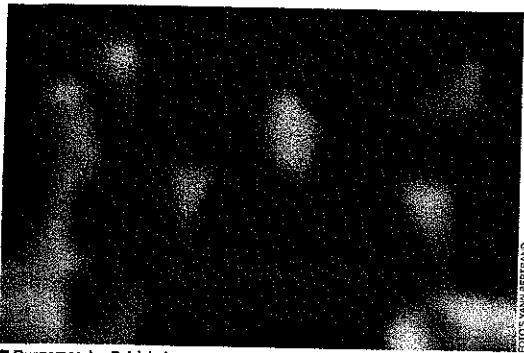


OOSTERWHEELVERBINDING

Marc Van Peel over referendum

onder vuur



Burgemeester Patrick Janssens en CD&V-schepen Philip Heyten (l.). Hoe fors spreekt de stad zich vrijdag in zijn advies aan Vlaamse regering uit tegen de Lange Wapper, blijft de hamvraag.

een negatief advies te geven voor de bouwvergunning "in zijn huidige vorm". Vier woordjes die overduidelijk de stempeel van CD&V en N-VA dragen. Door die formulering, die ondanks protest van de oppositie stand hield, houden ze nog altijd de handen vrij om slechts kleine aanpassingen te moeten uitvoeren aan de bouwvergunning. De motie sluit een Lange Wapper licht met een aangepaste aansluiting van de Lange Wapper op de Antwerpse ring in Merkssem niet uit.

De reactie van Suzette Verhoeven, de fractieleidster van CD&V en N-VA die in Antwerpen nog altijd één fractie vormen, maakte extra duidelijk op welke landingspiste beide partijen in de Vlaamse regering aansturen. "Het knooppunt van Merkssem heeft een aanzienlijke rol gespeeld bij de stemming zondag. Onbekend maakt onbemind." Ze herhaalt

de ook nog eens dat de uitslag van het referendum voor beide partijen verre van bindend hoeft te zijn. "Twee derde van Antwerpen is niet gaan stemmen. De volksraadpleging is een politiek feit waar we rekening mee moeten houden, maar dan wel binnen de cijfermatige context."

In het heetst van de strijd kon Lijst Dedecker-raadslid Jurgen Verstrepen het niet laten om de burgemeester nog eens te herinneren aan zijn bocht in het Oosterweel-dossier. Janssens krijgt het stil aan op zijn heupen van daar maand na maand aan herinnerd te worden in de gemeenteraad. "Somtijde mensen veranderen van mening, meneer Verstrepen, anderen van partij."

Paul's Pen
De Gedachte >23

Eerst even in alle rust kijken hoe het nu verder moet. Want de Lange Wapper is explosief materiaal voor zowel het Antwerpse stadsbestuur, de Vlaamse regering als de BAM.

BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

Scalp is bijzonder gegeerd

Er moet gisteren een bizarre sfeer in het hoofdkwartier van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) gehangen hebben. De Oosterweelverbinding sloopt ruim zestig procent van de werkzaamheden bij de BAM op. Maar het is moeilijk werken als je niet weet waar je eigenlijk aan werkt. Blijft de Lange Wapper na tien jaar plannen overleefde? En, meer fundamenteel, blijft de BAM überhaupt bestaan?

De collateral damage die de BAM de voorbije weken, maanden en jaren opleefde door de oorlog om de Lange Wapper is gigantisch. Enquêtes toonden aan dat het overheidsbedrijf dat in opdracht van de Vlaamse regering de Antwerpse mobiliteitsprojecten uitvoert met een rampzalig imago worstelt. Het moddergevecht tussen de BAM en de actiegroepen, tussen voorzitter **Karel Vinck** en Patrick Janssens, heeft worden geslagen. Veel stemmen tegen de Lange Wapper waren ook stemmen tegen de BAM.

Het stond dan ook in de sterren geschreven dat de tegenstanders van het BAM-tracé, gesterkt door de uitkomst van het referendum, ook de organisatie achter het tracé onder vuur zouden nemen. Zo geschiedde. Oppositiepartijen Groen!, Vlaams Belang en LDD vragen een parlementaire onderzoekscmissie naar de werking van de BAM. De groenen wachten die commissie zelfs niet af om meteen te pleiten voor de ontmanteling van de BAM. Ook Janssens haalde ongemogen scherp uit. De scalp van de BAM is gegeerd wild.

Nu zal er sowieso iets moet gebeuren.

Willy Borré, bestuursvoorzitter BAM-dochter NV Tunnel Liefkenshoek, is scherp voor potentiële uitweg

Liefkenshoek zonder tol zet hele BAM op de helling

De mirakeloplossing voor het Antwerpse mobiliteitsprobleem? Schaf de tolheffing af in de Liefkenshoek. Aan constructieve voorstellen geen gebrek, in de nasleep van het referendum over de Oosterweelverbinding.

ANTWERPEN • Maar aan het voorstel voor een tolrije Liefkenshoektunnel zijn toch wat haken en ogen, vindt bestuursvoorzitter Willy Borré van de NV Tunnel Liefkenshoek, de dochtermaatschappij van de Oosterweelbedenker BAM die de Liefkenshoekinstallaties beheert. Als de tunnel geen opbrengsten meer genereert, ligt bij gebrek aan inkomsten het hele BAM-project op apegapen, zegt Borré.

De achterliggende reden is eenvoudig: de Liefkenshoektunnel zorgt voor een dubbele geldstroom richting eigenaar BAM. Ten eerste rijdt de beheersmaatschappij jaarlijks dividenden binnen op de nettowinst van de tunnel. Die winst bedroeg volgens de recentste jaarrekening 26,7 miljoen euro, op een omzet van 44.253 miljoen euro. Ten tweede heeft BAM in 2004 obligaties uitgegeven op de aandelen van de NV Tunnel Liefkenshoek. Zolang die aandelen onderpand zijn voor een uitstaande schuld, kan de NV Tunnel Liefkenshoek het uitstaande risico niet terugdraaien. "Of de Vlaamse overheid zou de inkomstenstroom uit tolheffingen vanuit de reguliere begroting moeten bijpassen", zegt Borré.

Het is een heikele situatie, die rechtstreeks voortvloeit uit de turbulente ontstaansgeschiedenis van de Liefkenshoektunnel. In 1996 moest het Vlaamse Gewest de vier aannemers uitkoopen die de tunnel hadden gebouwd, legt Borré uit. "De opstart duurde langer dan verwacht, en de rentesneeuwbal die de verdragen teweeg brachten, legde de aannemers een strop rond de nek. Om het project uit de impasse te houden, kocht het Vlaamse Gewest zich bij de NV Tunnel Liefkenshoek in op basis van rentelooze voorschotten."

Een kleine tien jaar later bracht het Vlaamse Gewest zijn aandelen in de beheersvennootschap van de tunnel in ruil voor aandelen in bij de beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. Volgens de kleine lettertjes van die operatie mocht BAM tot maximaal 200 miljoen euro aan obligaties met gewestgarantie uitschrijven. "De schuld aan de Amerikaanse banken die in die operatie meesloopten, zijn vandaag grotendeels terugbetaald", verzekert Borré. "Maar de uitstaande obligaties kunnen pas over drie jaar teruggekocht worden. Volgens mij moeten we dus minstens tot 2012 wachten voor we de tollarieven in de Liefkenshoektunnel kunnen afschaffen."

Geen alternatief

Maar zelfs als de begroting de inkomstenstroom naar de tunnel zou aanzuiveren, is de Liefkenshoektunnel volgens Borré geen alternatief voor de weggestemde Oosterweelverbinding. "De Liefkenshoektunnel richt zich namelijk enkel en alleen op het verkeer dat van Gent naar het noorden rijdt. Hij biedt geen oplossing voor de verkeersstromen tussen het oosten en het westen van Antwerpen, noch voor het vrachtverkeer dat in zuidelijke richting moet. De tunnel kan dus een stuk van de oplossing zijn voor het mobiliteitsprobleem rond Antwerpen, maar meer ook niet. Zonder een grote ring of een uitgebreide A12 kan de Liefkenshoektunnel nooit de verkeersstromen rond Antwerpen opvangen."

En dan heeft hij het nog niet eens over het capaciteitsprobleem dat zich zou stellen, zegt Borré nog. Een opmerkelijke uitspraak, want de bijna 7 miljoen ver-

tuigen die jaarlijks door de Liefkenshoektunnel rijden, benutten amper een kwart van zijn capaciteit. "De tolhuisjes kunnen nog beter, en ook de tunnel heeft nog uitbreidingsmogelijkheden", zegt Borré. "Maar de Liefkenshoektunnel staat ook niet op zichzelf. Het verkeer richting Rechteroever moet ook eerst door de Tijsmanstunnel. Die heeft twee keer twee rijstroken, maar moet al het vrachtverkeer van het belendende kanaaldok opvangen. Als er meer verkeer door de Liefkenshoektunnel moet, dreigt er daar een flessenhals te ontstaan."

Lat gelijk leggen

Maar het grootste probleem van de Liefkenshoektunnel zit kennelijk tussen de oren van vrachtwagenchauffeurs en automobilisten. Borré: "Blijkbaar verkiesen chauffeurs nog altijd drie kwartier file in de Kennedytunnel boven een stuk-

je omrijden via de Liefkenshoektunnel. Dat soort weerstand tegen alternatieve verkeersoplossingen krijgt helaas niemand in een model gegoten."

Misschien ligt het aan de structuur van de heffingen, zoals een recent rapport van de KU Leuven suggereert. "Als automobilisten moeten kiezen tussen een snelle betalende oplossing en een gratis alternatief dat hen vastzet in de file, kiezen ze systematisch voor het tweede", schrijven transporteconomen Stef Proost en Bruno De Borger. Volgens de onderzoekers kan eerder welke oplossing voor het verkeersprobleem rond Antwerpen maar werken als alle alternatieven op een gelijke manier behandeld worden.

"Als de alternatieven elkaar beginnen te beconcurreren, zitten we met een probleem", geeft Borré toe. "We moeten de tarieven op elkaar afstemmen, en de lat gelijk leggen voor iedereen. Ook voor de Kennedytunnel. Als die gratis blijft, raakt hij namelijk oververzadigd omdat elke vrachtwagen die richting Hasselt moet, koste wat kost daar onder de Schelde wil. En dan zullen ook in de Kennedytunnel investeringen moeten gebeuren, bijvoorbeeld om te zorgen dat de op- en afritten over enkele jaren nog aan de Europese normen voldoen."

Hij zucht. "Het is allemaal erg complex, ja. Maar er zal een alternatief uit de bus moeten komen, zeker, als Antwerpen de Oosterweelverbinding niet aanvaardt?"

De Liefkenshoektunnel

- Verbindt de twee oevers van de Schelde, ontsluit het Deurganckdok
- Geopend op 10 juli 1991
- Ruim 10 jaar verlieslatend
- Opgekocht door het Vlaams Gewest in 1995, via rentelooze voorschotten
- In 2004 bracht het Vlaams Gewest zijn vorderingen op de NV Tunnel Liefkenshoek in bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), in ruil voor aandelen. In dezelfde operatie kreeg BAM de toelating om voor maximaal 200 miljoen euro obligaties uit te schrijven met garantie van het Vlaams Gewest.

VERKEER DOOR TUNNEL

jaar	totaal aantal voertuigen	Gem. per dag
2002	5.019.875	13.753
2003	4.888.660	13.393
2004	7.110.937	19.482
2005	7.213.493	19.762
2006	5.712.953	15.651
2007	6.505.284	17.822
2008	6.981.312	19.072
2009	4.816.700	13.643

(t.e.m. september)

