

stRaten-generaal

Opmerkingen en aanvullingen bij kennisgeving plan-MER Oosterweelverbinding

Antwerpen, 16 december 2011

Vlaamse Overheid, departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Afdeling milieu-, natuur- en energiebeleid, Dienst Milieueffectrapportage

Koning Albert II laan 20 bus 8

1000 Brussel

mer@vlaanderen.be

RE: 'plan-MER Oosterweelverbinding Kennisgeving'

Tijdens de publieke inspraakronde (kennisgeving) van 16 november 2011 tot en met 16 december 2011 over het plan-milieueffectrapport Oosterweelverbinding dient vzw Straatego – in naam van het bewonerscollectief stRaten-generaal – volgende opmerkingen en aanvullingen in bij de nota voor publieke consultatie plan-MER Oosterweelverbinding.

Inhoud:

- 1. Redactionele opmerkingen**
- 2. Te onderzoeken redelijke alternatieven**
- 3. Statuut oosttangent A102**
- 4. Plan-MER van volledige Masterplan**

1. Redactionele opmerkingen

We overlopen systematisch de kennisgevingsnota en noteren concrete opmerkingen bij relevante passages. Sommige passages uit de nota nopen tot opmerkingen en aanvullingen onder aparte hoofdstukken 2 tot 4.

* kennisgeving pp.6 en 13:

Op 4/5/2009 diende BAM de bouwaanvraag in voor de Oosterweelverbinding. In de loop van het proces was evenwel weerstand gerezen tegen het project – met name tegen het “Lange Wapper”-gedeelte ervan en tegen de geplande configuratie van de R1 t.h.v. het viaduct van Merksem –, zowel vanuit diverse actiegroepen (StRaten-Generaal, Ademloos, Forum 2020) als vanuit de stad Antwerpen. Op 18/10/2009 werd een volksraadpleging georganiseerd in de stad Antwerpen, waarin een meerderheid zich tegen het viaductconcept uitsprak.

Opmerking:

In deze paragraaf wordt de waarheid nogal geweld aangedaan. We vragen om de paragraaf te herformuleren op basis van volgende opmerkingen.

- Forum 2020 werd pas in november 2009 opgericht, dus na de volksraadpleging. Forum 2020 beschouwt zichzelf niet als een actiegroep, wel veeleer als een denktank.

- Gesuggereerd wordt dat de gerezen weerstand tegen de Oosterweelverbinding het viaduct zou betreffen. Dit is een herschrijving van de geschiedenis. De genoemde actiegroepen hebben zich altijd uitdrukkelijk verzet tegen het tracé als dusdanig. stRaten-generaal reeds sinds 2005, toen het een alternatief tracé naar voor schoof en niet een tunnel op het BAM-tracé. Vanaf haar ontstaan (maart 2008) verzette ook Ademloos zich tegen ‘het sluiten van de kleine ring’ en bepleitte de actiegroep consequent het onderzoeken van alternatieve tracés ten noorden van de stad, inclusief het alternatief van stRaten-generaal. De weerstand ‘vanuit diverse actiegroepen’ betrof dus de Oosterweelverbinding (= het tracé) als dusdanig. In de loop van 2009 verspreidde Ademloos tienduizenden affiches met ‘BAM-tracé Stem nee!’. stRaten-generaal gaf tal van infosessies (tot in het parlement) over waarom een alternatief tracé ten noorden van de stad (stRaten-generaal-tracé of Arup/SUM-tracé) haar voorkeur genoot. Wat beide actiegroepen verbond was de analyse: doorgaand verkeer rond de stad, niet door de stad. Het BAM-tracé (boven of onder de grond) voert doorgaand verkeer door de stad, en was/is daarom uitdrukkelijk het voorwerp van kritiek.

- Het verzet tegen het tracé kwam niet enkel vanuit actiegroepen, ook vanuit politieke partijen, het maatschappelijk middenveld, verkeersdeskundigen, geneesheren en ondernemers.

- In de kennisgevingsnota wordt gesteld dat tijdens de volksraadpleging ‘een meerderheid zich tegen het viaductconcept uitsprak’. Ook dit is hineininterpretiering en herschrijving van de geschiedenis. De volksraadpleging ging over ‘het huidige voorziene tracé’, niet over een viaduct (toen weliswaar onderdeel van dat tracé). De voorgelegde vraag klonk: ‘Moet de stad Antwerpen een gunstig advies geven voor een stedenbouwkundige vergunning op het huidige voorziene tracé tussen Zwijndrecht/Linkeroever en Merksem/Deurne?’

Als tegenhanger van dat voorziene tracé werd in de van overheidswege verspreide informatiebrochure het Arup/SUM-tracé (= een alternatief tracé) meegenomen, en niet een tunnel op het BAM-tracé. De stad liet deze brochure tijdens de weken voor de volksraadpleging in elke brievenbus van Antwerpen bezorgen. Het voorleggen van die keuze tussen twee verschillende tracés is het bewijs bij uitstek dat de volksraadpleging ook voor het stadsbestuur ging om een keuze tussen tracés, niet om een keuze tussen een brug of een tunnel op één tracé. Minister-president Kris Peeters sloot zich aan bij die interpretatie. In Terzake van 4 september 2009 zei hij: ‘Als men neen

antwoordt, dan is men niet akkoord met de vraagstelling en dan gaat dat over het BAM-tracé.’ Niet over de keuze tussen een brug of een tunnel dus.

De vermelde actiegroepen dwongen een volksraadpleging af over een tracé, niet over een bouwtechniek. We vragen dat dit als dusdanig en correct in de kennisgeving opgenomen wordt.

Op 19 oktober 2009 – daags na de volksraadpleging – bevestigde de Antwerpse gemeenteraad dat de volksraadpleging over een tracé ging. Tijdens een extra zitting vond een actualiteitsdebat plaats, waarna de gemeenteraad volgende resolutie goedkeurde:

De gemeenteraad roept de Vlaamse regering op om samen met het Antwerpse stadsbestuur te werken aan een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen met een groter maatschappelijk draagvlak dan het voorliggende BAM-tracé.

De gemeenteraad had het niet over een weggestemd viaduct, wel over een weggestemd ‘voorliggend tracé’. In haar advies herinnerde het college enkele dagen later aan het Arup/SUM-tracé, dat volgens de evaluatiestudie ‘technisch en financieel haalbaar’ was.

Gaandeweg echter begonnen politici uit het verliezende kamp de neen-stem tegen een tracé te herleiden tot een stem tegen een viaduct. Op die manier werd de uitslag van de volksraadpleging gekaapt door politici die blijkbaar koste wat het kost de kleine halve ring rond Antwerpen wilden vervullen op hun voorkeurstracé – desnoods deels met tunnels.

We vragen aan de opmakers van de plan-MER om niet mee te stappen in deze geschiedvervalsing en een correcte weergave van de voorgeschiedenis op te nemen.

* kennisgeving pp.6 en 13:

Als respons daarop werd door de Vlaamse regering aan BAM gevraagd om een tunnelvariant technisch en financieel te onderzoeken.

Opmerking:

Hier wordt een stap overgeslagen in de evolutie van het dossier. Als respons op de volksraadpleging richtte de Vlaamse regering eerst de zogenaamde DAM-werkgroepen op ressorterend onder een bijzonder ministercomité waarbinnen op politiek niveau een nieuw compromis werd uitgedokterd: het viaduct zou worden vervangen door een tunnel op hetzelfde tracé. Vervolgens werd aan een studieteam onder ingenieur Jaak Polen gevraagd om die tunnelvariant technisch en financieel te onderzoeken. Dit team ressorteerde onder de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Aan de NV Eurostation werd een peer review/second opinion gevraagd, die tot op heden nooit werd vrijgegeven.

* kennisgeving pp.6 en 13:

Uitgaande van dit onderzoek besliste de Vlaamse regering op 29/9/2010 om de sluiting van de Antwerpse ring te realiseren onder de vorm van een tunnel (combinatie van afgezonken tunnel- en

cut and cover-tunnelgedeelten) i.p.v. onder de vorm van een viaduct (de “Lange Wapper”), zoals voorzien in het GRUP en de bouwvergunningsaanvraag.

Opmerking:

Op basis van een eerder plan-MER werd in 2005 beslist om de optie van een tunnel op het BAM-tracé te verwerpen en niet mee op te nemen in het daarop volgende RUP. Zie hiervoor ook p.11 in onderhavige kennisgevingsnota:

Dit plan-MER werd conform verklaard op 30/5/2005 en leidde tot de keuze voor het tracé met viaduct over de havendokken en voor het Groene Singel-concept.

Bij het openbaar onderzoek over het GRUP (21 oktober – 19 december 2005) werd door diverse actoren gevraagd om ook de tunneloptie mee op te nemen in het GRUP, maar daar werd niet aan tegemoet gekomen. Vervolgens werd in de aanbestedingsprocedure een bouwgroep geweerd omdat ze beargumenteerd een ingetunneld BAM-tracé als bouwproject wilde indienen.

Onduidelijk blijft waarom de onderzoeksresultaten uit het vorige plan-MER vandaag plots niet meer zouden gelden. Met het oog op verduidelijking hierover dient daarom reeds in de inleiding – en minstens in de conclusies – van de nieuwe plan-MER aangegeven te worden op grond van welke inzichten (bv. stedenbouwkundige) of bepalingen (bv. milieunormeringen) het ondergrondse aanleggen van het BAM-tracé nu wel opportuun geacht wordt, terwijl het enkele jaren geleden nog uitdrukkelijk werd verworpen in eenzelfde plan-MER-procedure. De inhoud van een plan-MER en een RUP kan niet gebaseerd zijn op wetenschappelijke willekeur of politieke aannames, dus moeten er andere argumenten zijn die geduid kunnen worden. Welke?

Meer in het algemeen verdient het aanbeveling om in het nieuwe plan-MER waar nuttig en relevant verwijzingen op te nemen naar het oude plan-MER, om voortschrijdend inzicht te duiden.

* kennisgeving p.6:

De keuze voor het tunnelconcept bracht een aantal wijzigingen met zich mee aan het tracé zelf en aan de configuratie van het Oosterweelknooppunt. De belangrijkste wijziging betreft de aansluiting met de bestaande R1 t.h.v. Merksem en Deurne, waar het bestaande viaduct vervangen wordt door een sleuf (met daarboven een “stedelijk plateau” t.h.v. het Sportpaleis).

Opmerking:

We vragen om aan deze zin toe te voegen: ‘... en door de zogenaamde paperclip’. Dit omdat het nieuwe op- en afrittencomplex ter hoogte van het Sportpaleis evengoed beschouwd moet worden als een belangrijke wijziging in het concept.

In de brochure die de stad Antwerpen verspreidde ter gelegenheid van de inspraakverlening bij dit plan-MER Oosterweelverbinding (november 2011) lezen we:

‘Die paperclip is een geheel van op- en afritten dat alle rijrichtingen met elkaar verbindt. Omdat het op- en afrittencomplex vervolledigd wordt, zal het meer rijstroken hebben dan vandaag.’

We stellen voor dat deze passage eveneens toegevoegd wordt aan de kennisgeving.

* kennisgeving p.7:

Het gaat hier om een wijziging van een bestaand RUP, waarvoor reeds eerder een plan-MER- en daarna ook een project-MER-procedure werd doorlopen.

* kennisgeving p.13:

Zoals aangegeven in §1.1 is de realisatie van de Oosterweelverbinding volgens dit concept technisch niet meer haalbaar binnen de grenzen van het GRUP Oosterweelverbinding, en moet het GRUP gewijzigd worden. Conform de plan-MER-wetgeving vereist deze wijziging van het GRUP de opmaak van een nieuw plan-MER, waarvoor dit de kennisgeving is.

* kennisgeving p.21:

Van de herziening van het GRUP Oosterweelverbinding wordt gebruik gemaakt om een aantal bijkomende aanpassingen door te voeren.

Opmerking:

Zie hoger voor verhouding tussen oude en nieuwe plan-MER i.v.m. het veranderde concept van de Oosterweelverbinding.

Bijkomend willen we aanvoeren dat het hier o.i. geen wijziging of herziening van het GRUP betreft dan wel het opmaken van een nieuw GRUP, dit zowel om inhoudelijke als juridische redenen.

De contouren van het oude GRUP laten niet toe dat een tunnel gebouwd wordt op het voorziene tracé. Bijgevolg vervalt het oude GRUP.

Bovendien werd het Masterplan sinds 2005 dusdanig fundamenteel gewijzigd dat het oude plan-MER – en dus ook het GRUP – niet langer als relevante onderbouw kan worden beschouwd voor verdere procedures. Zie hiervoor ook onder 4.

Ten slotte is er de vaststelling dat de opmaak van het oude plan-MER (evenals van het project-MER) werd gecoördineerd door het studiebureau van opdrachtgever BAM, waardoor dit plan-MER niet onafhankelijk tot stand kwam en bijgevolg ook het uiteindelijke GRUP een ongeldig, minstens juridisch aanvechtbaar statuut heeft.

* kennisgeving p.17:

Aan het uiteinde van de Scheldetunnel begint het Oosterweelknooppunt. Dit knooppunt werd dusdanig vormgegeven dat het groen- en recreatiegebied van het Noorderkasteel maximaal gevrijwaard blijft.

Opmerking:

Deze beschouwing klopt niet. Het Noordkasteel (niet Noorderkasteel) wordt niet gevrijwaard, laat staan 'maximaal'. Het noordelijke deel van het huidige Noordkasteelgebied krimpt gevoelig; de voetbalclub en de zeilclub moeten als gevolg daarvan verhuizen. Wie vandaag regelmatig in het noordelijke deel van het gebied komt, zal na eventuele oplevering van de nieuwe verkeerswisselaar in het noordelijk deel van het Noordkasteel dat deel niet meer herkennen.

We vragen herformulering van deze passage plus een calculatie van de hectaren Noordkasteel die verdwijnen plus een kwalitatieve evaluatie van de delen groengebied in het Noordkasteel die als recreatiegebied minderwaardig zullen worden wegens de nabijheid van het nieuwe autostradecomplex.

* kennisgeving p.17:

De derde autowegkruising van de Schelde in Antwerpen – na de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel – zal worden gerealiseerd onder de vorm van een afgezonken tunnel met 2x3 rijvakken. Het ontwerp van deze tunnel is niet gewijzigd t.o.v. het ontwerp met “Lange Wapper”-viaduct.

Opmerking:

We betwijfelen de stelligheid van deze formulering, die best aangetoond wordt aan de hand van planmateriaal. Een tunnel die aansluit op een verkeerswisselaar richting een viaduct kan o.i. aan de tunnelmond een ander profiel en een andere hellingsgraad hebben dan een tunnel die aansluit op een verkeerswisselaar richting een volgende tunnel.

* kennisgeving p.20:

Het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel wordt uiteraard in hoofdzaak ingesteld om het zuidelijk deel van de R1 verkeerskundig te ontlasten en de leefbaarheid van de omliggende woonwijken te verhogen. Een tweede aanleiding tot het vrachtwagenverbod zijn de strenger wordende Europese veiligheidsnormen voor tunnels, waaraan de uit 1971 daterende Kennedytunnel niet zal kunnen voldoen indien het huidige hoge aandeel vrachtverkeer behouden blijft.

Opmerking:

In de loop van de voorbije jaren werd – o.a. bij gebrek aan beargumenteerde politieke besluitvoering hierover – vaak geïmproviseerd bij opgave van redenen waarom de Vlaamse regering een vrachtwagenverbod wil invoeren in de Kennedytunnel. Ook hier lijkt dit het geval. Het argument dat een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel 'uiteraard' moet dienen om de Antwerpse ring te ontlasten werd nooit eerder gebruikt. Kan deze bewering gestaafd worden met beleidsdocumenten waaruit dit blijkt? Daarmee wordt niet bedoeld: ongedateerde nota's van recente datum. De beslissing om dergelijk vrachtwagenverbod in te voeren dateert al van 2005. Daarom graag een verwijzing naar beleidsdocumenten uit die periode die deze beslissing beargumenteerd onderbouwen.

Verder is niet duidelijk wat hier wordt aanzien als een 'hoog aandeel' en welk aandeel wel aanvaardbaar is binnen het kader van Europese veiligheidsnormen voor tunnels. Kan op dat laatste een percentage of volume geplakt worden? Deze opmerking is niet alleen relevant met het oog op de voorziene alternatievenstudies – het Meccanotracé voorziet geen vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel – maar ook voor wat betreft het Basisalternatief. De stad Antwerpen plant een vrachtdistributiecentrum vlakbij de Kennedytunnel, op de terreinen van Petroleum Zuid. Een dergelijk centrum inplanten aan een snelwegtunnel met volledig vrachtverbod klinkt weinig doordacht. Minstens moet ook dat project van de stad Antwerpen meegenomen worden bij de opmaak van de plan-MER.

In 2009 noteerden Bruno De Borger en Stef Proost in hun artikel 'De Oosterweelverbinding en het ontbrekende alternatief' (Leuvense Economische Standpunten 2009/127, p.15):

Het is niet a priori duidelijk of de nu voorgestelde oplossing door de BAM (geen vrachtwagens door de Kennedytunnel en enkel tol op de Oosterweelverbinding) beter scoort dan een alternatief waarbij vrachtwagens van beide alternatieven gebruik kunnen maken. Wat wel zeker is, is dat deze problematiek een grondig onderzoek vereist.

Dergelijk onderzoek is nog steeds niet gebeurd. De plan-MER kan deze kennislacune invullen.

* kennisgeving p.31:

Sinds de opstart van de procedures voor het realiseren van de Oosterweelverbinding werden door diverse actoren (StRaten-Generaal, Ademloos, Forum 2020) meerdere alternatieve tracés voorgesteld (Horvath-tracé, ARUP-SUM-tracé,...). Dit heeft zich uiteindelijk gekristalliseerd in één gezamenlijk alternatief: het zgn. Meccanotracé.

Opmerking:

In deze paragraaf worden een aantal zaken foutief voorgesteld.

- het Horvath-tracé is geen alternatief tracé. Het bevindt zich op het tracé van het Basisalternatief en dient dus te worden beschouwd als een alternatieve uitvoeringsmodaliteit op het BAM-tracé.

- dit Horvath-tracé werd begin 2005 door de stad Antwerpen (college) naar voor geschoven als mogelijk alternatief voor een Oosterweelverbinding met viaduct. Best wordt de stad Antwerpen daarom ook meegenomen onder 'diverse actoren'.

- ook het Arup/SUM-tracé werd uiteindelijk door de stad Antwerpen naar voor geschoven, na evaluatie ervan in een vervolgstudie (juli 2009) besteld door het college. Zoals hoger geschetst nam de stad dit alternatief mee op in de informatiebrochure voor de volksraadpleging.

- het Meccanotracé is geen kristallisatie van de opgesomde tracés. Het Meccanotracé kwam op een andere manier tot stand dan gesuggereerd in deze paragraaf. Dit verdient enige toelichting.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden de Duitse ingenieur Werner Schürmann en zijn medewerkers een wegenconcept uitgewerkt voor de verkeersstromen in en rond Antwerpen. Ze voorzagen een boulevard – de latere Singel – en daarnaast een snelweg die zou dienen om verkeer

van en naar de stad te brengen. Voor het doorgaand verkeer planden ze een grote halve ring buiten de stad. Eind de jaren vijftig goot de regering dit concept in twee Koninklijke Besluiten. De Singel en de lokale snelweg werden meteen daarna gebouwd. De grote halve ring kwam er nooit. Gevolg: alle doorgaand verkeer belandde op de veel te kleine snelweg – de huidige ‘ring’ – die enkel bestemd was het lokale stadsverkeer.

Die ‘ring’ van Antwerpen is geen ring rond een stad. Ze is een autostrade die door de stad gaat. Omdat Antwerpen geen echte ringweg kreeg, belandde alle lokale verkeer tussen de groeiende colonnes internationaal transport en havenverkeer op die ene stadsautostrade. Dáár schuilt een van de problemen van de Antwerpse ‘ring’: het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer rijden er mekaar in de weg. Gevolg: verkeerschaos en files, elke dag weer.

Om aan die problematiek te verhelpen besliste de Vlaamse regering eind jaren negentig om een nieuwe snelweg aan te leggen. Om politieke redenen – de aanleg van een bypass rond de stad i.p.v. er doorheen lag nog steeds gevoelig – situeerde die regering dat stuk autostrade evenwel in het verlengde van de oorspronkelijke stadssnelweg. De regering had het over ‘het sluiten van de ring’, waarmee ze het doorgaand verkeer echter definitief op de te kleine ring verankerde, bij gebrek aan echte bypass.

Op 9 april 1998 had ingenieur Herbert Smitz van de Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap: Leefmilieu en Infrastructuur) de opdracht gekregen om een stedenbouwkundig en ruimtelijk onderzoek op te maken van het toen voorgestelde voorontwerp voor de aanleg van een noordelijke sluiting van de Ring om Antwerpen. Technisch achtte hij de wegverbinding haalbaar, maar hij noteerde ook dit: ‘Deze noordelijke Ring R1 als ‘oost-west as’ behoudt het euvel van een (snel)wegfunctie doorheen de Antwerpse agglomeratie, in plaats van er omheen’.

In 2005 werden de plannen voorgelegd aan de bevolking. Op 19 december 2005 diende stRaten-generaal een alternatief tracé in tijdens het openbaar onderzoek over het GRUP Oosterweelverbinding. Hoe kan een stad zich positief ontwikkelen wanneer groeiende stromen van doorgaand verkeer steeds meer oppervlakte in die stad opeisen? En hoe kunnen we vermijden dat deze stromen zich elke dag weer vast rijden op de lokale expresweg die de Antwerpse ring is? Met die twee vragen in het achterhoofd suggereerden we in 2005 om de ring niet ter hoogte van Merksem en Deurne te sluiten, maar wel meer noordwaarts, in de haven, opdat doorgaand verkeer effectief weggehaald zou worden van de Antwerpse ring.

In 2009 concludeerde het onderzoeksbureau Arup/SUM dat een dergelijk alternatief tracé inderdaad beter scoorde dan het voorliggende BAM-tracé op het vlak van stedelijkheid en omgevingsfactoren, en minstens even goed op het vlak van verkeersafwikkeling. Tenminste: als het beoordeeld kon worden binnen de context van de eigen logica en niet binnen de randvoorwaarden zoals door de Vlaamse regering vastgelegd in 2000. Arup/SUM suggereerde om het nieuwe tracé nog wat op te schuiven naar het westen. Dit verschoven tracé werd later het Arup/SUM-tracé genoemd.

In maart 2009 gaf burgemeester Patrick Janssens aan dat misschien toch een unieke kans voorlag om de historische fout van de jaren zestig recht te zetten. ‘Toen is namelijk de keuze gemaakt om de Ring veel te dicht bij de stad te leggen,’ vertelde hij aan *Gazet van Antwerpen*. En het ‘aanleggen van een autosnelweg door de stad’ was nooit een goed idee geweest, zei hij in *Het Nieuwsblad*. In de

plaats daarvan moest gestreefd worden naar het weghouden van doorgaande verkeersstromen uit zijn stad, vond hij, bijvoorbeeld met het zogenaamde Arup/SUM-tracé, een optimalisatie van het alternatieve tracé van stRaten-generaal. Diezelfde maand bestelde hij met zijn college een studie over de haalbaarheid van dat tracé. Enkele maanden later werden de onderzoeksresultaten bekend gemaakt, en wat bleek? De oplossing was technisch haalbaar, kostte 2,6 miljard euro en zou in 2016 opgeleverd kunnen worden. Dat is goedkoper en sneller dan het tunnelproject dat de regering een jaar later, in september 2010, vastlegde.

Op 18 oktober 2009 werd in een volksraadpleging het BAM-tracé weggestemd – zie ook hoger. Twee weken later ontstond Forum 2020, een groep van Antwerpse bedrijfsleiders, transporteconomen en academici die een bijdrage wilden leveren aan het vinden van een oplossing voor de ontstane impasse (www.forum2020.be). Zij contacteerden stRaten-generaal met de vraag of we een studierapport wilden opstellen waarin op exhaustieve wijze mogelijke oplossingsscenario's werden opgelijst en geëvalueerd, met het oog op het vinden van een voorkeursscenario dat een oplossend vermogen heeft, realistisch is en indicatief reeds op enig draagvlak kan rekenen.

Dit onderzoek resulteerde in onze uitvoerige studie *Van knelpunten naar knooppunten. Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen. Een toekomstvisie* (juni 2010), met kaarten, verkeerscijfers, prijscalculaties, historische analyses, voorbeelden uit het buitenland, enzovoort. We voegen een exemplaar van de studie hierbij als bijlage. Ze is ook te downloaden op: <http://www.forum2020.be/studierapport.html>.

In de loop van het onderzoek werd regelmatig een stand van zaken voorgelegd aan het Forum 2020, dat de visie-ontwikkeling mee verrijkte met eigen terreinkennis op het vlak van transporteconomie en logistieke activiteit. Een sleutelvraag was bijvoorbeeld: hoe zorgen we ervoor dat het voordeel van de landinwaartse ligging van Antwerpen als havenstad niet afgeremd wordt door het nadeel dat Antwerpen – in tegenstelling tot Rotterdam – op het kruispunt van vier internationale snelwegen ligt? Verder werd ook nagedacht over hoe we kunnen vermijden dat de Antwerpse haven verbreekt tot twee aparte havens, louter door het invoeren van tolheffing voor vrachtverkeer aan de Scheldekruisingen? Een Duitse vrachtwagen die lading lost op rechteroever, cargo oppikt op linkeroever en terug naar Duitsland rijdt, zal bij gebruik van de geplande BAM-Oosterweelverbinding tweemaal 15 euro betalen alleen maar om de Schelde te kruisen, een meerkost die transporteurs kan doen uitwijken naar andere havens in de buurt.

Zijn er slimmere heffingsscenario's denkbaar die ook nog eens de verkeersstromen op de best mogelijke manier sturen? Denken we maar aan de Liefkenshoektunnel: onderbenut omdat de prijs er te hoog ligt. Is in Antwerpen verkeerssturing mogelijk die economisch, sociaal en medisch positief scoort? Kunnen we het soort verkeersmodelleringen overstijgen dat in eerste instantie uitgaat van benodigde capaciteit en kortste routes tussen a en b? Want dat soort modelleringen – zo stelden we vast – leidt alleen maar tot het uitbreiden van het aantal rijstroken op de Antwerpse ring en op de toevoerswegen.

De inzet van het onderzoek werd steeds duidelijker: laten we de leefkwaliteit van de grootste stad van Vlaanderen bepalen door verkeerstechnische modellen die kortste routes kiezen tussen a en b, of ontwikkelen we scenario's die rekening houden met wie aan die routes woont en zal wonen? Een belangrijke context voor het onderzoek werd de verwachte demografische ontwikkeling van de stad Antwerpen.

Drie decennia geleden, in het eerste jaar van de fusie (1983), telde de stad 488.000 inwoners. In het jaar 2003 was dat aantal gedaald tot 452.000. De stadsvlucht leek maar niet te stoppen. Maar sinds enkele jaren groeit Antwerpen weer. Eind 2009 stond de teller opnieuw op 488.000. Vandaag is de kaap van het half miljoen inwoners bereikt. Prognoses wijzen uit dat tegen 2026 het inwonersaantal van de stad nog met 60.000 tot 120.000 zal toenemen. Eén of twee keer de stad Aalst erbij, zeg maar. Die nieuwe Antwerpenaren zullen ergens gehuisvest moeten worden, naar school moeten gaan, de hond moeten uitlaten, zich sportief moeten kunnen uitleven. De enige zone in de stad waar nog voldoende ruimte is voor grote projectontwikkeling is de omgeving van de Antwerpse ring. Niet toevallig plant het stadsbestuur precies daar zowat alle nieuwe stadsdelen met woongebieden. De namen van deze stukjes Antwerpen-in-wording zijn inmiddels voldoende bekend: Regatta, Nieuw-Zuid, Nieuw-Zurenborg, Lobroekdok/Slachthuislaan, Kop van Merksem, Cadix, enzovoort.

In de omgeving van de Antwerpse ring voorziet de stad Antwerpen dus zowat al haar nieuwe woongebieden. Maar bij de planning van deze nieuwe wijken stoot de stedelijke administratie op problemen. De Europese normen voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast worden er bijlange niet gehaald. Hoofdrede: de nabijheid van de Antwerpse ring.

Op dinsdag 5 april 2011 maakte Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits de cijfers van het eerste verkeersindicatorenrapport over de Vlaamse snelwegen bekend. Dit rapport bevestigde wat al jaren geweten is: negen van de tien drukste wegvakken van Vlaanderen zijn gesitueerd op het zuidelijke deel van de Antwerpse ring. Koploper is het wegvak tussen Berchem en Borgerhout, waar dagelijks in elke rijrichting 130.000 voertuigen rijden. Dan volgen Borgerhout (116.000) en Deurne (103.000). De viaducten aan het Sportpaleis en aan het Rivierenhof slikken elk 81.000 voertuigen. Met meer dan 24.000 vrachtwagens per rijrichting worden op verschillende plaatsen van de Antwerpse ring ook nog eens de hoogste concentraties vrachtverkeer van Vlaanderen gemeten. De top drie ligt opnieuw op de zuidelijke ring.

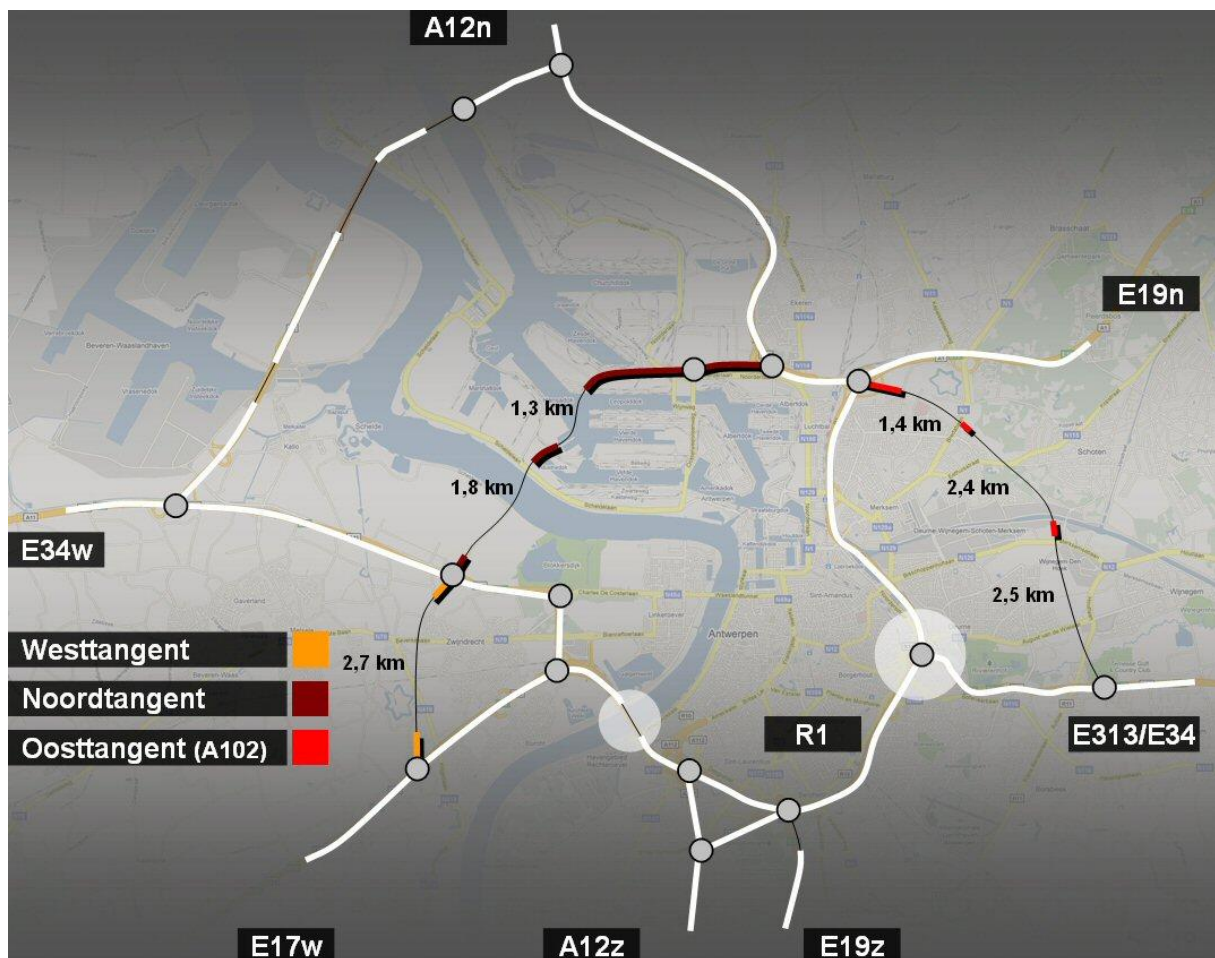
Uit alle recente medische literatuur over de relatie tussen drukke verkeersaders en gezondheid blijkt dat de kritische grens op vijfhonderd meter ligt. Antwerpen groeit, maar belandt zelfs bij de zoektocht naar ruimte voor nieuwe scholen, ziekenhuizen en crèches steeds weer in de zone vlak naast de ring. Zo schaars is de nog beschikbare ruimte.

De toekomst van Antwerpen ligt onvermijdelijk in de omgeving van de ring. Om dat gebied op te waarderen moeten de verkeersstromen er drastisch naar beneden worden gehaald. De ring moet een lokale expresweg worden. Het doorgaande verkeer moet een andere route krijgen, om de stad heen.

Een Masterplan voor de Antwerpse Mobiliteit moet dus in eerste instantie fundamenteel de Antwerpse ring ontlasten, niet alleen omdat de grote verkeersvolumes vlakbij de dichtst bevolkte stadsdelen van Vlaanderen nefast zijn voor de lokale gezondheid maar ook omdat al die drukte de belangrijkste bottleneck in het hele Antwerpse verkeerssysteem vormt: de verkeerswisselaar Antwerpen-Oost, waar de E313/E34 aantakt op de ringweg. In onze studie schreven we: ‘Deze verkeerswisselaar “draagt” het hele systeem: wanneer het daar fout loopt, loopt het fout op de hele Antwerpse ring en vaak ook tot ver daarbuiten. En het loopt er inderdaad fout, dagelijks zelfs, ’s ochtends en ’s avonds’(blz.22).

Zo ontstond binnen Forum 2020 het Meccanotracé met een derde Scheldekruising die nóg wat dieper in de haven ligt dan het Arup/SUM-tracé plus twee zogenaamde bretellen die de nieuwe bypass nabij de rand van de stad vastgespen aan de grote autostrades. Doorgaand verkeer kan zo om de stad heen rijden. Slimme verkeerssturing moedigt dit verkeer aan om deze route te volgen.

Het Meccanotracé bouwt voort op dezelfde principes als die van eerdere alternatieve tracés (stRaten-generaal, Arup/SUM): geen nieuwe barrières in de stad, doorgaand verkeer maximaal weghouden van de R1, bypass door de haven en ten noorden van de agglomeratie. Het tracé vormt een ketting van verschillende snelwegschakels (vandaar de naam van het tracé) die – grotendeels ingetunneld – een ringweg vormen rond de stad Antwerpen. Dat ziet er dan zo uit:



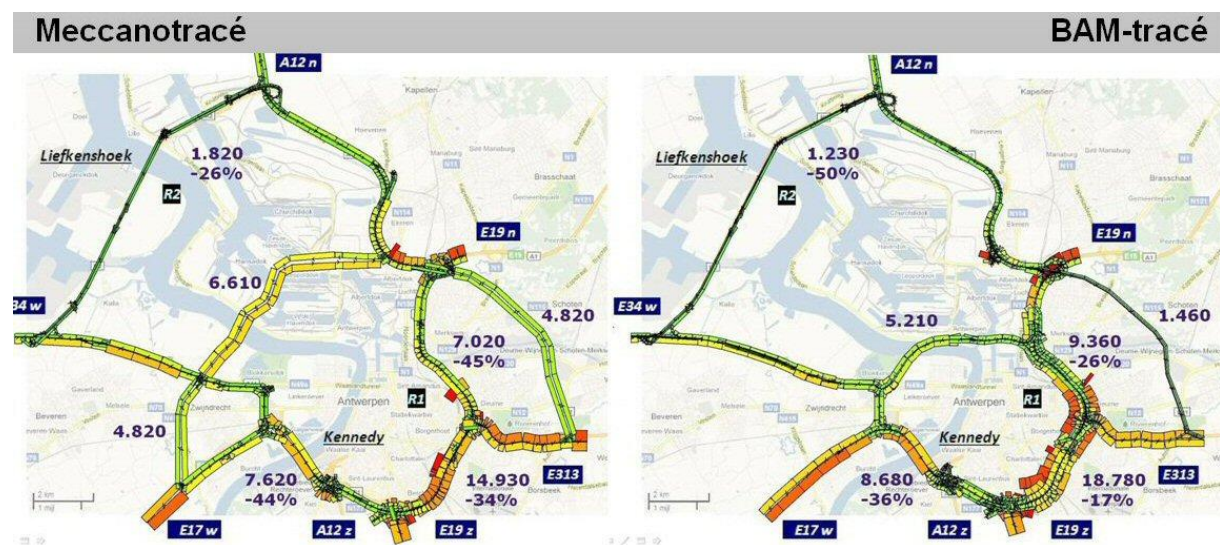
Na oplevering van het Meccanotracé kan de huidige Antwerpse 'ring' eindelijk gaan dienen waarvoor ze ruim een halve eeuw geleden geconcipeerd werd: ter verwerking van het bestemmingsverkeer van en naar Antwerpen. Het doorgaand verkeer blijft er immers weg en rijdt op een bypass rond de stad, zoals in elke Europese stad.

Relevant was ook dat het Meccanotracé beantwoordde aan de verwachtingen zoals geformuleerd in de adviezen van gemeenteraad en college na de volksraadpleging. De stad Antwerpen had in haar adviezen vastgesteld dat een Oosterweelverbinding de problemen aan de Kennedytunnel niet oploste. Het college had daarop aan de Vlaamse regering gevraagd om een derde Scheldekruising te ontwikkelen binnen de context van een globale mobiliteitsoplossing in en rond de stad, en om daarbij de oude randvoorwaarden te actualiseren en vormen van rekeningrijden toe te laten. De

gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (Gecoro) had in haar advies aan het stadsbestuur gesuggereerd om beter in te spelen op de oost-west gerichte vrachtverkeersstromen, om het doorgaande en lokale verkeer beter te scheiden en om het tracé voor een derde Schelde kruising meer noordwaarts te leggen. Ook aan die criteria beantwoordde het Meccanotracé.

Onafhankelijke verkeersdeskundigen bevestigden inmiddels dat het Meccanoscenario werkt: de files op de huidige ring en aan de verzadigde Kennedytunnel verdwijnen. In mei 2010 gaf Forum 2020 opdracht aan het Leuvense Transport and Mobility (TML) om zowel het Meccanotracé als het BAM-tracé te modelleren op congestieoplossend vermogen. Begin september 2010 maakte TML de verkeersmodelleringen van dit Meccanotracé bekend. We voegen een exemplaar van het eindrapport toe als bijlage; op http://www.tmleuven.be/project/meccano/verslag_meccano.pdf is het rapport ook te downloaden.

De resultaten van die modellering spraken voor zich: in de drukste snelwegzone van Vlaanderen – tussen Berchem en Borgerhout – haalt het BAM-tracé in 2020 amper 17 % van het verkeer weg t.o.v. het nulscenario (= bij niets bouwen en verwachte groei van verkeer). Het Meccanotracé scoorde dubbel zo goed: 34% minder verkeer in diezelfde zone als gevolg van een significante verschuiving van doorgaand verkeer richting het Meccanotracé. Gelijkaardige verhoudingen werden vastgesteld in de zone aan het Sportpaleis. Zie hiervoor de vergelijkende kaart met 'Verkeersintensiteit spitsuur ochtend':



Conclusie: wil je die negen drukste wegvakken van Vlaanderen effectief ontlasten, dan bouw je het Meccanotracé en niet het de Oosterweelverbinding.

Het Meccanotracé werd reeds in februari 2010 voorgelegd aan de Vlaamse regering en voorgesteld aan de publieke opinie. De Vlaamse regering besliste dit nieuwe oplossingsmodel te negeren – een opdracht tot evaluatie van het Meccanoscenario werd niet gegeven. Naar de redenen daarvoor hebben we tot vandaag het raden. Wel besliste de regering in maart en september 2010 om vast te houden aan het sluiten van de zogenaamde ring rond Antwerpen via het BAM-tracé.

Om de pil te vergulden werd uit hetzelfde vaatje getapt als in de jaren vijftig: we bouwen eerst de kleine ring (BAM-tracé) en later komt dan mogelijk nog een halve grote ring in de vorm van twee 'bretellen' (A102 en R11bis). Erkend wordt intussen dat die halve grote ring inderdaad noodzakelijk is

om doorgaand verkeer weg te houden uit Antwerpen, maar het bouwen ervan wordt pas voorzien na oplevering van de Oosterweelverbinding, die het doorgaande oost-westverkeer toch weer naar de huidige Antwerpse ring voert.

* kennisgeving p.32:

De Oosterweelverbinding vormt een verbinding tussen de E19/A12 op Rechteroever en de E17/E34 op Linkeroever, met een nieuwe Scheldekruising. Het equivalent van de Oosterweelverbinding binnen het Meccano-alternatief wordt dus gevormd door de Noord- en Westtangent ervan. De Oosttangent van het Meccanotracé valt samen met de A102, die deel uitmaakt van het Masterplan 2020 náást de Oosterweelverbinding. Verkeerskundig gezien wordt het Meccanotracé weliswaar als één functioneel geheel beschouwd, dus inclusief A102, maar een correcte vergelijking met de Oosterweelverbinding kan enkel betrekking hebben op de Noord- en Westtangent van het Meccano-alternatief. De Oosterweelverbinding kan immers los gezien worden van de A102, en dit geldt ook voor de Noord- en West- vs. de Oosttangent van het Meccano-alternatief.

Opmerking:

De functionele beschrijving van de Oosterweelverbinding in de eerste zin klopt niet. Op de Oosterweelverbinding zullen zich ook doorgaande verkeersstromen tussen Linkeroever en de E34/E313 op Rechteroever bevinden. Die stromen zullen gebruik maken van het deel van de Oosterweelverbinding dat afbuigt richting het Sportpaleis. Daarom moet 'en de E34/E313' toegevoegd worden na 'tussen de E19/A12' en voor 'op Rechteroever'.

Hierin schuilt ook een van de grote verschillen tussen de Oosterweelverbinding en het Meccanotracé, dat dezelfde doorgaande verkeersstromen tussen Linkeroever en de E34/E313 via de zogenaamde oosttangent A102 zal verwerken en niet via de zone aan het Sportpaleis. Dat is een van de redenen waarom reeds in dit plan-MER die A102 meegenomen moet worden als onderdeel van het Meccanotracé.

Hetzelfde geldt voor de A102 in relatie tot de Oosterweelverbinding. De Vlaamse regering voegde de A102 aan haar Masterplan 2020 toe ter vervanging van de oorspronkelijk geplande ontubbeling van de Antwerpse ring R1 in een doorgaande en stedelijke ringweg (DRW en SRW) ter hoogte van het Sportpaleis. Dit concept (dat ook al reeds verwerkt zat in de bouwaanvraag) werd verlaten en vervangen door de toevoeging van de A102. Het klopt dus ook niet dat de Oosterweelverbinding los kan worden gezien van de A102, want zonder A102 zou de Oosterweelverbinding er anders uit zien, namelijk uitlopend in een Antwerpse ring die twee opties aanbiedt: DRW en SRW.

In beide alternatieven functioneert de A102 op een andere manier en met andere effecten op de huidige Antwerpse ring ter hoogte van het Sportpaleis. De effecten van dit verschil dienen beschreven en getoetst te worden binnen dit plan-MER. Daarom moet de A102 als Oosttangent van het Meccanotracé en als vervanging van het concept DRW/SRW binnen het Masterplan 2020 volwaardig meegenomen worden in deze plan-MER.

Zie ook onder 3 voor een meer uitgebreide argumentatie hierover.

* kennisgeving p.32:

De Westtangent van het Meccanotracé werd – met een licht verschillend tracé en een andere uitvoeringsvariant – overigens reeds onderzocht in het plan-MER van het oorspronkelijke Masterplan (2005), als één van de mogelijke tracés voor de verbinding tussen de E17 en de nieuwe Scheldetunnel. Het VVC heeft na 2005 deze variant verder onderzocht.

Opmerking:

Dit klopt niet, en kan tot misverstanden leiden. Het ging toen om een sterk verschillend tracé. De verkeerswisselaars met het bestaande wegennetwerk (E34 en E17) bevonden zich op heel andere locaties. Verder liep het middenstuk van het tracé parallel met de gemeentegrens i.p.v. afbuigend richting de Canadastraat.

Deze paragraaf wordt best geschrapt, tenzij de relevantie ervan wordt aangetoond.

* kennisgeving p.33:

Gaat om een beschrijving van het Meccanotracé.

Opmerking: zie onder 2.1.

* kennisgeving p.48:

De verkeerskundige afweging van de verschillende alternatieven, varianten en scenario's gebeurt m.b.v. verkeersmodellering door het Vlaams Verkeerscentrum.

Opmerking:

Het lijkt logisch dat men zich voor het modelleren van de verkeersstromen wendt tot het Vlaams Verkeerscentrum, maar tegelijk is het dat ook niet, om twee redenen.

1. Het Verkeerscentrum bezet van bij de aanvang van de besluitvorming over de Oosterweelverbinding (eind jaren negentig) een monopoliepositie bij het verkeersmatig evalueren van derde Scheldekruisingen. De Vlaamse overheid is daarbij enkel geïnteresseerd in modelleringen gemaakt door het Verkeerscentrum en het Verkeerscentrum mag enkel scenario's modelleren die door de Vlaamse regering zijn aangereikt. Als gevolg van deze dynamiek werden alternatieve voorstellen over de jaren heen stiefmoederlijk behandeld. Als wetenschappelijke instelling gaf het Vlaams Verkeerscentrum daarbij soms blijk van een weinig onafhankelijke positionering, en misschien kon het ook niet anders, gezien zijn statuut als overheidsinstelling ressorterend onder het ministerie van Mobiliteit. Kansen werden aldus gemist om alternatieve voorstellen uitgewerkt door academici (Proost/De Borger) of internationale studiebureaus (Arup/SUM) ernstig te nemen. Zelf ervoeren we een bevooroordeelde houding vanwege het Verkeerscentrum bij evaluaties van het Meccano-alternatief. Ruim een jaar lang wakte het Vlaams Verkeerscentrum samen met de

bevoegde minister richting de publieke opinie de indruk dat het Meccanoscenario zoals uitgewerkt door ondergetekenden en aan de regering voorgelegd door Forum 2020 effectief onderzocht was en ontoereikend bevonden. Tot bleek dat niet het Meccanoscenario maar wel het Meccanotracé onder randvoorwaarden opgelegd door de regering werd gemodelleerd. We dienden o.a. hierover een klacht in bij de Vlaamse ombudsman (4 juli 2011). Verder gaf het Vlaams Verkeerscentrum vorige maand in het Vlaams parlement een kritische evaluatie van het TML-onderzoek over het Meccanoscenario op basis van wat nadien soms aannames en gissingen bleken te zijn. De collega's van Transport & Mobility Leuven werden niet geconsulteerd.

Ontegensprekelijk heeft het Vlaams Verkeerscentrum alle expertise in huis om degelijke analyses van alternatieve scenario's te maken, maar het moet daartoe ook de ruimte krijgen en zelf ook die ruimte willen nemen. Om hierover te waken vragen we dat de modelleringsrapporten dusdanig opgesteld worden dat *peer review* mogelijk is, inclusief heldere verwijzing naar bijlagen. Tot op heden heeft het Vlaams Verkeerscentrum nog geen enkele studie of rapport over de Oosterweelverbinding gebracht die ook getoetst kan worden door collega-experten. Diverse experts wezen hier inmiddels zelf op. Dergelijke aanpak ondermijnt het vertrouwen in de studieresultaten en daaraan gekoppelde conclusies. In een maatschappelijk gevoelig dossier als de Oosterweelverbinding dient dit te allen prijze te worden vermeden.

2. Het Verkeerscentrum heeft over de jaren heen verkeersmodellen ontwikkeld die steeds ingewikkelder werden, met steeds meer variabelen. Dergelijke evolutie wordt als een verfijning van het meetinstrumentarium ervaren, maar dat is niet noodzakelijk ook zo. Wanneer een databestand overladen wordt met gegevens, gaat het ook meer toevalsfluctuaties vertonen. Dit probleem staat bekend als *overfitting*: een cumulatieve van mogelijke afwijkingen die worden meegenomen in de berekeningen maar bij elkaar opgeteld tot significante fouten kunnen leiden. In dat geval geeft een eenvoudiger model soms meer realistische prognose. In september 2010 en juni 2011 maakte Transport & Mobility Leuven verkeersmodellerings van Meccanoscenario's, met gunstige resultaten. De kritiek van het Vlaams Verkeerscentrum was voorspelbaar, gezien het eigen geloof in maximale verfijning: de onderzoeksmethode van TML was te grofkorrelig, de zoneringen te groot, het aantal zoneringen te klein, enzovoort. Ook deze vaststelling rechtvaardigt onze vraag om modellerings te maken die een *second opinion* mogelijk maken.

Het Oosterweeldossier is een dossier dat niet alleen maatschappelijk gevoelig ligt, maar ook door vele verkeersexperts met grote belangstelling gevolgd wordt. Beide vaststellingen en de net geformuleerde opmerkingen rechtvaardigen het voeren van een controlebaar onderzoek, met als eindresultaat een verkeerskundig rapport dat ook door leken begrepen kan worden.

* kennisgeving p.49:

Wat betreft de vervoerswijzekeuze in het personenverkeer werd op beleidsniveau afgesproken om voor 2020 in de simulaties een lager autogebruik te hanteren dan het autogebruik dat berekend wordt door het modelinstrumentarium op basis van de huidige trends: een zogenaamde "ambitieuze modal-split" :

- Verplaatsingen binnen de stedelijke regio Antwerpen: het autogebruik wordt beperkt tot gemiddeld 50 %

- *Radiale verplaatsingen van/naar centrumdeel van de regio : het autogebruik wordt beperkt tot gemiddeld 50 %*

Deze verhoogde modal-split wordt als haalbaar beschouwd op basis van waarden vastgesteld in andere Europese steden met hoog openbaar vervoers- en fietsgebruik (Zürich, Stockholm, York, Bologna). Daarbij wordt verwacht dat bovenop de maatregelen voorzien in het Masterplan 2020 er nog bijkomende maatregelen worden genomen om het autogebruik te beperken.

Opmerking:

Het is goed dat de overheid ambitieuze doelstellingen hanteert op dit vlak. Maar het risico is niet denkbeeldig dat men zich hier 'rijk rekent' op basis van waarden vastgesteld in een aantal Europese modelsteden. De vermelde steden voerden inderdaad ambitieuze mobiliteitsplannen in, maar geen enkele Vlaamse stad heeft voorlopig perspectief op dergelijke plannen, cfr. fiscale maatregelen, betalende sturingssystemen, inplantingen P & R, uitbouw lightrain richting voorsteden, slimme verweving diverse modi openbaar vervoer, etc. Door in abstracto een lager autogebruik te hanteren creëert men wellicht een onderschatting van de uiteindelijke resultaten in 2020. Kan daarom ook aangegeven worden welke concrete beleidsvoering tot de vermelde percentages moet leiden?

Op welk beleidsniveau werd dit afgesproken?

Het is onze overtuiging dat voor het behalen van de hierboven geciteerde ambitieuze doelstellingen een trendbreuk nodig is bij de verdere uitbouw, organisatie en exploitatie van het openbaar vervoersnet in en rond Antwerpen. In *Van knelpunten naar knooppunten* wijdden we daar een apart hoofdstuk aan (pp.91-126). We maakten een olijsting van potenties en prioriteiten, waarbij concrete voorstellen werden geformuleerd voor het uitbouwen van een stadsregionaal spoorwegnet (lightrain), tramnetwerk en busnetwerk. Deze voorstellen werden gesitueerd binnen een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio. In dat verband suggereren we, aanvullend bij dit hoofdstuk, de uitbouw van knooppunten voor de drie transportmodi in Beveren, Hoboken, Hemiksem, Kontich, Mortsel, Boechout, Kapellen en Ekeren.

In het hoofdstuk over openbaar vervoer bepleitten we een fundamenteel andere aanpak van het openbaar vervoer dan de aanpak voorzien in het Masterplan 2020. Nochtans worden alternatieven voor de Oosterweelverbinding in dit plan-MER enkel tegen elkaar afgewogen binnen het kader van het Masterplan 2020. We beschouwen dit als een tekortkoming in het onderzoek en vragen om ook andere afwegingskaders toe te laten, in het bijzonder op het vlak van het benutten van de lokale treinsporen voor het uitbouwen van een performant lightrainnet dat de voorsteden bedient.

* kennisgeving p.49:

In de simulaties wordt momenteel geen rekeningrijden opgenomen, noch als een algemene kilometerkost (eventueel gedifferentieerd naar voertuigtype, wegtype en uur van de dag), noch als een kilometerkost voor het vrachtverkeer op de zgn. Eurovignetwegen. Het Vlaams Verkeerscentrum besliste om dit niet te doen met als motivatie dat dit de evaluatie van de andere maatregelen minder duidelijk zou maken.

Opmerking:

Hier wordt o.i. de verkeerde afweging gemaakt. Je kunt perfect de twee doen: op basis van een simulatie zonder rekeningrijden kun je de 'andere maatregelen' evalueren, op basis van een tweede simulatie met rekeningrijden kun je vervolgens ook de effecten van rekeningrijden evalueren. Pas na het evalueren van deze effecten kun je een klare kijk krijgen op de vraag waar capaciteitsuitbreiding verder aangewezen is.

Door het rekeningrijden op geen enkele wijze mee te nemen in de simulaties ontstaat een cruciale kennislacune, die niet gepermitteerd is, gelet op de potentie van vormen van rekeningrijden bij het vinden van oplossingen voor de mobiliteit. Op die potentie werd zes jaar geleden reeds gewezen in het oude plan-MER over het toenmalige Masterplan voor de mobiliteit in en rond Antwerpen:

Het invoeren van rekeningrijden kan positieve effecten hebben op de mobiliteit in de Antwerpse regio. (samenvatting hoofdrapport p.29)

Globaal genomen wordt verwacht dat combinatiestrategieën van infrastructuurmaatregelen en rekeningrijden beter zullen scoren op de verschillende doelstellingen dan dezelfde strategie zonder rekeningrijden. (samenvatting hoofdrapport p.34)

We vragen dan ook om rekeningrijden wel degelijk mee te nemen in de simulaties. Technisch kan dat perfect. In het oude plan-MER kon misschien nog gesteld worden dat de beschikbare kennis en de bestaande effectanalysemethoden 'ontoereikend zijn om vormen van rekeningrijden als gelijkwaardige strategie voor het Masterplan in zijn geheel of voor de Oosterweelverbinding in het bijzonder te onderzoeken' (p.29). Maar op amper een jaar voor het invoeren van een slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer vanaf 3,5 ton (januari 2013) kan de Vlaamse regering dit argument niet langer aanvoeren om geen rekeningrijden mee te nemen in het nieuwe plan-MER.

Het is bovendien maar de vraag of je de 'andere maatregelen' effectief niet kan evalueren wegens verwerking van rekeningrijden in de simulaties. Graag wat duiding hierbij i.p.v. een motivatie in één zin.

Zie ook onder 2.1.

* kennisgeving p.59:

De bijdrage van deze emissies tot de luchtkwaliteit wordt voor de Ring rond Antwerpen en de delen van de snelwegen die binnen het studiegebied vallen (E19, E34, E17 en A12) gesimuleerd op basis van het model IFDM Traffic. Voor het stedelijk gedeelte met dichte bebouwing is het IFDM model niet geschikt en zal het CAR Vlaanderen 2.0-model toegepast worden op een beperkt aantal geselecteerde straten. Straten zullen geselecteerd worden als er ofwel een significant verschil is in verkeersintensiteit tussen de verschillende scenario's, of als er overschrijdingen van de norm te verwachten zijn (zie verder).

Indien het aantal te selecteren straten erg hoog blijkt te zijn, dan kan in overleg met de Dienst Lucht gekozen worden om een "penalty factor" toe te passen op de IFDM-resultaten. Dergelijke "penalty

factor” wordt bepaald door vergelijking van CAR-berekeningen voor enkele straten met IFDM-berekeningen voor diezelfde straten.

Zal uit deze methodekeuzen niet net een onderwaardering van het effect van emissies blijken in dichtbebouwde wijken? Het CAR Vlaanderen 2.0-model is goed bruikbaar voor het modelleren van drukke straten in kleinere gemeenten, maar wellicht toch minder geschikt in een stad als Antwerpen. Kan overwogen worden om ook andere modellen te hanteren, zoals bijvoorbeeld het door TNL ontwikkelde Urbis dat het CAR-model integreert en uitbreidt. Of modellen gehanteerd door VITO?

Kennisgeving p.72:

In de tabel wordt gesuggereerd dat het Meccanotracé door het gebied Blokkersdijk gaat. Dat klopt niet. Het Meccanotracé situeert zich ernaast en wordt daar in tunneluitvoering aangelegd.

Kennisgeving p.72:

In de tabel wordt gesuggereerd dat het Meccanotracé in de nabijheid van het Groot Rietveld gesitueerd is. Niets is minder waar: het tracé ligt ruim anderhalve kilometer ervan verwijderd.

Kennisgeving p: 72:

In de tabel wordt gesuggereerd dat de Vlake van Zwijndrecht wordt aangesneden door het Meccanotracé. Ook dat klopt niet. Tussen het Meccanotracé en het natuurgebied is enige afstand, die ingenomen wordt door het industrieterrein. Bovendien is de vlakte van Zwijndrecht een tijdelijk compensatiegebied voor het verlies aan strand- en koloniebroeders in het compensatieplan Deurganckdok. In 2013 zou de bescherming worden opgeheven.

Opmerking:

Willen we suggereren dat het betrekken van de drie gebieden in de studie niet relevant is? Neen. Wel dat het Meccanotracé fysiek buiten de vermelde gebieden ligt. Best wordt in de tabel daarover een onderscheid gemaakt, met betere definiëring van de locatie van de vermelde natuurgebieden ten opzichte van de respectievelijke tracés. Het aansnijden van een natuurgebied is van een andere orde dan het zich in de nabijheid ervan situeren.

Ten opzichte van de drie vermelde gebieden zal het vertunnelde en verdiepte Meccanotracé wellicht hooguit relevante impact hebben op eventuele verdroging tijdens de werkzaamheden. Niet i.v.m. lange-termijnparameters als verstoring, verontreiniging, versnippering, etc. Terecht stelt de kennisgevingsnota op p.83 immers: ‘Ten noorden van de N49 en op rechteroever doorkruist het tracé industriegebied.’

* kennisgeving p.88:

Op hoofdlijnen kan vastgesteld gesteld worden de twee tracé-alternatieven over het grootste deel van hun tracé doorheen (of onder) weinig bevolkt gebied lopen: havengebied, wateroppervlakken of open ruimte (bos-, natuur- of landbouwgebied) (zie figuur 3-1). Een dichte bebouwing met veel

beïnvloedbare groepen en kwetsbare functies komt vnl. voor aan het oostelijk uiteinde van beide tracés, t.h.v. de aansluiting op de R1 (Oosterweel-tracé: Antwerpen-Noord, Merksem, Luchtbal), resp. de A12 (Meccano-tracé: Luchtbal, Rozemaai, Ekeren). Aan de westzijde lopen beide tracés relatief dicht bij de woonkern Zwijndrecht (resp. ten oosten en ten westen ervan).

Opmerking:

We vragen om ook Deurne-Noord en Borgerhout te vermelden bij de beschrijving van het Oosterweeltracé. Zie de kaartenbundel.

In door anderen ingediende nota's binnen deze kennisgeving zal gewezen worden op te hanteren normen en grenswaarden, te gebruiken meetinstrumenten, te volgen richtlijnen, te verwerken recent wetenschappelijk materiaal, te consulteren medische studies, etc. We onderschrijven de geest van deze nota's en vragenbundels, die met het oog op de best denkbare plan-MER willen afdwingen dat recente en relevante parameters gebruikt worden.

In het bijzonder wijzen we op de nota van 'Ademloos & friends', die als collectief werkstuk opgesteld door vaak goed geïnformeerde burgers waardevolle opmerkingen en aanvullingen naar voor schuift. Het ernstig nemen van deze nota zal het onderzoek zeker ten goede komen.

Omdat anderen op exhaustieve en deskundige wijze aandacht besteden aan het formuleren van vragen over te hanteren criteria en parameters bij het onderzoek, hoeven we die vragen hier niet te dupliceren.

2. Redelijke alternatieven

In Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's staat onder artikel 5:

Wanneer krachtens artikel 3, lid 1, een milieubeoordeling vereist is, wordt een milieuraapport opgesteld waarin de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van de uitvoering van het plan of programma alsmede van redelijke alternatieven, die rekening houden met het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma, worden bepaald, beschreven en beoordeeld.

Binnen die context vragen we om volgende redelijke alternatieven mee te onderzoeken bij de opmaak van het plan-MER Oosterweelverbinding.

2.1. Nulalternatieven

Met nulalternatieven wordt bedoeld dat het bouwproject dat voorwerp is van onderzoek in het plan-MER niet gebouwd wordt. Of zoals het in de kennisgeving p.30 geformuleerd wordt:

Eén van de alternatieven is per definitie het nulalternatief, dat vertrekt van de optie om de ring niet te sluiten en dus géén derde Scheldekruising te realiseren.

In de kennisgeving wordt voorlopig opengelaten of (de) andere onderdelen van het Masterplan 2020 dan ook niet gebouwd worden. Kennisgeving p.31:

In het Nulalternatief wordt uitgegaan van het niet realiseren van de sluiting van de R1. Maar dit alternatief is niet per definitie gelijk aan het bestendigen van de huidige situatie, omdat het kan gecombineerd worden met de realisatie van de andere onderdelen van het Masterplan 2020, die immers als “beslist beleid” te beschouwen zijn.

We vinden het belangrijk dat hier inderdaad gesteld wordt dat het nulalternatief ‘kan’ gecombineerd worden met andere bouwwerken, wat inhoudt dat dit niet zo hoeft te zijn. Dit is van belang voor onze beschrijving van nulscenario’s hieronder, die alle uitgaan van hooguit minimale investeringen in het basisnetwerk in combinatie met ambitieuze investeringen in het openbaar-vervoersnet.

Verder dient deze paragraaf uit de kennisgeving aangevuld te worden. Het is immers zo dat er nog een andere reden is waarom het nulalternatief niet per definitie gelijk is aan het bestendigen van de huidige situatie. Dergelijk alternatief kan immers ook gecombineerd worden met slimme sturingssystemen op basis van rekeningrijden – congestieheffing, trajectheffing, verfijnde tolheffing of combinaties daarvan. Ook dit zijn manieren om verandering te brengen in de ‘huidige situatie’.

Het is relevant dat ook de effecten van dergelijke aanpak in kaart gebracht worden, van alternatieven dus die reeds geïmplementeerd kunnen worden op de bestaande infrastructuur en die al een hele verbetering kunnen creëren.

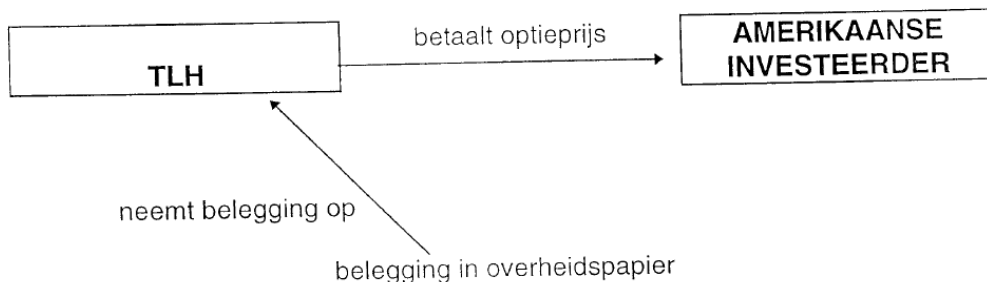
In de kennisgeving p.31 lezen we:

Inzake exploitatievoorwaarden wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande toestand: tolheffing in de Liefkenshoektunnel en vrij verkeer in de Kennedytunnel. Exploitatievarianten zijn hier in principe mogelijk.

Het behoud van de tolheffing in de Liefkenshoektunnel na 2012 is een politiek stilzwijgende beslissing die tot op vandaag niet werd goedgekeurd door het parlement en strijdig is met de in 1997 gemaakt afspraken i.v.m. deze tunnel. Toen werd omwille van een fiscaal voordeel in de staat New York de concessie voor deze tunnel verlengd van 2009 tot 2037. Volgens het parlementair verslag hoefde dit verschil in termijn van concessie geen probleem te zijn, aangezien de optie is voorzien om in 2012 de concessie in hoofde van NV THL terug te kopen. Het akkoord over de instemming met de overeenkomst berustte op de garantie dat de beslissing over tolheffing of niet terug in handen zou zijn van de Vlaamse overheid in 2012. Duidelijk is dat het parlementair akkoord er destijds enkel kwam omdat men ermee instemde om de concessietermijn slechts te verlengen van 2009 tot 2012.

Hiervoor waren verschillende redenen waaronder ook mobiliteitsredenen. De in deze kennisgeving geuite intentie om door te gaan met tolheffing is verbonden aan het concessiecontract. Als het niet wordt opgeheven, geldt de tolheffing tot 2037. In het ander geval bestaat de politieke vrijheid om al dan niet tol te heffen.

1.2.2.2.3. Bij optielichting in 2012



De NV TLH beschikt over de optie om de overeenkomst stop te zetten in 2012. Het parlementair verslag stelt dat het niet lichten van de optie de fiscale structuur verandert en mogelijk ook het voordeel doet dalen van de overeenkomst.

Wat betreft de gevolgen van de *sale and leaseback* transactie werd tijdens de parlementaire bespreking ook het effect op het mobiliteitsbeleid rond Antwerpen besproken. De heer Jos Geysels stelde zich toen de vraag of de transactie geen aanzienlijk verlies aan politieke vrijheidsgraden zou betekenen om het mobiliteitsvraagstuk aan te pakken. Minister Wivina De Meester gaf te kennen dat dit geen invloed zou hebben op de politieke vrijheid omdat de verplichting tot het betalen van tol slechts zou gelden tot 2012: *'Na het afsluiten van de transactie (in 2012) is bijvoorbeeld de introductie van rekeningrijden op de Antwerpse ring perfect mogelijk.'*

De bestaande toestand is bijgevolg dat in 2012 de overheid opnieuw over de volle rechten beschikt om al dan niet tol te heffen op de Liefkenshoektunnel.

We vragen daarom dat bij het onderzoek van nulalternatieven de tolheffing op de Liefkenshoektunnel zoals ze vandaag voorzien is in de concessieovereenkomst niet als uitgangspunt wordt weerhouden. Tevens vragen we dat bij het onderzoek van nulalternatieven effectief volgende exploitatievarianten meegenomen worden, die niet als eerste bedoeling het verwerven van inkomsten hebben maar wel het optimaliseren van verkeersstromen.

2.1.1. Nulscenario met rekeningrijden voor vrachtverkeer

In Vlaanderen wordt vanaf januari 2013 het rekeningrijden voor vrachtverkeer ingevoerd. Dan lijkt het ons logisch om de effecten ervan alvast mee te onderzoeken in dit plan-MER.

De concrete modaliteiten van het rekeningrijden dat beleidsmatig zal worden ingevoerd zijn nog niet vastgelegd door de Vlaamse regering. Bij het modelleren van dit nulscenario kan bv. gedacht worden aan een spitsuurheffing, waarbij de kostprijs voor het doorgaand vrachtverkeer aangepast wordt tijdens de spitsuren.

Dergelijke benadering zit ook vervat in het Medisch Urgentieplan Sanering Antwerpse Ring (MUSAR) dat vzw Ademloos tijdens deze kennisgeving zal voorleggen als te onderzoeken alternatief. In afwachting van de oplevering van een derde Scheldekrusing bepleit de vzw om reeds op korte termijn relevante ingrepen te doen, met de klemtoon op het maximaal vrachtwagenvrij maken van

de Antwerpse ring op basis van o.a. routeplanning en tijdsplanning. Wij steunen dit pleidooi en deze vraag.

Voor de detectie kan gebruik gemaakt worden van de technologie en apparatuur die aangewend wordt voor de trajectcontrole (Gentbrugge, Turnhout). De bevoegde minister gaf reeds aan dat deze vorm van controle de standaard wordt voor het snelwegennet. Bijgevolg mag er worden vanuit gegaan dat een precieze detectie van zowel de snelheid, het tijdstip als het gevolgde traject van voertuigen op het snelwegennet mogelijk zal zijn.

2.1.2. Nulscenario met rekeningrijden voor vrachtverkeer en auto's

Uit studies (o.a. Calthrop, E., De Borger, B., Proost, S. (2007), 'Externalities and partial tax reform: Does it make sense to tax road freight (but not passenger) transport?', *Journal of regional science*, 47(4), 721-752) blijkt dat een heffing enkel op vrachtwagens weinig effectief is, omdat vrachtwagens een relatief klein aandeel hebben in de verkeersstroom en omdat auto's de vrijgekomen plaats grotendeels innemen. Daarom is het aangewezen om ook een nulscenario met rekeningrijden voor vrachtverkeer én auto's te onderzoeken in dit plan-MER.

Voor de detectie kan gebruik gemaakt worden van de technologie en apparatuur die aangewend wordt voor de trajectcontrole (Gentbrugge, Turnhout). Zie onder 2.1.1.

2.1.3. Nulscenario met het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel

Zie ook hoger.

2.1.4. Nulscenario met verfijnde, tijdsafhankelijke tolheffing aan de Kennedytunnel

Dit is het scenario zoals geanalyseerd in De Borger, B en Proost, S. (2009), 'De Oosterweelverbinding en het ontbrekende alternatief', *Leuvense Economisch Standpunten* 127, 1-29. In hun artikel noteren de auteurs (p.2):

Een alternatief dat onderbelicht is -- wellicht omdat dit alternatief niet altijd goed is begrepen en misschien daarom politiek niet erg populair is -- bestaat erin de capaciteit van de Kennedytunnel beter te benutten door tolheffing op zowel auto's als vrachtwagens. In dit standpunt suggereren we dat reeds een belangrijk deel van de mobiliteitsproblematiek kan worden opgelost indien men bereid is verstandige systemen van tolheffing te introduceren.

Voor de detectie kan gebruik gemaakt worden van de technologie en apparatuur die aangewend wordt voor de trajectcontrole (Gentbrugge, Turnhout). Zie onder 2.1.1.

2.2. Meccanotracé

In de kennisgevingsnota wordt op p.31 aangegeven dat het Meccano-alternatief meegenomen zal worden in het plan-MER-onderzoek. Het alternatieve Meccanoscenario (tracé, uitvoering en exploitatie) werd ontwikkeld in de maanden na de Antwerpse volksraadpleging over de Oosterweelverbinding (november 2009-februari 2010). Zie hoger onder 1 voor toelichting bij de ontstaansgeschiedenis.

Het scenario vormt een onderdeel van de visie uitgewerkt in onze studie *Van knelpunten naar knooppunten. Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen. Een toekomstvisie* (juni 2010), meer specifiek de bladzijden 45 t.e.m. 70 (<http://www.forum2020.be/studierapport.html>). We voegen deze studie in bijlage toe.

Na de regeringsbeslissing van september 2010 wezen we erop dat de zogenaamde R11bis (vertunnelde Krijgsbaan) – voorzien in de regeringsbeslissing als alternatief voor een verbreding van de R1 – beschouwd kan worden als een vierde tangent in het verlengde van het oorspronkelijke Meccanotracé. Na verdere studie hiervan gingen we die variant (met vier tangenten) vanaf februari 2011 de Meccano Plus noemen: het oorspronkelijke Meccanotracé plus de R11bis, maar ook: Meccano-principe plus overkapping van de Antwerpse ring. Want bij implementatie van het Meccanotracé en de R11bis ontstaat een driekwarts grote ring rond Antwerpen, waardoor een belangrijk deel van de Antwerpse ring overkapt kan worden – zie hiervoor onder 2.2.2.

In dit hoofdstuk willen we met betrekking tot de opmaak van het plan-MER verdere toelichting en duiding geven bij beide alternatieven (Meccano en Meccano Plus) op het vlak van technische uitwerking, exploitatievoorwaarden en mogelijke consequenties voor de Antwerpse ring (selectieve overkapping).

We vragen om drie varianten van het Meccano-alternatief te onderzoeken binnen deze plan-MER: de oorspronkelijke variant (3 tangenten) en twee varianten van de Meccano Plus (4 tangenten), nl. zonder en met vrachtverbod op de Antwerpse ring R1 tussen Berchem-station en de Groenendaallaan.

We gaan ervan uit dat in functie van het opmaken van de definitieve richtlijnen die richtlijnen vóór het opstarten van het onderzoek minstens worden voorgelegd aan de ontwerpers van deze alternatieven vooraleer zij definitief worden bepaald, opdat hun voorstellen op een optimaal en correct uitgewerkte wijze meegenomen zouden worden. Gezien de reikwijdte en impact van de projecten bestudeerd in dit plan-MER is het essentieel dat alles eraan wordt gedaan om eventuele misverstanden of onduidelijkheden over voorgelegde alternatieven uit te sluiten, en om vroegtijdig af te toetsen of wat wordt onderzocht ook een correcte weergave is van wat werd voorgelegd.

Als opdrachtgever kan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) overleg plegen met het studiebureau dat het plan-MER opmaakt, en te allen tijde geconsulteerd worden over contouren en eigenschappen van het Basisalternatief. Zo verzekert de opdrachtgever zich ervan dat een optimale versie van het Basisalternatief onderzocht wordt. Het is logisch dat ook de initiatiefnemers van uitgewerkte alternatieve scenario's geconsulteerd worden om van hetzelfde recht te genieten. Dit in het belang van de kwaliteit van het onderzoek.

Ook gedurende het onderzoek lijkt het ons evident dat de auteurs van de alternatieven op eenzelfde wijze worden geïnformeerd en geconsulteerd als het geval zal zijn voor de NV BAM als verantwoordelijke voor het Basisalternatief.

2.2.1. Meccanotracé (= 3 tangenten)

2.2.1.1. Beschrijving Meccanotracé

Als ontwerpers van het Meccano-alternatief formuleerden we op de bladzijden 45 tot 55 van onze studie *Van knelpunten naar knooppunten* een beargumenteerde onderbouw en uitvoerige beschrijving (inclusief tekeningen en kaartenmateriaal) van het Meccanotracé. Deze bladzijden dienen te worden beschouwd als integraal deel uitmakend van onderhavig document, omwille van de gedetailleerde beschrijving van de diverse tangenten van het tracé.

In de publicatie werd niet alle visuele materiaal over het Meccanotracé opgenomen. Meer materiaal kan beschikbaar gesteld worden, wanneer de opmakers van het plan-MER dit relevant zouden achten, bv. bij het uittekenen van de diverse verkeerswisselaars.

In de kennisgeving (p.31) wordt gesteld:

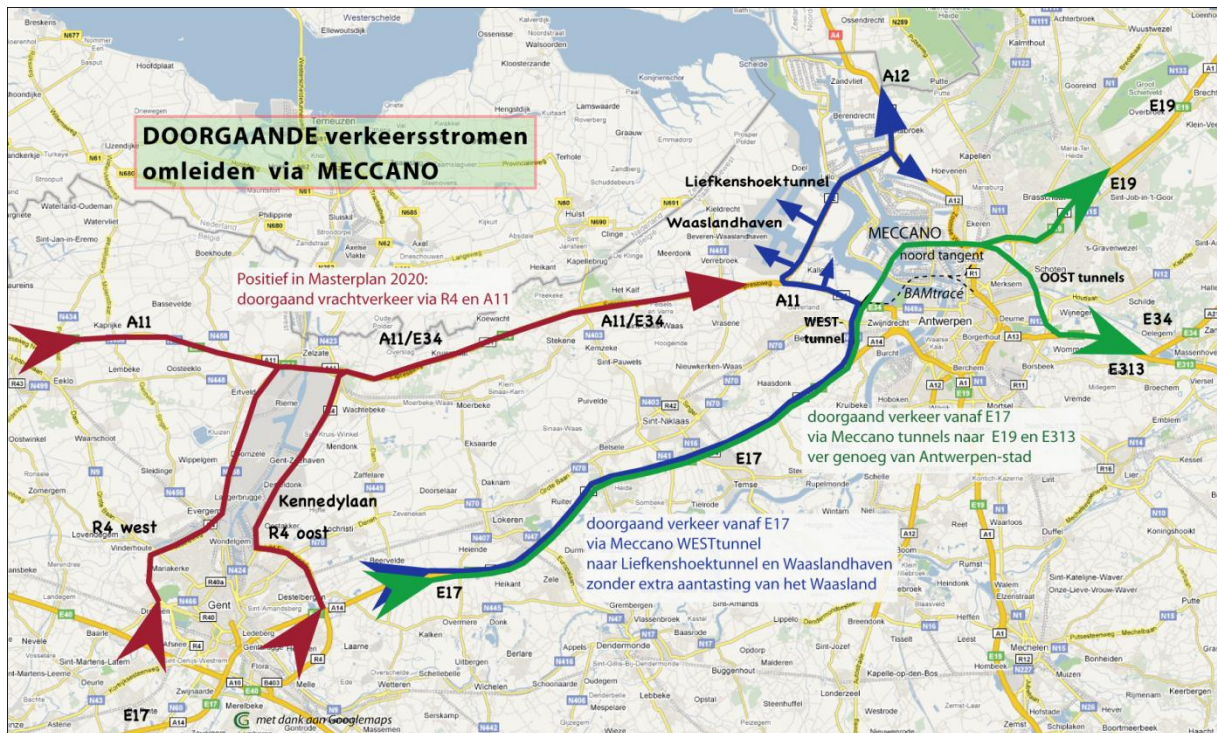
Het Meccanotracé wordt gevormd door een aaneenschakeling van drie zgn. tangenten, die elk hun eigen finaliteit hebben (zie figuur7):

- *Westtangent: dit is een bypass tussen de E17 en de E34-west tussen Zwijndrecht en Melsele, om het verkeer richting haven en noorden sneller van de E17 te halen en daardoor (grotendeels) uit de file voor de Kennedytunnel te houden*
- *Noordtangent: deze verbindt de E34-west t.h.v. Zwijndrecht met de A12 in Ekeren, dwars door het havengebied en met een tunnel onder de Schelde*
- *Oosttangent: deze valt samen met de A102, en vormt een bypass tussen de E313/E34 en de E19-noord, om het verkeer richting haven en noorden sneller van de E313 te halen en daardoor het knooppunt Antwerpen-Oost te ontlasten*

Deze functionele omschrijving van de drie tangenten is correct. In *Van knelpunten naar knooppunten* (pp.19-20 en p.59) hebben we het Meccanotracé expliciet als een rasterpatroon (met rasterkaart) naar voor geschoven, dat nieuwe autostraderelaties uittekent rond de stad:

Van op die autostrades worden op een beperkt aantal aantakpunten (= aan beide uiteinden van de bypass en aan de verkeerswisselaars met de E34 en de A12/E19) koppelingen gemaakt met de invalswegen naar Antwerpen, die onderdeel gaan vormen van een lokale expresweg. Dergelijk rasterconcept creëert een duidelijke hiërarchie tussen de stedelijke ontsluitingsstructuur en het hoger netwerk van hoofdwegen dat op afstand wordt gehouden van het stadscentrum. Binnen zo'n netwerk bestaat een grotere flexibiliteit dan op een ringweg, omdat een systeem van assen en knooppunten ontstaat dat keuzemogelijkheden biedt tussen inherent verschillende mogelijke routes en relaties legt tussen het doorgaande en het lokale verkeer in plaats van ze samen te voegen op één weg.

De Wase natuur- en milieuvereniging ABLLO tekende dit vernieuwde netwerk uit op een metaplan (1 december 2011), dat we hieronder afdrucken:



Ook de technische beschrijving (p.33) in de kennisgeving is grotendeels correct, maar dient toch verfijnd en aangevuld. We geven eerst het bewuste citaat, onderlijnen daarin woorden en passages, en geven daarbij dan onze opmerkingen.

Kennisgeving p.33:

Het Meccanotracé (Westtangent) takt aan op de E17 op het grondgebied van de gemeente Beveren, ca. 900 m ten westen van knooppunt Melsele (Krijgsbaan). In deze zone voorziet de federale overheid de bouw van een gevangenis en wil de gemeente Beveren een 20-tal lastuinbouwbedrijven inplanten. De Westtangent loopt vervolgens op maaiveld langs de westrand van bedrijventerrein Schaarbeek. Vlak voor de Fortstraat gaat het tracé in tunnel en passeert het Fort van Zwijndrecht, kruist de Krijgsbaan, de spoorweg Antwerpen-Gent en de N70 ondergronds (zonder aansluitingen).

Enkele honderden meters voor de E34 gaat het tracé over van een tunnel in een sleuf onder de E34, waar een aansluitingscomplex op deze autoweg wordt voorzien.

Vanaf de E34 begint de Noordtangent. De Meccano-verbinding gaat weer ondergronds, onder het tracé van de Canadastraat (ontsluitingsweg van de haventerreinen op grondgebied Zwijndrecht), en gaat over in de tunnel onder de Scheldelaan. Net ten noorden van de Scheldelaan loopt de autoweg weer in een sleuf, waar een aansluitingscomplex met de Scheldelaan (ontsluiting zuidelijk havengebied Antwerpen) kan voorzien worden. Daarbij zouden het uiteinde van het Industriedok en één van de natte dokken van Antwerp Ship Repair moeten gedempt worden. Vervolgens gaat de weg opnieuw in een tunnel onder het Hansadok en komt weer bovengronds t.h.v. de Kragenweg (havengebied tussen het Leopolddok en het Zesde Havendok). De weg gaat verder oostwaarts en gaat over in een viaduct

boven het tracé van de Rostockstraat en de Noorderlaan. Vanop dit viaduct worden op- en afritten voorzien naar de Noorderlaan (ontsluiting centraal havengebied). Het viaduct takt tenslotte aan op de A12 t.h.v. het knooppunt met de Noorderlaan.

- op maaiveld: moet zijn 'in een sleuf'
- Vlak voor de Fortstraat: moet zijn 'Op ten minste 100 meter van de Fortstraat'
- het tracé in tunnel: moet zijn 'het verdiepte tracé over in tunnel'
- Enkele honderden meters: moet zijn 'Tweehonderd vijftig meter'
- begint de Noordtangent: moet zijn 'begint de Noordtangent in sleuf'
- ontsluiting zuidelijk havengebied Antwerpen: moet zijn 'ontsluiting zuidelijk havengebied Antwerpen in noordelijke richting'

Deze beschrijving moet worden aangevuld met een beschrijving van de derde, oostelijke tangent van het Meccanotracé. Op p.32 van de kennisgeving wordt gesuggereerd dat de oosttangent (A102) kan worden los gezien van de rest van het Meccanotracé. Dit klopt niet, zie ook hoger onder 1. De oosttangent is een integraal onderdeel van het Meccanotracé en dient als dusdanig meegenomen te worden in dit plan-MER. Omwille van het belang daarvan gaan we hier uitvoeriger en dieper op in onder 3.

Wat technische beschrijving van deze A102 betreft stippen we aan dat deze weg binnen het oorspronkelijke Meccanotracé – anders dan in het Masterplan – geen op- en afritten heeft en geen directe verbinding met de E313/E34 richting de stad (R1). De oosttangent van het Meccanotracé is enkel rechtstreeks gekoppeld aan de E313/E34 richting het oosten. In *Van knelpunten naar knooppunten* (p.50) legden we uit waarom:

Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat deze A102 als bypass functioneert voor doorgaand verkeer en voor het verkeer tussen de haven en het hinterland. Daarom wordt het begin van die A102 niet gekoppeld aan het rondpunt van Wommelgem, maar wel aan de E313/E34. Van op het rondpunt van Wommelgem en dus ook van op de Krijgsbaan (R11) raak je niet op de nieuwe A102.

Binnen het Meccanotracé functioneert de A102 dus zoals de westtangent, met identieke koppeling aan het bestaande wegennet.

Verder melden we dat we na publicatie van onze studie de verkeerswisselaar E34/westtangent hebben aangepast. Op basis van overleg met de bewoners van de wijk Vromenhove werd dit knooppunt compacter hertekend, waardoor de tunnelmond van de westtangents-tunnel noordwaarts werd opgeschoven:



© 2010 stRaten-generaal

We suggereren ook een volumebuffer aan de zuid- en oostkant van de korte sleuf tussen tunnelmond en E34, aan de zuidkant van de verkeerswisselaar en aan de zuidkant van een kluifrotonde 'Waaslandhaven Oost' ten oosten van de verkeerswisselaar. Die kluifrotonde situeert zich ongeveer op dezelfde plek als de kluifrotonde voorzien in het Masterplan 2020 maar heeft een andere morfologie.

In de kennisgeving p.33 lezen we:

Uit de nota van Claeys en Verhaeghe kan niet afgeleid worden of de ondergrondse tracégedeelten via de cut-and-cover-techniek dan wel als geboorde tunnel uitgevoerd zouden worden.

We hebben de uitvoeringsmodaliteiten van de diverse tunneldelen niet geëxpliciteerd, omdat dit buiten de scope van de studieopdracht viel. De keuze voor deze of gene techniek vergt per tracédeel nadere studie. Bovendien is de tunneltechnologie in volle ontwikkeling – cfr. de toenemende diameter van perstunnels. We gaan ervan uit dat de Scheldekruising en de snelweg onder het Hansadok best als verzonken tunnel kunnen worden aangelegd. Voor de westtangent en de oosttangent lijkt de cut-and-cover-techniek ons de meest voor de hand liggende techniek: damwand slaan, dak erop, uitgraven. In dergelijk open gebied is dit de meest eenvoudige *proven technology*. Uit de plan-MER moet o.a. blijken welke technieken welke milieu-impact hebben. Ook daarom verdient het aanbeveling om in deze fase geen definitieve uitspraken te doen over voorkeurstechieken.

In *Van knelpunten naar knooppunten* gingen we uit van 2 x 3 rijstroken voor het hele Meccanotracé. Op basis van de resultaten van de verkeersmodellering door Transport & Mobility Leuven (zie onder 1) kunnen we dit bijstellen naar 2 x 3 rijstroken voor de noordtangent en 2 x 2 rijstroken voor de west- en oosttangent.

In tegenstelling tot het Masterplan 2020 (kennisgeving p.13) voorzien wij tussen de Pastoor Coplaan en de geplande kluifrotonde 'Waaslandhaven Oost' geen parallelwegen. Bij aanleg van het Meccanotracé zijn die parallelwegen langs de E17 en de E34 verkeerstechnisch (qua capaciteit en afwikkeling) niet nodig. Deze parallelwegen moeten bij modellering en evaluatie van het Meccanotracé dus geschrapt worden. Ook een koppeling tussen de geplande parallelwegen langs de E17 (Sint-Niklaas/Beveren) en het onderliggend wegennet in Zwijndrecht zit niet in het Meccanoplan vervat.

Een ander verschilpunt met het Masterplan 2020 betreft de op- en afritten richting Zwijndrecht en Linkeroever. Bij aanleg van het Meccanotracé voorzien wij een volwaardig op- en afrittencomplex aan de Blancefloerlaan en een volwaardig op- en afrittencomplex aan de Krijgsbaan, vanwaar een korte parallelweg (2 x 1) de verbinding maakt met de Pastoor Coplaan. Het complex aan de Blancefloerlaan ontsluit Linkeroever-Zuid en Zwijndrecht. Het complex aan de Krijgsbaan ontsluit Melsele (inclusief P&R), Zwijndrecht en Burcht.

De Charles de Costerlaan behoudt het statuut van ontsluitingsweg voor Linkeroever-Noord en verbindingsweg met de Waaslandtunnel, terwijl diezelfde laan in het Masterplan 2020 geschrapt wordt.

Het weze duidelijk dat het Meccanotracé niet zomaar beoordeeld mag worden binnen de context van het Masterplan 2020. Bovenstaande opmerkingen illustreren dat bij keuze voor het Meccanotracé onderdelen van dat Masterplan 2020 vervallen of anders ingevuld worden. We zijn het dan ook niet eens met volgende passage uit de kennisgeving (p.34):

Uit deze set van scenario's kunnen (bij benadering) de vier bovengenoemde scenario's geselecteerd worden, die nodig zijn voor de beoordeling van de verkeers- en milieueffecten van de Oosterweelverbinding t.o.v. een bepaalde referentiesituatie, resp. zonder en met de overige onderdelen van het Masterplan 2020:

- *Scenario 0: BAU 2020 (nulalternatief)*
- *Scenario 1: Oosterweelverbinding an sich*
- *Scenario 4b: Masterplan 2020 zonder Oosterweelverbinding*
- *Scenario 4: Masterplan 2020 als geheel*

Een gelijkwaardige beoordeling van het Meccano-alternatief impliceert de doorrekening van twee scenario's die equivalent zijn met scenario's 1 en 4, dus met dezelfde uitgangspunten (zie hierboven), maar met het Meccanotracé (West- en Noordtangent) in de plaats van het Oosterweeltracé.

Het oorspronkelijke Meccanotracé past in geen enkel van deze scenario's, hooguit in een aangepast scenario 4. Ook al omdat de R11bis (ingetunnelde Krijgsbaan) geen deel uitmaakt van de visie zoals ontwikkeld in *Van knelpunten naar knooppunten*. Voor het functioneren van het Meccanotracé binnen een globaal mobiliteitsplan is de aanleg van de R11bis geen noodzaak. Op het niveau van verkeersmodellering werd het Meccanotracé intussen superieur bevonden aan de

Oosterweelverbinding: het haalt het verkeersvolume op de R1 significant naar beneden – zie hiervoor de studie *Verkeerskundige analyse en MKBA van het Meccanotracé en de Oosterweelverbinding in Antwerpen* door Transport & Mobility Leuven (www.tmleuven.be), dat we als bijlage toevoegen aan dit document.

Omdat koppeling van de R11bis aan het oorspronkelijke Meccanotracé tot een nog grotere ontlasting van de Antwerpse ring leidt (logisch: een vierde tangent versterkt het Meccanoprincipe) en tot de mogelijkheid van een langere overkapping van die ring, is het zinvol om ook een scenario Meccano Plus te onderzoeken binnen het kader van dit plan-MER (zie daarvoor onder 2.2.2.). Maar om de waarde en de effecten van het oorspronkelijke Meccanotracé te kennen, is het essentieel dat volgend scenario wordt gemodelleerd en geëvalueerd: Meccanotracé binnen een Masterplan 2020 zonder R11bis en rekening houdend met de opmerkingen geformuleerd in dit hoofdstuk.

2.2.1.2. Exploitatievoorwaarden bij Meccanotracé

In de kennisgevingsnota (p.49) staat:

Om het Basisalternatief (Oosterweelverbinding), het Nulalternatief en het Meccano-alternatief te simuleren in de verschillende scenario's zullen de erbij horende exploitatievarianten in het modelinstrumentarium worden ingevoerd.

Elk alternatief wordt dus minstens op basis van de eigen exploitatievoorwaarden geëvalueerd. Tegelijk zal elke set exploitatievoorwaarden ook telkens toegepast worden op de andere alternatieven om adequate vergelijkingen mogelijk te maken.

Voor het Basisalternatief zijn de exploitatievoorwaarden (aldus de kennisgeving): vrachtwagenverbod in Kennedytunnel en Waaslandtunnel + tolheffing voor alle verkeer in de Oosterweeltunnel en de Liefkenshoektunnel. Voor het Nulalternatief is er enkel een vrachtwagenverbod in de Waaslandtunnel en tolheffing in de Liefkenshoektunnel. Voor het Meccano-alternatief lezen we deze omschrijving:

Het Meccano-alternatief stelt als exploitatievariante een trajectheffing voor, waarbij een bepaalde heffing wordt opgelegd aan doorgaand verkeer, niet aan bestemmingsverkeer of havenverkeer. De trajectheffing is verder afhankelijk van het voertuigtype (vrachtwagen vs. personenwagen) en kan ook in de tijd variëren. Aangezien de tarieven gekozen worden zodanig dat de externe kosten zoveel mogelijk geïnternaliseerd worden, vallen de trajecten met veel files en met hoge milieukosten (bv. stedelijk gebied) het duurst uit.

In de kennisgeving (p.33) lezen we ook:

Inzake exploitatievoorwaarden wordt bij het Meccano-alternatief uitgegaan van een differentiële kilometerheffing op alle autowegen in de Antwerpse regio, zonder tonnagebeperkingen in de Kennedytunnel, terwijl het basisalternatief uitgaat van tolheffing op de nieuwe Scheldetunnel en een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel.

Beide paragrafen geven een correcte weergave van de set exploitatievoorwaarden gekoppeld aan het Meccanotracé. Volledigheidshalve en kort geformuleerd gaat het om enkel vrachtwagenverbod

aan de Waaslandtunnel plus trajectheffing voor doorgaand verkeer. In haar studie (p.25 e.v.) over het Meccanotracé berekende Transport & Mobility Leuven (TML) de optimale hoogte van de verschillende tarieven tijdens een typisch ochtendspitsuur. De maximum-prijs voor transit-personenverkeer bedraagt 0,95 € en voor vrachtverkeer 2,36 €. Deze bedragen zijn aanzienlijk lager dan de huidige tol in de Liefkenshoektunnel of de geplande tol aan de Oosterweelverbinding. TML noteert daarbij: 'Op basis hiervan kan een concrete praktische implementatie uitgewerkt worden, waarbij het ook mogelijk is bepaalde trajecten betalend te maken en andere gratis'. In principe kan het Meccanotracé – als bypass rond de stad – dus ook voor doorgaand verkeer gratis gemaakt worden, want het streven is vooral om de Antwerpse ring R1 te ontlasten van dit type van verkeer.

Er kan dus worden gedifferentieerd volgens wegtype (Meccano of R1), voertuigtype (vrachtwagen/auto) en trajecttype (doorgangsverkeer/bestemmingsverkeer).

Om het Meccanotracé optimaal te laten functioneren, voeren we snelheidsbeperkingen in op zowel dit tracé als op de huidige Antwerpse ring. Op het Meccanotracé beperken we de snelheid tot 90 km/uur, o.a. omdat een belangrijk deel van deze bypass in tunnels gaat en omdat deze bypass zes verkeerswisselaars (E17, E34, haven, A12, E19/R1, E313/E34) telt op het relatief korte traject. Naar analogie met gehanteerde snelheden op de stedelijke expreswegen in bv. Madrid en Barcelona voeren we op de hele Antwerpse ring evenals op de zones van de E17, de E34 en de E313/E34 'binnen' het Meccanotracé een snelheidsbeperking van 70 km/uur in. Deze snelheden corresponderen met de snelheden die de Vlaamse overheid wilde hanteren bij de geplande (maar intussen afgevoerde) ontubbeling van de Antwerpse ring: 90 km/uur op de doorgaande ringweg (DRW) en 70 km/uur op de stedelijke ringweg (SRW). In de Kennedytunnel is de maximumsnelheid vandaag al 70 km/uur.

In een stedelijke context brengt dergelijke reductie van de rijnsnelheid op snelwegniveau belangrijke voordelen met zich mee. Het ruimtebeslag (rijstrookbreedte, bochtstralen, op- en afrittencomplexen) kan verkleind worden, wegens lagere ontwerpsnelheden. De gelijkmatigheid van doorstroming wordt verhoogd, en bijgevolg ook de capaciteit: een tragere individuele snelheid leidt zo tot minder collectieve vertraging. Ook op de geluidsniveaus heeft het naar beneden bijstellen van de maximum snelheid een positief effect, en bij uitbreiding op de leefbaarheid in het algemeen.

2.2.1.3. Overkapping delen van de Antwerpse ring bij Meccanotracé

In combinatie met het Meccanotracé en rekening houdend met de Europese tunnelrichtlijn (Richtlijn 2004/54/EG) van 29 april 2004 kunnen – o.a. wegens verminderd verkeersvolume, lager aandeel vrachtverkeer, aangepaste snelheidsregimes, herinrichting van op- en afritten en verdiepte ligging van de snelweg – delen van het huidige Antwerpse snelwegennet lokaal overkapt (ingetunneld) worden. In *Van Knelpunten naar knooppunten* (p.83) schreven we reeds:

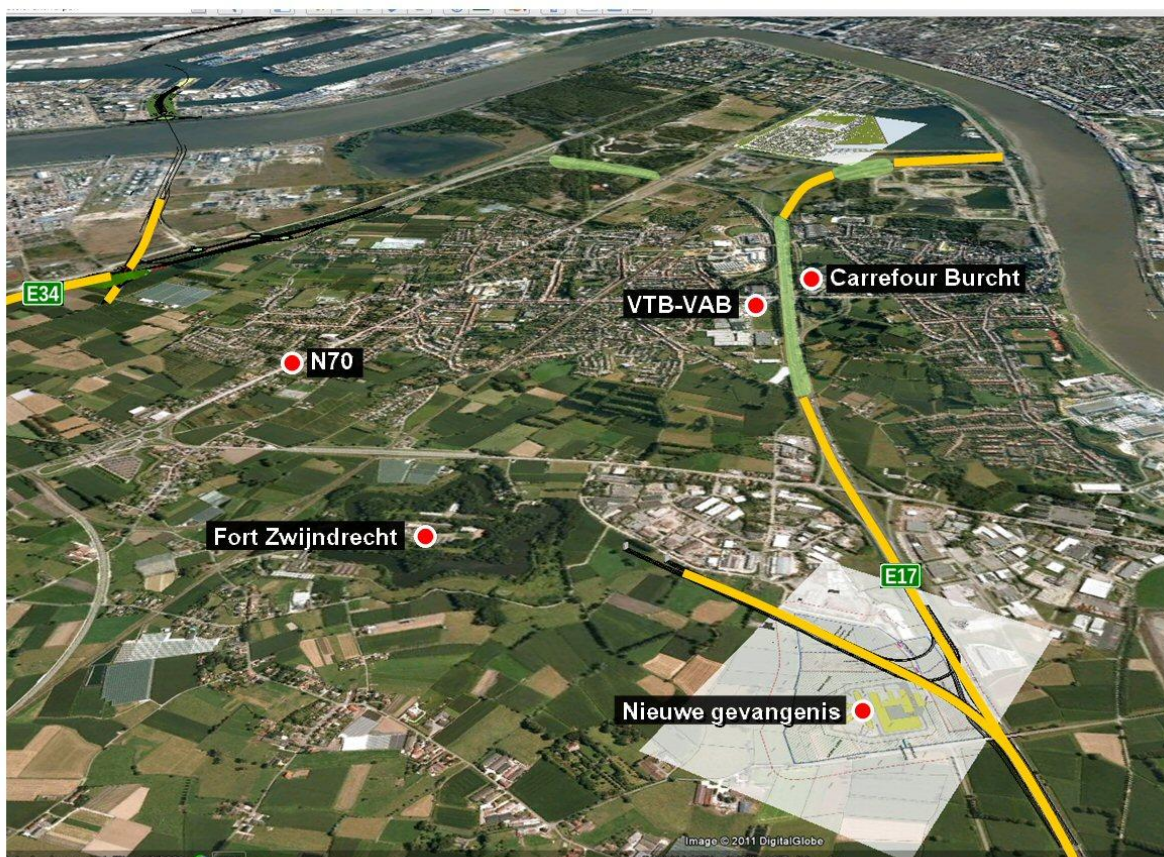
Tussen Schijnpoort en de Kennedytunnel kan her en der aan het gedeeltelijk of volledig overkappen van de expresweg worden gedacht. Het selectieve overkappen van de huidige Antwerpse ring staat reeds opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (2006). De stad Antwerpen heeft een lange traditie van het intunnellen van snelwegen met het oog op het bevorderen van de lokale leefkwaliteit. Denken we maar aan de Craeybeckxtunnel (1600 meter), de Jan de Vostunnel (800

meter) of de Bevrijdingstunnel (350 meter). Dat soort intunnelen lukt natuurlijk makkelijker bij een beperkt aantal rijstroken dan bij een verbrede snelweginfrastructuur.

Het concept van het selectieve overkappen van de ring staat ook opgenomen in het Antwerpse Bestuursakkoord 2007-2012 (48ste bepaling) : 'De stad wil de mogelijkheden en gevolgen van een selectieve overkapping van de Ring ter hoogte van de Schijnpoortknoop en in de omgeving van Berchem station onderzoeken.' Het structuurplan en het bestuursakkoord vormen daarom relevante beleidsdocumenten bij de opmaak van dit plan-MER.

Omwille van de significantie voor omwonenden en recreanten dienen volgende overkappingen meegenomen te worden bij de evaluatie van het Meccanotracé in het plan-MER:

* *E17 omgeving Pastoor Coplaan.* Voorbij de verkeerswisselaar met de westtangent brengen we de E17 richting de Kennedytunnel geleidelijk aan tot onder het maaiveld. Een verdiepte ligging van de E17 tussen Zwijndrecht en Burcht creëert de mogelijkheid om het snelwegdeel tussen de Boskouter en de Antwerpsesteenweg te overkappen. Nu ligt de E17 er op een talud. Zie kaart:



* *E17 ter hoogte van Regatta.* Voorbij Zwijndrecht zakt het wegdek van de E17 geleidelijk aan verder tot op het niveau van de Kennedytunnel. De verdiepte ligging van de snelweg ter hoogte van het woonuitbreidingsgebied Regatta maakt ook daar een lokale overkapping mogelijk. Zie kaart.

In de kennisgevingsnota p.47 lezen we:

De Antwerpse Ring R1 heeft relatief per voertuigkilometer een dubbel aantal ongevallen dan de R0 waarbij de ernst van de letselongevallen ook hoger is. Concentratiepunt daarbij is de Kennedytunnel met hellend wegprofiel en sterk wevend verkeer.

Het geleidelijke verlagen van de E17 vanaf de Meccano-oosttangent tot aan de Kennedytunnel biedt een oplossing voor deze problematiek. Verder dient opgemerkt dat ook bij het Meccanotracé de huidige oprit vanaf Linkeroever wordt geschrapt en dat de E34 via een rechter oprit aan de E17 richting Kennedytunnel wordt gekoppeld, wat de weefbewegingen ten goede zal komen.

* *E34 tussen het Vlietbos en het Rot.* Een groene corridor van vierhonderd meter breed kan beide natuurgebieden over de snelweg heen met elkaar verbinden. Zie kaart.

* *E313/E34 ter hoogte van het Rivierenhof.* Vanaf het rond punt van Wommelgem brengen we de E313/E34 geleidelijk aan onder het maaiveld tot aan de Antwerpse ring. Het centrale deel tussen de Ruggevelddaan en de Cornelissenlaan wordt overkapt.

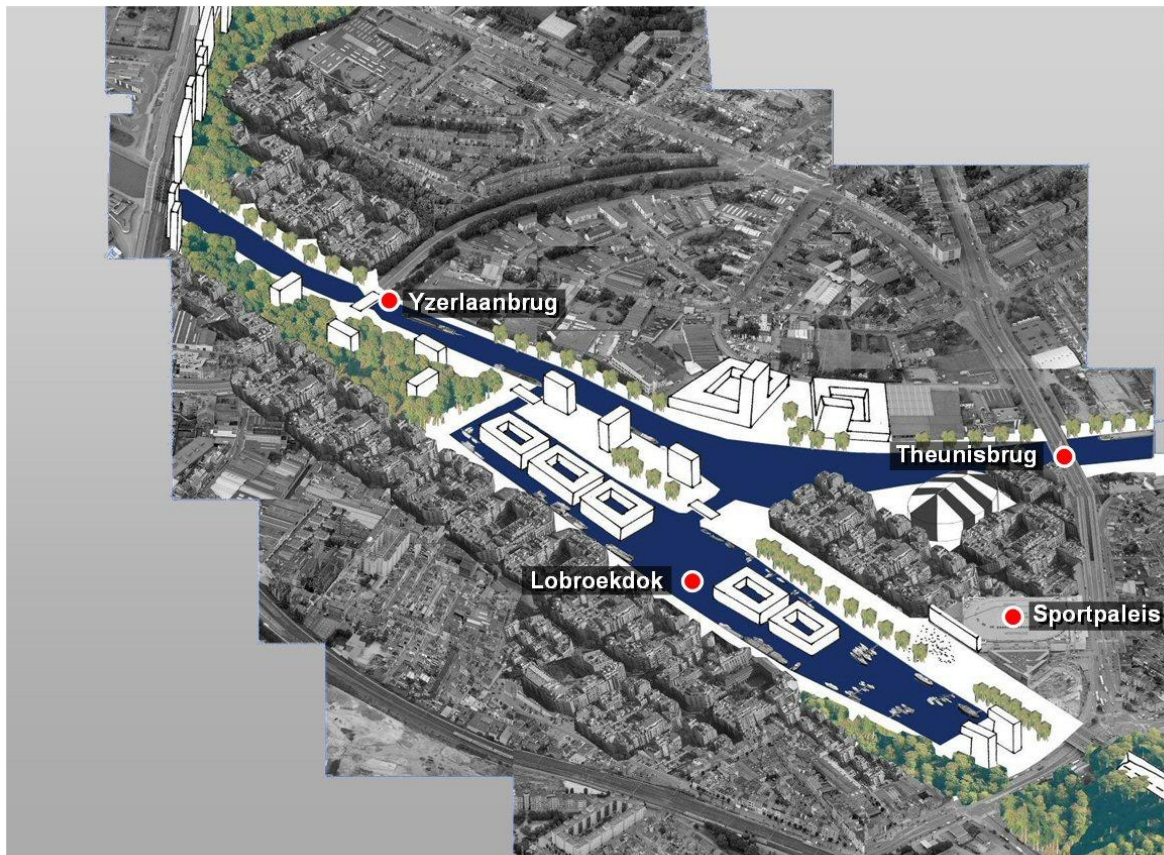
* *R1 tussen Borsbeekbrug en Zurenborgbrug.* De ring ligt er reeds in verdiepte ligging en het gaat om een zone zonder weefbewegingen. Het intunnelen van deze zone kan binnen de bepalingen van de Europese tunnelrichtlijn.

* *R1 tussen Luitenant Lippenslaan en Stenenbrug.* De ring ligt er reeds in verdiepte ligging en het gaat om een zone met gelijk aantal rijstroken over de hele lengte. Minstens het noordelijke deel van deze zone kan worden overkapt binnen de bepalingen van de Europese tunnelrichtlijn. In het zuidelijke deel kan ook het buitenringgedeelte overkapt worden. Voor het binnenringgedeelte is in dat verband wellicht een beperkte herinrichting van de snelweg nodig.

* *R1 tussen Borgerhout (t.h.v. Buurtspoorweglei) en Merksem (Groenendaallaan).* Net als in het Masterplan 2020 wordt het viaduct van Merksem afgebroken, een ingreep die we reeds in *Van knelpunten naar knooppunten* (p.83) in het vooruitzicht stelden.

Maar omdat in deze zone geen complexe koppeling hoeft te worden gemaakt met de Oosterweelverbinding, kan dit deel van de ring in combinatie met het Meccanotracé volledig in verdiepte ligging worden gebracht en overkapt, inclusief een tunnel onder het Albertkanaal. Aan de Schijnpoortweg voorzien we een op- en afrittenstelsel zoals aan de Osdorfer Weg in Hamburg: daar zal na lokale overkapping van de A7 (een TEN-snelweg door de stad) een volwaardig op- en afrittencomplex vanuit de tunnel bovengronds komen.

In het voorjaar van 2009 maakte de stedelijke planningscel een simulatie van wat bovenop een overkapte ring in het huidige niemandsland tussen de districten Deurne, Merksem en Antwerpen zou kunnen worden ontwikkeld:



© 2011 stRaten-generaal

Deze simulatie werd een What if?-scenario genoemd. Wat als we een noordelijke bypass bouwen – toen ging het nog om het stRaten-generaal-tracé – in plaats van een Oosterweelverbinding? Hoe kan het gebied waar nu het viaduct van Merksem ligt er dan uitzien? Het resultaat toonde de potentie aan van het centraal gelegen stadsgebied tussen het Sportpaleis, kop van Merksem en het Lobroekdok/Slachthuislaan. Deze potentie geldt o.i. ook bij de aanleg van het Meccanotraccé, aangezien dan in die zone geen verweving tot stand moet worden gebracht tussen de Oosterweelverbinding en de Antwerpse ring. Dergelijke verweving dwingt tot het behoud van een deel van het viaduct en tot de aanleg van een open sleuf van twaalf baanvakken met daar bovenop een op- en afrittenstelsel met zeven baanvakken, de zogenaamde paperclip. De afwikkeling van de verkeersstromen tussen de Schijnpoortweg en de snelweg wordt er een heikele klus, aangezien deze stromen alle enkel in zuidwaartse richting van en op de paperclip zullen geraken.

2.2.2. Meccano Plus (= 4 tangenten)

2.2.2.1. Beschrijving Meccano Plus

In de kennisgevingsnota p.32 lezen we:

Sinds de beslissing van de Vlaamse regering omtrent het Masterplan 2020 hebben de actiecomités het Meccanotracé uitgebreid met de R11bis en diverse andere flankerende maatregelen, waarvan het merendeel ook deel uitmaakt van het Masterplan 2020 ("Meccano Plus").

Met het concept van een Meccano Plus wordt inderdaad voortgebouwd op een regeringsbeslissing. Op 24 september 2010 besliste de Vlaamse regering om onder de huidige R11 (Krijgsbaan) een ingetunnelde snelweg aan te leggen die de verbinding maakt tussen de E19zuid en de E313/E34. Omdat dergelijke verbinding beschouwd kan worden als een zuidtangent die het Meccanoprincipe nog versterkt, hebben we dit belangrijkste nieuwe element uit het Masterplan 2020 geïntegreerd in een ruimer, meer omvattend Meccanotracé: de Meccano Plus. Dit vanuit de analyse dat een vierde tangent het principe van de Meccano (doorgaand verkeer weghouden van de Antwerpse ring) kon versterken en daarmee ook de condities voor het saneren en finaal overkappen van de Antwerpse ring.

Op 1 februari 2011 gaven we op een persconferentie toelichting bij mogelijke meerwaarden van een uitbreiding van het Meccanotracé. We definieerden de logica erachter: elke bijkomende tangent verhoogt de mogelijkheid om doorgaand en lokaal verkeer te scheiden, wat de efficiëntie van de huidige ring verhoogt. Bovendien kan een Meccano Plus op een voorheen ongeziene schaal de leefkwaliteit in de stad bevorderen – zie onder 2.2.2.3.

Vanuit dit nieuwe plan koppelden we terug naar een contradictie binnen de regeringsbeslissing. Voor het noord-zuidverkeer voorzag de Vlaamse regering inmiddels een oostelijke bypass rond de stad (A102 + R11bis), met als argument: doorgaand verkeer willen we weghouden van de huidige, overbelaste Antwerpse ring. Deze filosofie vormde ook de basis van het Meccanotracé, dat een noordelijke bypass creëert voor het oost-westverkeer. Maar voor dat oost-westverkeer verkoos de regering toch niet het logische verlengstuk van de eigen oostelijke bypass en hield ze vast aan de Oosterweelverbinding, dat doorgaand verkeer net naar de ring blijft voeren.

Wie A zegt moet B zeggen, voerden we aan: wie met het oog op het weghouden van doorgaande verkeersstromen zelf de noodzaak van een oostelijke bypass erkent kan niet op een geloofwaardige manier tegelijk de omgekeerde aanpak bepleiten voor de doorgaande verkeersstromen die van oost naar west rijden, of omgekeerd. De enige consequente aanpak is hier: het aanvaarden van het Meccanotracé als logische vervolgroute voor de oostelijke bypass (A102 + R11).

Zowat een jaar eerder, op 24 februari 2010, was het oorspronkelijke Meccanotracé met drie tangenten aan de pers voorgesteld. 's Anderendaags al schreef de krant *De Standaard*:

Om de verkeersstromen van de A12 en de E19 richting Nederland op te vangen, zou de tangentgedachte eigenlijk doorgetrokken moeten worden. Tot een soort Meccano plus, zo u wil.

De krant plaatste een kaartje van dergelijke Meccano Plus bij het artikel. Het concept van een Meccanotracé met vier tangenten werd toen eigenlijk al op tafel gelegd. De logica erachter is evident: hoe meer tangenten, hoe meer doorgaand verkeer finaal niet tot aan de huidige Antwerpse ring moet rijden om vandaar weer zijn weg te vinden voorbij de stad.

Vandaag werkt het snelwegennet in en rond Antwerpen als een slecht geweven spinnenweb, met tal van radiale structuren die alle leiden naar één centrale tangent: de kleine ring R1. Zich bewegen langs de rand van het spinnenweb is geen optie: die verbindingen zijn niet gelegd. Gevolg: alle doorgaand verkeer moet telkens naar het centrum van de agglomeratie rijden om aan de andere kant van de stad te geraken. In dat centrum stoot het op grote volumes lokaal en bestemmingsverkeer. Het Meccanotracé, en bij uitbreiding de Meccano Plus, verhelpt hieraan.

Wat de technische beschrijving van de Meccano Plus betreft: voor de westelijke en noordelijke tangent van het oorspronkelijke Meccanotracé verandert er niets. Ook niet voor de afwikkeling van verkeer richting onderliggend wegennet op de linkeroever – zie onder 2.2.1.1.

Voor de oosttangent A102 verandert er wel iets. Die wordt nu rechtstreeks gekoppeld aan de R11bis en aan de E313/E34, in het gebied vlak ten westen van het huidige rond punt van Wommelgem. Op zijn huidige locatie wordt dat rond punt geschrapt. Als op- en afrittencomplex richting de E313/E34 wordt het oostwaarts opgeschoven, in functie van de weefbewegingen. Op de A102 komt nu een op- en afrittencomplex aan de Bisschoppenhoflaan, wat niet het geval is in het oorspronkelijke Meccanotracé zonder R11bis. Op de R11bis komt een op- en afrittencomplex ter hoogte van de luchthaven van Deurne. Zoals in het Masterplan 2020 dus.

Overwogen kan worden om de bypass A102/R11bis toch niet rechtstreeks te koppelen aan de E313/E34 richting Antwerpse ring R1, omdat dit opportuun kan zijn voor de verwerking van verkeersstromen, d.w.z. voor het effectieve scheiden van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Verkeersmodelleringen moeten dat uitwijzen. Een dergelijke functionele reductie van de verkeerswisselaar kan leiden tot een zuiniger ruimtegebruik en tot verdere ontlasting van de Antwerpse ring en het stuk E313/E34 tussen de verkeerswisselaar en de ring.

Bij de koppeling tussen de zuidtangent R11bis en de E19zuid kan net om ruimtelijke redenen geen volwaardige verkeerswisselaar worden aangelegd. Daarom voegen we ten noordwesten van Kontich – in de zone ten noorden van de Groeningenlei waar ooit de verkeerswisselaar met de ‘grote ring’ richting Ranst was voorzien – een zogenaamde halve paperclip toe aan de snelweg. Het zuidwaartse verkeer op de E19 kan via die paperclip opnieuw noordwaarts rijden, waardoor ook een functionele verbinding tussen de Craeybeckxtunnel en de R11bis tot stand komt en vormen van sluipverkeer vermeden worden.

Er is ten slotte nog de kwestie van de dimensionering van de Meccano Plus. Ook wat dit betreft verandert er niets voor de westelijke en oostelijke tangent. Voor de oosttangent (A102) kan, afhankelijk van de resultaten uit verkeersmodelleringen (verwacht wordt dat de verkeersvolumes er nog zullen toenemen, na koppeling aan de R11bis), overwogen worden om in beide richtingen een derde rijstrook toe te voegen aan de oorspronkelijke dimensionering. De zuidtangent R11bis wordt een snelweg van 2 x 2 rijstroken.

2.2.2.2. Exploitatievoorwaarden bij Meccano Plus

Voor de Meccano Plus gelden dezelfde exploitatievoorwaarden als voor het Meccanotracé met drie tangenten – zie 2.2.1.2. De voorwaarden kunnen verfijnd worden met een selectief vrachtverbod op de Antwerpse ring – zie verder.

Voor het functioneren van het Meccanotracé is de R11bis geen noodzaak. Dat toonde het onderzoek van Transport & Mobility Leuven (TML) reeds aan – zie 1 en 2.2.1.2: de Antwerpse ring wordt al in significante mate ontlast. De vierde tangent wordt door ons daarom beschouwd als een verdere optimalisering van het oorspronkelijke Meccanotracé. Alvast op het vlak van verkeersmodelleringen werd deze analyse inmiddels bevestigd in bijkomend onderzoek dat TML pleegde.

Op 10 juni 2010 maakte TML de resultaten van een mobiliteitsanalyse van de Meccano Plus bekend – als onderdeel van een bijkomende studie uitgevoerd in opdracht van Forum 2020. We voegen de studie toe als bijlage; ze is tevens te downloaden op http://www.tmlleuven.be/project/meccano/TML_8%20juni%202011_rapport.pdf.

In de tabel hieronder vindt u een vergelijking tussen diverse scenario's op het niveau van verkeersintensiteit tijdens de ochtendspits:

	Meccano West- tangent (abs)	Meccano Ooster- weel Noord- tangent (abs)	Meccano Ooster- weel Oost- tangent (abs)	Kennedytunnel		R1 Berchem- Borgerhout		R1 Deurne-Merksem		Liefkenshoektunnel		R11
				(abs)	(rel)	(abs)	(rel)	(abs)	(rel)	(abs)	(rel)	(abs)
Referentie				13,620		22,500		12,710		2,460		
Meccanoverbinding + R11 met trajectheffing	4,420	6,870	5,280	7,460	-45%	13,850	-38%	5,950	-53%	1,665	-32%	2,890
Meccanoverbinding + R11 met vrachtverbod op deel van R1	4,150	6,480	4,170	9,190	-33%	15,720	-30%	5,740	-55%	1,710	-30%	2,605
Oosterweelverbinding + A102 + R11		5,990	2,400	8,260	-39%	17,600	-22%	10,000	-21%	1,350	-45%	2,490
A102 + R11 met trajectheffing			3,210	10,650	-22%	17,530	-22%	6,710	-47%	3,050	24%	3,160
A102 + R11 met selectief vrachtverbod op deel van R1			3,520	11,230	-18%	18,720	-17%	7,300	-43%	2,960	20%	3,330
Meccanoverbinding + R11 met trajectheffing en vrachtverbod	4,270	6,990	5,610	6,960	-49%	12,530	-44%	4,880	-62%	1,660	-33%	3,340

Uit de vergelijking van de resultaten van de Meccano Plus bij trajectheffing en gedeeltelijk vrachtverbod op de Antwerpse ring (onderste balkje) met de resultaten van de Oosterweelverbinding zoals opgenomen in het Masterplan 2020 (balkje 3) kunnen we drie conclusies trekken:

1. Op alle referentiepunten in het model scoort de Meccano Plus aanzienlijk beter dan het Masterplan 2020. Spectaculair is de mate waarin de Meccano Plus voor ontlasting van de Antwerpse ring zorgt: - 62% aan het Sportpaleis (bij BAM – 21%), - 44% op de zuidelijke ring (BAM – 22%), -49% aan de Kennedytunnel (BAM – 39%). Zie situering op kaartje. Zelfs in een scenario Meccano Plus met enkel selectief vrachtverbod op de R1 (balkje 2) scoort het Meccanotracé op alle relevante locaties reeds beter dan het Masterplan 2020. Slechts aan de Kennedytunnel haalt het Masterplan enkele procenten meer verkeer weg.
2. Navenant slaagt de Meccano Plus er ook aanzienlijk beter dan de Oosterweelverbinding in om de nieuw-voorzien tangente op te laden: 5610 voertuigen op de A102 (bij BAM 2400), 3340 voertuigen op de R11bis (bij BAM 2490) en 6990 voertuigen op de derde Scheldekrusing (bij BAM 5990). Afgaand op de maximum capaciteit van een rijstrook (1800 voertuigen/uur) kunnen we stellen: in alle tangente van het Masterplan 2020 van de Vlaamse regering wordt een rijstrook te veel gebouwd, terwijl in de Meccano Plus het voorzien aantal rijstroken in dezelfde tangente wel rendeert.

- In beide scenario's wordt de Liefkenshoektunnel 'gekannibaliseerd': - 33% met de Meccano Plus, - 45% met het Masterplan 2020. De modellering ontkracht de gedachte dat het Meccanotracé meer verkeer uit de Liefkenshoektunnel wegzuigt dan de Oosterweelverbinding.

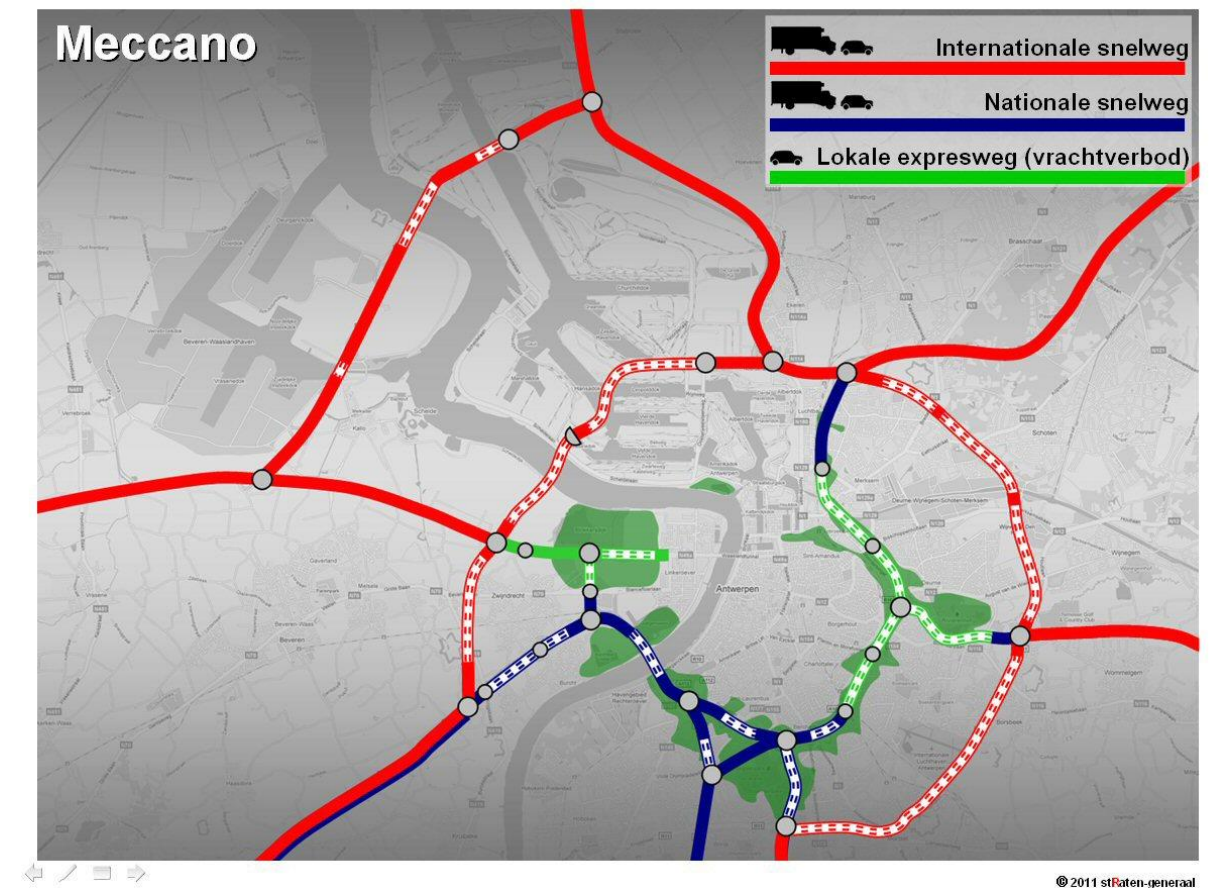


Bij aanleg van een Meccano Plus ontstaat de structuur van een 'grote' ring rond de stad, die complementair werkt met de kleine ring. Een Meccano met vier tangenten kan functioneren als internationale snelweg, aangezien het doorgaand verkeer niet langer tot op de huidige ring moet rijden – op de verkeersstromen tussen de E17 en de E19zuid na, die wel nog gebruik zullen maken van de ring om voorbij Antwerpen te rijden. De huidige Antwerpse ring en de zones E17, E34 en E313/E34 'binnen de Meccano' kunnen gaan functioneren als een lokale expresweg die de stad ontsluit.

De combinatie van Meccanotracé en vertunnelde R11 (op snelwegniveau) houdt doorgaande verkeersstromen maximaal weg van de Antwerpse ring R1, in die mate dat zelfs een vrachtverkeerverbod kan worden ingesteld op het deel Antwerpse ring R1 tussen Berchem-station en de Groenendaallaan (ter hoogte van Merksem) en op de E313/E34 tussen de Ruggeveldlaan en de R1. Doorgaand vrachtverkeer heeft voor dat deel van de ring een alternatief (Meccano) en lokaal vrachtverkeer kan via hoofdwegen tot aan Berchem-station, de Groenendaallaan en de Ruggeveldlaan rijden. Daar voorzien we afritten, vanwaar het vrachtverkeer via de grote invalswegen

en de Singel tot op de plaats van bestemming raakt. Ook op linkeroever kan een vrachtverbod ingevoerd worden tussen de Blancefloerlaan en de verkeerswisselaar E34/westtangent.

Schematisch ziet de Meccano Plus er dan zo uit:



Gelet op de positieve onderzoeksresultaten in het TML-onderzoek is het logisch dat bij de opmaak van het plan-MER ook een doorrekening en evaluatie wordt gemaakt van volgende twee variante scenario's bij het oorspronkelijke Meccanotracé:

- a. Meccano Plus met trajectheffing en zonder vrachtverbod op deel R1 tussen Berchem-station en Groenendaallaan;
- b. Meccano Plus met trajectheffing en met vrachtverbod op deel R1 tussen Berchem-station en Groenendaallaan.

2.2.2.3. Overkapping delen van de Antwerpse ring bij Meccano Plus

Er zijn dus twee exploitatievarianten voor het alternatief Meccano Plus, elk met een eigen uitvoeringsvariant.

Voor het *eerste scenario* (Meccano Plus a: met trajectheffing en zonder vrachtverbod op de R1) moeten dezelfde overkapte snelwegstroken meegenomen worden in het plan-MER als bij het

oorspronkelijke Meccanotracé – zie 2.2.1.3. Afritten aan de Ruggeveldlaan en de Posthofbrug (Berchem-station) zijn in dit scenario niet nodig.

Voor het *tweede scenario* (Meccano Plus met trajectheffing en met vrachtverbod op een deel van de R1) moeten behalve de drie overkappingen op de linkeroever nu ook een volledige overkapping van de ring tussen Berchem-station (Posthofbrug), Groenendaallaan en Ruggeveldlaan meegenomen worden in het plan-MER. Aan deze drie begrenzingen van de overkapping worden afritten voorzien vanuit de snelweg, om de bereikbaarheid van de stad te garanderen voor het vrachtverkeer.

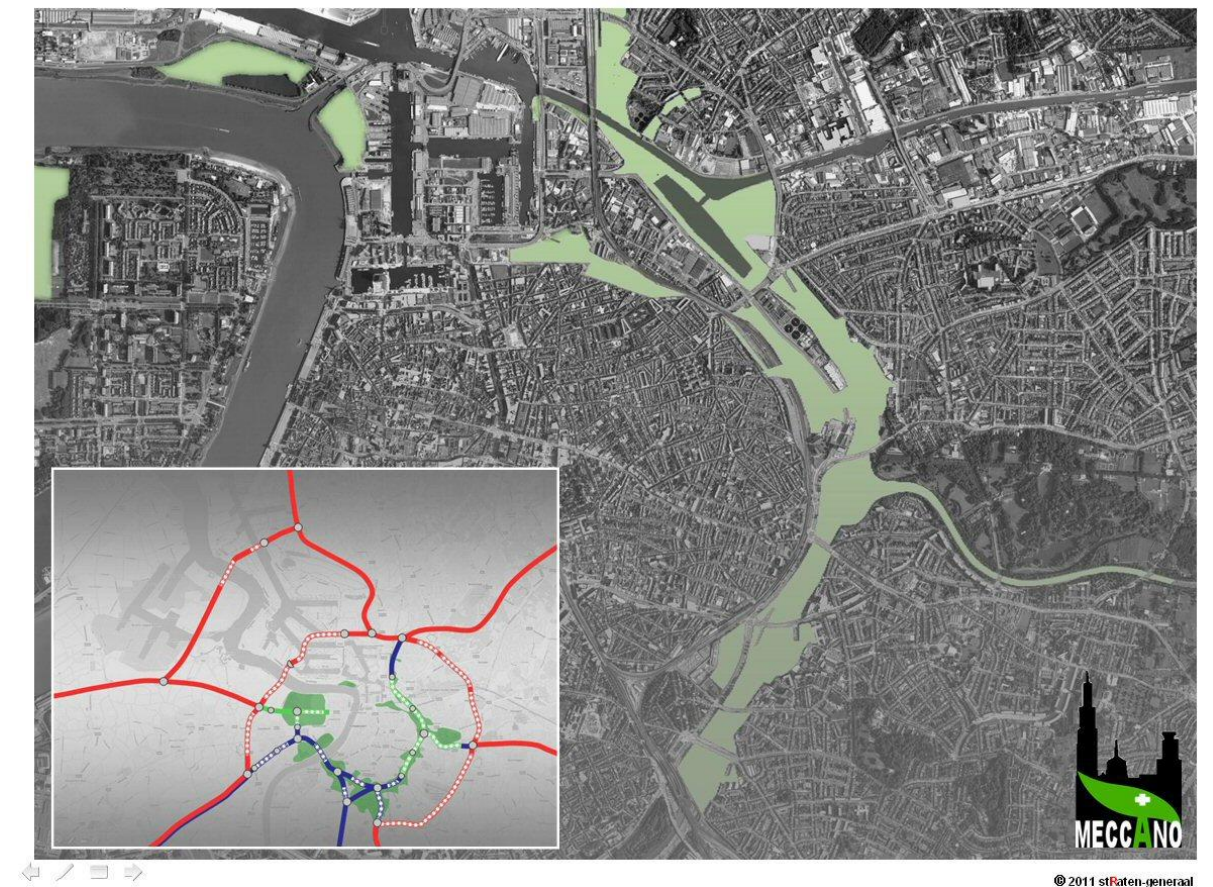
In de kennisgevingsnota (p.14) staat:

Een belangrijke wijziging t.o.v. het oorspronkelijk Masterplan is het verlaten van het concept om de zuidelijke R1 te ontdebellen in een Doorgaande en een Stedelijke Ringweg. De huidige inrichting van het zuidelijk deel van de R1 blijft dus behouden.

In het geval van dit scenario Meccano Plus gaat deze vaststelling niet op. Een vrachtverbod in dit gebied faciliteert immers het overkappen van dit ringgedeelte, aangezien op een lokale expresweg met enkel autoverkeer andere technische normen (bv. breedte rijstroken) en andere veiligheidsvoorschriften (tunnelrichtlijnen) gelden. Door dit ringgedeelte uit het Europese TEN-netwerk te lichten en er een lokale expresweg van te maken, kan een belangrijk deel van de Antwerpse ring eindelijk overkapt worden, een ambitie die reeds vele jaren in het ruimtelijk structuurplan staat opgenomen. De afname van het verkeersvolume en het invoeren van een vrachtverbod creëren de context voor een fundamentele herinrichting van de Antwerpse ring.

In heel Europa overkappen steden (Madrid, Hamburg, Maastricht, Basel, ...) steeds vaker substantiële delen van drukke autostrades die door de stad lopen, om er de lokale leefkwaliteit te verhogen. Dit scenario Meccano Plus opent voor Antwerpen de mogelijkheid om een gelijkaardige operatie door te voeren. Een aaneenschakeling van snelwegtangenten om de stad heen lijkt niet alleen aangewezen als mobiliteitsoplossing maar ook als drager voor een nieuwe stadsontwikkeling. Het ringsegment tussen Berchem-station en Merksem kan over de hele lengte (6,2 kilometer) ingetunneld worden, met een uitloper tot aan de Ruggeveldlaan in Deurne. Zie kaart.

Zo ontstaat bij Meccano Plus 146 hectare nieuw te ontwikkelen stadsgebied op wat we de Groene Vesten noemen. Ooit lagen daar de Brialmontvesten, nu komt in het hart van de agglomeratie ruimte vrij voor woningen, kantoren en collectieve voorzieningen in een overwegend groen kader. Daardoor ontstaan enorme opportuniteiten voor de verdere ontwikkeling van die zone, in relatie tot de reeds bestaande omgeving. Dit is welgekomen in een stad als Antwerpen, die tussen nu en 2026 ruim 100.000 inwoners erbij krijgt en waar volgens diverse studies de Antwerpse ring dé hoofdbron van lawaai en uitstoot blijkt.



Dit is ook welgekomen voor de stedelijke rand. Hoe meer wordt gewoond in de stad, hoe makkelijker het is om de groene rand te bewaren. Dit scenario Meccano Plus creëert een context om woonwijken te ontwikkelen en tegelijk tekorten aan groengebieden in te vullen in de onmiddellijke omgeving van de huidige ring. Dit winnen van ruimte – het scheppen van verdichtingsmogelijkheden én van nieuwe groengebieden – in dichtbevolkte stadsdelen als Berchem, oud-Borgerhout en Deurne-Noord moet mee beoordeeld worden in het plan-MER.

In het gebied Groene Vesten is plaats voor diverse nieuwe parken (Waterpark, Park Ten Eekhave, De Knoop, Park Zurenborg), maar ook voor stadsuitbreidingsgebieden en een kantorenplatform aan Berchem-station. De ketting van parken vormt de ontbrekende schakel tussen bestaande parken (Rivierenhof, Spoor Noord, Wolvenberg, ...).

In 2004-2007 voerde men dergelijke operatie reeds uit op de zuidelijke en westelijke secties (2 x 3/6 rijstroken) van de kleine ring rond Madrid – eveneens de drukste wegvakken van het land. Inmiddels is 40% van de 33 kilometer lange ringweg er overkapt. Zeg maar: teruggeschonken aan de Madrilenen. Op 20 april 2011 schreef de *Architectenkrant* hierover:

Waterfrontgebied Madrid volledig in gebruik



Op de locatie waar vroeger een achtbaansnelweg liep, ligt nu een waterfrontgebied met een boulevard, parken en sportvoorzieningen. Het Nederlandse bureau West 8 heeft samen met het Spaanse consortium Mrio het ontwerp voor het megaproject gemaakt.

Afgelopen vrijdag werd het laatste deelproject van Madrid RIO opengesteld voor het publiek. Parque Arganzuela is het grootste park van het 150 hectare omvattende nieuwe gebied. Het park ligt om een aantal voormalige slachthuizen, die verbouwd zijn tot kunst- en cultuurcentrum. Kenmerkend voor het 40 hectare grote park zijn de vele fonteinen.

Madrid RIO maakt deel uit van het project Calle 30, een grootschalige aanpak van de ringweg van de Spaanse hoofdstad. Een gedeelte van de weg is ondertunneld, waardoor er bovengronds ruimte vrijkwam voor nieuwe ontwikkelingen. De stad besloot daarop tot de aanleg van een nieuw binnenstedelijk park.

Het is evident dat een gelijkaardig scenario met overkapping van de ring tussen Berchem en Merksem onmiskenbaar grote voordelen biedt op het vlak van het terugdringen van uitstoot en omgevingslawaaï, evenals op het vlak van stadsontwikkeling (wegwerken barrières, creëren open ruimte), mobiliteit (scheiden doorgaande en lokale verkeersstromen), leefmilieu en natuurbehoud.

Volgende passage uit het hoofdstuk 4.9 *Discipline mens – ruimtelijke en sociale aspecten* van de kennisgevingsnota (p.84) is wat dat betreft relevant:

Er wordt nagegaan hoe en in welke mate het plan ingrijpt op sociaalruimtelijke organisatie van het gebied en welke de structurerende impact is op de verdere ontwikkeling van het gebied (versnippering, toegankelijkheid, ...). Er is ook aandacht voor de meerwaarde die het plan kan betekenen voor de economische functies en de woonfuncties in het gebied.

De impact op het dagelijks ruimtelijk functioneren van het gebied, zoals geschetst bij de beschrijving van de referentiesituatie, wordt geëvalueerd per type ruimtegebruiker (verlies aan ruimte en gebruiksmogelijkheden) en per onderscheiden impactgroep (bijv. barrièrevorming, beleving, ruimtelijke samenhang). De voorgestelde ingreep kan een verbetering dan wel een verslechtering van de huidige toestand tot gevolg hebben.

Daarna volgt een effectbespreking naar de structurele samenhang van het studiegebied. Hierbij wordt nagegaan hoe en in welke mate het plan ingrijpt op de sociaal-ruimtelijke organisatie van het gebied en welke de structurerende impact is op de verdere ontwikkeling van het gebied

(versnippering, toegankelijkheid, ...). Er is ook aandacht voor de meerwaarde die het plan kan betekenen voor de economische functies en de woonfuncties in het gebied.

In dit verband dient opgemerkt dat de afbakening van wat als ‘studiegebied’ wordt beschouwd te eng is in verhouding tot de impact van de onderzochte projecten. Op p.82 van de kennisgevingsnota lezen we hierover:

Het studiegebied wordt gedefinieerd als het gebied waarbinnen de geplande ingrepen en de effecten van die ingrepen op het vlak van de ruimtelijke functies merkbaar zijn.

Deze vage definitie wordt op p.87 concreter ingevuld in het hoofdstuk 4.10 *Discipline mens – gezondheid*:

De afbakening van het studiegebied voor de evaluatie van de mogelijke effecten op de menselijke gezondheid hangt af van de ruimtelijke omvang van de effecten die tengevolge van de verkeersontwikkeling, de luchtverontreiniging en geluidsemissies kan genoteerd worden. Het komt erop neer dat dit studiegebied in principe hetzelfde zal zijn als het gebied waarbinnen effecten van het verkeer, van luchtverontreiniging of van een significante geluidsbijdrage van het plan kunnen genoteerd worden.

In concreto komt het erop neer dat de regio waarbinnen het plan gesitueerd zit globaal omschreven wordt, doch dat de beschrijving en de effectevaluatie geaxeerd wordt op de gebieden in een straal van 500 m rondom de verkeersassen die bestudeerd worden.

Deze afbakening is eng om mogelijke effecten van een overkapping van delen van de Antwerpse ring te kunnen verwerken in het plan-MER. Dit is onaanvaardbaar voor een milieueffectenrapport over infrastructuurprojecten die tot ver buiten hun onmiddellijke omgeving een significante impact zullen hebben op het vlak van verkeersvolumes en ruimtelijke ordening. Een keuze voor de Oosterweelverbinding of voor een variant van het Meccanotracé (of voor eventuele andere alternatieven) zal verregaande en uiteenlopende gevolgen hebben voor de leefkwaliteit, het milieu en de ontwikkeling in gebieden ver verwijderd van de nieuwe tracés. Dit geldt bij uitstek voor de Antwerpse ring (verkeersvolumes, uitvoeringsversies, ...). We vragen dan ook om in dit plan-MER minstens de Antwerpse ring mee op te nemen als ‘verkeersas die bestudeerd wordt’. In deel 4 zullen we aanvoeren waarom het hele gebied van het Masterplan 2020 in dit plan-MER bestudeerd moet worden op effecten.

3. Statuut oosttangent A102

In de kennisgevingsnota p.32 staat:

De Oosterweelverbinding vormt een verbinding tussen de E19/A12 op Rechteroever en de E17/E34 op Linkeroever, met een nieuwe Scheldekruising. Het equivalent van de Oosterweelverbinding binnen het Meccano-alternatief wordt dus gevormd door de Noord- en Westtangent ervan. De Oosttangent van het Meccanotracé valt samen met de A102, die deel uitmaakt van het Masterplan 2020 náást de Oosterweelverbinding. Verkeerskundig gezien wordt het Meccanotracé weliswaar als één functioneel geheel beschouwd, dus inclusief A102, maar een correcte vergelijking met de Oosterweelverbinding

kan enkel betrekking hebben op de Noord- en Westtangent van het Meccano-alternatief. De Oosterweelverbinding kan immers los gezien worden van de A102, en dit geldt ook voor de Noord- en West vs. de Oosttangent van het Meccano-alternatief.

Opmerking:

Wij zijn het uitdrukkelijk oneens met deze analyse, evenals met de weglating van de oostelijke tangent van het Meccanotracé in de kaartenbundels.

1. De functionele beschrijving van de Oosterweelverbinding in de eerste zin klopt niet. De indruk wordt gewekt alsof alle verkeer op deze verbinding onderweg is tussen de linkeroever en de verkeerswisselaar aan Luchtbal-Kazerne/Ekeren. Op de Oosterweelverbinding zullen zich echter ook doorgaande verkeersstromen bevinden tussen de linkeroever en de E34/E313 op de rechteroever. Die stromen zullen gebruik maken van de zuidelijke tunnels van de Oosterweelverbinding die afbuigen richting het Sportpaleis. Daarom moet 'en de E34/E313' toegevoegd worden na 'tussen de E19/A12' en voor 'op Rechteroever'.

Hierin schuilt net een van de grote verschillen (met andere effecten) tussen de Oosterweelverbinding en het Meccanotracé, dat de vermelde doorgaande verkeersstromen tussen de linkeroever en de E34/E313 via de zogenaamde oosttangent A102 zal verwerken en niet via de zone aan het Sportpaleis. Daarom moet reeds in dit plan-MER die A102 meegenomen worden als volwaardig onderdeel van het Meccanotracé. Een correcte vergelijking met de Oosterweelverbinding is anders niet mogelijk.

2. De specifieke relatie tussen de Oosterweelverbinding en de A102 vormt een tweede reden waarom een vergelijkende studie tussen beide projecten het volwaardig meenemen van de A102 veronderstelt. De Vlaamse regering voegde de A102 aan haar Masterplan 2020 toe ter vervanging van de oorspronkelijk geplande doorgaande ringweg aan het Sportpaleis. Tot september 2010 plande de Vlaamse regering een ontduubeling van de Antwerpse ring R1 in een doorgaande en stedelijke ringweg (DRW en SRW) ter hoogte van het Sportpaleis. Dit concept (dat ook reeds verwerkt zat in de bouwaanvraag) werd toen verlaten en tegelijk – noodgedwongen – vervangen door de toevoeging van een A102 die bepaalde doorgaande verkeersstromen moet weghouden van de ring aan Merksem en Deurne. Het klopt dus ook niet dat de Oosterweelverbinding los kan worden gezien van de A102, want zonder A102 zou de Oosterweelverbinding er anders uit zien, namelijk uitlopend in een Antwerpse ring die twee opties aanbiedt: DRW en SRW.

In de kennisgeving (p.14) wordt reeds gewezen op deze aanpassing van de plannen: 'Een belangrijke wijziging t.o.v. het oorspronkelijk Masterplan is het verlaten van het concept om de zuidelijke R1 te ontduubelen in een Doorgaande en een Stedelijke Ringweg.'

Om beide alternatieven op een oordeelkundige manier te kunnen vergelijken, moet je dus niet een deel van de Meccano knippen, maar wel datzelfde deel (A102) aan de Oosterweelverbinding toevoegen. Die A102 is een en ondeelbaar met de Oosterweelverbinding, omdat ze een alternatief vormt voor een oorspronkelijk anders voorziene inrichting van de koppeling tussen de Oosterweelverbinding en de Antwerpse ring. Nog anders gesteld: wanneer je bij de vergelijking van het Meccanotracé en de Oosterweelverbinding de A102 buiten beschouwing laat, negeer je de logica

achter de projecten die je bestudeert. Dat is op zich al een wankel basis om een plan-MER op te baseren.

3. De A102 werd ook toegevoegd aan het Masterplan 2020 omdat men beseftte dat de E313/E34 tussen de ring en Wommelgem niet kon worden uitgebreid zoals voorgesteld in de Tactische Studie van eind 2009. Zonder A102 en met Oosterweelverbinding was dat een feit: minstens drie extra rijstroken in die zone. Om behalve de ring aan het Sportpaleis ook die zone te ontlasten heeft men uiteindelijk de A102 aan het plan toegevoegd. Om eenzelfde reden hebben wij overigens de westtangent onderdeel gemaakt van het Meccanotracé: om de in het Masterplan voorziene verzwaring van de infrastructuur rond Zwijndrecht (parallelwegen) te vermijden. West- en oosttangent dienen dus eenzelfde doel: respectievelijk het westelijke en het oostelijke uiteinde van de Oosterweelverbinding zelf ontlasten.

4. Een onderlinge vergelijking met voor beide alternatieven ook de A102 erbij dringt zich nog om een vierde reden op. In elk van de voorstellen gaat het om een andere A102, met andere lokale effecten dus ook. In het oorspronkelijke Meccanotracé zitten geen op- en afritten in de A102 en wordt deze bypass rechtstreeks gekoppeld aan de E313/E34 richting de Kempen. In het Masterplan is minstens één op- en afrit (en misschien twee) voorzien voor de A102, die rechtstreeks gekoppeld wordt aan zowel de E313/E34 als de R11bis. Op het vlak van verkeersstromen en hun impact op de omgeving maakt dit een groot verschil. Bij de scenario's Meccano Plus wordt in de A102 één enkele op- en afrit voorzien aan de Bisschoppenhoflaan, terwijl in het Masterplan ook sprake is van een eventuele tweede op- en afrit ten noorden van het Albertkanaal. De A102 in het Meccanotracé is bijna volledig ingetunneld. Over de technische uitvoering van de A102 in het Masterplan zijn nog geen duidelijke uitspraken gedaan, maar concrete engagementen om deze bypass in te tunnelen zijn er nog niet. Het is niet denkbeeldig dat dit een van de redenen is waarom men de A102 dan ook maar wegnipt uit het Meccanotracé: bij een onderlinge vergelijking moet meteen ook beschreven worden hoe die A102 er precies zal uitzien.

5. Ten slotte willen we ook opmerken dat het buiten beeld houden van de A102 in dit plan-MER de indruk wekt dat deze nieuwe bypass in relatie tot de Oosterweelverbinding een abstract karakter heeft. Wie vandaag Meccano zegt, denkt meteen: drie tangenten, inclusief de A102. Wie vandaag Oosterweelverbinding zegt, weet niet altijd dat bij die verbinding dezelfde bypass tussen Ekeren en Wommelgem hoort. Het niet meenemen van de A102 in dit plan-MER bestendigt deze beeldvorming, waardoor mensen een rad voor de ogen wordt gedraaid. Want als integraal verlengstuk van welk nieuw Scheldekruisend project (Oosterweelverbinding of Meccanotracé) dan ook, zal die A102 uiteindelijk en onvermijdelijk ook aangelegd worden, telkens met projectspecifieke effecten. Het is daarom gepast om de effecten van deze nieuwe verbinding mee te onderzoeken in dit plan-MER.

Slotom: in beide alternatieven functioneert de voor elk van de alternatieven essentiële A102 op een andere manier en met andere effecten op de huidige Antwerpse ring ter hoogte van het Sportpaleis, op de E313/E34 tussen de ring en Wommelgem en op de A102 zelf. De effecten van deze verschillen dienen beschreven en getoetst te worden binnen dit plan-MER. Daarom moet de A102 als Oosttangent van het Meccanotracé en als vervanging van het concept DRW/SRW binnen het Masterplan 2020 volwaardig meegenomen worden in deze plan-MER.

4. Plan-MER van volledige Masterplan

Zoals in andere delen van dit document reeds meerdere malen werd aangestipt, reiken mogelijke effecten van een Oosterweelverbinding of van alternatieve scenario's verder dan de onmiddellijke omgeving van de infrastructuurprojecten zelf. Minstens moeten de geplande A102, de hele Antwerpse ring, de E17 tussen Kennedytunnel en Melsele en de E313/E34 tussen Borgerhout en Wommelgem meegenomen worden in de vergelijkende analyse tussen de Oosterweelverbinding en het Meccanotracé.

Maar in feite moet het gebied nog ruimer bekeken worden.

In de kennisgevingsnota staat op p.6:

Hierdoor is de Oosterweelverbinding technisch niet meer realiseerbaar binnen de grenzen van het bestaande GRUP, en moet dit GRUP aangepast worden, zowel qua grafisch plan (begrenzing) als qua stedenbouwkundige voorschriften. Conform de plan-MER-wetgeving vereist deze wijziging van het GRUP de opmaak van een nieuw plan-MER (zie hieronder).

De plan-MER-wetgeving eist dat een nieuw plan-MER wordt opgemaakt. Het oude plan-MER had als studiegebied het oude Masterplan. Het nieuwe plan-MER heeft nu als studiegebied een deelproject van het nieuwe Masterplan. Hier ontstaan niet alleen een scheve situatie, maar vooral ook fundamentele kennislacunes.

In de kennisgevingsnota (p.6) wordt terecht aangestipt:

De Oosterweelverbinding staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van een ruimer maatregelenpakket, het Masterplan 2020 (zie §2.1.3).

In de samenvatting van het hoofdrapport van het oude plan-MER (p.16) lezen we:

De evaluatie van het Masterplan gebeurt in het plan-milieueffectrapport (plan-MER) op twee niveaus. Enerzijds op planniveau waar een totale evaluatie van het volledige plangebied voor de verschillende alternatieven voor het Masterplan gebeurt. Anderzijds op gebiedsniveau, waar een meer gedetailleerd onderzoek per deelgebied van het plangebied plaatsvindt.

De totale evaluatie van het volledige plangebied wordt nu ineens overgeslagen, terwijl het oude Masterplan over de jaren heen herwerkt werd tot een volstrekt ander Masterplan. In dit nieuwe plan-MER zal echter meteen en enkel het 'meer gedetailleerd onderzoek per deelgebied' gepleegd worden, i.c. over het project Oosterweelverbinding.

Dit bleek reeds uit het bestek voor de studieopdracht, die op 23 februari 2011 in het *Bulletin der Aanbestedingen* werd aangekondigd. De opdracht voor het coördineren van dit plan-MER zou zich beperken tot het evalueren van de milieueffecten van één onderdeel uit het nieuwe Masterplan:

De opdracht heeft tot voorwerp het coördineren en begeleiden van de opmaak van het plan-MER Oosterweelverbinding (Antwerpen) volgens het zogenaamde integratiespoor. De opmaak van het plan-MER kadert in de herziening van het bestaande GRUP Oosterweelverbinding, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juni 2006 (Belgisch Staatsblad 30 juni 2006). Aan de basis van dit GRUP Oosterweelverbinding lag de Plan MER Masterplan Antwerpen, goedgekeurd op 30 mei 2005.

Aan de basis van het te herziene GRUP lag een plan-MER, gemaakt over een Masterplan dat inmiddels grondig gewijzigd werd. Dit plan-MER heeft bovendien een zwakke juridische basis wegens de schijn van belangenvermenging bij het tot stand komen ervan, aangezien de onafhankelijkheid van de coördinator van het plan-MER, tevens werkend voor het studiebureau van de opdrachtgever, in twijfel kan worden getrokken.

Maar uit het bestek bleek al dat de Vlaamse regering niet van plan was om een volwaardig nieuw plan-MER te laten maken, ondanks de vaststelling dat het intussen wel om een fundamenteel ander Masterplan gaat met o.a. toevoeging van een 15 kilometer lange oostelijke bypass rond de agglomeratie (A102 + vertunnelde R11).

Qua milieueffectenrapportage wordt het nieuwe Masterplan ineens a.h.w. gereduceerd tot de Oosterweelverbinding en de onmiddellijke omgeving ervan. Nochtans is een nieuw plan-MER over het Masterplan onontbeerlijk.

In de kennisgeving (p.29) lezen we:

Het Masterplan 2020 werd op 29 september 2010 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het kan beschouwd worden als een actualisatie en uitbreiding van het Masterplan uit 1997.

Het vorige Masterplan dateert van 1997 en is in december 2000 op bestuursniveau goedgekeurd. Op het vlak van mobiliteit zat Antwerpen toen letterlijk in een ander eeuw: Antwerpen-Centraal was nog een kopstation, de Liefkenshoekspoortunnel was niet meer dan een concept, veel inmiddels gerealiseerde tramlijnen en P&R-sites lagen nog op de tekentafel evenals HST-verbindingen en de rechtstreekse spoorverbinding met Zaventem-luchthaven. Ook op het niveau van dynamische verkeerssturing is intussen een hele weg afgelegd: vanaf 2013 wordt alvast voor vrachtverkeer rekeningrijden ingevoerd, trajectcontrole is technisch haalbaar geworden door de ontwikkeling van registratiepoorten en digitale apparatuur.

In het oude Masterplan stonden als wegprojecten enkel opgenomen: de Oosterweelverbinding (met viaduct), de optimalisatie van de Singel (concreet: verbreding van de ring) en de herinrichting van de Leien (fasen 1 en 2). In het nieuwe Masterplan 2020 van tien jaar later is de optimalisatie van de Singel (verbreding van de ring) geschrapt en werden o.a. de aanleg van de A102, de vertunneling van de R11, de opwaardering van de R4 (ringweg Gent), een betere benutting van de Liefkenshoek tunnel, het aanpakken van de knelpunten op de toegangswegen (E313/E34, E19noord, A12zuid) van de Antwerpse ring, een nieuwe verbindingsweg tussen de A12 en de E19, de aanleg van kilometers parallelwegen in het Waasland en slimme verkeerssturing toegevoegd aan het plan. Ook werden extra tram- en lightrailprojecten toegevoegd.

Naar aanleiding van de publicatie van de studieopdracht hekelden we op 21 maart 2011 het 'saucissoneren' van de milieueffectenrapportage. In een persbericht schreven we:

Nu reeds valt te voorspellen dat Europa deze aanpak zal verwerpen: je kunt geen mini-plan-MER hanteren bij de besluitvorming over een MasterPLAN van dergelijke omvang. Met andere woorden: een plan-MER met focus op een van de onderdelen (= de facto een verkapt project-MER) van een Masterplan volstaat niet als plan-MER voor het volledige Masterplan. Niet alleen omdat dit juridisch niet correct is (Europese regelgeving), maar ook omdat bij de procedurele uitvoering van de andere

onderdelen eveneens een plan-MER noodzakelijk zal blijken, waarbij op termijn diverse en inhoudelijk van elkaar verschillende plan-MERs voor één Masterplan zullen bestaan.

Tijdens de voorziene publieke consultatieronde over het vermelde plan-MER zal stRaten-generaal hierop wijzen, evenals bij alle volgende voorziene procedures die steunen op de inhoud van dit procedureel noodzakelijk plan-MER (GRUP, project-MER en bouwaanvraag).

Dat laatste doen we bij deze.

Over de eerdere versie van het Masterplan keurde de Vlaamse MER-administratie op 30 mei 2005 een plan-MER goed. Dit MER had als titel 'Plan Milieueffectrapport Masterplan Antwerpen' en bestudeerde de milieueffecten (inclusief mobiliteitsstromen) van het hele Masterplan. Gezien het fundamenteel gewijzigde karakter van het Masterplan moet nu een nieuw plan-MER worden gemaakt.

Maar uit de kennisgevingsnota blijkt dat de Vlaamse regering slechts een beperkte invulling geeft aan het nieuwe plan-MER. Als reden voor de opmaak van dit plan-MER wordt gewezen op het wijzigen van het GRUP Oosterweelverbinding, niet op het wijzigen van het Masterplan. In het bestek stond reeds: 'De MER-coördinator staat in voor de opmaak van het plan-MER voor de herziening van het GRUP Oosterweelverbinding. (...) De opmaak van het plan-MER zal geïntegreerd worden in de RUP-procedure.' Hieruit blijkt dat het plan-MER in deze fase beschouwd wordt als te integreren met de besluitvorming over één project, nl. de Oosterweelverbinding. En niet met alle andere Masterplan-projecten, waaronder de A102 en de vertunnelde R11 die een ondeelbaar zijn door bv. de integratie met het project van de tweede spoorontsluiting. De milieu-impact van deze eveneens geplande Masterplanwerken bestrijkt geografisch nochtans een veel groter gebied dan het gebied van het Oosterweeltracé, en heel wat meer gemeenten (Oosterweelverbinding: twee gemeenten; oostelijke bypass A102 en R11: zes gemeenten).

In het bestek werd verder gesteld: 'Het centrale project in het Masterplan 2020 is de realisatie van de Oosterweelverbinding'. Dat is echter niet langer zo, na de bijsturing van het Masterplan. De Oosterweelverbinding op het BAM-tracé is weliswaar het duurste want bouwtechnisch het meest complexe project (drie verkeerswisselaars, een afgezonken riviertunnel, ontdeubelde tunnels in kanaaldokken, twee cut&cover-tunnels tussen Noorderlaan en respectievelijk Merksem/Deurne) uit het Masterplan 2020. Maar de nieuw-geplande bypass A102 + R11bis vertegenwoordigt op zich meer kilometer snelweg dan de Oosterweelverbinding, doorkruist het grondgebied van minstens zes gemeenten en moet – veel meer dan de Oosterweelverbinding – dienen om de huidige Antwerpse ring te ontlasten.

We citeren uit de regeringsmededeling van 22 september 2010: 'In de loop van het overlegproces is duidelijk geworden dat een verbreding van de Ring rond Antwerpen niet opportuun is. Om die reden kiest de Vlaamse Regering aan de oostkant van Antwerpen voor een bijkomende verbinding.' Die bijkomende verbinding of bypass kan daarom evengoed beschouwd worden als het centrale project in het Masterplan 2020.

In het gepubliceerde bestek werd gesteld dat de Vlaamse regering een akkoord bereikte over het nieuwe Masterplan op 30 maart 2010. Dat is niet correct: de volledige versie van het Masterplan 2020 dateert van september 2010. Toen werd o.a. het vertunnelen van de R11 toegevoegd aan het

Masterplan en werd de optimalisatie van de Singel (verbreding ring) geschrapt. Samen vormen die twee projecten bijna twintig kilometer hoofdwegennet in de stad en in de rand: met de Leien zijn ze de belangrijkste tangentiële verbindingen in de agglomeratie. Door bij het uitschrijven van de studieopdracht enkel te verwijzen naar de beslissing van 30 maart 2010 en niet naar die van september 2010 negeerde de opdrachtgever de twee belangrijkste wijzigingen in het Masterplan.

De Vlaamse regering (als hoofdaandeelhouder van de NV BAM) geeft bij het opstarten van de plan-MER-procedure (aankondiging en kennisgeving) een enge interpretatie aan de reikwijdte van het op milieueffecten te evalueren Masterplan, wat op termijn tot het schrappen van dit nieuwe plan-MER aanleiding kan geven.

De cruciale vraag is: beperkt het nieuwe plan-MER zich tot een milieueffectenevaluatie van enkel de Oosterweelverbinding (en alternatieven) – op basis dan wellicht van een impliciete ‘recuperatie’ van het vorige bredere plan-MER dat geen update krijgt – of maakt men een volwaardig nieuw plan-MER, d.w.z. inclusief bv. de effecten van de toevoeging van de A102 en de vertunnelde R11 aan het Masterplan? Dat laatste maakt een wereld van verschil, ook en vooral voor de omwonenden. Uit lokale reacties op de streefbeeldstudie over de R11bis blijkt dat in de zuidrand van Antwerpen voorbehoud wordt aangetekend bij de zin van dit project. De verkeersmodelleringen van het Masterplan 2020 tonen aan dat het oplossend vermogen van deze nieuwe bypass in combinatie met de Oosterweelverbinding eerder beperkt is. Dit zijn indicaties dat een plan-MER over het volledige Masterplan in deze fase relevant en zelfs noodzakelijk is..

Maar voor een plan-MER over de A102 of de R11bis wordt doorverwezen naar een later tijdstip, wanneer de besluitvorming over de Oosterweelverbinding – inclusief onderhavig plan-MER – alweer verder gevorderd is en misschien in een definitieve plooi is gevallen. Quid in dat geval, wanneer de aparte plan-MERs over die andere projecten negatief zouden uitvallen en aanleiding zouden geven tot het schrappen van die projecten? Een eventueel schrappen van andere Masterplanprojecten heeft immers meteen een weerslag op het project dat nu apart op milieueffecten bestudeerd zal worden. Meer nog: grote wijzigingen aan het Masterplan kunnen de werking en de effecten van de Oosterweelverbinding op fundamentele wijze beïnvloeden, wat het plan-MER over dit ene project op slag irrelevant kan maken. Alleen een plan-MER over het volledige Masterplan kan dergelijk debacle voorkomen.

De Oosterweelverbinding is slechts een van de vele projecten uit het nieuwe Masterplan. Na de fundamentele wijzigingen in het Masterplan volstaat het niet om uitsluitend of vooral de gewijzigde milieueffecten op dat ene project in kaart te brengen. Een half plan-MER is geen plan-MER, zal het oordeel zijn van de Europese Commissie.

Een essentiële tussenstap wordt hier overgeslagen: een plan-MER waarin de effecten van de totaliteit van de Masterplanprojecten in kaart gebracht en beoordeeld wordt. Het oude Masterplan en bijgevolg ook het oude plan-MER daarover zijn grotendeels voorbijgestreefd.

In de kennisgeving (p.29) lezen we dat het nieuwe Masterplan zoals goedgekeurd op 29 september 2010 kan worden beschouwd als ‘een actualisatie en uitbreiding van het Masterplan uit 1997’. In het bestek van 23 februari 2011 voor de opmaak van een nieuw plan-MER formuleerde opdrachtgever BAM een en ander als volgt:

De Vlaamse decreetgever heeft BAM belast met de uitvoering van verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 15 december 2000, zoals gewijzigd van tijd tot tijd en bij beslissing van 31 maart 2010 uitgebreid tot het Masterplan 2020.

Het Masterplan is evenwel niet zomaar 'gewijzigd van tijd tot tijd' of 'geactualiseerd en uitgebreid'. Het is volledig herschreven. Het gaat inmiddels om een fundamenteel ander Masterplan dat in en rond Antwerpen een heel ander globaal wegennet voorziet dan in het oude Masterplan was uitgetekend. Op het vlak van de wegeaanpak is er a.h.w. maar één constante: de Oosterweelverbinding. De meeste grote wegenplannen uit het oude Masterplan zijn geschrapt en vervangen door nieuwe wegen op andere locaties.

In de kennisgevingsnota lezen we op p.11:

Hoewel de plan-MER-wetgeving nog niet van kracht was en een masterplan strikt genomen niet onder de – later opgestelde – criteria van een plan of programma volgens het plan-MER-decreet valt (zie hieronder), werd een plan-MER opgesteld om de milieueffecten van het Masterplan te onderzoeken.

Met deze uitleg wordt gesuggereerd dat voor het Masterplan 2020 'strikt genomen' geen plan-MER gemaakt moet worden, omdat het geen kader vormt voor het afleveren van vergunningen (zie ook kennisgeving p.14). Maar deze redenering gaat voorbij aan het onderscheid tussen een plan-MER en een project-MER. Een plan-MER wordt gemaakt om zowel een beoordeling op planniveau als op gebiedsniveau te kunnen maken. Met planniveau wordt bedoeld: 'van het volledige plangebied voor de verschillende alternatieven voor het Masterplan' (zie ook hoger). Met onze vraag om zowel het oorspronkelijke Meccanotracé zonder R11bis als de Meccano Plus met R11bis te onderzoeken, leggen we bijvoorbeeld twee alternatieve versies van een Masterplan voor. Onderscheidend is hier het al dan niet meenemen van de R11bis. In een plan-MER is ruimte voor dit soort benadering, in een project-MER niet. In een plan-MER probeert men het overzicht te bewaren en de effecten van een globaal plan of alternatieven ervan te beoordelen. In een project-MER onderzoekt men de effecten van concrete projecten, niet van scenario's.

Het plan-MER dat men hier wil maken voor de Oosterweelverbinding is een project-MER dat wordt gepresenteerd als een plan-MER voor een GRUP. In de kennisgevingsnota (p.7) formuleert men het aldus:

Het gaat hier om een wijziging van een bestaand RUP, waarvoor reeds eerder een plan-MER- en daarna ook een project-MER-procedure werd doorlopen.

Het eerdere plan-MER leverde evenwel een globale evaluatie van het hele Masterplan, en die globale evaluatie vormde de basis en legitimatie voor het GRUP Oosterweelverbinding dat op 16 juni 2006 werd goedgekeurd. In de regeringsbeslissing van die dag lezen we dan ook passages als deze:

Gelet op de beslissing van de Vlaamse regering van 10 juni 2005 ter goedkeuring van de strategie 1B 'Oosterweelverbinding gekoppeld aan een hoge tolheffing', waardoor uitvoering wordt gegeven aan de resultaten van het plan-MER met name dat de aanleg van de Oosterweelverbinding positief kon worden geëvalueerd indien het verkeersaantrekkend effect gemilderd zou worden via het scenario van een tolheffing;

In het plan-MER waren verschillende globale scenario's geëvalueerd, waaruit één voorkeursscenario naar voor kwam (Masterplan met Oosterweelverbinding, mits tolheffing als milderende maatregel). Vanuit dat totaalbeeld volgde het GRUP voor een Oosterweelverbinding met viaduct. In het plan-MER waren immers geen uitvoeringsvarianten onderzocht. Vervolgens werd een project-MER opgemaakt, waarin deze keer wel de milieueffecten van een Oosterweelverbinding met viaduct werd onderzocht werd. In de kennisgevingsnota (p.30) lezen we hierover:

De milieueffecten van deze variant zijn uitgebreid onderzocht in het project-MER voor de Oosterweelverbinding (2008).

Erkend wordt dat de milieueffecten ('verkeerskundige en daarvan afgeleide effecten zoals geluid en lucht') pas beoordeeld werden in het project-MER. In het plan-MER waren eerder de milieueffecten van het globale Masterplan beoordeeld.

Daarom stelt de kennisgeving (p.35) o.i. nu ten onrechte:

Onderhavig plan-MER beoordeelt zoals gezegd niet de milieueffecten van het Masterplan 2020 als geheel.

Tegelijk laat men echter ook dit noteren (p.34):

... omdat de Oosterweelverbinding in principe niet los mag gezien worden van de rest van het Masterplan 2020, moeten ook de cumulatieve effecten van de Oosterweelverbinding met de rest van het Masterplan onderzocht worden.

Dit is een voor interpretatie vatbare formulering. Bedoelt men de cumulatieve effecten van de andere onderdelen van het Masterplan op de Oosterweelverbinding, of omgekeerd, of nog iets anders? Geëxpliciteerd dient alleszins te worden dat uiteraard ook de cumulatieve effecten van de Oosterweelverbinding op de andere onderdelen van het Masterplan en op het onderzoeksgebied in het algemeen moeten worden meegenomen.

Men probeert hieraan tegemoet te komen door het in de kennisgevingsnota te hebben over te hanteren ontwikkelingsscenario's (p.33):

Zoals aangegeven in §2.1.3 maken de andere onderdelen van het Masterplan 2020 – naast de Oosterweelverbinding – op zich niet het voorwerp uit van onderhavig plan-MER, aangezien dit enkel betrekking heeft op het te herziene GRUP Oosterweelverbinding. Maar de (belangrijkste) andere onderdelen van het Masterplan 2020 zullen wel gezamenlijk als (ontwikkelings)scenario worden meegenomen in dit plan-MER.

De opstellers van de kennisgevingsnota erkennen zelf dat het bij hun studie om een veel groter geheel gaat dan enkel het project van de Oosterweelverbinding. Dit blijkt ook uit het feit dat verkeersmodelleringen voor het hele Masterplan zullen worden gebruikt als basis voor evaluaties.

Toch wil men blijkbaar de plan-MER-beoordeling van die '(belangrijkste) andere onderdelen van het Masterplan 2020' doorschuiven naar een latere periode. En het globale Masterplan lijkt zelfs nooit te zullen worden geëvalueerd, als Masterplan.

Zoals hoger reeds aangehaald leiden dergelijke uitgangspunten tot fundamentele kennislacunes op het niveau van het functioneren en de effecten van het nieuwe Masterplan 2020. Daarom vragen wij aan de Dienst Milieueffectrapportage om de intentie tot het uitvoeren van een te beperkt plan-MER als een tekortkoming te erkennen en te laten herzien.

Voor vzw Straatego,

Manu Claeys, voorzitter
Van Geertstraat 69
2140 Borgerhout

Peter Verhaeghe, ondervoorzitter
Felix Moonsstraat 3
3290 Diest

Bezorgde bijlagen:

* Manu Claeys en Peter Verhaeghe, *Van knelpunten naar knooppunten. Over mobiliteit en stadsontwikkeling in Antwerpen. Een toekomstvisie*, juni 2010, 137 pp.

* Transport & Mobility Leuven, *Verkeerskundige analyse en MKBA van het Meccanotracé en de Oosterweelverbinding in Antwerpen*, 15 september 2010, 86 pp.

* Transport & Mobility Leuven, *Verkeerskundige Analyse van het Meccanotracé en de Oosterweelverbinding in Antwerpen m.i.v. hoofdweg R11*, 8 juni 2011, 15 pp.