

# De Oosterweelfolder van PVDA: populistische verkiezingspropaganda

Bart Martens, dinsdag 18 maart 2014



*In de folder die 150.000 Antwerpenaars de komende maand in de bus zullen krijgen, wordt het Oosterweeltracé “traag, ongezond en duur” genoemd. PVDA schuift daarom een eigen plan naar voren dat “snel, gezond en goedkoop” zou zijn. In verkiezingstijd is echter niets wat het lijkt. Een gezonde dosis argwaan is dan ook op zijn plaats bij het lezen van de PVDA-folder. Die dosis krijgt u van Bart Martens, Vlaams volksvertegenwoordiger voor sp.a. Hij neemt de folder op de korrel, weerlegt de meest flagrante onwaarheden en toont aan dat het ‘plan’ van PVDA toch niet zó ambitieus of vernieuwend is.*

1. “Ondanks miljarden euro’s aan investeringen verbeteren de files nauwelijks ten aanzien van de huidige situatie.”

Uit alle studies is gebleken dat een derde Scheldekrusing absoluut noodzakelijk is om de Antwerpse files in te perken en het Milieueffectenrapport (MER) laat er geen twijfel over bestaan dat Oosterweel er met kop en schouders bovenuit steekt. **Oosterweel is veel robuuster dan Meccano omdat het minder congestiegevoelige en oververzadigde wegvakken heeft. Zo blijft de Kennedytunnel in het Meccanoscenario zwaar overbevoerd.** Terwijl in de avondspits de intensiteit over capaciteit verhouding (I/C >80%=vertraagd verkeer) in de Kennedytunnel bij Oosterweel (met tangenten en gedifferentieerde tol) 53% bedraagt, is dat bij Meccano (met tangenten en trajectheffing) maar liefst 100%. Bovendien blijft de stad in het Oosterweelscenario bereikbaar via de andere richting als er op de Ring een ongeval gebeurt. De robuustheid van het Oosterweeltracé vertaalt zich op die manier al gauw in uren tijdswinst.

Intensiteiten twee richtingen ASP op referentiesecties in REF 1.2.4.

|                                    | auto          | vracht       | pae           | I/C        |
|------------------------------------|---------------|--------------|---------------|------------|
| <b>Scheldeovergangen</b>           |               |              |               |            |
| Kennedytunnel                      | 6 600         | <50          | 6 650         | 53%        |
| Liefkenshoektunnel                 | 2 700         | 1 750        | 5 950         | 71%        |
| Nieuwe Scheldeovergang             | 6 800         | 1 050        | 8 800         | 70%        |
| Waaslandtunnel                     | 2 200         | 0            | 2 200         | 73%        |
| <b>Scheldekruisende bewegingen</b> | <b>18 350</b> | <b>2 800</b> | <b>23 650</b> | <b>65%</b> |
| Dubbele Scheldekruisingen          | <50           | 0            | <50           | -          |
| <b>Ringstructuur</b>               |               |              |               |            |
| R1 Zuid-Oost                       | 17 150        | 1 350        | 19 600        | 93%        |
| R1 Oost-Noord                      | 16 150        | 1 700        | 19 300        | 78%        |
| A102                               | 3 250         | 1 100        | 5 300         | 69%        |
| R11bis                             | 3 900         | 350          | 4 450         | 59%        |

Intensiteiten twee richtingen ASP op referentiesecties in REF 2.2.2.

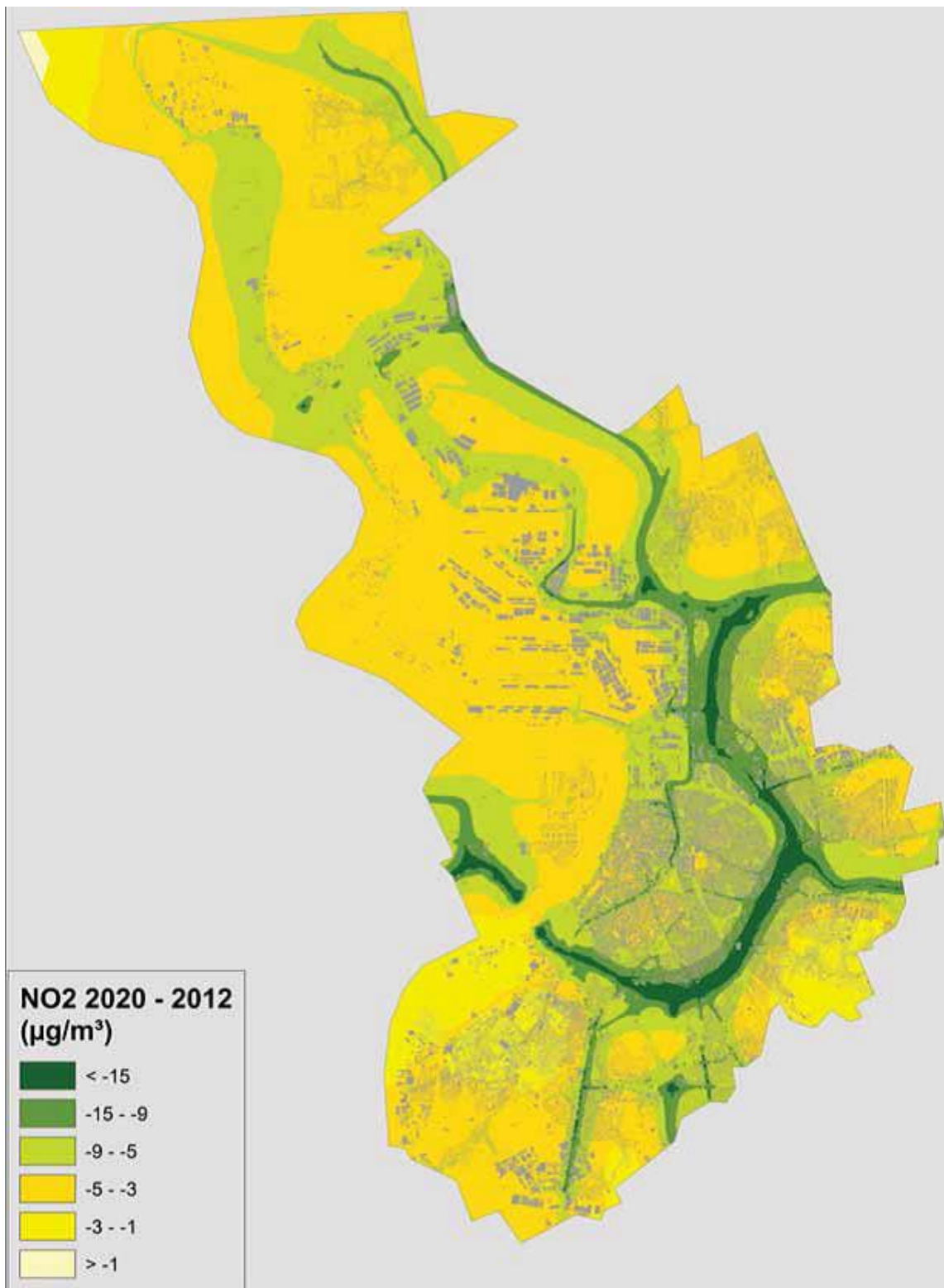
|                                    | auto          | vracht       | pae           | I/C        |
|------------------------------------|---------------|--------------|---------------|------------|
| <b>Scheldeovergangen</b>           |               |              |               |            |
| Kennedytunnel                      | 11 450        | 650          | 12 650        | 100%       |
| Liefkenshoektunnel                 | 2 750         | 850          | 4 350         | 52%        |
| Nieuwe Scheldeovergang             | 5 050         | 1 600        | 8 100         | 64%        |
| Waaslandtunnel                     | 2 100         | 0            | 2 100         | 70%        |
| <b>Scheldekruisende bewegingen</b> | <b>21 350</b> | <b>3 100</b> | <b>27 250</b> | <b>74%</b> |
| Dubbele Scheldekruisingen          | 1 750         | 100          | 2 000         | -          |
| <b>Ringstructuur</b>               |               |              |               |            |
| R1 Zuid-Oost                       | 16 850        | 950          | 18 550        | 88%        |
| R1 Oost-Noord                      | 10 650        | 500          | 11 550        | 55%        |
| A102                               | 3 750         | 1 700        | 6 950         | 91%        |
| R11bis                             | 3 950         | 550          | 5 000         | 65%        |

Kan het Oosterweeltracé alle fileproblemen in en rond Antwerpen oplossen? Neen. Moet er minder auto- en vrachtwagenverkeer naar en door de stad rijden? Absoluut. Een structurele oplossing voor de mobiliteitsproblematiek vereist naast infrastructuurwerken uiteraard fors opgetrokken investeringen in andere vormen van vervoer en transport zoals fiets, binnenvaart en openbaar vervoer.

Maar niets doen op vlak van infrastructuur is ook geen optie. Dan zou tegen 2020 het aantal zwaar overbelaste wegkilometers op het hoofdwegennet verdrievoudigen in de ochtendspits en verdubbelen in de avondspits. De Oosterweelverbinding zorgt ervoor dat het doorgaand verkeer op de Ring rond Antwerpen 29 procent minder lang onderweg is tegen 2020 dan wanneer er niets verandert. Voor wie in Antwerpen zelf moet zijn is dat 20 procent, voor het verkeer naar de haven 24 procent.

2. "Ondanks miljarden investeringen geeft het BAM tracé nog een verslechtering van de luchtkwaliteit tegenover huidige situatie in deelgebieden: Luchtbal, Merksem, Deurne Noord."

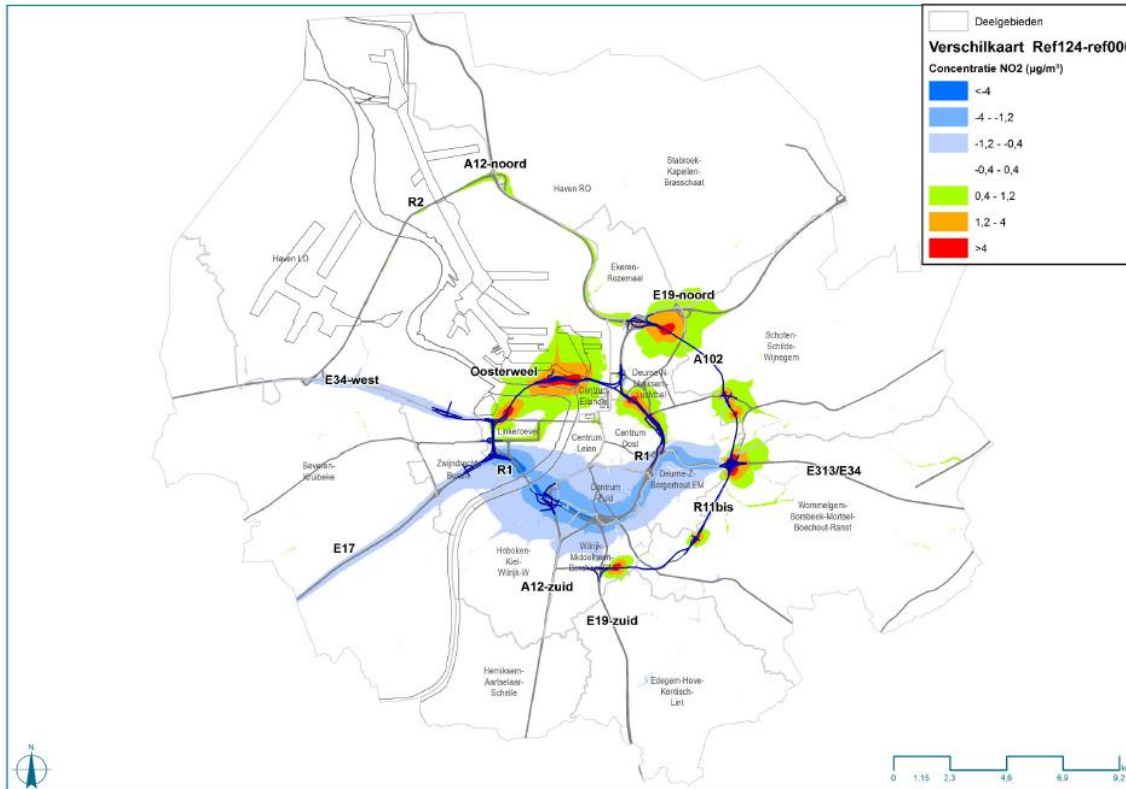
Dit is niet waar: **na Oosterweel zal geen enkele Antwerpenaar slechtere lucht inademen dan vandaag, ook zij die in Luchtbal, Merksem of Deurne Noord wonen niet.** Komt Oosterweel er, of Meccano, of zelfs helemaal geen nieuwe Scheldetunnel: de luchtkwaliteit in de omgeving van de Antwerpse Ring zal in 2020 heel wat beter zijn dan vandaag. Dat is het gevolg van het algemeen milieubeleid (uitvoering Masterplan 2020, strengere uitstootnormen nieuwe wagens...). Zo zorgt Oosterweel in de smalle strook tussen het Sportpaleis en Luchtbal inderdaad voor een stijging van concentraties van stikstofdioxide in vergelijking met een scenario waarbij er geen nieuwe Scheldekrusing komt (maximum 4 µg/m<sup>3</sup>, zie rode en oranje vlekjes op figuur 34). Maar in diezelfde strook zullen de concentraties stikstofdioxide – door dat algemeen milieubeleid - hoe dan ook 9 à 15 µg/m<sup>3</sup> lager liggen dan vandaag (zie groene zones op figuur 1). Dat wil zeggen dat zelfs in de kleine rode vlekjes de luchtkwaliteit er netto op vooruit gaat. Ook in de omgeving van het Sportpaleis en Luchtbal zal de luchtkwaliteit in 2020 dus beter zijn dan vandaag.



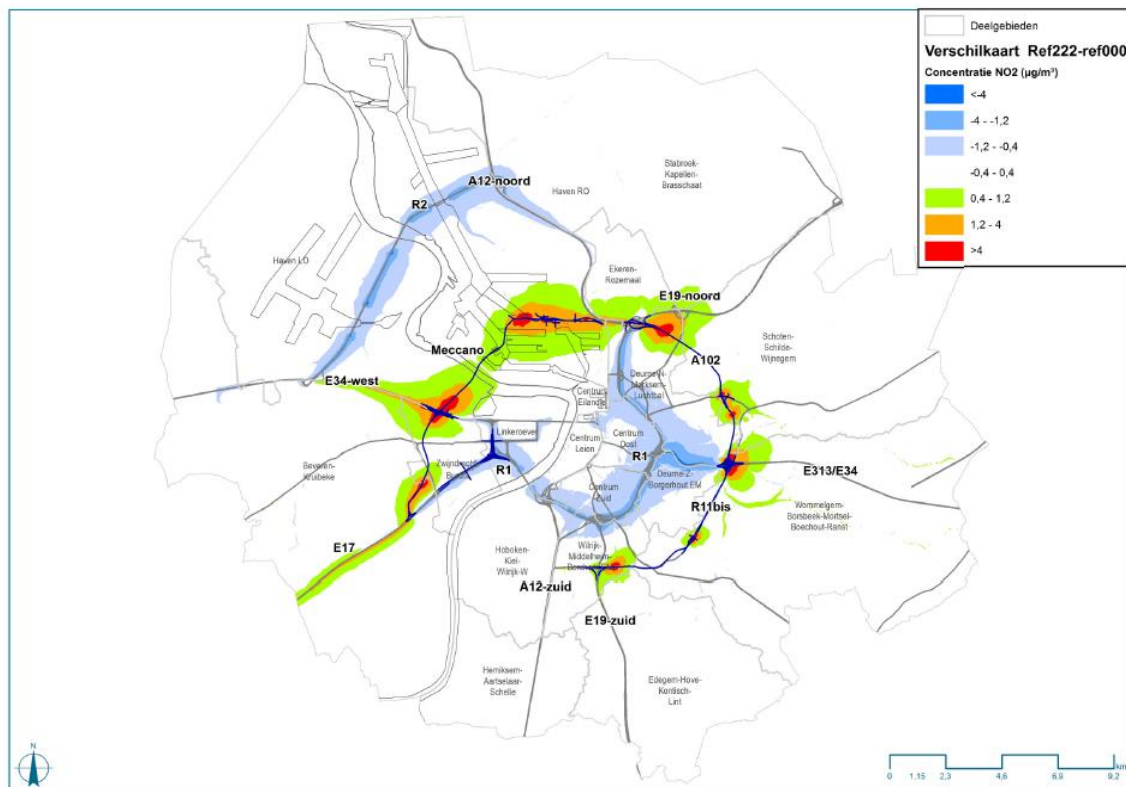
Figuur 1. Daling stikstofdioxideconcentratie in de periode 2012-2020 als gevolg van algemeen beleid (zonder nieuwe Scheldetunnel): 3 à 5 µg/m³ ver van drukke wegen, meer dan 5 µg/m³ dicht bij drukke wegen en meer dan 15 µg/m³ langs de Ring.

Bron: <http://www.antwerpen.be/eCache/ABE/84/16/087.Y29udGV4dD04MDMzOTAz.html>

**Figuur 34: Verschilkaart jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie (Ref.1.2.4-Ref.0.0.0) in µg/m<sup>3</sup>**



**Figuur 40: Verschilkaart jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie (Ref.2.2.2-Ref.0.0.0) in µg/m<sup>3</sup>**



Blootstelling

stikstofdioxide Oosterweel (met tangenten en gedifferentieerde tol) en Meccano (met tangenten en trajectheffing)

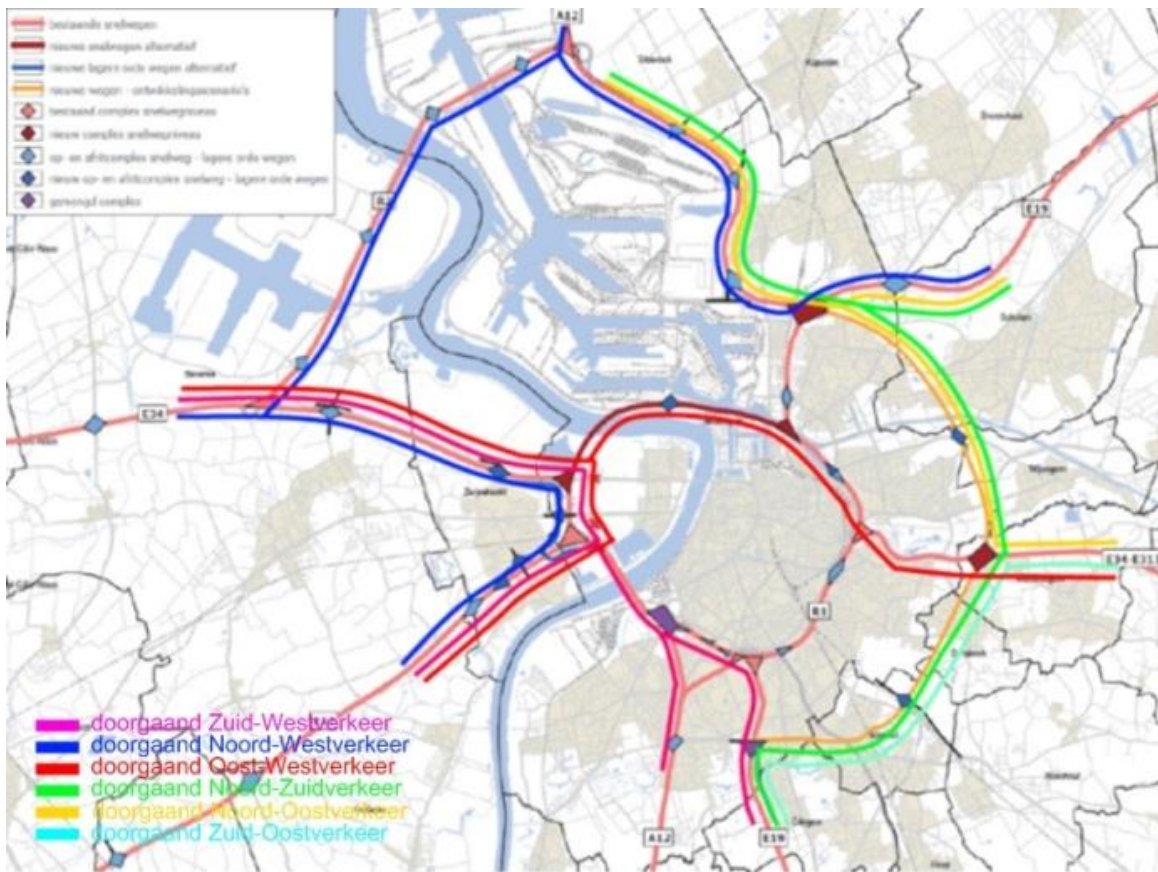
Als we de NO<sub>2</sub>-concentraties per deelgebied bekijken, blijken de **verschillen tussen Oosterweel en Meccano relatief gezien zeer klein ten opzichte van de algemene verbetering van de luchtkwaliteit** die we tegen 2020 mogen verwachten. Uit tabel 61 van het MER blijkt dat Meccano beter scoort t.o.v. het referentiescenario in Deurne Noord – Merksem - Luchtbal (van 32,6 naar 32,4 µg/m<sup>3</sup>), maar slechter in Ekeren-Rozemaai (van 28,4 naar 28,7 µg/m<sup>3</sup>) en Wilrijk-Middelheim-Berchem extra muros (van 33,3 naar 33,6 µg/m<sup>3</sup>). In al deze deelgebieden zullen de NO<sub>2</sub>-concentraties tegen 2020 echter met minstens 5µg/m<sup>3</sup> gedaald zijn als gevolg van het generieke beleid (strengere Europese uitstootnormen nieuwe voertuigen, Masterplan 2020, ...). De relatieve verschillen tussen Oosterweel en Meccano in de verschillende deelgebieden (maximaal 0,7 µg/m<sup>3</sup>) vallen daarbij in het niets.

**Tabel 61: NO<sub>2</sub> – Gemiddelde concentratie per deelgebied (µg/m<sup>3</sup>) per scenario**

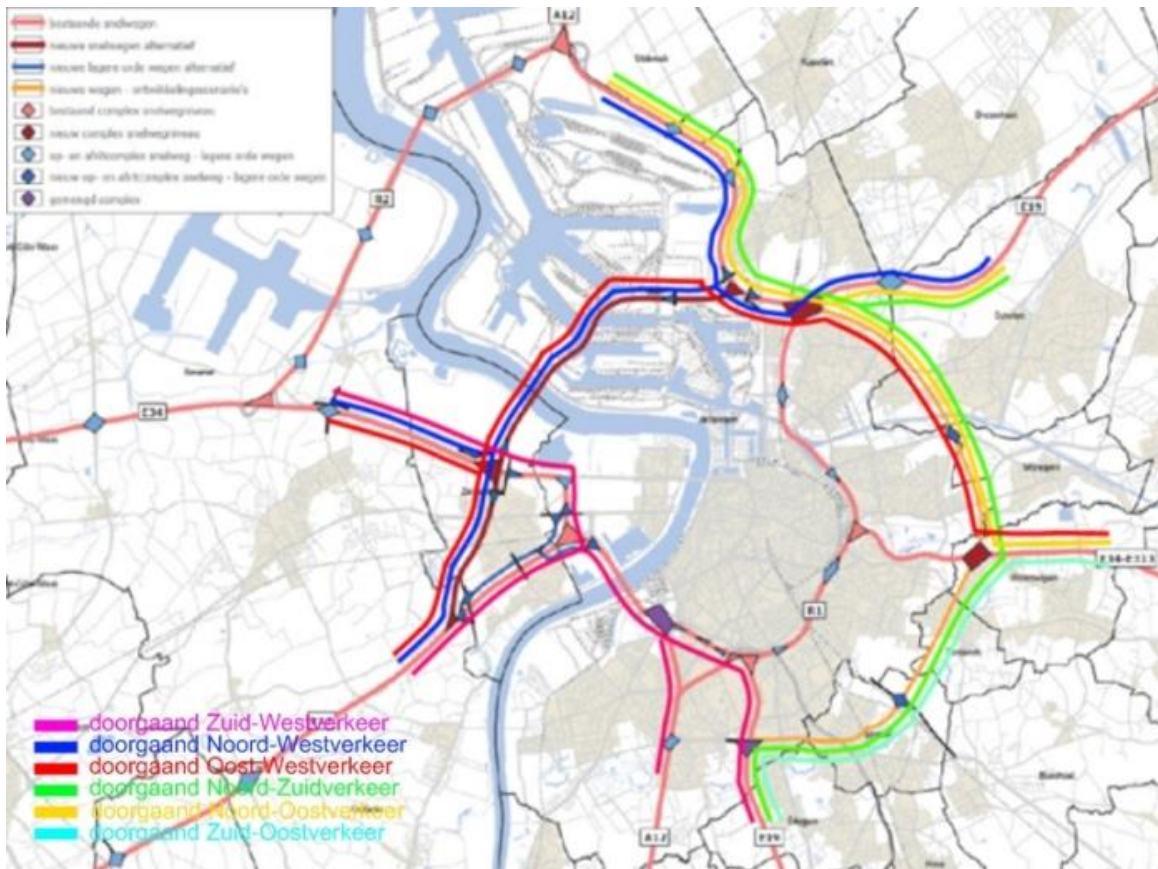
|  | Ref.<br>0.0.0 | Exploitatievarianten |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|--|---------------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|  |               | 1.2.1                | 1.2.2 | 1.2.3 | 1.2.4 | 1.2.5 | 1.5.4 | 2.2.1 | 2.2.2 | 2.2.5 | 3.2.1 |
| Centrum Leien                                      | 35,0          | 34,9                 | 34,9  | 35,1  | 34,7  | 35,0  | 34,7  | 34,7  | 34,8  | 34,9  | 34,8  |
| Centrum Eilandje                                   | 34,5          | 34,7                 | 34,9  | 35,1  | 34,8  | 34,9  | 34,8  | 34,3  | 34,3  | 34,3  | 34,5  |
| Centrum Oost                                       | 36,7          | 36,7                 | 36,6  | 36,2  | 36,7  | 36,4  | 36,7  | 36,4  | 36,3  | 36,3  | 36,4  |
| Centrum Zuid                                       | 37,6          | 37,2                 | 36,9  | 36,6  | 36,5  | 36,9  | 36,6  | 37,2  | 37,1  | 37,0  | 37,2  |
| Linkeroever  | 27,6          | 27,8                 | 27,9  | 28,2  | 27,9  | 28,0  | 27,9  | 27,2  | 27,3  | 27,3  | 27,7  |
| Haven RO   | 31,5          | 31,5                 | 31,7  | 31,7  | 32,0  | 31,7  | 32,0  | 31,5  | 31,6  | 31,6  | 31,6  |
| Haven LO   | 28,1          | 27,8                 | 28,0  | 28,0  | 28,0  | 28,0  | 28,1  | 27,8  | 28,0  | 28,0  | 27,8  |
| Ekeren-Rozemaai                                    | 28,4          | 28,4                 | 28,4  | 28,5  | 28,7  | 28,5  | 28,7  | 28,6  | 28,7  | 28,7  | 28,5  |
| Deurne-N-Merksem-Luchtbal                          | 32,6          | 32,7                 | 32,8  | 32,6  | 32,8  | 32,8  | 32,8  | 32,5  | 32,4  | 32,3  | 32,5  |
| Deurne-Z-Borgerhout EM                             | 35,5          | 35,2                 | 34,7  | 33,6  | 34,7  | 34,4  | 34,9  | 35,1  | 34,7  | 34,6  | 35,1  |
| Wilrijk-Middelheim-Berchem EM                      | 33,3          | 33,7                 | 33,5  | 33,4  | 33,2  | 33,5  | 33,0  | 33,8  | 33,6  | 33,6  | 33,8  |
| Hoboken-Kiel-Wilrijk-W                             | 30,5          | 30,5                 | 30,4  | 30,4  | 30,1  | 30,5  | 30,1  | 30,4  | 30,5  | 30,5  | 30,5  |
| Zwijndrecht-Burcht                                 | 25,1          | 25,2                 | 25,5  | 25,5  | 24,9  | 25,5  | 24,8  | 25,0  | 25,2  | 25,2  | 25,1  |
| Stabroek-Kapellen-Brasschaat-Berendrecht-Zandvliet | 23,3          | 23,2                 | 23,2  | 23,3  | 23,4  | 23,3  | 23,4  | 23,2  | 23,3  | 23,3  | 23,2  |
| Schoten-Schilde-Wijnegem                           | 25,1          | 25,1                 | 25,2  | 25,3  | 25,2  | 25,2  | 25,2  | 25,2  | 25,2  | 25,2  | 25,2  |
| Wommelgem-Borsbeek-Mortsel-Boechout-Ranst          | 25,0          | 25,2                 | 25,1  | 25,2  | 25,1  | 25,2  | 24,9  | 25,2  | 25,2  | 25,2  | 25,2  |

3. "Het BAM-tracé blijft het doorgaand vrachtverkeer, 82.000 vrachtwagens per dag waarvan vier vijfde niet in Antwerpen moet zijn, naar dichtbevolkte en kwetsbare stadsgebieden trekken."

Het doorgaand verkeer wordt bij Oosterweel met nieuwe verbindingen (tangenten A102 en R11bis) en gedifferentieerde tol even ver van de stad geleid als bij Meccano. Alleen het oost-west verkeer (E34/E17 – E313) rijdt bij Oosterweel dicht bij/door de stad (via Oosterweeltunnel). Minder dan 15% van het doorgaand vrachtverkeer bevindt zich op dit traject.



Doorgaande verkeersstromen Oosterweel (met tangenten en gedifferentieerde tol)



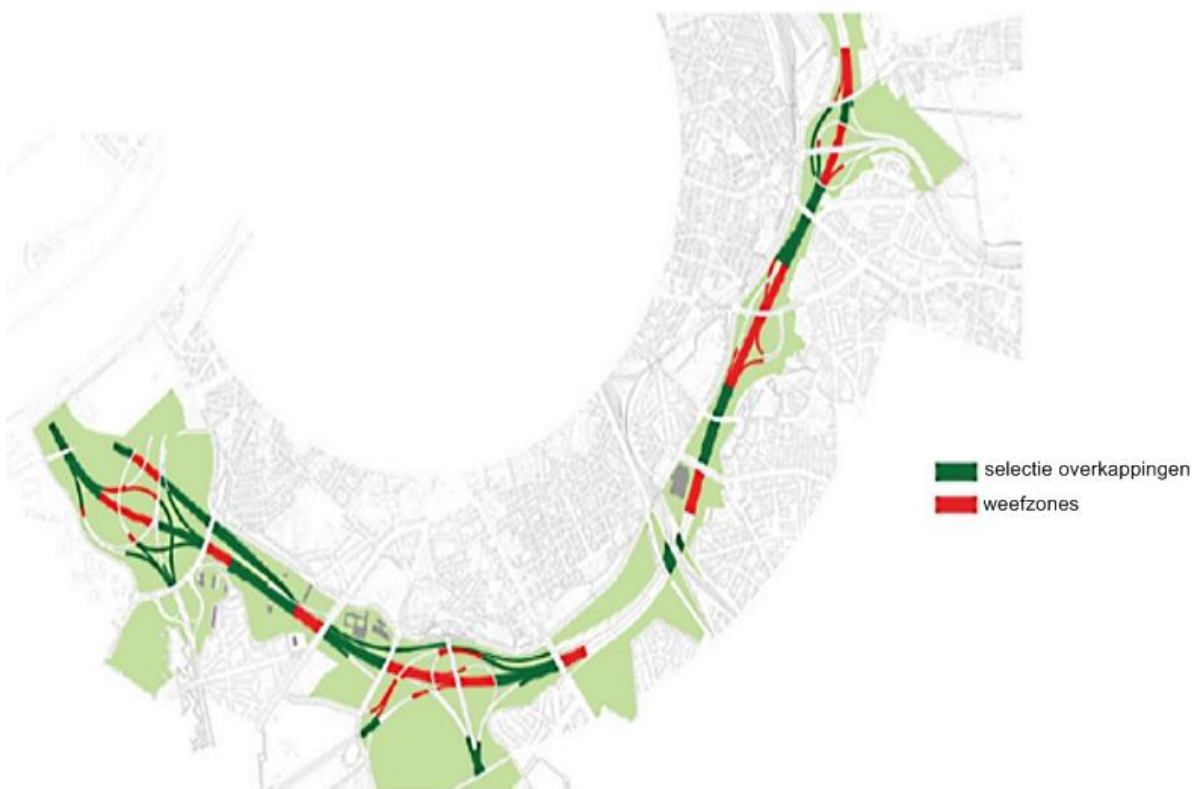
Doorgaande verkeersstromen Meccano (met tangenten en trajectheffing)

Bovendien is het Oosterweeltracé beduidend efficiënter in het draineren naar het snelwegennet van het sluipverkeer dat zich vandaag in de wijken op het onderliggend wegennet bevindt. Zo maakt het nieuwe aansluitingscomplex aan het Sportpaleis het mogelijk om vanuit Antwerpen Noord of Deurne Noord de Ring richting Nederland/noorden op te rijden. Dat leidt tot minder sluipverkeer in woonwijken in Deurne Noord en Merksem. **In Merksem zullen er in een avondspitsuur maar liefst 10.000 voertuigkilometers minder worden gereden dan bij Meccano.**

4. “En de overkapping van de ring wordt onmogelijk.”

Het MER wijdt een apart hoofdstuk aan de overkappingsmogelijkheden en stelt uitdrukkelijk: **“De keuze van het alternatief voor de derde Scheldekruising is niet of nauwelijks onderscheidend qua overkappingsmogelijkheden van de R1. Het feit dat de Oosterweel-verbinding aantakt op de R1 t.h.v. Groenendaallaan en Lobroekdok maakt slechts een beperkt verschil t.o.v. de andere alternatieven.”**

De Europese Tunnelrichtlijn legt een ‘tiensecondenregel’ op voor weefbewegingen voor en na een tunnel. Een overkapping is echter pas een tunnel bij een afstand van minstens 500 m. Voor na elkaar geschakelde stukken overkapping, die elk korter zijn dan die 500 m, geldt de tiensecondenregel niet. De Europese Tunnelrichtlijn geldt uiteraard ook voor Meccano. Op het traject Kennedytunnel – Antwerpen Oost zijn de mogelijkheden van overkapping bijgevolg identiek (zie donkergroene stukken op de figuur).



**Bij Oosterweel krijg je een deel van de overkapping binnen het bestek van de Scheldekruising zelf**, waardoor de eerste aanzet tot verdere overkapping al wordt gegeven. De viaducten aan het Sportpaleis en over het Albertkanaal worden afgebroken. De Ring gaat daar via een tunnel onder het Albertkanaal door. Daardoor worden de eerste overkappingen (stedelijk plein aan het Sportpaleis en park aan tunnel onder Albertkanaal) gerealiseerd. Deze projecten zijn onlosmakelijk verbonden met de uitvoering

van Oosterweel. Voorts komt er een sleuf tussen Schijnpoot en de tunnel onder het Albertkanaal, die in een volgende fase kan worden overkapt, zoals de groene stukken op onderstaande figuur weergeven.



5. "Er komt immers een tolheffing voor alle personenwagens in de Liefkenshoektunnel, in de nieuwe Oosterweeltunnel én in de nieuwe tunnel onder het Albertkanaal."

Er zal een systeem van gedifferentieerde tolheffing ingevoerd worden in de Scheldetunnels (hoogste tol in de Kennedytunnel, lagere tol in de nieuwe Oosterweeltunnel en laagste tol in de Liefkenshoektunnel). Daardoor wordt het (vracht)verkeer weg van de stad geduwd. Ten minste één Scheldetunnel zal steeds tolvrij blijven voor personenwagens. De exacte modaliteiten van dat systeem moeten nog verder worden uitgewerkt, maar **van een tolheffing voor personenwagens in de Alberttunnel is nooit sprake geweest**. Wel wil **sp.a** bij de verdere uitwerking van het scenario van gedifferentieerde tol laten onderzoeken of het niet zinvol is om voor personenwagens alle tunnels tolvrij te houden en voor vrachtwagens ook een tol in te voeren in de tunnel onder het Albertkanaal. Dat heeft als voordeel dat het personenverkeer zich optimaal spreidt over de gesloten ring (de "perfecte cirkel") en dat ook het doorgaand vrachtverkeer op de noord-zuid as wordt weggeduwd naar de tangenten verder van de stad (A102 en R11bis). Voor de financierbaarheid van het geheel zal dit nauwelijks een verschil maken. In het eerdere financieel model ging men ervan uit dat de tol op personenwagens slechts 5% van de totale tolobbrengsten zou uitmaken. Die 5% kan ruim gecompenseerd worden met de vrachtwagentol in de tunnel onder het Albertkanaal.

6. "Een deel van het Rivierenhof wordt opgeofferd. De huidige parkings aan het Sportpaleis worden werfzones, de site Spoor Oost wordt parking voor 4.500 auto's."

In de oksel van het verkeersknooppunt E34 - R1 wordt een klein stuk van het Rivierenhof ingenomen. De oppervlakte van die grondinname blijft beperkt tot ongeveer 400 m<sup>2</sup> en wordt **gebruikt voor het ringfietspad**. Het MER bestempelde deze



grondinname als 'verwaarloosbaar'. Ter vergelijking: bij Meccano verdwijnt er 10.000 m<sup>2</sup> van het natuurgebied de Oude Landen in Ekeren.

Hoe Park Spoor Oost ontwikkeld zal worden is nog niet beslist, maar **sp.a** stelt alles in het werk om hier een groen park voor de buurtbewoners van te maken. Een Park-ing Spoor Oost is voor ons geen optie. De aanleg van de Oosterweelverbinding leidt alleszins niet tot een ruimte-inname van het gebied Spoor Oost. Wel zal door het creëren van een volwaardige aansluiting op de ring, de druk op het onderliggend wegennet in de omgeving van Spoor Oost afnemen.

*7. "Berchem en zuidelijk deel van de Ring: verbreding van de Ring met 4 à 6 baanvakken. Zeker als de tangenten er niet komen. Wat waarschijnlijk is als men eerst de Oosterweeltunnel aanlegt omdat er dan geen geld meer zal zijn voor tangenten."*

Er is geen enkele reden om ervan uit te gaan dat de tangenten er niet zouden komen en de huidige ring moet worden verbreed. De tangenten zijn opgenomen in het Masterplan van de Vlaamse regering en hun realisatie werd nog eens bevestigd bij de principesbeslissing rond Oosterweel. **Als trouwens na Oosterweel geen geld meer zou overblijven voor de aanleg van de tangenten** – zoals PVDA beweert – **dan moet dat zeker het geval zijn in het Meccano scenario**. De Meccanoverbinding is immers 5% of 160 miljoen euro duurder dan Oosterweel.

Jaren geleden werd ook al gezegd dat van het Masterplan enkel de Lange Wapper zou uitgevoerd worden en dat voor de andere maatregelen die er kwamen op vraag van **sp.a** (zoals de nieuwe tramlijnen of de voor binnenvaart noodzakelijke verhoging van de bruggen over het Albertkanaal) geen geld meer over zou zijn. Van die andere investeringen zou niets in huis komen. Niets is minder waar gebleken.

*8. "Linkeroever. Het Sint-Annabos (100 ha) wordt gekapt, tot op 50 meter van de bewoning om een slibstort aan te leggen. De Charles De Costerlaan verdwijnt."*

De Charles De Costerlaan verdwijnt inderdaad ... om plaats te maken voor een fietsboulevard!

Zowel bij Oosterweel als bij Meccano acht het plan-MER een gedeeltelijke kap van het Sint-Annabos noodzakelijk voor de aanleg van slibontwateringsbekkens. Meccano omvat naast de Scheldetunnel echter nog een 2<sup>de</sup> (900 meter lange) tunnel onder het Hansadok, waardoor een veel groter volume aan baggerspecie ontwaterd moet worden (1,5 à 2 miljoen m<sup>3</sup>). In het MER wordt het daarom noodzakelijk geacht het Sint-Annabos bij de aanleg van het Meccano tracé twee maal als laguneringszone te gebruiken: eerst voor de Scheldetunnel, nadien voor baggerspecie uit het Hansadok. **De sliblagunering en hinder voor de buurt zal daarom bij Meccano twee maal zo lang duren.**

**Sp.a** dringt er op aan dat in het project-MER alsnog naar alternatieve oplossingen wordt gezocht (mechanische slibontwatering, elders ontwateren, ...) zodat een groter deel van het Sint-Annabos kan worden behouden. **Sp.a** wil ook nut en noodzaak van de tolpleinen opnieuw bekijken. Als die kunnen verdwijnen (door elektronische systemen van tolheffing), dan kan de hele verkeersknoop op linkeroever verlaagd worden uitgevoerd waardoor bovengronds een groter stuk van de natuurgebieden wordt gevrijwaard en geluidshinder verder wordt teruggedrongen.

Dan hebben we nog het eigen PVDA+ plan met vier punten. Weinig origineel en doeltreffend zo blijkt:

*1. "Maak de Liefkenshoektunnel tolvrij. Dit geeft onmiddellijk drie resultaten: ontlasting van de ring, minder luchtvervuiling voor de Antwerpenaren, en minder files."*

In het "Rapport Doorrekeningen Liefkenshoektunnel Tolvrij" concludeert het Vlaams Verkeerscentrum dat het afschaffen van de tol wel leidt tot een toename van het verkeer dat de Liefkenshoektunnel gebruikt, maar dat het **verschil in verkeersbelasting aan de Kennedytunnel zeer klein** is – slechts enkele procenten. Een tolvrije Liefkenshoektunnel zal de verkeersdruk op de Ring slechts in zeer beperkte mate verlichten en is niet het wondermiddel dat PVDA ervan maakt. Met enkel een tolvrije Liefkenshoektunnel blijft

een groot deel van het verkeer op de relatie Nederland-Linkeroever de Kennedytunnel gebruiken omdat de Liefkenshoektunnel, voor wie bijvoorbeeld van de E19(Breda) komt en naar de E17 moet, nog steeds te ver omrijden is.

**Sp.a** heeft daarom een voorstel uitgewerkt dat veel doeltreffender is: het verplicht gebruik van de Liefkenshoektunnel voor doorgaand vrachtverkeer op de Noord-West as doorheen Antwerpen. Op die manier wordt op de meest filegevoelige momenten en richting meer dan drie keer zoveel vrachtwagens uit de Kennedytunnel gehaald in vergelijking met een tolvrije Liefkenshoektunnel. Dat leidt tot een aanzienlijke daling van het aantal file-uren en is goed voor de luchtkwaliteit in dichtbevolkte stadswijken rond de ring. De maatregel is eenvoudig te nemen aangezien het systeem voor nummerplaatherkenning voor onder meer trajectcontrole in 2014 wordt geïnstalleerd. De ingreep is ook financieel interessant. Met het extra doorgaand vrachtverkeer dat verplicht door de Liefkenshoektunnel wordt gestuurd, stijgen de inkomsten van die tunnel jaarlijks met 40 miljoen euro. Zo kan de Liefkenshoektunnel gratis voor auto's worden gemaakt, zonder dat de belastingbetaler daarvoor opdraait (die moet in het voorstel van PVDA opdraaien voor het betalen van een "schaduwtoel" aan de uitbater van de tunnel voor het compenseren van de minderinkomsten).

*2. "Leg de A102 aan, naast de nu reeds voorziene spoorwegbedding en ingetunneld op plaatsen van bewoning. Dan verdwijnt heel veel doorgaand vrachtverkeer van de ring."*

De aanleg van de A102 werd ingeschreven in het Masterplan 2020 en nogmaals bevestigd in de principiële beslissing rond Oosterweel. De A102 zal zoveel mogelijk onder de grond worden aangelegd (enkel voor aansluitingen op bovengrondse infrastructuur komt ze boven). Wat PVDA hier voorstelt is dus volledig gelijklopend met het overheidsbeleid.

*3. "Voer rekeningrijden voor doorgaand vrachtverkeer in. In Duitsland heeft dit systeem de files sinds 2005 opgelost. Op die manier kan je het vrachtverkeer ook naar de Liefkenshoektunnel leiden."*

Dat rekeningrijden voor vrachtverkeer is door de Regering beslist en wordt in 2016 ingevoerd.

*4. "Overkap de ring."*

Met de Oosterweelbeslissing wordt hiermee een aanvang gemaakt. De hinderpalen daarvoor (nog twee viaducten op de ring en een bovengrondse Ring tussen Sportpaleis en Luchtbal) worden uit de weg geruimd en de eerste overkappingen (stedelijk plein en park boven tunnel onder Albertkanaal) worden een feit en zitten mee vervat in het bestek van de Oosterweel. In het op zich al duurdere plaatje van het Meccanotracé, is van het weghalen van de viaducten en een versleuving van de ring helemaal geen sprake. Later aan de overkappingen beginnen, wordt dan veel duurder en veel moeilijker.