

## OOSTERWEEL

**Reconstructie.** Intendant Alexander D'Hooghe forceert doorbraak in Antwerps mobiliteitsdossier

# Na 21 jaar dan toch het jawoord

Wanneer alle winnaars een beetje verliezer zijn, komt er schot in een politiek snertdossier. Dat is exact wat er is gebeurd bij de Oosterweel-verbinding. Met intendant Alexander D'Hooghe als 'huwelijksmakelaar'.

TINE PEETERS EN ROEL WAUTERS



► V.l.n.r.: minister-president Bourgeois (N-VA), minister van Mobiliteit Weyts (N-VA), intendant D'Hooghe, vice-minister-president Homans (N-VA) en Antwerps burgemeester De Wever (N-VA) stellen het akkoord voor. © TIM DIRVEN

## Akkoord is niet zaligmakend

Lang niet alles is nu duidelijk in Oosterweel-dossier

ROEL WAUTERS

**Actiegroepen en politiek hebben elkaar gevonden in het Oosterweel-dossier. Na jarenlang wantrouwen en conflict nemen ze samen verantwoordelijkheid. Maar hoe solide is de samenwerking?**

Het leek onmogelijk, toch is het zover. Er is een groot akkoord over de mobiliteit in en rond Antwerpen. In de toekomst zal het doorgaand verkeer in het noorden van de stad worden afgeleid via het 'radicale haventraac'. Lokale verkeer zal een afgeslankte Oosterweel-verbinding, dicht bij het centrum, gebruiken. Daarnaast wordt de ring overkapt en mag tegen 2030 nog de helft van het verkeer met de auto verlopen.

Er is dan wel een globaal akkoord, de uitwerking begint eigenlijk pas. "Dit is een broos partnerschap", zegt Wim Van Hees, de man die met Ademoos de allereerste actiegroep uit de grond stampte. "We zijn elkaars gevangene. Maar nu is het geen optie meer om te falen."

Er zijn wel degelijk garanties ingebouwd. Zo wordt geld vrijgemaakt om de ring te overkappen. Dat was voor de actiegroepen noodzakelijk. Tegenover een eerdere belofte worden nu harde valuta geplaatst. De stad en de haven hebben 250 miljoen toegezegd. De Vlaamse regering wil daar nog eens 1 miljard bijdoen via een 'roland fonds', om zo de totale koopprijs van de overkapping te dekken. Maar volstaat dat? In dat fonds wordt ieder jaar het resterende

budget gestort van grote infrastructuurwerken die elders in Vlaanderen (nog) niet zijn uitgevoerd. De regering schat dat ze jaarlijks ongeveer 100 miljoen euro zal kunnen doorstorten.

Dat is onvoldoende om op relatief korte termijn 1 miljard te verzamelen, iets waar de actiegroepen eigenlijk wel op rekenen. "Het belangrijkste is dat we nu al beginnen te sparen voor een uitgave die pas voor de volgende legislatuur zal zijn", klinkt het bij de Vlaamse regering.

Bovendien dekt die 1,25 miljard enkel de eerste fase. De volledige overkapping, die nog altijd de ambitie is, kost 3 miljard euro. En dan zijn er nog de uitgaven voor de aanleg van Oosterweel zelf: minstens 3,5 miljard euro. Daarover bestaat nog geen duidelijkheid.

**Torenhoog**  
Ook op andere punten is het akkoord nog niet volledig uitgekristalliseerd. Het haventraac komt er dan wel, maar wat met de Oosterweel-verbinding? De actiegroepen hopen op een versie met maar één rijstrook in beide richtingen, wat het doorgaand verkeer effectiever weg moet houden uit de stad. Voor het stadsbestuur was dit jarenlang onbespreekbaar. Hierover is nog niets definitief beslist. De eerste berekeningen leren dat die optie wel degelijk mogelijk is zonder verkeerschaos.

**"Dit is een broos partnerschap. Maar nu is het geen optie meer om te falen"**

WIM VAN HEES  
ACTIEGROEP ADEMLOOS



## OOSTERWEEL

**Woensdag 15 maart, 12 uur, de ambtswoning van Vlaams minister-president Bourgeois**

'Respect'. Antwerps burgemeester Bart De Wever (N-VA) schudt actievoerder Manu Claeys de hand op de 'historische' persconferentie over Oosterweel. Twee jaar geleden zaten politici en actievoerders met gefronste wenkbrauwen en gekruiste armen tegenover elkaar. Nu is het vertrouwen groot. "Spreading the love, dat was mijn taak", lacht Alexander D'Hooghe (44).

De Vlaamse regering gaf hem, de 'overkappingsintendant', de taak een koude oorlog van 21 jaar oud te ontdoen. "Het heeft één jaar gekost voor alle spanningen, als een ijsblok, waren weggesmolten", zegt hij. "Wat we bereikt hebben, is toegeven, noch compromis. Wel een toekomsverbond."

Eén poster op zijn bureau aan de kaaien wat het allemaal samen: "Achteraf is nu. De gang is hier". Als professor aan het MIT in Boston krijgt hij het op zijn heupen van de Vlaamse vergadercultuur. Aan tafel wordt volgens hem nauwelijks wat gezegd, in de gang des te meer.

Eens hij met die traditie kan breken, gaat het vooruit. Hij gedraagt zich daarbij niet als een diplomaat, wel als een ingenieur. "We gingen letterlijk aan de tekentafel zitten. Dan vergeet je de principieel en ideologische tegenstellingen", legt D'Hooghe uit. "Dan ga je makkelijkiger tegen je eigen achterban in."

Steeds vaker vergaderen ze doort tot in de late uurtjes en laten ze pizza's aanrukken. Steeds vaker gaan ze na die meetings nog een pint drinken op café, waar het gaat over alles, van voetbal tot politiek. Gisteravond was er zelfs een feestje met en voor alle betrokkenen. Toch verloopt na de dooi alles nog altijd niet zo soepel als alle schouderklopjes van gisteren doen vermoeden. "Ik heb een paar keer zwaar gevleekt", geeft D'Hooghe toe. "Ik zag het soms niet meer zitten. Gelukkig kwam een van de onderhandelaars dan met een nieuw idee of een constructief voorstel. Dan nam die heel even mijn taak als intendant over."

**Dinsdag 14 maart, middernacht, ten huize De Wever**

De Antwerpse burgemeester kan de slaap niet watten. Hij heeft net een telefonische gesprekken van Ben Weyts (N-VA), de bevoegde minister, dat er een akkoord is over Oosterweel.



Het geeft hem 'een bevredemd geluksgevoel'. "Er is veel ruzie gemaakt", zegt De Wever een dag later op de persconferentie. "Daarom hebben we een huwelijksconsulent gezocht. Nu is het jawoord uitgesproken en kunnen we het huwelijkgang consummeren."

N-VA is lang, samen met CD&V, de partij die een compromis in de weg staat in de Vlaamse regering. Uiteindelijk slinkt die tegenkanting. "Ik wilde geen tweede kiescampagne rond mobiliteit", zegt de N-VA-voorzitter.

**Steeds vaker vergaderen ze door tot in de late uurtjes en laten ze pizza's aanrukken. Steeds vaker gaan ze na die meetings een pint drinken**

Hij weet goed genoeg dat de groenen al twee jaar rond dit thema mobiliseren in 't Stad. En hij weet nog beter dat ze daarmee kiezers kunnen loswaken bij elke partij, inclusief de zijne. Die electorale druk zorgt ervoor dat zijn 'superscheper' Koen Kennis (N-VA) en de experts van het kabinet-Weyts (N-VA) naarstig mee een oplossing zoeken in het kantoor van D'Hooghe. "Als we er nu niet uit waren geraakt, dan zou het nooit gelukt zijn", zegt De Wever. "Ik heb me verdedigd opgesteld en af en toe op mijn sjief gebeten."

Wat ook de welwillendheid van het Antwerpse stadsbestuur verklaart, zijn de klachten bij de Raad van State en de volksraadpleging. Even voor de aanstelling van D'Hooghe is die klacht van actiegroep Ringland en co. neergelegd bij de juridische waakhond. "Een procedure bij de Raad van State is een loterij".

Het geeft hem uit. "Misschien hadden we deze slag nog gewonnen, maar dat zegt niets over de slaagkans bij een mogelijke volgende klacht."

**Maandag 25 april 2016, de Roma**

De intendant stapte het podium van de theaterzaal in Antwerpen op. "Julie mogen tomen naar mijn hoofd gooien", grapt hij. "Ik ben immers de intendant van de regering." Het duikt aan op welk gespannen voet hij aanvankelijk leeft met de burgerbewegingen Ademoos, sRaten-generaal en Ringland. Naast de klacht bij de Raad van State speelt, zoals hierboven al vermeld, de kans op een volksraadpleging.

Het compromis maakt echter dat de burgerbewegingen die twee actiemiddelen opbergen. Wat de *dédicé* maakt, is dat de regering D'Hooghe's opdracht een jaar geleden uitbreidde. Hij mag niet enkel de overkapping - of 'het dak' boven de ring - bespreken, maar zich over het hele traac buigen. Naast de pure mobiliteit mag hij zich buigen over de leefbaarheid van de stad en alle inwoners. Hun eisen krijgen daarmee gehoor. "Ik wou me ook een beetje vrijwilliger", zegt D'Hooghe in die dagen tegen Claeys. "Ik klop hier veel meer uren dan noodzakelijk."

Claeys vliegt binnenkort naar de Verenigde Staten, waar hij drie maanden gaat werken aan een boek over democratie. Niet ver van zijn schuilplek zal D'Hooghe in zijn Center for Advanced Urbanism weer aan de slag gaan. "Vrijdag vlieg ik erheen", zegt de ingenieur. "Ik heb mijn vrouw en drie kinderen veel te erg verwaarloosd." Toch zal hij in zijn hoofd nog een jaar langer in Antwerpen dan in Boston vertoeven. Hij blijft nog een jaar intendant. Eind deze maand moet er een stappenplan liggen. "Ik ga nu miniverstres van mezelf aanduiden, die elk een deel van de werk uitvoeren. Uiteindelijk moet ik overbodig worden."

**BMW i3. NEEM GERUST EEN OMWEG. TOT 410 KM RIJBEREIK.**

Gemiddeld rijden Belgen slechts 42 km per dag, wat nog niet in de buurt komt van de **300 km rijbereik** van een 100% elektrische BMW i3, en nog minder van de **410 km** met de optionele Range Extender.

Bovendien is de BMW i3 op en top BMW, en dus staat rijplezier centraal. Alleen hebben we er "elektrisch" aan toegevoegd.

Meer dan genoeg redenen om zonder stress te genieten van een omweg.

Meer info op [bmwlife.be/geenstress](http://bmwlife.be/geenstress)

CEEF VOORBEREIDING VAN WELSDIEDER. Miles-i3-normale (R11182304) www.bmw.be

0,0-0,6 L/100 KM • 0-13 G/KM CO<sub>2</sub>

**3 JAAR** Garantie