

28 mei 2020 - Dag 76. De anatomie van een faling.

Vooreerst een waarschuwing. Dit verhaal gaat over de Oosterweelverbinding. Het is geen mooi verhaal en het is vreselijk lang. Knack had voorgesteld om er in debat met Manu Claeys over te praten. Die speelde de bal door naar Luc Hellemans van Lantis/BAM. Die wil wel praten, maar pas in juli, wanneer het openbaar onderzoek voorbij is. De opgegeven reden is dat de heer Hellemans wel eens per ongeluk dingen zou kunnen zeggen die de (strategische) legale positie van Lantis zou kunnen schaden. Maak van dat alles wat je zelf wil.

Weet ook dat hieronder uitsluitend inhoudelijke elementen zullen volgen. Maar we weten hoe dit doorgaans wordt gespeeld, het zal wel over de boodschapper of over de “vorm” gaan. Dat heeft me heel lang doen twijfelen, het kost me emotioneel en sociaal immers enorm veel om dit te publiceren. Maar goed. Ik ben niet op deze planeet gezet om populair te zijn. De pijnlijke waarheid uitspreken in het openbaar is sociaal geen handige strategie, alleen kan me dat te weinig schelen.

Laten we starten met de these. De aangekondigde Oosterweelverbinding is de ultieme uiting van een grote maatschappelijke faling. Het breekt het sociale contact genaamd “Toekomstverbond” volledig. Het hele project gaat vooral ten koste van jonge mensen, pakweg iedereen onder de 35, die er nooit iets over te zeggen hebben gehad, maar die wel quasi alle gevolgen zullen dragen. Ja, dit is voor een groot stuk de schuld van de participatie, in topvorm qua corrupterende werking, maar evengoed de schuld van de “leiders van de burgerbewegingen” die deze corruptie hebben laten gebeuren. Ze organiseren daarover binnenkort een “webinar” waar je vragen kan stellen, na registratie weliswaar. Beschouw dit als mijn publieke vragen, als kernvrijwilliger die er drie jaar lang de broek voor heeft afgesleten in talloze vruchteloze en frustrerende vergaderingen.

De timing

Midden in een quarantaine doodleuk overgaan tot het openbaar onderzoek van een miljardenproject, terwijl je op geen enkel manier een maatschappelijk debat of zelfs fatsoenlijke informatie kan garanderen, je moet het maar durven. Terwijl nagenoeg alles wordt stilgelegd, is het “business as usual” voor deze heren. Gewoon dapper doorwerken klinkt misschien goed, maar dat is natuurlijk niet wat hier gaande is. Het zijn zakelijke belangen die spelen ten koste van maatschappelijke.

Ten eerste duiken we een recessie in, die wellicht jaren zal duren. Laat u niets wijsmaken over “heropenen”, alle grote spelers (IMF, etc) zeggen het luid en duidelijk: recessie. Waarom wordt er voor een project van ettelijke miljarden niet een half jaar op de pauzeknop gedruwd tot de economische schade duidelijker is?

Het tweede probleem is dat alle verkeersberekeningen eigenlijk opnieuw moeten gedaan worden. Wie de verkeersbarometer van het Verkeerscentrum een beetje in de gaten houdt, weet dat er een shockerende verandering is gebeurd qua verkeersdruk. Daarnaast weten we nu ook precies hoe onwaarschijnlijk veel verkeer op onze wegen hoegenaamd niet noodzakelijk is. En, de pandemie raakt misschien over een half jaar (ten vroegste) wel opgelost, maar het aantal verloren jobs krijg je niet zomaar terug en dat vertaalt zich rechtstreeks in een smak minder bedrijfswagens en wegverkeer.

Waarom herberekent men de Oosterweelverbinding niet? Is het hele ding dan niet gebaseerd op verkeerscijfers die nu gewoon een totale illusie zijn?

Het geld

De financiële constructie achter de Oosterweelverbinding is om van te huilen. In het persbericht gaat het er ocharme twee paragraafjes over, begraven in het midden van twee massieve blokken inhoudelijke details. Dat belooft zelden veel goeds.

Dus. Voor de Oosterweelverbinding zal de komende jaren 4,5 miljard nodig zijn. Dat zou moeten terugbetaald worden met tolgelden die - hou u vast - de komende 35 tot 40 jaar gerecupereerd moet worden met tolgelden. Reken zelf even en je ziet al meteen hoe de mensen die hier nu over beslissen er nauwelijks voor zullen betalen, vaak zelfs nooit aan het stuur zullen zitten van een wagen die erdoor moet. Maar een Vlaamse jongere van pakweg 20 jaar oud, krijgt deze schulden voor de hele rest van zijn werkende leven mee in de nek gelegd. En aan hen is letterlijk niets gevraagd. Er zijn nochtans ernstige vragen te stellen.

Hoeveel tolgeld denkt men te gaan vragen? Geldt dat dan voor de hele Ring (inclusief de Kennedytunnel)? En vooral, wat gebeurt er als er te weinig mensen op rijden? Wat als, met andere woorden, de projecties veel te optimistisch zijn, omdat er bijvoorbeeld een recessie, klimaatverandering en werkloosheid roet in het eten kwamen gooien? Wie staat hier eigenlijk garant voor? Oh, enneuh, zitten er nog interesten op, want dan is het eindbedrag misschien nog wel wat meer?

Over de overkapping zegt men niets qua budgettering. Nee, het gaat plots over “leefbaarheidsprojecten”. Dat komt eenvoudigweg omdat de overkapping niet realiseerbaar is en eigenlijk nooit was. Laat u geen zand in de ogen strooien met leugenachtige “toekomstbeelden” van Ringland, op z’n allerbeste zal de ring steeds een ruimtelijke wonde doorheen de stad blijven, met hier en daar een betonnen pleister overgelegd. Nu, zelfs die leefbaarheidsprojecten zijn op een wel heel bijzondere manier gefinancierd: “Alle niet gebruikte budgetten van de Vlaamse administratie voor openbare werken, zullen worden overgeheveld naar het overkappingsfonds.” Dat zou een slordige 915 miljoen € moeten opleveren. En als dat niet lukt, staat Lantis blijkbaar “borg” voor dit bedrag.

Hoeveel ongebruikte budgetten heeft de administratie doorgaans bij openbare werken? Wat betekent dat eigenlijk, dat Lantis borg staat voor bijna 1 miljard €? Waar zou dit geld dan vandaan moeten komen? Maar vooral, wanneer wordt er overgegaan op deze borgstelling? Met andere woorden, hoe lang kan er realistisch nog op deze “leefbaarheidsprojecten” gewacht worden terwijl er een gigantische stinkende snelweg door Antwerpen Noord en het Sint-Annabos is getrokken?

Het Toekomstverbond, de rekening.

Dit deel is oprecht huilen. Je herinnert je immers de grootse uitspraken over hoe het “conflictmodel” was ingeruild voor het “samenwerkingsmodel”, dankzij dit wonderlijke document. Het ondertekenen ervan had een bijzonder grote prijs, namelijk het neerleggen van een hele reeks klachten bij de Raad van State. Je zou verwachten dat daarvoor en voor het accepteren van een traject dat dwars door dichtbewoond gebied zou getrokken worden, toch een serieuze tegenprestatie zou staan. Nu de overheid (meer bepaald de participatie) op het punt staat om uit te voeren waar ze eigenlijk op uit was, is het meer dan tijd om de rekening eens te maken.

De A102, waarmee verkeer weg ging gehouden worden van de stadskern? Die is volledig vermist in actie. Je ziet er in de aankondiging geen spoor meer van. Dan vraag je je toch wel langzaam af hoe de ring exclusief zou kunnen gaan dienen voor “stadsregionaal verkeer, stedelijk en bestemmingsverkeer”? Erger nog, er staat zelfs letterlijk in de perscommunicatie dat men de bouwaanvragen opsplijt om te voorkomen dat één geslaagd proces de boel stillegt. Maar laat nu precies de A102 daar bijzonder gevoelig voor zijn...

En waar is het “performant systeem van verkeerssturing” naartoe?

Men zal je zeggen dat er aan gewerkt wordt, maar als daar geen enkele concrete beslissing of budgettering voor kan voorgelegd worden, hoe kan je dan geloven dat de overheid haar beloftes nakomt?

“Een overkapping van de volledige Ring” is technisch onmogelijk, dus dat zal sowieso niet uitgevoerd worden. Maar OK, dat kan je nog steken op een kanjer van een inschattingfout bij de burgerbewegingen.

Een minder visuele, maar minstens even dramatisch ontbrekende stuk uit het Toekomstverbond is de volgende belofte: “Tegelijk zal de Vlaamse Regering de steun vragen van de politieke fracties in het Vlaams Parlement voor dit Verbond en dit over de grenzen van alle partijen heen.”

Dit is gewoon niet uitgevoerd. En dat heeft wellicht nog de meest ernstige gevolgen, want het betekent dat alle andere toekomstige beloftes - van A102 over de modal shift en alles wat met financiering te maken heeft - niet vastliggen in een degelijk politiek kader. Dit element alleen al zou als volledig opschortende voorwaarde moeten beschouwd worden, want het is zoets als je contract (doelbewust) niet registreren. Het toont perfect hoe onbetrouwbaar de Vlaamse regering en de stad Antwerpen zijn als het gaat over maatschappelijke afspraken.

De modal s(h)it

Het zal mensen die werkende ogen hebben en een beetje rondkijken in Antwerpen wellicht niet verbazen, maar de modal shift is de voorbije jaren doelbewust gesaboteerd door schepen Kennis.

Hoe? Via het parkeerbeleid, lieve vrienden. Stad Antwerpen, maar eigenlijk kabinet Kennis heeft immers al jaren de verplichting ingebakken dat elk nieuw gebouw in Antwerpen verplicht een onwaarschijnlijk aantal parkeerplaatsen ingraaft “op eigen terrein”. De bedoeling daarvan is me letterlijk uitgelegd door één van zijn medewerkers, die er met fonkelende ogen over vertelde op de Grote Markt. Wanneer er voldoende private parkings zijn gebouwd - lees: ongeveer evenveel als er nu op straat zijn - dan worden de parkeerplaatsen op straat plots betalend of afgeschaft. Ja, dat is het plan, waarvan Brabo de getuige mocht zijn.

Goed, daar zullen een paar parkeerbedrijven en projectontwikkelaars flink munt uit kunnen slaan en met name de armere delen van de stad, die vaak met oudere en garageloze woningen zitten, zullen compleet genaaid worden. Maar laten we dat even negeren. U hebt daar toch voor gestemd, dat stond overduidelijk in het partijprogramma van N-VA. Toch? Toch?!?

Misschien denk je nu “ok... maar er komt dan wel veel publieke ruimte vrij” en dat is absoluut waar. (Wanneer dat magische plan in actie treedt is wel een raadsel.) Alleen is het dan ook zo dat het stedelijk autoverkeer voor de komende decennia letterlijk ingebakken zit in het stadsweefsel. Al die parkeerplaatsen pal in het midden van de stad, moeten immers ook bereikbaar zijn door evenveel voertuigen. En dat... is een flink probleem voor de modal shift.

Het parkeerbeleid staat compleet haaks op de modal shift en zal ze in de praktijk ook onuitvoerbaar maken. Schepen Kennis heeft eigenhandig eens en voor altijd de auto koning gemaakt van Brasschaat tot aan de voet van de kathedraal. Jaja, de rest was parking, maar nu is het vooral Antwerpen zelf die één grote parking is geworden. Of liever, een soort autokerkhof als je wat beter kijkt.

Naar wat ik in de wandelgangen hoorde, heeft men dit ondertussen uitgerekend en is het effectief een joekel van een probleem voor Routeplan 2030. Daarom dat er ook waanzinnige in bochten gewrongen wordt om de betekenis van de modal shift (in cijfertjes) zelf te veranderen, omdat de oorspronkelijke bedoeling, namelijk een leefbare stad met fundamenteel minder wagens, gewoon niet haalbaar is met de huidige plannen.

En dat brengt ons, lieve vrienden, bij het volgende tranendal: Routeplan 2030.

Oorspronkelijk klonk het zo mooi. We zouden als burgers samenwerken met de overheid en experts aan een fatsoenlijke visie en plan voor alle verkeersmodi voor de toekomst en een ambitieuze modal shift realiseren. In de realiteit is die hele werkbank echter gereduceerd tot een hopeloze affaire waar telkens opnieuw dezelfde bezwaren worden gemaakt, die telkens even vakkundig weggeveegd worden.

Het is dan ook geen werkbank. De overheid zegt het nu ook letterlijk en openlijk: jullie zijn slechts een “denktank” en hou nu je bek maar. De eigenlijke beslissingen worden genomen door de Regioraad, waarvan de voorzitter alweer diezelfde Koen Kennis is. Ziet u al een patroon?

Hoewel er prachtige plannen in het Routeplan zitten over openbaar vervoer en fietsinfrastructuur die men u wellicht heel graag wil tonen, zie je overal de vuile poten van steeds weer dezelfde belangen. De tramlijnen stoppen gewoon vlak voor het Brasschaat van partijgenoot Jan Jambon, ook al ligt er een perfecte bedding. Soit, dat is dan nog het soort wafelijzerpolitiek dat me weinig kan boeien.

De echte vuiligheid zit in de omgang met autoverkeer. Daarover zie je telkens weer dezelfde termen opduiken, die de doodsteek betekenen voor eender welke gezonde modal shift, bovenop het eerder vermeldde parkeerbeleid: “basisbereikbaarheid” en “vlotte doorstroming”.

Nu denk je misschien dat “basisbereikbaarheid” een goed zaak is, maar dan beseft je niet dat men hiermee eigenlijk bedoeld dat alles vlot met de wagen moet bereikbaar zijn. Ja, vlot. Het is namelijk zo dat het hele wegennet ook nog eens ingesteld moet worden om alle wagens (hoeveel het er ook zijn) “vlot” te laten doorstromen door de stad. De gevolgen daarvan kan je nu al in actie zien, met bijvoorbeeld verkeerslichten die 100% afgestemd worden op autoverkeer. Sommige verkeerslichten in Antwerpen zijn zelfs heel even afgestemd op voetgangers en fietsers, om vervolgens teruggedraaid te worden omdat het niet “vlot” genoeg bleek voor wagens.

Het verklaart ook waarom stad Antwerpen, in een duidelijke demonstratie van de psychose waarin ze leeft, geweigerd heeft om zelfs tijdens weken lockdown ook maar iets aan de infrastructuur aan te passen, al was het zelfs tijdelijk, dat enigszins de vlotte doorstroming van auto's zou kunnen belemmeren. Het écht grappige is natuurlijk dat dit vroeger altijd onder het excuus “we doen het voor de middenstand” werd gekaderd, maar deze keer waren letterlijk alle winkels en restaurants dicht! De keizer heeft geen kleren, schepen Kennis kan niet rekenen en de Antwerpse partijpolitiek is door en door corrupt.

Jarenlang protest in de “werkbank Routeplan 2030” hierover heeft niets opgeleverd. Schepen Kennis lacht iedereen gewoon in het gezicht uit, zoals het een bullebak eerste klasse past. En je kan hem eigenlijk geen ongelijk geven, want de burgerbewegingen leggen hem geen strobreed in de weg, ook al keldert hij eigenhandig het fundament van het Toekomstverbond, namelijk een leefbare stad dankzij onder een modal shift.

Inspraak?

Hoe dit is misgelopen is me écht een mysterie. Maar waar we oorspronkelijk hoopvol praatten over nieuwe vormen van participatie en inspraak, is daar buiten de (achteraf bekeken redelijk ridicule) overkappingsworkshops van de intendant, bijna niets van overgebleven. Werkbanken vinden stevast plaats in het midden van de werkweek en je ziet er een steeds kleiner wordend groepje vrijwilligers, dat voornamelijk uit gepensioneerden bestaat en soms een gek of twee zoals ik. Hoewel bijvoorbeeld Routeplan 2030 overduidelijk de leefwereld van een enorme groep jonge mensen zal gaan bepalen, zag je er geen enkele maar dan ook geen enkele vertegenwoordiger van.

Daarbovenop ging alles pijlsnel in de richting van oude politieke cultuur. Echte beslissingen werden steeds genomen in kleine vergaderingen en wandelgangen waar bijna niemand zicht op had. Documenten worden stevast niet publiek gemaakt en de burgerbewegingen werken hier vlot aan mee.

De reden die hiervoor gegeven wordt is “de goede vrede bewaren”, maar je kan je oprecht afvragen over welke vrede het daarbij dan gaat? Tenslotte wordt er openlijk oorlog gevoerd tegen de fundamenten van het Toekomstverbond.

Dus. Vraag het maar eens. In januari was er nog een draft van Routeplan 2030. Vraag eens of je dat mag inkijken. Op eenvoudig verzoek kan het bij mij verkregen worden. Het kan me echt niets meer schelen, ik heb nooit iets getekend qua confidentialiteit. Vraag eens naar de onderliggende verkeersstudies. Die kregen we zelfs niet.

Nochtans is het Routeplan heus wel iets dat je in een fatsoenlijk inspraaktraject had kunnen behandelen. Zo moeilijk is het niet. Iedereen begrijpt heus wel wat een tramlijn of fietspad van impact kan hebben of wat het verschil is tussen een tram/trein om de 10 minuten versus een half uur wachten.

Maar de treurige waarheid is dat het dan veel te duidelijk zou zijn geworden dat het hele plan baadt in de natte auto- en parkeerdromen van één enkele schepen.

En het geld voor Routeplan 2030? Lieve vrienden, dat is pas een taboevraag.

Vertegenwoordiging?

Zoals iedereen weet, zetelt Manu Claeys in de raad van bestuur van Lantis. Je zou misschien verwachten dat dit toch enigszins voor wat tegengewicht zou leiden? Om te begrijpen waarom dit niet zo is, moet je slechts twee eenvoudige vragen stellen: Hoeveel vergoeding krijgt hij daarvoor en wie of wat vertegenwoordigt hij daar eigenlijk? Zijn antwoorden zullen je wellicht verbazen. Het is immers gewoon niet zo dat Manu nog met iemand uit de “eigen” achterban overlegt. Erger nog, er zijn in feite geen StRaten-Generaal vergaderingen meer, wat betekent dat we hooguit nog kunnen spreken over overleg met 3 andere mannen (Wim, Peter en Pol). Er zijn talloze vergaderingen waar niemand nog zicht op heeft, waarvan we de resultaten gewoon mee in de kranten mogen lezen, net zoals jullie.

Ja, het sukt om dat te schrijven, want het lijkt op een persoonlijk aanval. Maar dat is het niet. Het is gewoon zo dat de hele constructie rond dat RvB zitje niet transparant is en dat de verloning en de interne afspraken over o.a. communicatie zorgen voor een kanjer van een belangenconflict. Dat is een gevaar waar vanaf dag één op gewezen is en waar ik talloze keren oplossingen voor heb proberen zoeken. Het maakt écht niet uit wie de persoon is die op die stoel zit, als je geen of enkel slechte afspraken hebt met de onderliggende bewegingen en daar een pak geld over werd uitgestrooid, is dat vragen om problemen.

Dus nee, vertegenwoordiging is, net zoals in het parlement of de gemeenteraad trouwens, een enorm zwak substituut voor echte inspraak.

Quid klimaat, ontharding, etc?

De hoeveelheid beton die in dit project zal gegoten worden en de negatieve klimaatimpact ervan is werkelijk fenomenaal en wordt - wederom - vakkundig weggemoffeld. Daarnaast lijkt het er ook nergens op dat de stelselmatige verharding, ontbossing, uitgraving en het bijhorende leegpompen van de Antwerpse grond ook maar enigszins aan het stoppen is. Nochtans kunnen de alarmsignalen niet harder in het rood staan.

Het is onvoorstelbaar dat hier niet meer bij stilgestaan wordt, zeker nu er een “kleine” demonstratie is gegeven van hoe (natuur)rampen er in de praktijk zouden kunnen gaan uitzien.

Je wil er toch niet aan denken dat de generatie van Anuna en co mag staan kijken op een hopeloos onbruikbare brok beton waar ettelijke miljarden schulden aan vast hangen, terwijl de klimaatverandering in de vorm van bijvoorbeeld dodelijke droogte helemaal losbarst?

Lessen?

Dit verhaal is geschreven als een post-mortem, ten dele omdat de gedachte hier opnieuw tegen in het verweer te moeten gaan ronduit deprimerend te noemen valt. Maar we kunnen sowieso al een reeks lessen trekken uit dit verhaal.

Ten eerste moet je een moderne partijpolitieke overheid steevast modelleren als fundamenteel onbetrouwbaar. Dat is minder dramatisch dan je denkt. Het is immers gewoon zo dat de korte-termijn belangen van partijen en hun professionele politici, of het nu over electorale of platte persoonlijke belangen gaat, doorgaans compleet haaks staan op lange-termijndoelstellingen. We moeten stoppen met daar flauw over te doen.

Het betekent dat je daar tijdens eventuele onderhandelingen gewoon rekening mee moet houden. Je moet diplomaten meebrengen en zaken na laten lezen door advocaten. Je moet zorgen dat je je afspraken ook verbindt aan eventuele gevolgen als ze niet nagekomen worden. Je moet definitie vastliggen, zorgen dat je budgettaire afspraken hebt. Dat is allemaal niet gebeurd bij het Toekomstverbond, helaas, wellicht omdat iedereen aan tafel dacht dat ze zoiets wel zelf konden, zo'n beetje uit de pols en/of gaandeweg. Maar vraag het eens aan de verschillende partijen: Is het Toekomstverbond eigenlijk een contract? Het antwoord zal je verbazen. Zelfs een duidelijke definitie van "modal split" werd er niet gemaakt.

Mocht je met een betrouwbare partner aan tafel zitten, waar je al jaren goed mee samenwerkt, dan is zo'n aanpak nog te verdedigen. Maar een overheid waar je al een decennium tegen aan het strijden bent? Wie bezielt het dan om op zo'n naïve manier afspraken te maken? Misschien had het te maken met het historische en unieke karakter ervan, maar bijvoorbeeld de sociale strijd heeft ellenlange ervaringen met dit soort processen en afspraken. Dus waarom zag je geen enkele ervaringsdeskundige daaruit opduiken?

Merk trouwens op dat men dit in Zwijndrecht wél besepte. Daar heeft men wél "hard" onderhandeld en zaten er wél juristen aan tafel. Precies daardoor zit de broodnodige geluidsdempende infrastructuur wél van de eerste dag mee in de plannen en de budgetten. Niet omdat Lantis die zo graag wou bouwen, maar omdat Zwijndrecht die hard bevochten heeft en heeft kunnen vastleggen in bindende afspraken. Dus het kon echt wel.

Maar de echte verliezer in dit verhaal is de jeugd. Wat moeten we hen gaan vertellen? Welke boodschap of les moeten we hen meegeven?

Misschien is het wel dit: Gooi je lichaam gewoon op de machine. Niets anders lijkt te helpen. Je kan er geen normale afspraken mee maken, je kan er niet mee onderhandelen. Wij waren gewoon te laf om dat onder ogen te zien. En eigenlijk schaam ik me daar enorm voor.

Post script

Jaren geleden zei iemand me al eens: "Thomas, wat je zegt is wel waar, maar niet handig." Ook nu kan ik niet stoppen met daaraan te denken. Dit is allemaal misschien wel waar, maar het zo op Facebook zetten is wellicht niet handig. Maar ik zie oprecht het andere pad niet meer. Hoe kunnen we nu aan een positieve toekomst werken als we niet eens eerlijk tegen elkaar durven zijn? En dan heb ik het écht wel over inhoud, niet over persoonlijk gedoe. Tijdens die drie jaar binnen het Toekomstverbond ben ik talloze keren geshockeerd geweest over hoe er met inhoud en argumenten werd omgegaan en hoe snel en keihard het persoonlijk gespeeld werd. Ik verwacht niet veel anders meer.

U mag dit verhaal wel nog steeds delen, al zou ik niet veel wederwoord of informatie verwachten. Zoals altijd zal de bal wel weer vooruit getrapt worden, in de hoop dat u gelooft dat er ergens nog een goal staat.