusden, Wim Daeninck

ANTWERPEN - “Er doemt voor Antwerpen een donker scenario op: heel veel beton, files die niet opgelost geraken en verkeer dat zich de komende 15 à 20 jaar vastrijdt op de Antwerpse Ring.” Wouter Van Dooren, professor Bestuurskunde aan de Universiteit Antwerpen, is diep ontgoocheld in Oosterweel en het Toekomstverbond tussen de actiegroepen, de Vlaamse regering en de stad Antwerpen. Volgens Van Dooren is Oosterweel een achterhaald en slecht project.

LEES OOK: Manu Claeys (stRaten-generaal): “De kritiek van Wouter Van Dooren is gebaseerd op een gebrek aan kennis”

(https://www.gva.be/cnt/dmf20190509_04387699/manu-claeys-straten-generaal-de-kritiek-van-wouter-van-dooren-is-gebaseerd-op-een-gebrek-aan-kennis)

“Ik had voor Antwerpen graag een goed project uit de asse van de Lange Wapper zien verschijnen, maar wat ik nu op tafel zie liggen, is niet toekomstgericht”, zegt Wouter Van Dooren, die het Oosterweeldossier al tien jaar op de voet volgt. “Als wetenschapper heb ik geprobeerd het vanop een afstand te bekijken, maar omdat we al gauw over enkele miljarden euro spreken, moet kritiek kunnen. Ook op het Toekomstverbond, en ook op de actiegroepen.”

LEES OOK: Volg de voortgang van de werken aan Oosterweel en de overkapping van de Ring via onze WERFWIJZER (<https://werfwijzer.gva.be/>)

In De Waarde van de Weerstand, waarin u en Eva Wolf een analyse maken van het proces rond Oosterweel, noemt u het Toekomstverbond nog een overwinning van de democratie. Wat was voor u het kantelmoment?

In december 2018 zag ik een presentatie van de plannen van BAM (*nu Lantis, red.*) voor Oosterweel. Van een Oosterweel *light*, met onder meer minder rijstroken en compactere aansluitingen in Borgerhout en het Sportpaleis, was geen sprake. De actiegroepen zagen dat ook. Rond Kerstmis zijn de actiegroepen en BAM vervolgens verstrikt geraakt in onderhandelingen. Het verbaasde mij dat alles zo chaotisch verliep. In februari sprak men dan plots van een grote doorbraak: gescheiden verkeer op de hele Ring, wat een zo volledig mogelijke overkapping mogelijk zou maken. Enkele weken later las ik in Gazet van Antwerpen dat het gescheiden verkeer weer was afgevoerd. Twee jaar na het sluiten van het Toekomstverbond bleken de meest prangende vragen nog altijd niet opgelost. Hoe zal het verkeerssysteem er precies uitzien? Hoe volledig is de volledige overkapping? Wat ik zag, was een proces van onderhandeling na onderhandeling, over een rijstrookje hier, een oprijtje, een kapje daar.





De trotse ondertekenaars van het Toekomstverbond in maart 2017. Foto: BELGA

Waar is het volgens u fout gelopen?

Ik had gehoopt dat alle actoren de doelstelling om in 2030 in de Antwerpse regio tot een modal split van 50/50 te komen (*50 procent auto- en vrachtverkeer, 50 procent te voet, met de fiets of het openbaar vervoer, red.*) zouden omzetten in een integrale visie, inbegrepen een geïntegreerd plan voor de hele Antwerpse Ring. In plaats van open en transparant te bestuderen welke maatregelen het best zouden bijdragen tot die 50/50 doelstelling, heeft men omgekeerd geredeneerd en het project in stukken gekapt. De Oosterweelverbinding is losgehaakt van het Routeplan 2030 met zijn langetermijnvisie voor mobiliteit in 32 gemeenten in de Antwerpse regio. Voor de BAM betekende het Toekomstverbond blijkbaar groen licht om te kunnen bouwen, uitgaande van 'hun' Oosterweel heavy. In het Toekomstverbond stond iets anders, maar de actiegroepen zijn hierin meegegaan.

Kan tijdsdruk hebben meegespeeld?

Men heeft twee jaar de tijd gehad om na te gaan hoe de modal split 50/50 het best zou gehaald worden. Ik meen dat er een soort koppigheid in die ingenieursgroep zit die alles getekend heeft en daarmee verder wilde. Daarom wordt nu niet de vraag gesteld of we die enorme infrastructuur wel nodig hebben, als 50 procent van het verkeer in de auto zit en 50 procent niet. Deze werken zijn bedoeld om de mobiliteit op te lossen, maar dat zie ik zo niet gebeuren.

Die 50/50 in 2030 is trouwens intussen 60/40 geworden in 2025? Een te verwaarlozen verschil?

Ook dat is het resultaat van onderhandeling geweest. De Vlaamse overheid ging uit van de huidige situatie 70/30, de actiegroepen willen 50/50. Het doel is nu 60/40 tegen 2025. Maar dat is natuurlijk geen 50/50 tegen 2030. Dit verschil van 10 procent is niet triviaal, want het kan leiden tot een *overdimensionering* van Oosterweel. Te veel rijstroken zijn niet alleen duur en schadelijk voor de gezondheid, ze ondergraven ook het beleid dat je nastreeft.

Meer rijstroken trekken meer verkeer aan?

En meer sluipverkeer, én het betekent grotere investeringen. Je kan files niet oplossen met meer wegen. Wat je wel kan, is de capaciteit veiliger maken. Bijvoorbeeld door de infrastructuur eenvoudiger te maken, met minder weefbewegingen. De files zijn dan niet weg, maar wel meer voorspelbaar. Zo kunnen mensen keuzes maken: ga ik in de file staan of zoek ik een alternatief? Maar dan moet je zorgen dat er alternatieven zijn. Als er volumes van 3 miljard vrijkomen, kan je je afvragen wat het meest rendoert. Er moeten creatievere oplossingen zijn dan beton. En goedkopere.

Zoals?

Waarom voeren we nu al geen maximumsnelheid van 70 km per uur in? Er zullen minder ongevallen en minder zware ongevallen zijn. Dat dit zelfs niet wordt overwogen, begrijp ik niet. Hetzelfde met tolsturing. Maak de Kennedytunnel nu al betalend en stuur het verkeer door naar de Liefkenshoektunnel. Je lost een deel van de files op én er komt heel wat geld binnen.

Hebben de actiegroepen zich laten inkapselen?

De intentie om samen tot een oplossing te komen, werd door iedereen gedeeld: de overheid, de BAM en de actiegroepen. Maar de actiegroepen zijn inderdaad meegezogen in de onderhandelingslogica. Ik vermoed dat die bewustwording wel zal komen en dat de achterban van de actiegroepen zal reageren. Is dit het nu? En wanneer zullen we op Ringland kunnen fietsen? Wel, dat zal de eerste 10 à 15 jaar niet gebeuren.

U ziet voor Antwerpen een donker scenario opdoemen?

Het grote doemscenario is dat Oosterweel zo groot en breed zal worden dat het onmogelijk is om het te overkappen. Vanwege de vele weefbewegingen en ook vanwege de kostprijs. Een bredere overkapping vraagt meer ijzer en beton. En als die overkapping er niet komt, zit je eigenlijk in hetzelfde scenario als in 1995, toen het beleidsidee van de Oosterweelverbinding is gevormd: een hele brede snelweg waarop het verkeer vastloopt.

En hier en daar een kapje?

Die kapjes zijn doekjes voor het bloeden. Van de 18 leefbaarheidsprojecten van intendant Alexander D'Hooghe kan je toch niet vrolijk worden? Groene strookjes aan het Sportpaleis, en aan de Luchtbal een kaas met heel veel gaten. Daar ga je niet wandelen of sporten, daar wil je gewoon niet zijn. Wordt eigenlijk nog wel onderzocht of een volledige overkapping kan? En moeten we dat niet eerst weten, voordat we volop rijstroken beginnen bouwen?

Wilt u met uw kritiek de actiegroepen opnieuw wakker schudden?

Jazeker, maar ook de politici die het Toekomstverbond mee ondertekenden. Ik heb het gevoel dat iedereen, ook ikzelf, zich in slaap heeft laten wiegen. Hopelijk maakt dit op zijn minst de discussie opnieuw los.



Foto: Joris Herregods



Intendant Alexander D'Hooghe boven een maquette van de Ring. Foto: Dirk Kerstens

U hebt uw kritiek al geventileerd in een blog. Heeft u daar veel reactie op gekregen?

Toch wel, maar vooral van mensen die me gelijk geven. Ook van collega's, experts in mobiliteit, die Oosterweel net zoals ik een zinloos project vinden. De overheid of de actiegroepen hebben nog niet gereageerd. Misschien wacht men af totdat er een nieuwe Vlaamse regering is? Wie het memorandum van de actiegroepen voor die nieuwe regering goed leest, merkt meteen dat de hoera-stemming voorbij is.

Denkt u dat we opnieuw in juridische procedures terecht zullen komen?

Dat kan natuurlijk. De actiegroepen hebben in maart 2017 hun klacht bij de Raad van State waarin ze de vernietiging eisen van het Milieu Effecten Rapport (MER) ingetrokken. Daarmee hebben ze een belangrijk wapen uit handen gegeven. Maar nu moet er opnieuw een bouwvergunning worden afgegeven...

Vreemd ook dat men al spreekt van een voorkeursvariant en dat er al met aannemers wordt onderhandeld, terwijl het MER nog moet worden opgeleverd. Wat als een van de conclusies van het MER is dat de bouwvergunning niet klopt? Gaat men dan zodanig masseren dat het toch nog goed komt? Of loopt men zoals vorige keer tegen juridische procedures aan? Er moet maar één iemand zijn die het belangrijk genoeg vindt om naar de Raad van State te stappen.

En dan zitten we weer voor jaren vast?

Op een gegeven moment moet je je afvragen of het wel te verantwoorden is dat je 3 miljard uitgeeft aan een project waarvan je weet dat het niet goed is. Het plan dat nu voorligt, is een plan waarvan de krachtlijnen in de jaren '90 zijn gelegd. Getekend door mensen die zijn opgeleid in de hoogdagen van de snelwegbouw. Vandaag zou je dit niet meer tekenen. Wat nu gebeurt, doet denken aan een gezin dat zijn huis verbouwt voor de kinderen. De werken slepen aan en zijn pas klaar als de kinderen allang het huis uit zijn.

LEES DE BLOGPOST VAN WOUTER VAN DOOREN: [Een ontgoocheling: Oosterweel en het toekomstverbond](https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later-/?fbclid=IwAR33eHsFXgVe8IoM4U8QAVheblwQPk_gJFelzF0bU7i8DctnNIWk0RG9Fmc)

(https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later-/?fbclid=IwAR33eHsFXgVe8IoM4U8QAVheblwQPk_gJFelzF0bU7i8DctnNIWk0RG9Fmc)

([fbclid=IwAR33eHsFXgVe8IoM4U8QAVheblwQPk_gJFelzF0bU7i8DctnNIWk0RG9Fmc](https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later-/?fbclid=IwAR33eHsFXgVe8IoM4U8QAVheblwQPk_gJFelzF0bU7i8DctnNIWk0RG9Fmc))

(https://www.woutervandooren.eu/post/20190226_oosterweel_later-/?fbclid=IwAR33eHsFXgVe8IoM4U8QAVheblwQPk_gJFelzF0bU7i8DctnNIWk0RG9Fmc)



MOBILITEITSMAIL

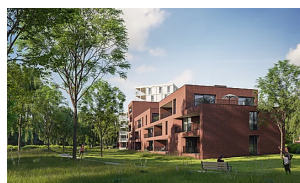
Elke woensdag in je mailbox.
Schrijf je snel in!

ADVERTENTIE



Wie zijn de goedkoopste energieleveranciers van 2020?

bespaarkiosk.be
(<https://bespaarkiosk.be/lp/nieuwe-energie-bespaar-tip/?obOrigUrl=true>)



Heerlijk groen wonen in Herentals: designappartementen in parktuin.

De Heern
([http://www.deheern.be?](http://www.deheern.be?utm_source=outbrain&utm_medium=cpc&utm_campaign=out_heern042_apr20&obOrigUrl=true)
utm_source=outbrain&utm_medium=cpc&utm_campaign=out_heern042_apr20&obOrigUrl=true)



Ja, omdat het kan: nu woensdag 15/04 Lotto-Jackpot van €3.000.000.

Nationale Loterij
([https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/144652/20561/MediaAdUS/C/M/B23627812.2647ref=out_nl_be&pid=\\$origpubname\\$&external_p](https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/144652/20561/MediaAdUS/C/M/B23627812.2647ref=out_nl_be&pid=$origpubname$&external_p)
obOrigUrl=true)



Gamers overal ter wereld hebben naar dit spel uitgekeken

Elvenar
([https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/144652/20561/MediaAdUS/C/M/B23627812.2647ref=out_nl_be&pid=\\$origpubname\\$&external_p](https://ad.doubleclick.net/ddm/trackclk/144652/20561/MediaAdUS/C/M/B23627812.2647ref=out_nl_be&pid=$origpubname$&external_p)
obOrigUrl=true)