



Vlaamse Regering  
p/a Ruimte Vlaanderen  
Koning Albert II-laan 19, bus 16  
1210 Brussel

Brussel, 13 augustus 2014

Betreft: bezwaarschrift RUP Oosterweelverbinding - wijziging  
O. ref.: BL/14060/EG

Geachte,

Hierbij wenst Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw, koepel van Vlaamse milieu- en natuurverenigingen, volgend bezwaarschrift in te dienen tegen het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding – wijziging”, zoals voorlopig vastgesteld door de Vlaamse regering op 4 april 2014.

#### **1. Verkeerseffecten Oosterweelverbinding veel te positief ingeschat**

De Oosterweelverbinding wordt in de eerste plaats aangelegd met de bedoeling verkeersstromen vlotter te laten verlopen en congestie te beperken. Nieuwe verkeersinfrastructuur werkt de groei van het autoverkeer echter in de hand. Een verbetering van de doorstroming door een capaciteitsuitbreiding maakt het immers ook aantrekkelijker om te rijden, met als gevolg het aanzuigen van nieuw verkeer, bovenop de autonome groei van het verkeer. Dit nieuwe verkeer wordt in de wetenschappelijke literatuur “geïnduceerd verkeer” genoemd: het wordt uitgelokt door de nieuwe infrastructuur zelf. De beslissing van de Vlaamse regering over de Oosterweelverbinding houdt geen rekening met dit geïnduceerd verkeer.

Op basis van buitenlandse voorbeelden, geïnventariseerd door Litman<sup>1</sup>, mogen we ervan uitgaan dat zowat 80% van de bijkomende wegcapaciteit die in een congestiegevoelig gebied gebouwd wordt, in minder dan tien jaar tijd zal opgevuld zijn door geïnduceerd verkeer. Dat nieuw geïnduceerde verkeer zorgt ervoor dat de aanvankelijk positieve effecten op de doorstroming teniet gedaan worden. Er zullen na verloop van tijd integendeel meer auto's in de file staan dan voorheen, met daarbovenop een vergroting van de andere externaliteiten van verkeer, zoals ongevallen, emissies, ...

In het verkeersmodel dat gebruikt werd voor de Oosterweelverbinding wordt geen rekening gehouden met geïnduceerd verkeer. Er bestaat nochtans heel wat (inter)nationale literatuur over de gevolgen van infrastructuuruitbreidingen en het daardoor geïnduceerde verkeer<sup>2</sup>. In deze

---

<sup>1</sup> Todd Litman, Victoria Transport Policy Institute, (2012) “Generated Traffic and Induced Travel Implications for Transport Planning”, <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>.

<sup>2</sup> Zie onder meer: Weginfrastructuur, 'peak car' en de blinde vlek voor geïnduceerd verkeer, [Kobe Boussauw](#), UGent, bijdrage plandag [2014](#). En: Induced Travel Demand: Research Design, Empirical Evidence, and Normative Policies,

literatuur wordt veelvuldig aangehaald dat het korte termijneffect verschilt van het langetermijneffect. Het korte termijneffect (gedurende de eerste drie jaar) wordt geschat tussen de 10% en 50%, het middellange termijneffect (na drie jaar) ligt tussen 50 en 100%. In een literatuuroverzicht samengesteld door Het Victoria Transport Policy Institute (2012) worden de korte- en langetermijneffecten met elkaar vergeleken:

*Tabel: Aandeel van de extra wegcapaciteit die ingenomen wordt door aangezogen verkeer (bron: studie VTPI, zie voetnoot 1)*

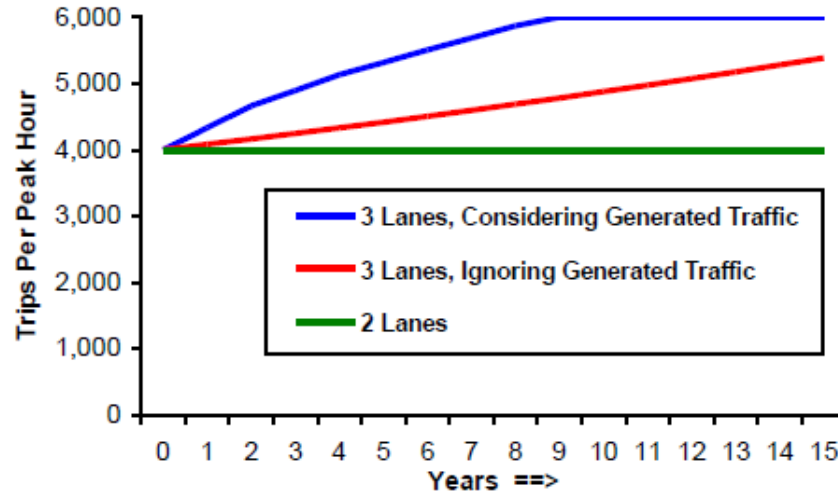
<b>Auteur</b>	<b>Korte termijn</b>	<b>Middellange termijn (+ 3 jaar)</b>
SACTRA		50 – 100%
Goodwin	28%	57%
Johnson and Ceerla		60 – 90%
Hansen and Huang		90%
Fulton	10 – 40%	50 – 80%
Marshall		76 – 85%
Noland	20 – 50%	70 – 100%

Enkel op korte termijn zal de Oosterweelverbinding voor een verbetering van de verkeersstromen zorgen en zal het sluipverkeer op het onderliggende wegennet afnemen. De nieuwe infrastructuur zuigt immers ook het sluipverkeer aan. Maar zodra er opnieuw filevorming is op de nieuwe infrastructuur, zal ook het sluipverkeer opnieuw gevoelig toenemen en snel opnieuw zijn niveau van voor de werken aannemen. Na enige tijd verdwijnen deze positieve effecten echter en zijn we globaal slechter af. Volgens deze onderzoeken wordt op middellange termijn 50% tot 100% van de extra capaciteit aan infrastructuur ingenomen door extra verkeer. Na enkele jaren zullen er opnieuw files staan op de Antwerpse ring, inclusief op de nieuwe Oosterweelverbinding. Het grote verschil met de situatie voor de ingreep, is dat de maatschappij er nu een aanzienlijke financiële schuld en veel emissies bij heeft.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft bij de doorrekening van de verkeerseffecten van de Oosterweelverbinding gebruik gemaakt van een inelastisch verkeersmodel, wat betekent dat er geen rekening wordt gehouden met het aanzuigeffect van de nieuwe infrastructuur, maar enkel met de autonome groei van het verkeer en met mogelijke verschuivingen van het bestaande verkeersvolume naar andere wegen. Het negeren van het aanzuigeffect zorgt vervolgens voor een verkeerde evaluatie van de verkeerseffecten van de Oosterweelverbinding. Door geen rekening te houden met geïnduceerd verkeer, worden de verkeerseffecten - die op zich al beperkt zijn en slechts enkele minuten tijds winst opleveren - nog veel te rooskleurig ingeschat!

Onderstaande figuur (bron VTPI, zie voetnoot 1) illustreert dit nogmaals:

**Figure 5** Projected Traffic



Er zijn heel wat buitenlandse voorbeelden die het fenomeen van geïnduceerd verkeer aantonen. Nicolaisen en Naess<sup>3</sup> bestudeerden een reeks Deense en Britse wegebouwprojecten, zowel projecten die effectief gebouwd werden als projecten die uiteindelijk niet werden gerealiseerd. Voor elk project bestonden er studies die het verkeer in de omgeving op voorhand inschatten. Bij de projecten die uiteindelijk gebouwd werden, bleek dat het verkeer in de studies systematisch onderschat was ten opzichte van de realiteit na de bouw. Bij de projecten die uiteindelijk toch niet gebouwd werden, bleek het verkeer in de omgeving door de studies systematisch overschat geweest te zijn. De gebouwde projecten induceerden verkeer, terwijl het niet bouwen tot gevolg had dat de latente vraag naar mobiliteit werd onderdrukt en de groei dus lager uitviel dan gedacht.

Ook de “minder hinder maatregelen” bij de werken op de Antwerpse ring in 2004 illustreren zeer goed het omgekeerde aanzuigeffect: minder capaciteit voor autoverkeer betekent ook minder wagens. Bij de werken op de Antwerpse ring in 2004 - 2005 verminderde de capaciteit van de ring met bijna 30%. Ook zorgde men voor goede alternatieven voor openbaar vervoer. De files namen niet toe, integendeel. Dit toont op een andere manier aan dat de overheid congestie niet moet oplossen met meer capaciteit voor het autoverkeer, maar wel met een doordachte totaaloplossing. Het nu voorliggende GRUP biedt deze totaaloplossing niet, maar zal integendeel contraproductief werken en zorgen voor meer verkeer, meer files en meer luchtvervuiling.

- 2. Aanleggen Oosterweelverbinding maakt behalen klimaatdoelstellingen onmogelijk**  
Studiebureau Transport & Mobility Leuven (TML) onderzocht in opdracht van Bond Beter Leefmilieu en Greenpeace de CO<sub>2</sub>-impact van de Antwerpse Oosterweelverbinding, de verbreding van de Brusselse ring en de verbinding Sint-Truiden – E40<sup>4</sup>. Uit deze studie blijkt duidelijk dat inzetten op meer weginfrastructuur niet te rijmen valt met de Europese

<sup>3</sup> Nicolaisen, M. S. & P. Naess (2013) The (in)accuracy of travel demand forecasts in the case of no-build alternatives. AESOP/ACSP Congress 2013. Dublin.

<sup>4</sup> Transport & Mobility Leuven, Tim Breemers, Invloed van nieuwe weginfrastructuur op de CO<sub>2</sub> uitstoot in België, december 2012

klimaatdoelstellingen.

Om de noodzakelijke globale EU-doelstelling van -30% CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 te realiseren, moet de uitstoot van transport in ons land met 21% dalen ten opzichte van 2005. De studie van TML toont aan dat de plannen voor de Oosterweelverbinding zullen leiden tot een status quo of zelfs hogere uitstoot dan die van 2005. In Antwerpen leidt de verwachte, autonome verkeersevolutie al tot een serieuze stijging (+4%) van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer op en rond de Antwerpse ring. Dit is voornamelijk toe te wijzen aan de sterke groei van het verkeer uit de haven. Als bovendien ook rekening wordt gehouden met het aanzuigeffect, wat door het inelastisch verkeersmodel niet het geval is, dan blijkt dat de uitstoot met de Oosterweelverbinding in en rond Antwerpen nog verder stijgt (+5,9%). Zelfs met het volledige Masterplan - dat ook voorziet in tramlijnen en fietspaden, waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot daalt – zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot nog steeds met 1,9% stijgen en blijft de noodzakelijke klimaatdoelstelling van een daling van 21% ver buiten bereik.

Het rapport van TML leert ook dat het en-en beleid van de Vlaamse regering – tegelijk investeren in wegen en met het ruimere masterplan in alternatieve maatregelen – geen oplossing is om onze klimaatdoelstellingen te halen. De winst die geboekt wordt door alternatieve maatregelen, gaat teniet door de uitbreiding van het wegennet en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal afgelegde kilometers. De Oosterweelverbinding ligt er bovendien voor minstens 100 jaar. Daardoor wordt het structureel onmogelijk om in de toekomst het autoverkeer en de daarbij horende klimaatimpact te verminderen.

Indien de Vlaamse regering dit RUP toch goedkeurt, zal aangegeven moeten worden welke inspanningen gevraagd zullen worden van andere sectoren (industrie, gebouwen, landbouw,...) om de klimaatdoelstellingen te halen.

### **3. Oosterweelverbinding maakt realisatie EU-normen fijn stof en NO<sub>2</sub> onmogelijk**

De files in Antwerpen zijn bij de ergste van Europa, de vervuilde lucht die ermee gepaard evenzeer. Het RUP voor de Oosterweelverbinding biedt op dat punt geen enkel uitzicht op de noodzakelijke verbetering. Volgens het MER blijven in het Oosterweel-scenario bijna 400.000 Antwerpenaren blootgesteld aan te veel fijn stof in vergelijking met de Europese norm (grenswaarde PM<sub>2,5</sub>), 14.000 inwoners blijven volgens het MER bovendien blootgesteld aan te veel stikstofdioxiden (NO<sub>2</sub>)<sup>5</sup>.

De nefaste effecten van luchtvervuiling zijn de afgelopen jaren overduidelijk aangetoond: een toename van allerhande luchtweginfecties, kanker, hart- en vaatziekten, baby's met een te laag geboortegewicht, meer kinderen met astma, verlies van gezonde levensjaren,... Het verbeteren van de luchtkwaliteit moet tot de wezenlijke bekommernissen van de Vlaamse regering behoren. Het goedkeuren van een RUP waardoor een verbetering van de luchtkwaliteit structureel onmogelijk wordt gemaakt, getuigt van onbehoorlijk bestuur. Met het RUP voor de Oosterweelverbinding blijkt de gezondheid van honderdduizenden Antwerpenaars die dagelijks naar hun werk of naar school gaan, voor de Vlaamse regering een minder urgent probleem dan de paar minuten extra tijdswinst in het verkeer.

---

<sup>5</sup> Plan-MER Oosterweelverbinding, Deelrapport 12: Discipline mens – gezondheid, tabel 59, blz. 88

Zoals meerdere onderzoeken reeds hebben aangetoond<sup>6</sup>, treden er reeds gezondheidseffecten op onder de Europese grenswaarden. Zeker kwetsbare personen zoals zwangere vrouwen, astmapatiënten of kinderen ondervinden heel wat gezondheidsproblemen bij luchtvervuiling onder de Europese norm. Voor de bescherming van de volksgezondheid moet daarom gestreefd worden naar het behalen van de aanbevelingen van de wereldgezondheidsorganisatie (WGO). De WGO hanteert ten aanzien van concentraties van verontreinigende stoffen waarden die 50% lager liggen dan hetgeen op dit moment vanuit de EU gevraagd wordt. In vergelijking met de richtwaarden van de WGO blijft volgens de resultaten van het MER de héle stad blootgesteld aan te veel fijn stof.

Verder blijkt uit het MER dat de lichte – maar veel te beperkte – verbetering van de luchtkwaliteit die verwacht wordt, volledig toe te schrijven is aan de verbetering van de technologieën in het wagenpark, door de invoering van de Euronormen voor nieuwe wagens. In het MER wordt terecht opgemerkt dat in het verleden bleek dat veronderstelde technologische verbeteringen niet tot de verwachte dalingen in de emissies hebben geleid. Dit gecombineerd met het feit dat door het inelastisch verkeersmodel geen rekening wordt gehouden met het geïnduceerd verkeer, zal ervoor zorgen dat de werkelijk te verwachten situatie nog slechter zal zijn dan wat het MER beschrijft.

Het niet naleven van de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxiden zal niet zonder gevolgen blijven. In februari 2014 wees de Europese Commissie in haar tweede ingebrekestelling er op dat België de sinds 2005 vereiste maatregelen om de volksgezondheid te beschermen niet heeft genomen en dat onze inwoners worden blootgesteld aan ongezonde fijn stof-waarden. De Commissie verzoekt België daarom “vooruitziend, snel en doeltreffend te handelen om de periode van niet-naleving zo kort mogelijk te houden”.

Ook de Europese norm voor verzurende stikstofdioxiden (NO<sub>2</sub>) wordt in de regio Antwerpen niet gehaald. Daarom moest de Vlaamse regering aan de Europese Commissie uitstel vragen tot 2015 om de norm te behalen. Uit het meest recente monitoringrapport van het Departement Leefmilieu (LNE), blijkt echter dat de luchtkwaliteit in de regio Antwerpen onvoldoende verbetert om de Europese norm tegen 2015 wel te halen. De transportsector neemt met 60% het grootste aandeel van de NO<sub>2</sub>-uitstoot voor zijn rekening.

Uit het MER voor het RUP Oosterweel blijkt echter dat het met dit project onmogelijk wordt om de Europese norm voor fijn stof en stikstofdioxide in de toekomst wel te halen. In dat geval zal België door de Europese Commissie doorverwezen worden naar het Europees hof. Dat kan dwangsommen opleggen van 3.000 tot 200.000 euro per dag, bovenop een forfaitaire boete.

Het recht op bescherming van de gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu zijn als grondrecht opgenomen in art. 23 van de Grondwet. De Vlaamse regering heeft de plicht dit grondwettelijk recht na te leven en uit te voeren. Met het nu voorliggende RUP Oosterweelverbinding gaat de regering in tegen dit grondwettelijk recht. Het RUP kan daarom niet goedgekeurd worden.

<sup>6</sup> The Lancet Oncology, Vol. 14, Nr. 9, Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE)

#### 4. Gezondheidsimpact niet correct in beeld gebracht

Bij de berekening van de gezondheidsimpact in het MER werd er ten onrechte geen rekening gehouden met afstand tot de weg. Er is nochtans een lange lijst van internationale wetenschappelijke onderzoeken over de gezondheidsimpact van het wonen in de nabijheid een drukke verkeersweg<sup>7</sup>. Het gaat daarbij zowel om epidemiologisch onderzoek, in-situ onderzoek als labo-onderzoek. Onderzoeken komen zowel uit Europa, Amerika als Japan. Alle onderzoeken komen tot de conclusie dat de afstand tot de weg één van de belangrijkste criteria is om de gezondheidsimpact in te schatten. Door de hogere luchtvervuiling vlakbij drukke wegen, ligt ook de impact op de gezondheid hier een stuk hoger. Zo blijkt uit Europees onderzoek dat de levensverwachting van een Europeaan gemiddeld met 8 maanden wordt ingekort door luchtvervuiling. Voor mensen die nabij een drukke snelweg wonen kan de levensduurverkorting oplopen tot 2,5 jaar.

De evaluatie van de gezondheidsimpact van de verschillende scenario's gebeurt in voorliggend plan-MER op het niveau van verschillende deelgebieden in en rond de stad, zoals bv. Centrum Zuid, Centrum-Oost, Deurne-Zuid - Borgerhout, Wilrijk - Middelheim - Berchem, Zwijndrecht - Burcht, ... De berekende gezondheidseffecten worden vervolgens over gans dit deelgebied uitgemiddeld. Daardoor blijft de meest problematische gezondheidsimpact, nl. de impact voor bewoners in een zone vlak bij de snelweg, volledig buiten beeld.

In het advies "*De impact van luchtvervuiling op de (volks)gezondheid en de nood aan nieuwe beleidsperspectieven*"<sup>8</sup> wijst de Strategische Adviesraad Welzijn, Gezondheid, Gezin er op dat een zo groot mogelijke scheiding zijn tussen leef- en woonomgevingen en verkeer. "Enkel met een scheiding tussen druk verkeer en leef- en woonomgevingen kan de gezondheidsimpact van luchtpolluenten, teruggedrongen worden", aldus het advies. Hierbij moet extra aandacht uitgaan naar stedelijke kernen en omgevingen met gebouwen bedoeld voor kwetsbare groepen - denken we maar aan scholen, kinderopvangvoorzieningen, woonzorgcentra... De ruimtelijke ordening moet in functie staan van de noodzaak van een vermindering van de uitstoot door voertuigen. Ziekenhuizen, scholen, woonzorgcentra, kinderopvanginitiatieven..., kortom: gebouwen met kwetsbare personen en groepen, moeten op voldoende afstand gelegen zijn van drukke verkeersassen."

Ook een advies van de Nederlandse Gezondheidsraad<sup>9</sup> stelt dat belangrijke nadelige effecten op de gezondheid zijn aangetoond bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan. Dit advies lag mee aan de basis van het Nederlandse "Besluit gevoelige bestemmingen" van 15 januari 2009. Door dit besluit kunnen in een zone van 300 meter breed langs rijkswegen geen nieuwe gevoelige bestemmingen worden gebouwd, als de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden. Op zo'n plek mag bijvoorbeeld een school

---

<sup>7</sup> Zie o.a. <http://www.bondbeterleefmilieu.be/page.php/30/448/11520>

<sup>8</sup> SAR WGG, Proactief advies - De impact van luchtvervuiling op de (volks)gezondheid en de nood aan nieuwe beleidsperspectieven, Brussel, 27 juni 2013

<sup>9</sup> Gezondheidsraad. Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Den Haag: Gezondheidsraad, 2008; publicatienr. 2008/09

zich niet vestigen. Het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid adviseert<sup>10</sup> om, naar analogie met de Nederlandse situatie, nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen niet binnen 300 meter van een snelweg te bouwen. Ook voor bestemmingen zoals sporthallen of sportvelden kunnen best minder belaste locaties gekozen worden.

In het RUP Oosterweel is echter geen sprake van dit soort blootstellingsmaatregelen. Meer nog, het MER stelt: “de toepassing van deze algemene regel is problematisch binnen de Antwerpse context, waar een groot deel van de schaarse nog ontwikkelbare terreinen zich deels binnen de 300m van de R1 bevinden: Nieuw Zuid, Regatta, Nieuw Zurenborg,...”

Het recht op een gezonde leefomgeving is een grondwettelijk omschreven recht. De Vlaamse regering moet dit grondwettelijk recht in haar beleid naleven. In het belang van de volksgezondheid zal de Vlaamse regering dan ook een keuze moeten maken: indien de Oosterweelverbinding aangelegd wordt, moeten de genoemde woonzones geschrapt worden en moeten er in het RUP zones langs de snelweg aangeduid worden waar geen nieuwe kwetsbare functies (scholen, kinderdagverblijven,...) kunnen opgetrokken worden.

## **5. Milderende maatregelen moeten verordenend worden vastgelegd in een RUP**

De Raad van State stelde reeds in meerdere arresten dat in een RUP ‘op een rechtszekere manier de nodig geachte flankerende en milderende maatregelen moeten worden voorzien of concreet in het vooruitzicht worden gesteld’<sup>11</sup>. Indien een RUP geen afdoende concrete en realiseerbare milderende of flankerende maatregel voorziet of in het vooruitzicht stelt, is het niet rechtsgeldig. Veelal komt dit er op neer dat een ruimtelijk milderende maatregelen, verordenend moeten worden vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften van een RUP.

In de verordende stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Oosterweel worden de milderende maatregelen inzake luchtvervuiling heel vaag en onduidelijk omschreven. Zo wordt in het MER diverse keren gesteld dat het voorzien van afzuiging en schoorsteen aan tunnelmonden noodzakelijk is. Verder stelt het MER: “Zuivering van de afgezogen lucht kan met behulp van verschillende technieken: elektrostatische filters voor fijn stof en actief kool voor NO<sub>2</sub> zijn bewezen technieken in tunnels en worden als zeer gunstig beschreven voor het verbeteren van de luchtkwaliteit voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (Oranjewoud, 2013).”

In de verordende stedenbouwkundige voorschriften van het RUP staat inzake luchtvervuiling enkel: “Er moeten bij de realisatie van de Oosterweelverbinding afdoende maatregelen genomen worden om significante uitstoot aan de Scheldetunnelmonden en kanaaltunnelmonden te vermijden” en “De realisatie van de grondbestemming dient ten aanzien van het omliggend woongebied afdoende afscherming van de weginfrastructuur te realiseren. Significante negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluid moeten daarbij vermeden worden.” Deze zeer algemene en vage omschrijving voldoet totaal niet aan wat de Raad van State omschrijft als een rechtszekere manier om milderende maatregelen concreet in het

---

<sup>10</sup> Afdeling Toezicht Volksgezondheid – team Milieugezondheidszorg, Impactanalyse verkeer en gevoelige groepen - Ondersteuning van het beleid, juni 2012

<sup>11</sup> Zie onder meer arresten nr. 217.128 van 6 januari 2012, nr. 222.919 van 19 maart 2013, nr. 224.750 van 20 september 2013 en nr. 226.373 van 11 februari 2014

voorzicht te stellen.

Tot slot bevat de niet-technische samenvatting van het MER een 'Epiloog' over de meerwaarde en mogelijkheid van overkapping van autowegen. Volgens deze epiloog uit het MER staat het vast dat het overkappen van autowegsegmenten duidelijke meerwaarden kan bieden:

- “Het verbeteren van de luchtkwaliteit voor personen in de nabijheid van een autoweg
- Het verbeteren van de geluidskwaliteit voor personen in de nabijheid van een autoweg
- Het wegnemen van de fysieke barrière gevormd door de autoweg, waardoor verbindingen voor zacht verkeer kunnen gecreëerd/hersteld worden tussen bewoning en andere functies aan beide zijden van de autoweg
- Het wegnemen van de ecologische barrière gevormd door de autoweg en het creëren van ecologische corridors
- De toename van de gebruikswaarde van de ruimte bovenop de overkapping (b.v. gebruik als park) en in de directe omgeving van de autoweg, waar b.v. wonen en kwetsbare functies (scholen, rusthuizen,...) op heden niet verantwoord zijn omwille van de te slechte lucht- en geluidskwaliteit”

Hoewel het MER dus zeer duidelijk aangeeft dat het overkappen van de ring vele voordelen biedt, komt dit in het nu voorliggende RUP niet aan bod. Overkappen wordt enkel opengelaten als een vrijblijvende mogelijkheid op langere termijn, maar het RUP Oosterweelverbinding biedt geen enkele garantie voor de uitvoering van deze milderende maatregel. Bovendien maakt het RUP een overkapping in een aantal cruciale, dichtbevolkte gebieden onmogelijk. De in het RUP voorziene ingrepen ter hoogte van het Sportpaleis sluiten een overkapping, ook op langere termijn, volledig uit.

## **6. Epiloog: Ringland, rekeningrijden en openbaar vervoer als totaaloplossing**

Na het referendum van 2009 werd in een resolutie van de gemeenteraad van de stad Antwerpen 'een totaaloplossing voor de mobiliteit in en rond Antwerpen' gevraagd. Een totaaloplossing biedt een oplossing voor zowel het congestieprobleem in het Antwerpse als een oplossing voor luchtkwaliteit, gezondheid, klimaatimpact, veiliger verkeer, stadsontwikkeling,.. Het is duidelijk dat het RUP Oosterweelverbinding deze totaaloplossing niet biedt, maar integendeel zal zorgen voor meer congestie, meer luchtvervuiling en klimaatimpact, minder kansen voor stadsontwikkeling,...

Het concept 'Ringland' kan deze totaaloplossing wel bieden. Door een herinrichting van de verkeersstromen zonder dat de wegcapaciteit toeneemt, zal ook de groei van het autoverkeer en de daarmee gepaard gaande klimaatimpact in de hand gehouden worden. Gecombineerd met beter openbaar vervoer en rekeningrijden, zullen de verkeerseffecten nog positiever zijn. De overkapping van de Antwerpse Ring gecombineerd met luchtzuiveringssystemen zorgt er voor dat de luchtkwaliteit kan verbeteren. Bovendien zorgt een overkapping er voor dat de luchtkwaliteit ook in de directe nabijheid van de ring verbetert, waardoor nieuwe woongebieden op een verantwoorde manier kunnen ontwikkeld worden en kwetsbare functies kunnen ingeplant worden, zonder gezondheidsschade.

Op basis van deze bezwaren vraagt Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen dan ook om het RUP



‘Oosterweelverbinding - wijziging’ niet goed te keuren en werk te maken van een nieuw RUP dat gebaseerd is op het concept Ringland.

Hoogachtend,

Danny Jacobs,  
Directeur  
Bond Beter Leefmilieu