

Radio 1 Oosterweel interview met Alexander D'Hooge

Kobe Ilse –

We kennen het allemaal maar dankzij de man die naast mij zit is dat binnenkort allemaal verleden tijd.

Intro Alex

Kobe Ilse –

Jij hebt politici en actiegroepen aan tafel gekregen en je bent zelfs met een akkoord naar buiten gekomen waar we nu al de eerste dingen van zien want ze zijn bezig. Hoe voelt dat om de mirakelman te zijn?

Alexander –

Dat laat mij eigenlijk volledig koud. Ik ben blij dat ik heb kunnen bijdragen aan een oplossing waar ook veel anderen veel voor gedaan hebben. Ik ben vooral blij dat het nu loopt, dat het project nu bezig is, en dat we eigenlijk in de loop van die werf het nog aan het verbeteren zijn. Het was dringend nodig.

Kobe Ilse –

Het is wel wat he? Die oosterweel verbinding. Kan je er 1 cijfer opplakken? Wat is het totale budget?

Alexander –

Er zijn verschillende budgetten. Het word direct al complex. Misschien moeten we een klein stapje terug zetten. Wat is dat eigenlijk? Waar gaat dat over?

Kobe Ilse –

Ja waar zijn we eigenlijk over bezig? Volgens mij hebben we al 20% minder luisteraars omdat we dat woord hebben uitgesproken: Oosterweel. Mensen zijn het spuugzat.

Alexander –

Absoluut. Eigenlijk de verkeersjingle die we daarjuist hoorden, de meeste mensen denken automatisch aan 'File in de Kennedytunnel'. Het is een Pavlov-freactie. De Kennedytunnel zit er altijd bij. Dat is niet toevallig. Maar waarom is er file aan de Kennedytunnel? Dat ligt niet aan de tunnel zelf. Vlaanderen is eigenlijk een voorschoot groot met enorm veel verkeersbewegingen van links naar rechts, van boven naar onder en heen en weer. Maar er is een scheur in die voorschoot, in die zakdoek, en dat is de Schelde. Als je Vlaanderen wilt laten circuleren moet je op een of andere manier over de Schelde geraken en we hebben gewoon te weinig Scheldekruisingen.

Kobe Ilse –

In Temse heb je de twee bruggen, de Liefkenshoek, de Kennedytunnel, in Gent natuurlijk ook maar dat is wat ver natuurlijk.

Alexander –

Ja, het ongeloofelijke is dat er heel veel verkeersnoden zijn om over te steken en de mogelijkheid om over te steken is alles bij elkaar beperkt. De Kennedytunnel is de belangrijkste en die zit altijd vast. Daardoor gaat er dan verkeer naar Temse, naar de Liefkenshoek en tracht nog andere omwegen te vinden. En zo slibt eigenlijk heel het systeem dicht. Dus de essentie is bijkomende mogelijkheden aanbieden om die Schelde over te steken.

Kobe Ilse –

Daar kunnen we een uur over praten. We gaan niet praten over waar die tunnel precies in de grond gaat maar over het geheel en hoe je water en vuur kunt verzoenen.

MUSIC BREAK

Kobe Ilse –

Een brug komt er definitief niet? De Lange Wapper moeten we over zwijgen?

Alexander –

Die komt er niet nee.

Kobe Ilse –

U hoort het hier rechtstreeks van de Intendant.

VERKEERSINFORMATIE door Alexander – file in Kennedy uiteraard

Kobe Ilse –

Daarnet al gehoord, eigenlijk hebben we *malchance* dat die Schelde daar ligt.

Alexander –

Wel, we hebben heel veel bewegingen. Van Gent naar Antwerpen, Van de Kempen naar Antwerpen en van de Kempen naar West Vlaanderen.

Kobe Ilse –

Ook van Frankrijk naar Nederland?

Alexander –

Zeker ook. De noord/zuid-stroom is zeker belangrijk maar ook de oost/west-stroom is zeer substantieel. En bijna al die stromen moeten op een of andere manier de Schelde kruisen en wij hadden gewoon niet genoeg vermogen om die kruising aan te bieden waardoor er op de bestaande kruisingen alles dicht geslibt is. En dat heeft repercussies over het hele wegennet, over het hele systeem want mensen zoeken andere wegen, andere plaatsen om over te steken. Ze gaan tot 40-50km omwegen doen en zo loopt heel Vlaanderen vast.

Kobe Ilse –

Wanneer zijn ze dan begonnen? In der tijd denk ik dan, met het idee dat we er iets aan moeten doen?

Alexander –

Goede vraag. In 1996.

Kobe Ilse –

Dat is meer dan 20 jaar geleden.

Alexander –

Dan is de eerste conceptie ontstaan. Dan zeggen ze van 'we moeten dat hier gaan doen'. Dan is men gaan zoeken van waar, waar gaan we die Schelde best kruisen? Dan zijn ze eigenlijk uitgekomen dat het best was om dat net ten noorden van de Stad, tussen de Stad en de haven te plaatsen. Maar uiteraard voor een verkeerstroom die niet alleen van de stad is, maar voor de veel bredere regio en eigenlijk voor heel Vlaanderen.

Kobe Ilse –

Waren ze toen al bezig met extra tunnels en bruggen? Of was het gewoon een verbreding van die Kennedytunnel?

Alexander –

Het was eigenlijk de bedoeling om in het noorden extra passage te voorzien omdat de onder meer het havengebied heel wat noden heeft.

Kobe Ilse –

De vrachtwagens? Ja, dat is al een begin.

Alexander –

De beslissing om het in tunnel te leggen was toen nog niet gemaakt. Toen was het gewoon het principe dat we een extra Scheldekruising nodig hadden en we gaan zoeken waar. Uiteindelijk hebben ze daar heel lang op gewerkt en gediscussieerd. Uiteindelijk hebben ze dan beslist om het niet in brugformule te doen maar in een tunnel.

Daar is het natuurlijk zo dat als je een tunnel legt, moet je een aanvoerlijn hebben. Je moet naar beneden, zachtjes in helling om in die tunnel te geraken. Vermits dat je vrij diep moet gaan heb je een heel lange helling nodig. Het is iets steiler dan een rolstoelramp bijvoorbeeld, maar niet veel. Dus als je onder de schelde wilt gaan heb je kilometers aanvoerhelling nodig, zowel aan de linker als aan de rechteroever.

Als je dan gaat kijken waar je dat ook doet dan heb je gemakkelijk 10 km aan beide zijden die snelweg is dat moet heraangelegd worden of herbouwd. Dan krijgen we een zeer interessante situatie want op rechteroever heb je al een groot stuk ring. Die staat daar in brug vandaag. Mensen kennen het wel, de brug aan het Sportpaleis. Daar moet je eigenlijk al in bijna in tunnelvorm zitten om de bocht kilometers verder te maken. Dus we gaan vandaag naar een situatie waar er een enorme brug ligt die ook enorm veel geluid veroorzaakt-

Kobe Ilse –

En die ook enorm lelijk is-

Alexander –

Ja, en ook voor veel gezondheidsoverlast zorgt met fijnstof en dergelijke. We gaan dus van een brug naar een tunnel en een sleuf. Dan moet je dus tientallen meters naar beneden gaan. Daar moet je dus die aanvoershelling in plaats van naar boven naar beneden laten gaan. Daardoor is dat project... Ja de Scheldekruising zelf is eigenlijk het kleinste stukje. Die tientallen kilometers aan beide zijde moeten in helling gelegd worden. En dan bestaat er een enorme kans... Het is te zeggen, een project voor de welvaart van Vlaanderen, voor die haven, voor het hele Vlaamse verkeerssysteem daar een soort van short cut een soort bijdrage te leveren, levert ook de kans om op rechteroever, daar heb je eigenlijke alle minder welvarende wijken van de stad Antwerpen. De wijken die historisch altijd de grootste onaangenaamste programma's hadden. De slachthuizen, spoorweg placement, de dokken, de snelweg. Dus alles wat onaangenaam was is daar 150 jaar lang gegooid, ook de snelweg.

Dus nu gaan we die daar in tunnel leggen en dat creëert een kans want op een tunnel kun je een park bouwen.

Kobe Ilse –

Dan zijn we bij Ringland denk ik? Die overkapping, dat is dat idee toch?

Alexander –

Wel ja. Inderdaad twee vliegen in één klap. Die mobiliteitsjump voor Vlaanderen voor het hele verkeerssysteem en tegelijk voor de Antwerpse regio, voor heel dat noordelijke stuk, het grootste park van heel die regio daarop leggen.

Kobe Ilse –

Is het daarom dat het net zo lang geduurd heeft? Omdat je niet alleen met extra asfalt bezig bent, het is een kettingreactie op alle fronten van de maatschappij. Tot wonen toe, tot comfort toe, tot ecologie, tot... ja, eindeloos.

Alexander –

Exact. Het is begonnen als een mobiliteitsproject maar het kon niet enkel als dat opgelost worden. Het moest ook een stedelijk project worden, een project voor sociale rehabilitatie, om heel dat noordelijk Antwerpen kwaliteiten aan te bieden. Om heel die regio de kans te geven om te verbeteren. Als het gaat over ecologie, landschap, mobiliteit, stad maken, wijkwerking.. het gaat over zoveel.

Kobe Ilse –

Dus 23 jaar geleden hebben ze de eerste vergadering gehouden. Wanneer ben jij er bij gekomen?

Alexander –

Ik ben een 3 tal jaar geleden aangesteld. Begin 2016.

Kobe Ilse –

Hoe groot was de puinhoop toen je er aan begon?

Alexander –

Wel ik mag het geen puinhoop noemen, er was gewoon heel veel verdeeldheid.

Kobe Ilse –

Ja er waren de politici, de actiegroepen... de ene wilde bruggen, de andere wilden Ringland. Dan was er straten generaal, ademloos... Het was een lappen deken toch he?

Alexander –

Ja en ik denk dat achteraf bekeken, een van de redenen waarom het zo moeilijk lag is dat wat een mobiliteitsproject is voor Vlaanderen leek heel wat stedelijke problemen met zich mee te brengen. Dus Vlaanderen en de haven van Antwerpen hebben dat nodig, maar is het wel goed voor de Antwerpenaren. Dus dat project moest geherformuleerd worden zodanig dat de Antwerpse stedelijke regio daar ook baat bij had.

Kobe Ilse –

Zeg je nu eigenlijk dat het gewoon een soort pr-actie was dat je gedaan hebt? Puur het verkopen van het idee?

Alexander –

Nee. Het project is helemaal herontworpen, vrij grondig herzien in samenspraak met heel veel partijen uiteraard om op al die vlakken te scoren om uiteindelijk op een positieve score te belanden.

Kobe Ilse –

Hoe heb je dat dan gedaan? Politici doen er 20 jaar over en geraken geen stap verder. Dan kom jij erbij en 3 jaar later zijn ze al bezig.

Alexander –

Het is eigenlijk voor een stuk technische discussies die niet opgelost geraakten en dan gepolitiseerd werden. We zijn dan voor een stuk terug gegaan naar de technische discussies. Met andere woorden: hoe zorg je ervoor dat de luchtkwaliteit kan verbeteren? Hoe zorg je ervoor dat wijken daadwerkelijk meetbare baten hebben? Wat moeilijk is, is dat we experts hebben met 12-14 verschillende diploma's/kundigheden moeten aan tafel brengen die vaak niet met elkaar overleggen. Het gaat hier bijvoorbeeld over de tunnelveiligheidsexpert die in dialoog moet gaan met de ecooloog of de landschapsexpert.

Kobe Ilse –

En spreken die dezelfde taal? Ben jij de dan de tolk?

Alexander –

Ja dat is dus effectief het probleem. Al die experts spreken hun eigen taal, hun eigen kennis, maar die verstaan elkaar niet. Het is heel belangrijk om een vertaalslag tussen de experts te maken en daartussen een goede balans creëren dat er uit elk kennisdomein winsten gehaald worden.

Kobe Ilse –

Dan bots je op een bepaald moment toch ook op de partijpolitiek? Nu roept de linkse zijde zus en de rechte zijde zo. Niet zozeer tussen de experts maar nu zit je ook in een politiek verhaal? Of heb je daar vrij snel afstand van kunnen nemen?

Alexander –

Ik moet eerlijk zeggen dat ik twee zaken heb ervaren. Enerzijds had ik het gevoel dat het bestuur zeer ernstig zocht naar een nieuwe en betere oplossing en dat er van daar uit veel steun en vrijheid werd gegeven. Dat heeft heel wat betekend in de loop van het proces, zowel in Antwerpen als in Vlaanderen. Anderzijds heb ik ook ervaren dat vanuit de actiegroepen en de burgerbewegingen die daar ondertussen ook al 15-20 jaar bezig zijn.. die zij ook volwassen geworden. Een van de weinige plaatsen waar niet 'Not in my backyard' gedacht werd. In Antwerpen zijn die burgerbewegingen versmolten naar iets wel dat rekening hield met het gehele Antwerpen en dat maakte een zeer interessante gesprekspartner. Daardoor is dat partnerschap kunnen ontstaan tussen die partijen.

Als je over dit soort enorm grote, complexe en dure projecten spreekt duren ze sowieso 15 jaar als het goed gaat. 30 jaar als het fout loopt. Het project loopt dus over verschillende legislaturen wat maakt dat zowat elke partij hier ooit wel met in aanraking zal komen. Dat wil zeggen dat als zo'n project zwaar gepolitiseerd is, is het de doodsteek van zulk project.

Kobe Ilse –

Zo is het toch 20 jaar geweest?

Alexander –

Ik denk dat het belangrijk is dat je tracht het politieke draagvlak zo breed mogelijk maakt dat toekomstige besturen er ook in kunnen meegaan. Dat was echt wel de bedoeling.

Kobe Ilse –

Nu is het in orde toch? Je hebt je budget en het geld is er? Het loopt toch?

Alexander –

Ja en nee. Het gaat toch over het meest complexe, grootschalige, en mensen vergeten soms fragile project van Vlaanderen in decennia. En eigenlijk bij uitbreiding zou ik durven zeggen van West-Europa. Het is een gigantische onderneming met een ongelofelijke complexiteitsgraad. Het kan op heel veel manieren misgaan. En toch gaat het wel goed.

Als we kijken van waar staan we nu: op Linkeroever is de omgevingsvergunning geleverd en is de werf bezig. Dit zal nog een 4 tal jaar duren. Voor de Scheldetunnel zelf is er een omgevingsvergunning geleverd voor de speciale werf waar de stukjes tunnel gebouwd zullen worden. Men kan nu beginnen met de stukjes van de tunnel te bouwen. Van de tunnel zelf en van het stuk op rechteroever hopen we dat de omgevingsvergunning eind dit jaar er is.

Maar dat is de eerste omgevingsvergunning want later gaan we een prachtig superpark bouwen op rechteroever en een stuk op linkeroever maar de eerste 8 jaar moeten we daar de infrastructuur onder bouwen. Daarna gaan we terug naar de burgers. Het superpark zit eigenlijk in de eerste omgevingsvergunning maar daarna gaan we een veel gedetailleerd ontwerp maken. Deze zal bepalen hoe we het park gaan invullen en daarvoor gaan we terug naar de buurtbewoners. Het ontwerp van de opvulling zal twee of drie jaar duren, daarna vragen we opnieuw een omgevingsvergunning aan.

Kobe Ilse –

Het woord vergunningen is al een paar keer gevallen. Hoeveel vergunningen moet je aanvragen om heel dit project te realiseren?

Alexander –

Dat cijfer moet ik je schuldig blijven. Wij hebben een heel complexe wetgeving in dat verband.

Kobe Ilse –

Dus als er bij wijze van spreken één ambtenaar zich verzet loop je het risico op vertragingen of een hele boel dingen die mislopen?

Alexander –

Het volstaat inderdaad dat er een paar mensen zich verzetten om heel de boel te vertragen of stil te leggen. Je zou kunnen zeggen dat het een zwakte is, we zijn natuurlijk niet Singapore of China, maar het is ook een sterkte dat het je toelaat om samen te werken met zij die daar belangen in hebben. Dat zij meewerken aan een project waar iedereen baat aan heeft.

Kobe Ilse –

Je kan toch nooit iedereen gelukkig maken?

Alexander –

Nee maar je moet naar een zo groot mogelijke groep gaan. Het belangrijkste is dat mensen weten dat als ze er in stappen dat ze er ook iets kunnen uithalen. Als ze in dat proces kunnen verwerven wat ze willen zullen ze nadien ook niet naar de rechter stappen.

MUSIC BREAK

Kobe Ilse –

31 mei 1961*. Het moet wat geweest zijn. De Oosterweelverbinding van toen, de Kennedytunnel, was ook een gigantisch project. Toen werd er gezegd dat het veel te groot was. Nu zeggen sommige hetzelfde over dit project. Gaan we binnen 30 jaar dezelfde problemen hebben als nu? Of is dit wel degelijk de oplossing voor de langere termijn?

Alexander –

Wel het is een deel van de oplossing. Ik heb ook al gezegd dat het niet alleen over het autoverkeer gaat. Er zijn ook veel parallelle initiatieven voor het openbaar vervoer en de multimodaliteit. Er zijn ook initiatieven om het verkeer meer rond de stad te laten rijden en niet erdoor. Het is een deel van de oplossing, een pakket met veel onderdelen.

Kobe Ilse –

Zijn we er dan goed mee binnen 10 jaar?

Alexander –

Ik denk dat het een substantiële verbetering zal zijn voor een groot deel van het autoverkeer. Momenteel is het volledig verzadigd. Er zijn veel bewegingen die vandaag niet gebeuren omdat mensen denken dat ze er toch niet geraken. Bijvoorbeeld mensen die in de Kempen wonen en in Oost-Vlaanderen kunnen werken maar dat niet doen omwille van het verkeer. Ik ben er ook niet van overtuigd dat de auto- en vrachtwagenverkeer het antwoord biedt op al onze problemen. Maar dit is wel een missing link in ons systeem.

Kobe Ilse –

Een van de kritieken van de linkse partijen is dat als er meer plaats is gaan de mensen het ook gebruiken. Minder file betekend dat meer mensen terug de wagen zullen nemen?

Alexander –

We moeten naar een veel breder aanbod, niet alleen voor de auto en vrachtwagen. Maar er is een reden om dit project te realiseren. Veel verkeer gaat nu andere wegen zoeken en sluijverkeer creëren. Die gaan door wijken en andere plaatsen en creëren de stadscanions waar het fijn stof geconcentreerd blijft. Met de tunnel halen we veel van dat fijn stof uit de stad.

Kobe Ilse –

De technologie haalt ons voortdurend in. Binnen 10 jaar rijden we allemaal elektrisch. Ik mag hopen dat het hele fijn stof debat binnen enkele jaren gaat liggen.

Alexander –

Ja en nee. Fijn stof word ook gecreëerd door het afslijten van de rubber banden. Niet alleen door de uitlaat. Met dit project haal je meer auto's uit de stad en zal er minder fijn stof ophopen.

Voor mij het grote argument voor de overkapping en voor dit project is niet luchtkwaliteit en fijn stof. Wij gaan zeker verbeteringen kunnen aanbrengen in en rond de stad. Wijken aan de ring die veel minder overlast gaan hebben. Maar er zullen ook negatieve plaatsen zijn. Aan tunnelmonden komt die vuile lucht toch terug naar boven.

Kobe Ilse –

Wat ga je doen? Het is niet omdat het verkeer onder de grond zit dat je geen uitlaatgassen meer hebt.

Alexander –

Je hebt het meer geconcentreerd en je hebt allerlei technologieën in onderzoek om daar meer te capteren en filteren. Er zijn heel wat mensen daar aan het werken en ik sluit niet uit dat we in de loop van het project iets vinden dat commercieel toepasbaar is. De grote winsten zijn eigenlijk dat je in het hele noordelijk Antwerpen, wat een totaal gebrek aan kwaliteit heeft vandaag, waar heel veel mensen wonen, dat daar de levenskwaliteit enorm verbeterd. Dat je heel veel mensen werkgelegenheid bied, dat je ecologische continuïteit in de stad bied, dat je minder overstromingsgevaar hebt en hitte-eilanden verminderd. Dat zit er allemaal in. Grote parken en massa's bomen hebben een koelend effect op de omgeving.

Eigenlijk moet de doelstelling niet alleen de mobiliteit van Antwerpen of Vlaanderen zijn. Wij moeten een van de meest competitieve stadsregio's in Europa kunnen zijn. Het is een oneindige strijd die altijd loopt, zeker in ons verenigd Europa. Voor creativiteit, kapitaal en talent. Waar gaan die mensen naar toe? Waar gaat het geld naartoe? Amsterdam, Parijs, etc.. vechten met elkaar voor talent. Daarom hebben we een goed bereikbare stad nodig die ook nog eens goed scoort op leefbaarheid en dergelijke.

Kobe Ilse –

Ja kijk naar Youth For Climate. Zij willen het goed hebben en dan nog op een ecologische manier. Ik begin het te vatten. Dit project is meer dan een tunnel. Eigenlijk zijn jullie de stad Antwerpen aan het

verbouwen. Voor iedereen, niet alleen voor de auto maar voor de fiets, het openbaar vervoer, als de fietser etc..

Alexander –

Het gaat repercussies hebben voor iedereen. Er komen tientallen kilometers grote fietsostrades en vierkante kilometers park en bos bij. Wij moeten in België een stadregio positioneren om competitief te blijven in Europa in de strijd voor talent en middelen. Dat doe je niet zomaar. Wij hebben in ons land ook een grote investeringsachterstand. In Antwerpen ook. Er is enorm weinig geïnvesteerd in de grote infrastructuur.

Kobe Ilse –

Komt dat door de politiek?

Alexander –

Dossiers hebben vastgezet, er is een rijpingsproces. Je moet een goed project moeten definiëren. Wat de reden ook is, we beginnen het in te halen.

Kobe Ilse –

We hebben een vraag van een luisteraar. Waarom de huidige ring niet gebruiken voor bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer afleiden ver voor Antwerpen?

Alexander –

Op zich heeft die meneer een heel goed argument. Destijds was er een idee voor de grote ring van Antwerpen, een heel eind buiten de stad. Dit project werd afgeschoten in de jaren 70 en 80 door de burgemeesters van de randgemeenten waar die grote ring zou doorgaan. Als deel van ons werk hebben we dat plan voor een deel terug opgevestigd. Het toekomstverbond tussen de partijen pleit ook om het aanleggen van een deel van die grote ring in het noorden van Antwerpen. Het is niet nodig om het helemaal te doen. De meeste bewegingen zijn van oost naar west en omgekeerd en kunnen dat stuk gebruiken. Het grote ring project, het radicaal haventracé, kan het doorgaand verkeer opvangen. Het is de bedoeling dat dit gerealiseerd wordt maar het meeste zit nog in de voorbereidingsfase. Daar zijn we nog niet. Het zit op een andere timeline.

Kobe Ilse –

Nog een korte vraag van een luisteraar. Wat gebeurt er met Oosterweel als het waterpeil van de zee stijgt en de hele stad verzuipt?

Alexander –

Dan hebben we een collectief probleem. Wel iets belangrijk om te melden. Er is een heel overstromingsplan in Vlaanderen waar de dijken met 2 of 3 meter verhoogd worden. Zowel de kuststroken als de Schelde, dus het geldt in Antwerpen. Dat zit al mee in het plan van Oosterweel.

- Opmerking van Dirk: ik vermoed dat dit een datum is die verwijst naar de bekendmaking van de plannen voor de aanleg van de Kennedy-tunnel, want de bouw werd afgewerkt in 1969.